



Bestedingsplan Verkeersveiligheid 2020–2023



**Provincie Noord-Holland
Haarlem, november 2019**

Inhoud

1. Inleiding.....	3
2. Investerings vanuit reserve 'Mobiliteitsbeleid'	4
3. Investerings vanuit reserve 'Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden'	5
4. Totale investering in verkeersveiligheid.....	7
5. Conclusie	8

1. Inleiding

Gezond en veilig onderweg, voor een leefbare toekomst

Verkeersveiligheid raakt ons allemaal, elke dag. Praktisch iedereen neemt deel aan het verkeer, wil zich op een prettige manier verplaatsen en verwacht weer veilig thuis te komen. Toch geven verkeersongevallencijfers aan dat de verkeersveiligheid de laatste jaren afneemt. Jarenlang is de verkeersveiligheid in Nederland verbeterd, maar de laatste jaren is deze ontwikkeling omgekeerd. Ook in Noord-Holland neemt het aantal verkeersslachtoffers, doden en gewonden, weer toe.

Omdat elk slachtoffer er één te veel is wil de provincie Noord-Holland samen met het Rijk, gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam (VRA) en andere partners een impuls aan verkeersveiligheid geven. De gezamenlijke aanpak ligt vast in het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030. Onze provinciale visie is – in lijn met het SPV 2030 – nul verkeersslachtoffers in 2050. We hebben de afgelopen jaren al nadrukkelijk geïnvesteerd in verkeersveiligheid, zowel op onze provinciale wegen als in de ondersteuning van maatregelen op wegen van gemeenten en het waterschap en in maatregelen voor gedragsbeïnvloeding voor kinderen en jongeren. Gezien de afname van de verkeersveiligheid in Noord-Holland en vanuit nieuwe mogelijkheden voor een regionale risicogestuurde aanpak gaan we hier als provincie en regio nu nóg meer op inzetten. Denk hierbij aan de inzet van effectievere maatregelen, doordat er van een reactieve aanpak (ongeval → locatie aanpassen) naar een proactieve aanpak wordt gewerkt. Op basis van de risico analyse die is uitgevoerd door bureau Hastig wordt samen met gemeenten gekeken waar maatregelen het meest effectief zijn om in te zetten.

Coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken'

In het coalitieakkoord 'Duurzaam Doorpakken' onderstrepen wij de ambitie om aan de slag te gaan met grote opgaven. Wij investeren in duurzaamheid, schone energie, goede bereikbaarheid per auto, fiets en openbaar vervoer, een gezonde leefomgeving vol mooie natuur, schoon water, natuurinclusieve landbouw en open landschap. Wij maken ruimte voor woningen, duurzame energieopwekking, werk en mobiliteit. Om Noord-Holland in de toekomst bereikbaar te houden moet worden geïnvesteerd in alle vervoersmodaliteiten. Vanwege de druk op de ruimte krijgen openbaar vervoer en vervoer per fiets extra aandacht. Fietsveiligheid is een randvoorwaarde bij aanleg en onderhoud van provinciale infrastructuur. De komende jaren worden mogelijke knelpunten rond fietsveiligheid bij provinciale wegen in kaart gebracht en waar mogelijk versneld opgelost, zoals bij de N203. Daarnaast beheren wij onze berm langs de N-wegen natuurvriendelijk, waarbij verkeersveiligheid randvoorwaardelijk is.

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.

De rol van de provincie in de aanpak van verkeersveiligheid is tweeledig

- Provincie als regisseur verkeersveiligheid

De provincie initieert maatregelen en organiseert de regionale governance in het samenbrengen van diverse partijen op regionaal niveau. Wij nemen het initiatief tot het opstellen van regionale uitvoeringsagenda's samen met de regio's. Ook faciliteren wij kennisontwikkeling en kennisoverdracht in de regio en dragen we als verlener van subsidie bij om investeringen in

verkeersveiligheid mogelijk te maken of te versnellen (zowel op infrastructureel vlak als op het gebied van gedragsbeïnvloeding). We kijken hierbij niet alleen naar mobiliteit en infrastructuur, maar zoeken samenwerking rondom belangrijke regionale opgaven die linken aan verkeersveiligheid. Daarnaast zetten we een samenwerkingsverband op rondom verkeersveiligheid, de regionale governance, hierbij betrekken we maatschappelijke partijen, het Openbaar Ministerie, politie, gemeenten en het waterschap. Deze partners brengt de provincie Noord-Holland regulier bij elkaar om een gezamenlijke aanpak op te zetten, kennis uit te wisselen en om zodoende tot effectievere maatregelen voor de verkeersveiligheid van Noord-Holland te komen.

➤ Provincie als wegbeheerder

Als wegbeheerder is de provincie verantwoordelijk voor het beheer en de ontwikkeling van het provinciaal wegennetwerk in Noord-Holland. Wij investeren in de ontwikkeling van dit netwerk van wegen, busbanen en fietspaden en nemen maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Wat betreft de provinciale infrastructuur vindt dit zijn uitwerking in het Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur (PMI). Binnen het PMI worden specifiek middelen aangevraagd voor de lange termijn infrastructuur projecten die de verkeersveiligheid, bereikbaarheid of duurzaamheid ten goede komen. De bestedingen worden niet in voorliggend bestedingsplan betrokken aangezien dit zijn uitwerking vindt in het PMI. Naast weg en fietsprojecten die staan verwerkt in het PMI investeert de provincie ook extra in de fietsveiligheid van haar eigen fietspaden. In 2018 is een nieuw beleidskader opgesteld aangaande de fiets: het perspectief fiets. De uitwerking van dit beleidskader volgt verder in de Agenda Mobiliteit en nog uit te werken programma. Er wordt echter ook nu al gewerkt aan veel fietsprojecten. In het actieprogramma fiets staat een overzicht van de projecten die vanuit onder andere de middelen voor 'Oplossen fietsknelpunten (€ 23 miljoen) en 'Doorfietsroutes (€ 16,85 miljoen) wordt gefinancierd.

In onderliggend bestedingsplan wordt de financiële consequenties van de verkeersveiligheidsaanpak geschetst. In totaal wordt er komende coalitieperiode 2020–2023 **€ 39.28 miljoen** besteed aan verkeersveiligheid. In onderstaand overzicht wordt de besteding van deze middelen toegelicht. Daarbij wordt voorgesteld om bij onderbesteding, de niet tot besteding komende middelen door te schuiven naar de volgende jaren. Het budget van € 39,3 miljoen worden gedekt uit twee reserves, namelijk reserve Mobiliteitsbeleid (OD 2.1.1) en reserve Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden (OD 2.1.2). Om flexibiliteit gedurende de uitvoering van het voorliggend plan te verhogen, kan aan Provinciale Staten voorgesteld worden om tussen deze reserves te schuiven.

2. Investerings vanuit reserve 'Mobiliteitsbeleid'

Ten laste van de reserve 'Mobiliteitsbeleid' wordt voor de provinciale rol van 'regisseur' geïnvesteerd in het organiseren van kennissessie omtrent verkeersveiligheid, het aanbieden van diverse data voor gemeenten, politie, OM en de provincie om te komen tot een complete risicoanalyse verkeersveiligheid. Deze risico analyse wordt gevuld met informatie over ongevallen-, snelheid- en politiegegevens en andere vormen van informatie bijvoorbeeld van de expert judgement van gemeenten.

Daarnaast wordt er vanaf 2020 geïnvesteerd in rijksvoorlichtingscampagnes. Vanuit het Rijk zijn diverse materialen beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van campagnes, denk

hierbij aan BOB, MONO, Snelheid en fietsverlichting. Tot op heden doet de provincie Noord-Holland hier niets mee, hier zijn wij echter één van de weinigen in. Met de ondertekening van het startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, op 14 februari 2019, committeert de provincie zich aan een extra impuls in het bestrijden van verkeersonveiligheid. Vanaf 2020 gaat de provincie, in samenwerking met communicatieadviseurs van diverse Noord-Hollandse gemeenten (m.u.v. het gebied van de Vervoerregio Amsterdam) en het waterschap een start maken met het uitvoeren van campagnes. Denk hierbij in eerste instantie aan het verspreiden van posters, social media berichten en banners.

Vanaf 2020 gaat de provincie zich specifiek ook richten op de oudere verkeersdeelnemer. Deze kwetsbare verkeersgroep vergt een extra inspanning aangezien deze doelgroep in het aantal verkeersslachtoffers sterk vertegenwoordigd is. In eerste instantie willen we in een aantal pilot gemeenten aan de slag gaan met de doorvertaling van het rijksprogramma 'Doortrappen'. Het programma 'Doortrappen' ondersteunt provincies en gemeenten om van hun oudere, fietsende inwoners bewuste en zekere Doortrappers te maken. Heldere informatie, tips en activiteiten op meerdere plekken in de gemeente helpen de Doortrapper bewust te worden en simpele aanpassingen direct in de praktijk te brengen.

Tabel 1: Reserve Mobiliteitsbeleid OD 2.1.1.

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Kennissessies, ongevallen analyse en onderzoek	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000
Voorlichtingscampagnes	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000
Oudere verkeersdeelnemers	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 400.000
Totaal	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000	€ 2.000.000

3. Investerings vanuit reserve 'Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden'

Kleine infrastructuur

Ten laste van de reserve 'Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden' wordt de provinciale rol van 'regisseur' geïnvesteerd in het aanjagen en motiveren van gemeenten en het waterschap in het verkeersveiliger maken van de lokale omgeving. In de vorm van: de Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur. Deze regeling vormt een cofinanciering (van 50%, tot maximaal € 1,5 miljoen) voor gemeenten en het waterschap om de lokale infrastructuur verkeersveiliger in te richten, hierbij kan worden gedacht aan het aanleggen van een vrijliggende fietspad, fietsstraten en drempels.

Met het huidige coalitieakkoord is besloten om het subsidieplafond voor de kleine infrastructuur elk jaar met € 4 miljoen te verminderen (totaal € 16 miljoen). Dit is gedaan aangezien er vanaf 2013 een ondervraging is geweest van het plafond. De subsidieaanvragers, gemeenten en het waterschap maakten niet voldoende gebruik van de subsidieregeling. Bij deze vermindering is echter geen rekening gehouden met het feit dat

vanaf 2020 het beschikbare bedrag aan stortingen al structureel (bijna) € 4 miljoen lager is, dan het laagst besteedbare budget in 2013–2018 (te weten € 9.9 miljoen). Zie voor meer informatie tabel 2.

Tabel 2: Overzicht middelen UvR kleine infrastructuur periode 2013–2018

Jaar	Subsidieplafond	Gebruikt	Restant budget
2013	€ 19.402.752	€ 14.736.466	€ 4.666.286 <i>24,0 %</i>
2014	€ 21.663.043	€ 16.017.653	€ 5.645.390 <i>26,0 %</i>
2015	€ 16.774.224	€ 12.240.939	€ 4.533.285 <i>27,0 %</i>
2016	€ 13.156.809	€ 12.611.447	€ 545.362 <i>4,1 %</i>
2017	€ 14.438.697	€ 9.965.079	€ 4.473.618 <i>31,0 %</i>
2018	€ 18.306.000	€ 14.614.641	€ 3.691.359 <i>20,2 %</i>

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in de gehele periode 2013–2018 sprake is van structurele onderbesteding. Bijna elk jaar bleef er tussen de 20–31 % van het beschikbaar gestelde budget ongebruikt liggen. Alleen in 2016 was het ongebruikte deel, mede door het lage subsidieplafond, beperkt tot 4 %. Jaarlijks was er dus meer geld beschikbaar dan er aanvragen kwamen. De mogelijke verklaring hiervoor is de wijze van het verlenen van subsidiebijdragen zoals die in die periode is toegepast. Het tendersysteem, waarbij in een relatief korte periode de aanvragen moeten worden ingediend, wordt als te beperkend ervaren. Volgens de huidige inschatting zal door de vernieuwde en aangepaste regeling (volgorde van ontvangst) vanaf 2019 deze niet gewenste onderbesteding (grotendeels) ten einde zijn. Voor de jaren 2020–2023 staan onderstaande in de begroting geraamd voor de uitvoeringsregeling kleine infrastructuur. Hierin is de vier miljoen ter dekking van het coalitieakkoord al verwerkt:

Tabel 3: Uitvoeringsregeling kleine Infrastructuur 2020–2023

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Subsidieplafond kleine Infrastructuur	€ 6.158.000	€ 5.296.000	€ 5.053.000	€ 4.830.000	€ 21.337.000
Totaal	€ 6.158.000	€ 5.296.000	€ 5.053.000	€ 4.830.000	€ 21.337.000

Uit de huidige stand van zaken rondom de uitvoeringsregeling van 2019 blijkt dat er tot op heden € 8.365.165 is aangevraagd, van het subsidieplafond van € 18.713.000. Dit hoge subsidieplafond is incidenteel ontstaan door de niet tot besteding komende middelen van voorgaande dienstjaren en de vrijval BDU-middelen. (Ter informatie: op basis van de stand van zaken van september 2019, de raming van uitgaven 2019 bij de LBW2019 zijn de uitgaven van € 18.713.000 afgeramd naar € 6,5 miljoen. Op basis van actuelere gegevens

thans geraamd op € 8,3 miljoen). Er blijft van het subsidieplafond van 2019 dus € 10.347.835 beschikbaar. Daarnaast is er van voorgaande jaren nog een rest bedrag beschikbaar namelijk: € 1.990.999. Dit maakt het resterende bedrag **€ 12.338.834**. Dit bedrag wordt als volgt herverdeeld:

- **€ 10.663.000** wordt ingezet ter verhoging van de subsidieplafonds uitvoeringsregeling kleine infrastructuur voor de jaren 2020–2023. Hierdoor bedraagt het jaarlijks subsidieplafond € 8 miljoen.
- **€ 1.275.834** wordt ingezet ter verhoging van de subsidieplafonds van de uitvoeringsregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2020–2023 om de overvraging van het jaarlijkse subsidieplafond te doen verlagen. Hierdoor bedraagt het jaarlijks subsidieplafond € 1.320.000 (zie punt 3. Tabel 7) .
- **€ 400.000** wordt ingezet ter dekking van de (onder punt 2 genoemde) activiteit “oudere verkeersdeelneming” (zie tabel 1).

Voor de kleine infrastructuur levert dat het volgende plaatje op:

Tabel 4: Nieuw plafond uitvoeringsregeling kleine infrastructuur 2020–2023

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Subsidieplafond voor toevoeging	€ 6.158.000	€ 5.296.000	€ 5.053.000	€ 4.830.000	€ 21.337.000
Toevoeging restant bedrag 2019 (= € 10.663.000)	+ € 1.842.000	+ € 2.704.000	+ € 2.947.000	+ € 3.170.000	+ € 10.663.000
Nieuw subsidieplafond	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 32.000.000

Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid

Vanuit de reserve ‘Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden’ wordt de provinciale rol van ‘regisseur’ geïnvesteerd in het aanbieden van verkeerseducatie op basisscholen en middelbare scholen in de provincie Noord-Holland. In de vorm van de subsidieregeling: Uitvoeringsregeling subsidie gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid. Deze regeling vormt een 100% subsidie voor stichtingen, verenigingen en bedrijven die verkeerseducatie projecten uitvoeren van scholen om zodoende de scholieren meer gekwalificeerd deel te laten nemen aan het verkeer.

Tabel 5: Overzicht middelen UvR gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid periode 2014–2019

Jaar	Subsidieplafond	Gebruikt	Budget overvraging
2014	€ 1.167.894	€ 1.166.973	€ 2.265.965 <i>194 %</i>
2015	€ 1.052.010	€ 1.044.120	€ 2.692.561 <i>256 %</i>
2016	€ 1.225.010	€ 1.210.140	€ 2.122.961 <i>173 %</i>

2017	€ 915.233	€ 884.188	€ 2.042.463 <i>223 %</i>
2018	€ 939.000	€ 939.000	€ 2.549.445 <i>272 %</i>
2019	€ 1.333.000	€ 1.333.000	€ 3.332.602 <i>250 %</i>

Uit bovenstaande tabel blijkt dat er in de gehele periode 2014–2019 sprake is van structurele overvraging. Deze overvraging van het subsidieplafond lijkt zelfs toe te nemen. Dit komt waarschijnlijk door het vergroten van de doelgroep van alleen basisscholieren naar ook middelbare scholieren.

Voor de jaren 2020–2023 staan onderstaande bedragen in de begroting geraamd voor de uitvoeringsregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.

Tabel 6: Uitvoeringsregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2020–2023

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Subsidieplafond gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000
Totaal	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000

Zoals hierboven staat omschreven wordt voorgesteld om **€1.675.834** aan het subsidieplafond van de gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2020–2023 toe te voegen.

Voor de regeling van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid levert dat het volgende plaatje op:

Tabel 7: Nieuw plafond uitvoeringsregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid 2020–2023

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Subsidieplafond voor toevoeging	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 1.000.000	€ 4.000.000
Toevoeging restant bedrag 2019 (= € 1.275.834)	+ € 318.957	+ € 318.959	+ € 318.959	+ € 318.959	€ 1.275.834
Restant vorige dienstjaren (*)	€ 1.043	€ 1.041	€ 1.041	€ 1.041	€ 4.166
Totaal	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 5.280.000

(*) Door lagere vaststelling subsidies vóór 2019 is er € 4.963 (incidenteel) beschikbaar gekomen in 2019. Van dit bedrag wordt in totaal € 4.166 ingezet om in de periode 2020–2023 tot een afgerond jaarlijks subsidieplafond van € 1.320.000 te komen.

4. Totale investering in verkeersveiligheid

De totale investering in verkeersveiligheid (€ 39.275.834) ziet er voor de komende jaren 2020–2023 als volgt uit:

Tabel 8: totale investering in verkeersveiligheid 2020–2023

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Kennissessies, ongevallen analyse en onderzoek	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000
Voorlichtingscampagnes	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000	€ 800.000
Oudere verkeersdeelnemers	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 400.000
UvR kleine infrastructuur	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 8.000.000	€ 32.000.000
UvR gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 1.320.000	€ 5.280.000
Totale investering verkeersveiligheid	€ 9.820.000	€ 9.820.000	€ 9.820.000	€ 9.820.000	€ 39.280.000

5. Conclusie

Het college besluit:

Voor het programma Verkeersveiligheid in de periode 2020–2023

1. Ten laste van de reserve 'Uitvoeren mobiliteitsbeleid door derden' in totaal
2. € 37.280.000 te besteden aan:
 - a. € 32.000.000 Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur;
 - b. € 5.280.000 Uitvoeringsregeling gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid.
3. Ten laste van de reserve Mobiliteitsbeleid in totaal € 2.000.000 te besteden aan:
 - a. € 800.000 Kennissessies;
 - b. € 800.000 voorlichting;
 - c. € 400.000 Oudere verkeersdeelnemers.