

# Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024



**U V N H**

# INHOUD

3		<b>Inleiding</b>
4	1	<b>Regionale risicogestuurde aanpak verkeersveiligheid</b>
6	2	<b>De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland</b>
8	3	<b>De thema's in de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland</b>
9	4	<b>Financiën</b>
10		<b>Bijlagen</b>
11		Bijlage 1 Aandachtsgebied: Verkeerssysteem
14		Bijlage 2 Aandachtsgebied: specifieke risicogroepen
16		Bijlage 3 Aandachtsgebied: Individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag
18		Bijlage 4 Aandachtsgebied: data

# INLEIDING

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) is een gezamenlijk plan van het Rijk, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vervoerregio's en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en beschrijft een vernieuwde visie op verkeersveiligheid. Overheden zetten gezamenlijk in op een meer 'risicogestuurde' verkeersveiligheidsaanpak. Dit houdt in dat zij inzetten op het voorkomen van ongevallen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Op 14 februari 2019 is door genoemde partijen het Startakkoord SPV 2030 getekend, waarin de gezamenlijke visie en ambities voor het SPV 2030 bevestigd zijn. Provincie Noord-Holland heeft de landelijke visie naar de provinciale context vertaald in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 (OVNH 2030). Deze staat niet op zichzelf, maar vloeit voort uit de algemene ambities en beleidslijnen zoals opgenomen in de provinciale Omgevingsvisie NH2050 en de Agenda Mobiliteit en raakt aan diverse regionale opgaven. Het gaat ons om het verbinden van deze opgaven in een regionale aanpak. Op die manier kunnen wij slim werk maken van verkeersveiligheid.

In het startakkoord is afgesproken dat iedere provincie op basis van een risicoanalyse een uitvoeringsagenda opstelt met bijbehorend financieel overzicht. Voor u ligt de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland (UVNH). Hierin wordt allereerst de regionale aanpak geschetst, met de bijbehorende ingerichte governance. Daarna wordt toegelicht hoe er gekomen is tot een provinciale uitvoeringsagenda en welke speerpunten hierin benoemd zijn. Vervolgens zijn in bijlage 1 t/m 4 de noodzakelijke maatregelen op provinciaal niveau voor de komende vier jaar geconcretiseerd.

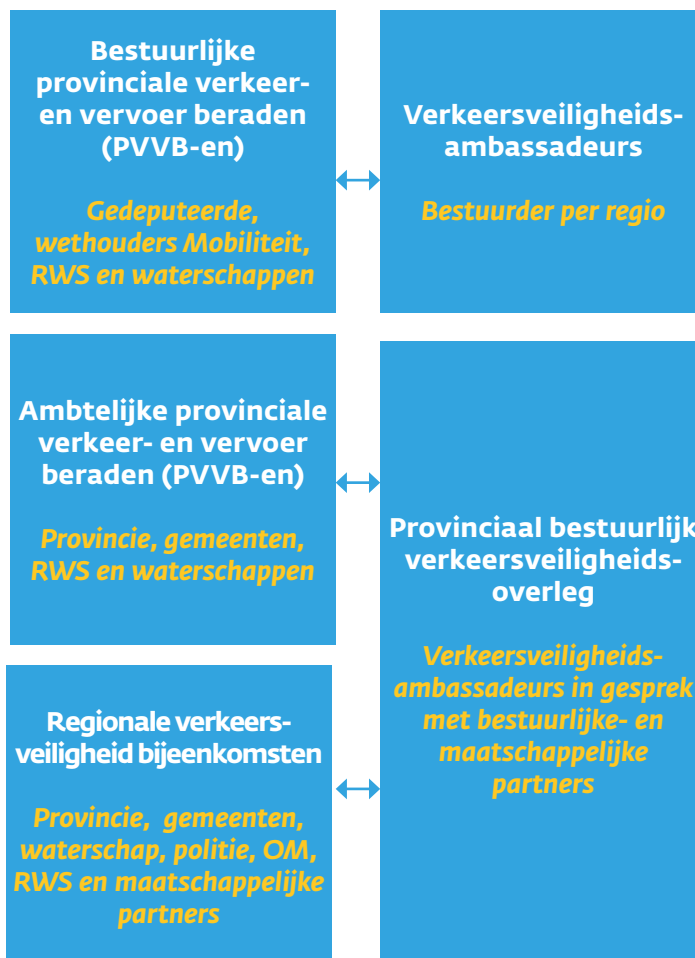
# REGIONALE RISICOGESTUURDE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID

Het verkeersveilig maken van de provincie vraagt om een sterke verbinding tussen overheden. Dit omdat wegen niet ophouden bij gemeente- en provinciegrenzen, verkeersdeelnemers zich over gemeentegrenzen heen verplaatsen en verkeersveiligheidsproblematiek niet altijd gemeente of provincie specifiek is. Er kan meer bereikt worden door krachten te bundelen en werkzaamheden te verdelen en samen te werken aan verkeersveiligheid.

## De regionale governance

Provincie Noord-Holland is de aanjager van de verkeersveiligheidsaanpak in de regio's en is aan zet om de regionale governance uit te werken. De uitwerking van de regionale governance verloopt via de al bestaande Provinciaal Verkeer- en Vervoerberaden (PVVB-en). Op die manier maken we per regio een uitwerking van de verkeersveiligheidsaanpak die zich baseert op specifieke regionale kenmerken. De PVVB-en zijn verdeeld in de volgende regio's:

- Gooi en Vechtstreek
- Noord-Holland Noord
  - Alkmaar
  - West-Friesland
  - Kop van Noord-Holland
- Haarlem-IJmond



Figuur 1: Overzicht regionale governance

De provincie vertegenwoordigt de belangen van haar partners richting het Rijk. De provincie streeft naar een breed gedragen beleid voor verkeersveiligheid, daarom verkennen we - waar mogelijk per regio - hoe we met de Politie, het Openbaar Ministerie en maatschappelijke partners zoals LTO, Cumela, Fietsersbond, TLN, VVN en ANWB tot een intensievere samenwerking kunnen komen. Het aansluiten van een aantal van deze partijen bij de regionale verkeersveiligheidsbijeenkomsten wordt aangemoedigd. Wij werken in onze verkeersveiligheidsaanpak samen met de Vervoerregio Amsterdam en zoeken daarin naar versteviging van de bestaande samenwerking.

Naast de gedeputeerde die als provinciaal verkeersveiligheids-ambassadeur optreedt, stelt de provincie in overleg met de gemeenten een wethouder als bestuurlijke verkeersveiligheids-ambassadeur in de regio aan. De ambassadeurs voeren namens de

regio het overleg met maatschappelijke partijen en hebben een taak om verkeersveiligheid op de politieke agenda te plaatsen. Op deze wijze wordt met allerlei partijen en met de Noord-Hollandse burger het ‘gesprek’ over verkeersveiligheid aangegaan en komt dit thema nadrukkelijk onder de aandacht. De ambassadeurs zetten tevens in op het onderhouden van een nauwe bestuurlijke relatie met de lokale driehoek.

Het provinciaal bestuurlijk verkeersveiligheidsoverleg is een brede bijeenkomst die vanuit de verkeersveiligheidsambassadeurs wordt opgezet. Het doel van dit overleg is de aandacht voor verkeersveiligheid provincie breed op de kaart te zetten, het delen van kennis en ervaringen en het initiëren van initiatieven. Voor dit overleg worden relevante partijen op bestuurlijk niveau uitgenodigd. Het overleg is een jaarlijks terugkerend ‘monitoringsmoment’ waar we met onze partners meten hoe het er met de verkeersveiligheid voorstaat in Noord-Holland. De voorgenomen regionale en landelijke governance is in figuur 1 samengevat.



Figuur 2: Producten van de Noord-Hollandse verkeersveiligheidsaanpak

### De uitwerking van het verkeersveiligheidsbeleid in diverse producten

Wij organiseren voor iedere regio verkeersveiligheidsbijeenkomsten, waarbij we in eerste instantie focussen op de betrokkenheid van gemeenten en de waterschappen. De regio's zijn aan zet voor het opstellen van regionale risicoanalyses en een regionale uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. De provincie stimuleert en faciliteert de regio in het tot stand komen van deze documenten en gaat met betrokkenen het gesprek aan op welke manier effectief met elkaar aan de verkeersveiligheid kan worden gewerkt. De producten die de verkeersveiligheidsaanpak vormen worden dus zowel door de provincie als de regio vastgelegd, met daarin steeds de specifieke prioriteiten en acties vastgelegd. Zie figuur 2 voor de producten. Hierna wordt verder ingegaan op de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland.

# DE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND

De provincie werkt aan het opzetten van bovenstaande governance om te komen tot optimale regionale samenwerking. De provincie heeft zelf twee rollen in de governance, namelijk als regisseur verkeersveiligheid, maar ook als wegbeheerder. Zo faciliteert de provincie kennisontwikkeling en kennisoverdracht in de regio en dragen we als subsidieverlener bij om investeringen in verkeersveiligheid mogelijk te maken. In onze rol als wegbeheerder investeren wij in het netwerk van wegen, busbanen en fietspaden en nemen we maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

In de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid van de provincie zijn de doelstellingen en prioriteiten uitgewerkt tot concrete acties en maatregelen van de provincie voor de middellange termijn. De provinciale uitvoeringsagenda bevat acties die de provincie de komende 4 jaar onderneemt om de verkeersveiligheid te verbeteren. De risicogestuurde aanpak is nieuw, en zodoende gaan we de komende jaren ervaring met elkaar opdoen met deze aanpak en ontdekken wat het beste werkt. Zo maakt de provincie ook gebruik van een Provinciaal Werkplan Verkeersveiligheid, met een tijdsperiode van steeds 2 jaar. Wij monitoren de voortgang van ons eigen werkplan en actualiseren dit werkplan waar nodig jaarlijks.

## Het gevolgde Noord-Hollandse stappenplan

Deze uitvoeringsagenda is in een aantal stappen tot stand gekomen.

- 1 Inventariseren verkeersveiligheid op basis van:
  - Verkeersveiligheidskompas (product van Hastig).
  - SPI-kompas op basis van risico-indicatoren snelheid en intensiteit op wegvak en wijkniveau (product van Hastig).
  - Onderzoek Verkeersongevallen, SEH-bezoeken en ziekenhuisopnamen (product VeiligheidNL).
  - BLIQ-rapportage verkeersveiligheid.
  - Overige beschikbare informatie en actuele inzichten in relatie tot verkeersveiligheid.
- 2 Werksessies en provinciale startbijeenkomst
  - Regionale werksessies als opstart van de regionale verkeersveiligheidsaanpak (*periode april - mei 2019*).
  - Provinciale startbijeenkomst verkeersveiligheid als aftrap van de verkeersveiligheidsaanpak, samen met SWOV/CROW, Hastig en een toelichting door Walraad Verkeersadviesing bv (*23 mei 2019*).
  - Regionale werksessies om de resultaten van de inventarisatie verkeersveiligheid te bespreken als opzet om als gemeenten hier zelf mee aan het werk te gaan (*periode september 2019*).
  - Regionale werksessies om de nadere inzichten uit de inventarisatie verkeersveiligheid met elkaar te delen en te werken aan vertaling naar een focus in de verkeersveiligheidsaanpak (*november 2019*).
- 3 Interne werksessies en besprekingen ten behoeve van de uitwerking van de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland voor wat betreft de rol van wegbeheerder en van regisseur (*periode 2018-2019*).
- 4 Opstellen Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland (inclusief Werkplan 2020-2021).

Het uitvoeren van bovenstaande stappen en het opleveren van bovengenoemde documenten omvatten pas de start van de nieuwe verkeersveiligheidsaanpak. De komende tijd zullen wij met onze partners verder werken aan de regionale governance, de voorgenomen acties en maatregelen, het opstellen van meer concrete uitvoeringsagenda's en werkplannen per regio en het ontwikkelen van inzicht in relevante data ten behoeve van de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak.

Op basis van de tot nu toe uitgevoerde risicoanalyses kiezen wij er voor om op provinciaal niveau geen focus aan te brengen in de landelijke beleidsthema's. Alle thema's zijn voor ons in belangrijke mate relevant en er is nog veel winst in te behalen. Wij verkennen of er in de verschillende regio's wel accenten zijn te leggen in de verkeersveiligheidsaanpak.

Een aandachtspunt is de nieuwe Omgevingswet die naar verwachting per 2021 in werking treedt. Deze wet geeft de mogelijkheid voor maatwerk in wet- en regelgeving en biedt kansen om de nieuwe verkeersveiligheidsaanpak te verankeren. Bijvoorbeeld door verkeersveiligheid te integreren in vast te leggen omgevingswaarden in omgevingsvisies, de provinciale omgevingsverordening of de gemeentelijke omgevingsplannen. De provincie verkent met haar partners op welke manier deze kansen benut kunnen worden. Daarnaast onderzoeken we hoe wij binnen de nieuwe omgevingswet onze toetsende rol op onder meer verkeersveiligheid bij ruimtelijke ordening en infrastructurele vraagstukken kunnen invullen.

# DE THEMA'S IN DE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND

Voor onze provinciale risicogestuurde aanpak werken we met vier aandachtsgebieden:

- 1 verkeerssysteem
- 2 specifieke risicogroepen
- 3 de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag
- 4 data.

Onder deze aandachtsgebieden zijn de belangrijkste veiligheidsrisico's binnen de negen landelijke beleidsthema's uit het SPV 2030 opgenomen (zie figuur 3). Noord-Holland heeft van data een aanvullend aandachtsgebied gemaakt in de aanpak, omdat het op orde hebben van relevante data dé sleutel is om te komen tot een doeltreffende risicogestuurde aanpak.



Figuur 3: De vier aandachtsgebieden in de verkeersveiligheidsaanpak van de provincie

De vier aandachtsgebieden, inclusief de strategische- en tactische doelen en de provinciale inzet per aandachtsgebied staan vermeld in bijlage 1.



# FINANCIËN UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND

De ambitie ten aanzien van verkeersveiligheid is hoog. Provincie Noord-Holland heeft zich met de ondertekening van het Startakkoord SPV2030, samen met de andere overheden, verbonden aan de doelstelling 'nul verkeersslachtoffers in 2050'. Om daar te komen heeft de provincie de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland en voorliggende Uitvoeringsagenda opgesteld. Om de plannen uit te voeren zijn extra financiële middelen noodzakelijk.

Vanuit het Rijk is het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid op 4 december 2019 gepland. In dit overleg wil het Rijk met de regionale overheden in gesprek over het eerste inzicht in de risicoanalyses en benodigde budgetten. Net als in Noord-Holland zijn alle regionale overheden in de periode 2019-2020 volop aan het werk om grip te krijgen op de risico's; een volgende stap is om daar in 2020 regionale uitvoeringsagenda's aan te koppelen. In het IPO is met alle provincies besproken om vooralsnog pragmatisch te werk te gaan met de vraagstelling van het Rijk om de benodigde budgetten inzichtelijk te maken. De inzet is om op basis van algemene lijnen inzichtelijk te maken wat er qua financiën nodig is om de gestelde doelstellingen te realiseren.

Het SWOV heeft een prognose<sup>1)</sup> opgesteld wat er in Nederland nodig is tot 2030 om te werken aan 'nul verkeersdoden in 2050'. In deze Verkeersveiligheidsverkenning werkt het SWOV vanuit de veronderstelling dat toekomstige maatregelen eenzelfde kosteneffectiviteit zouden kunnen hebben als de Duurzaam Veilig-maatregelen uit de periode 1998-2007. Dan bedragen de benodigde investeringen om het aantal verkeersdoden tot (bijna) nul te reduceren ten minste 15 miljard euro (periode 2020-2050, prijspeil 2018). Noord-Holland volgt de algemene lijnen van de SWOV prognose. Een nauwkeurige inschatting van benodigde investeringen is nog niet te geven, omdat nog niet duidelijk is welke risicogestuurde maatregelen in de regio's noodzakelijk zijn. Ter vergelijking: de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen worden geschat op circa 14 miljard euro per jaar.

Op basis van eerder beschikbaar gestelde BDU-gelden vanuit het Rijk, waar in het verleden ongeveer 7,5 procent naar provincie Noord-Holland kwam, is de veronderstelling dat nu ook ongeveer 7,5 procent dan voor inzet in Noord-Holland noodzakelijk is<sup>2)</sup>. Grofweg komt dit neer op 1,125 miljard euro voor Noord-Holland in de periode 2020-2050. Per jaar is in Noord-Holland gemiddeld 37,5 miljoen euro noodzakelijk. Dit percentage en het bedrag wat daaraan gekoppeld is, is exclusief de Vervoerregio Amsterdam.

In de huidige (concept) provinciale begroting voor verkeersveiligheid is nu 9,8 miljoen euro per jaar opgenomen voor de taken in de regisseursrol. Zie hiervoor tabel 1, met een uitsplitsing van deze gelden. Daarnaast moet daarbij ook rekening gehouden worden met de middelen die besteed worden aan verkeersveiligheid gericht op de provinciale infrastructuur. Dat betekent dat er ook gerekend moet worden met de budgetten die vanuit PMI (Provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur) beschikbaar zijn voor verbetering van verkeersveiligheid. Zie hiervoor tabel 2, met een uitsplitsing van deze gelden. De geschatte investeringen in het PMI wisselen per jaar. Op basis van de huidige programma's is er voor verkeersveiligheid tussen 2020 en 2023 gemiddeld 31,2 miljoen euro beschikbaar per jaar.

1) Verkeersveiligheidsverkenning 2030 (SWOV-rapport R-2018-17).

2) Deze aanname is gebaseerd op een quickscan door Provincie Friesland, die als een van de weinige provincies, een stap verder is in de uitwerking van benodigde maatregelen. In deze provincie bleek men nagenoeg op hetzelfde bedrag uit te komen.

**Tabel 1 | Totale investering in verkeersveiligheid voor de jaren 2020-2023, in de regisseursrol**

	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
<b>Totale investering verkeersveiligheid</b>	<b>€29.483.000</b>	<b>€ 48.000.000</b>	<b>€ 36.000.000</b>	<b>€12.000.000</b>	<b>€125.483.000</b>

**Tabel 2 | Schatting totale investering in verkeersveiligheid 2020-2023, in de wegbeheerder rol**

	2020	2021	2022	2023	Totaal
Extra impuls bermveiligheid n-wegen door Rijk (25%)	€ 1.983.000				€ 1.983.000
Fietsknelpunten rapport Fietsersbond PMI	€ 2.500.000	€ 4.000.000	€ 7.000.000		€ 13.500.000
Aantal projecten die zich nu in de studiefase bevinden en als hoofddoel de verkeersveiligheid bevorderen (inschatting)	€ 1.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 6.500.000	€ 15.500.000
Aantal projecten die zich nu in de planfase bevinden en als hoofddoel de verkeersveiligheid bevorderen (raming) Waaronder N241b en N243a	€ 15.000.000	€ 36.000.000	€ 25.000.000	€ 5.500.000	€ 81.500.000
Aantal projecten die zich nu bevinden in de realisatiefase en als hoofddoel de verkeersveiligheid bevorderen (raming) Waaronder afronding N236, N239	€ 9.000.000	€ 4.000.000	€ 0	€ 0	€ 13.000.000
<b>Totale investering verkeersveiligheid</b>	<b>€29.483.000</b>	<b>€ 48.000.000</b>	<b>€ 36.000.000</b>	<b>€12.000.000</b>	<b>€125.483.000</b>

Vanuit de huidige begrotingen is per jaar dus gemiddeld ongeveer 41 miljoen beschikbaar voor verkeersveiligheid. In het BO Verkeersveiligheid met het Rijk op 4 december 2019 zal gesproken worden over de benodigde financiën om daadwerkelijk te werken aan de gezamenlijke ambitie van 'nul verkeersslachtoffers in 2050'. Hierbij wordt opgemerkt dat de huidige berekening werkt aan het reduceren van het aantal verkeersdoden; voor een inzet op een aanzienlijke reductie van het aantal verkeersslachtoffers zijn nog hogere budgetten noodzakelijk.

## BIJLAGEN

Deze bijlage geeft een overzicht van de maatregelen waar de provincie op inzet in het kader van de vernieuwde verkeersveiligheidsaanpak. Deze aanpak is gebaseerd op de provinciale risicoanalyse, wat zicht heeft gegeven op de risico's die specifiek voor Noord-Holland gelden. Deze lijst met maatregelen is onderverdeeld in 4 aandachtsgebieden. Onderstaande maatregelen zijn zodoende allemaal van belang en zijn maatregelen waar de provincie naar streeft om deze te ondernemen. Omdat tijd en middelen beperkt zijn, is hierin is wel een onderscheid aangebracht. De provincie heeft een prioritering gemaakt van maatregelen waar zij extra op wil inzetten, als het gaat om mankracht of financiële middelen. De maatregelen zijn geprioriteerd aan de hand van een schaal van 0 tot +++, waarbij de maatregelen met +++ de meeste prioriteit hebben. Dit betekent dan ook dat deze op korte termijn al opgepakt worden en een plek krijgen in de 2-jaarlijkse werkplannen. Maatregelen die minder prioriteit hebben worden pas later in de werkplannen opgenomen en daar wordt zodoende pas later op ingezet.

# AANDACHTSGEBIED: VERKEERSSYSTEEM

Onder verkeerssysteem verstaan we de interacties tussen verkeersdeelnemer en wegbeheerder, tussen verkeersdeelnemer en infrastructuur en tussen verkeersdeelnemers onderling. Wij focussen op drie aspecten van het verkeerssysteem, namelijk: de vormgeving van het verkeerssysteem (de infrastructuur in relatie tot functie en gebruik van de weg), de drukte en diversiteit van verkeersdeelnemers op de weg en de mogelijkheden van technologische ontwikkelingen binnen het verkeerssysteem om de verkeersveiligheid te verbeteren. Duurzaam Veilig 3 is een belangrijke pijler om het verkeerssysteem op een goede manier aan te pakken. We staan voor een veilige lokale en regionale weginfrastructuur in Noord-Holland.

**Strategisch doel:** Wij staan voor een veilige lokale en regionale weginfrastructuur in Noord-Holland. Dat doen we conform de principes van Duurzaam Veilig en met gebruik van nieuwe technologische ontwikkelingen in infrastructuur en de interactie daarvan met voertuigen.

## BIJLAGE

### Duurzaam Veilig 3 (DV3)

Het SPV 2030 en onze regionale risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak blijven vasthouden aan de visie en principes van Duurzaam Veilig (DV). Dit is een door verkeersveiligheidsprofessionals gedeeld beeld van de optimale aanpak om de verkeersveiligheid in Nederland te verbeteren. Een belangrijk onderdeel in de DV-aanpak de afgelopen jaren is de consequente categorisering en inrichting van wegen op basis van de functie van de weg in het verkeerssysteem (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg, erftoegangsweg). Een duurzaam veilig wegverkeer voorkomt verkeersslachtoffers door de onderliggende risico's van het verkeerssysteem systematisch terug te dringen, waarbij de menselijke maat met zijn behoeften en beperkingen centraal staat. DV3 is de herijking van de DV-visie uit de jaren negentig van de vorige eeuw.

DV3 is gebaseerd op vijf verkeersveiligheidsprincipes:

- 1 Functionaliteit van wegen: de functie van de weg in het verkeerssysteem.
- 2 (Bio)mechanica: afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van verkeersdeelnemers.
- 3 Psychologica: afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers.
- 4 Effectief belegde verantwoordelijkheid.
- 5 Leren en innoveren in het verkeerssysteem.

De eerste drie veiligheidsprincipes hebben betrekking op het ontwerp van de infrastructuur en de wegomgeving in relatie tot de verkeersdeelnemer, de laatste twee zijn organisatieprincipes in de DV-aanpak.

Bron: [www.swov.nl/en/publication/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030](http://www.swov.nl/en/publication/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030).

**Tabel 1 | Thema: Veilige infrastructuur**

<b>Tactisch doel: Lager veiligheidsrisico door veilige inrichting van potentieel onveilige wegen</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bijdragen aan risico analyses.</b> Wij leveren een bijdrage aan het in kaart brengen van risicofactoren en de meest risicovolle elementen in infrastructuur van de Noord-Hollandse gemeenten. In 2019 is als eerste stap een ongevallanalyse per regio uitgevoerd; ook zijn de ongevallencijfers gekoppeld aan snelheid en intensiteiten om een indruk te krijgen van het veiligheidsrisico (methode Hastig). Dit vormt een belangrijk vertrekpunt voor de op te stellen regionale uitvoeringsagenda's. Met de regio brengen wij afwijkingen in Duurzaam Veilig, blackspots en snelheidsoverschrijdingen (veilige en geloofwaardige snelheden) in beeld.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bijdragen aan wegnemen grootste risico's.</b> Op basis van de uitgevoerde risico-analyses leveren wij een bijdrage aan het wegnemen van de grootste risico's en aan het vaststellen van een minimum kwaliteitsniveau van de infrastructuur. Dit moet afgestemd worden op (boven)regionaal niveau om een eenduidig wegbeeld binnen de provincie te realiseren. Het doorontwikkelen van het bestaande financiële instrumentarium (waaronder de huidige uitvoeringsregeling 'Kleine Infrastructuur' en 'Gedragsbeïnvloeding') is nodig om met elkaar gericht aan de grootste risico's te werken. De aanpak leggen wij vast in de regionale uitvoeringsagenda's.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verkenning mogelijkheden wegentoets.</b> Met gemeenten en hoogheemraadschap inventariseren wij de behoefte naar een wegentoets op gemeentelijk niveau. Wij delen onze ervaringen met de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) met de andere wegbeheerders in Noord-Holland. In deze toets moeten de overgangen tussen de verschillende wegbeheerders specifieke aandacht krijgen. Wij onderzoeken of deze wegentoets mee kan wegen in de beoordeling van subsidieaanvragen voor financiële ondersteuning door de provincie. Het is bijvoorbeeld denkbaar om de aanpak van bepaalde risico-indicatoren zwaarder mee te laten wegen in de toekenning van een financiële bijdrage.</li> </ul>	++
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actualisatie iNHi.</b> We zijn de prioriteringsaanpak in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) aan het doorontwikkelen. Dit houdt in dat we risicofactoren en de meest risicovolle elementen in onze infrastructuur in kaart brengen, onder meer door het toetsen aan onze wegategorisering en bijbehorende ontwerprichtlijnen. Zo krijgen we een beeld van in hoeverre onze bestaande infrastructuur aan gestelde richtlijnen voldoet. Onderdeel hiervan is het onderzoeken in hoeverre wij in ons provinciaal wegennetwerk een kernnet kunnen vastleggen waarvan wij stellen dat het moet voldoen aan het wensbeeld Duurzaam Veilig (op welke wegen accepteren wij niet dat de weginrichting niet voldoet, welke criteria hanteren wij daarbij, welke maatregelen zijn dan nodig).</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verkenning provinciale veiligheidstoets.</b> Wij starten een verkenning naar de mogelijkheden van het toetsen van wegontwerpen door middel van verkeersveiligheidsaudits. Hiermee willen we verkeersveiligheid binnen complexe afwegingen (waaronder die voor grijze wegen) een duidelijke plaats geven in de besluitvorming. Hierdoor blijft maatwerk mogelijk, maar dienen (ontwerp)keuzes helder beargumenteerd te zijn.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>KostenEffectieve Maatregelen (KEM) op onze provinciale wegen.</b> Wij streven naar inzet op KEM-maatregelen: wat zijn de maatregelen die snel en kosteneffectief tot grote winst in de verkeersveiligheid leiden. In eerste instantie kijken wij hierbij naar bermmaatregelen, waarbij we een zorgvuldige afweging maken met andere belangen zoals bijvoorbeeld landschap, cultuur en natuur. Hierbij haken we aan op de afspraken in het Regeerakkoord, om te komen tot veilige N-wegen, waarbij nadrukkelijk ingezet wordt op bermmaatregelen.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actualisatie ontwerprichtlijnen.</b> De provincie hanteert eigen ontwerprichtlijnen<sup>3)</sup> voor haar infrastructuur. Deze richtlijnen passen we aan, aan de hand van Duurzaam Veilig 3 en nieuwe ontwikkelingen. Dit houdt in dat we kosteneffectieve maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren definiëren en vastleggen en een ontwerprichtlijn voor (regionale) fietsroutes ontwikkelen. Ook kijken we hierbij naar mogelijkheden om kwetsbare verkeersdeelnemers te blijven beschermen door middel van het realiseren van een vergevingsgezinde infrastructuur.<sup>4)</sup></li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actualisatie wegategorisering.</b> De wegategorisering van ons wegennet zullen wij vijfjaarlijks actualiseren. Deze actualisatie vindt plaats op basis van de functie in het wegennet en de gewenste robuustheid van de wegverbinding, ontwikkelingen in de wegomgeving en de verkeersintensiteit.</li> </ul>	++

3) De 'Eisen en richtlijnen aan assets van Noord-Holland (ERA)': hierin liggen alle uitgangspunten vast die de provincie Noord-Holland belangrijk vindt voor de provinciale infrastructuur.

4) Vergevingsgezinde wegen zijn ontworpen met specifieke klemtoon op het voorkomen en inperken van schade aan mensen en goederen bij ongevallen (Definitie uit Handboek Vergevingsgezinde Wegen, Agentschap Wegen en Verkeer, 2014).

**Tabel 2 | Thema: Heterogeniteit in het verkeer**

<b>Tactisch doel: Inspelen op de toenemende heterogeniteit in het verkeer door verkeersdeelnemers beter toe te rusten op hun verkeersstaak en homogeniteit in het verkeer te bevorderen.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Regie voeren op opgaven Perspectief Fiets.</b> In het Perspectief Fiets staan de uitdagingen voor de komende jaren geformuleerd, met onder meer als doel dat de fiets een nog belangrijker rol gaat spelen in de regionale mobiliteit van Noord-Holland. Daarbij is het oplossen van knelpunten in het fietsnetwerk en het samen met de regio realiseren van een netwerk van doorfietsroutes van groot belang.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kennismaken met nieuwe voertuigen.</b> Samen met het Rijk en de branche verkennen wij de mogelijkheden waarop ervaring kan worden opgedaan met nieuwe modaliteiten. Dit geldt voor alle leeftijdscategorieën en typen verkeersdeelnemers en gaat bijvoorbeeld over de E-bike, speed pedelec, de ontwikkeling van de zelfsturende auto.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verkenning kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer.</b> Met onze partners verkennen wij of een kwaliteitsnetwerk landbouwverkeer wenselijk is en welke onderdelen hier dan in uitgewerkt dienen te worden.</li> </ul>	+
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aanpak locatiespecifieke risico's.</b> Wij onderzoeken de risicosituaties op ons wegennet, bijvoorbeeld gelijkvloerse oversteken voor langzaam verkeer (waaronder solitaire fietsoversteken), in- en uitritten van bedrijven of agrarische percelen. Op basis van opgedane inzichten ontwikkelen wij een gerichte aanpak om deze risico's aan te pakken.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Aanpak knelpunten landbouwverkeer op provinciale wegen.</b> Wij onderzoeken de positie van landbouwverkeer op het wegennet in relatie tot de voorgenomen kentekening van het landbouwverkeer en de daarmee gepaard gaande snelheidsverhoging naar 40 km/uur. Wij gaan na op welke wegen wij landbouwverkeer wel/niet toestaan in relatie tot andere verkeersdeelnemers, de omgeving van de weg en de wijze waarop we verkeersveiligheidsknelpunten kunnen oplossen.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Vastleggen principes wegenbeleid.</b> Wij evalueren de ervaringen met maatwerkoplossingen voor onder meer fietsvoorzieningen (waaronder fietsstraten buiten de bebouwde kom) en leggen ontwikkelprincipes voor fietsvoorzieningen en parallelwegen vast in beleid.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Uitvoeringsregeling 'Uitwegen'.</b> Eén van de risico's op onze provinciale wegen zijn directe particuliere uitwegen. Door middel van een subsidieregeling willen we ervaring opdoen met het wegnemen en verbeteren van uitwegen.</li> </ul>	++

**Tabel 3 | Thema: Technologische ontwikkelingen**

<b>Tactisch doel: Het verkeerssysteem zodanig inrichten dat nieuwe technologische ontwikkelingen en de risico's van een hybride systeem effectief opgevangen worden en weggebruikers leren omgaan met de nieuwe ontwikkelingen.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verkenning slimme handhaving.</b> Samen met politie en Openbaar Ministerie verkennen we de mogelijkheden om de handhavingmethoden te innoveren door uitrol van slimme systemen (bijvoorbeeld automatische handhaving en mobiele flitsers).</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Onderzoek Gedrag en Smart Mobility.</b> Wij ontwikkelen kennis ten aanzien van gedrag van, naar en in smart mobility toepassingen (waaronder acceptatie en veiligheid) door gedragsanalyses en interventies.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veiligheid van nieuwe voertuigen.</b> Certificering van nieuwe voertuigen (bijvoorbeeld de Stint) is onderdeel van het rijksbeleid. Wij volgen de ontwikkelingen en delen inzichten ten aanzien van veilige verkeersdeelname met onze regionale partners.</li> </ul>	0
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kennismaken met nieuwe technologieën.</b> Wij verkennen de mogelijkheden van het ondervangen van nieuwe technologieën in voertuigen of in infrastructuur door het aanleren van rijvaardigheid in cursussen voor alle modaliteiten.</li> </ul>	+
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Onderzoek communicatie technieken.</b> Door de komst van draadloze communicatie technologie in voertuigen worden in de toekomst verschillende toepassingen mogelijk om de verkeersveiligheid te verhogen. Eén van de manieren is de communicatie tussen infrastructuur en voertuigen. Wij onderzoeken de relevantie van technologische ontwikkelingen voor onze eigen infrastructuur. Wij zetten bijvoorbeeld in op sensoren voor slimme weg en communicatie met slimme auto's, bijvoorbeeld bij dode hoek detectie. Dit wordt nu getest in het uitvoeringsprogramma van onze Koers Smart Mobility.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Slimme voertuigen – slimme wegen.</b> Wij ontwikkelen een kader om onze infrastructuur voor te bereiden op het groeiend aantal slimme voertuigen en de transitie naar autonome voertuigen. Door middel van pilots en observaties monitoren wij de verkeersveiligheid door verkeersdeelname van slimme(re) voertuigen op onze infrastructuur die nog niet volledig op deze voertuigen is voorbereid. Wij verkennen of het noodzakelijk is (tijdelijk) aparte infrastructuur te ontwikkelen voor slimme en niet-slimme voertuigen.</li> </ul>	++

## AANDACHTSGEBIED: SPECIFIEKE RISICOGROEPEN

Wij staan voor een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen in het verkeer. We stimuleren verkeersdeelname, van jong tot oud en specifiek het gebruik van de fiets. De risicogroepen zijn gebaseerd op het ontbreken van de benodigde vaardigheden voor veilige deelname aan het verkeer of de kwetsbaarheid van verkeersdeelnemers. Dit zijn echter voorbeelden van doelgroepen die een verhoogd verkeersveiligheidsrisico kennen. In de aanpak van verkeersveiligheid gaat het om 'formele' vereisten (bijvoorbeeld rijbewijs, fietsexamen), maar ook om het opdoen van vaardigheden van verkeersdeelnemers met nieuwe modaliteiten of nieuwe technologieën en het nemen van infrastructurele maatregelen ten behoeve van de kwetsbare verkeersdeelnemer.

**Strategisch doel:** Wij staan voor een inclusieve samenleving waarin iedereen mee kan doen in het verkeer. Zodoende stimuleren wij deelname aan het verkeer en specifiek middels de fietsgebruik, waarbij wij weten dat de fietser een verhoogd veiligheidsrisico kent. Daarom focussen wij ons op het goed toerusten en begeleiden van de (kwetsbare) verkeersdeelnemers op hun deelname aan het verkeer. Desalniettemin kunnen en willen we risico's niet geheel uitsluiten. Verkeersveiligheid is voor ons niet thuis blijven zitten. Anticiperend gedrag van andere verkeersdeelnemers op kwetsbare verkeersdeelnemers is de norm.

**Tabel 4 | Thema: Kwetsbare verkeersdeelnemers**

<b>Tactisch doel: Verminderen van het aantal ongevallen in relatie tot de broosheid van de betrokkene.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Doelgroepenbenadering.</b> Wij werken een specifieke doelgroepenbenadering 'kwetsbare verkeersdeelnemers' uit. Op basis van een risico-analyse verkennen we of het (fiscaal of door middel van subsidies) stimuleren van veilige vervoersmiddelen of veiligheidsmiddelen wenselijk en mogelijk is. Ook zoeken wij naar mogelijkheden om de kwetsbare verkeersdeelnemers te informeren over veilig gedrag in het verkeer door zichzelf beter te laten beschermen en de verantwoordelijkheid te benadrukken voor de veiligheid van henzelf en van anderen.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Doortrappen.</b> Het landelijke programma 'Doortrappen' zet in op de ontwikkeling van de oudere fietser van 'onbewust over zijn fietsgedrag' tot een 'ambassadeur voor fietsveiligheid'. Wij volgen de ontwikkelingen van dit programma en verkennen de mogelijkheid om dit programma in te zetten in Noord-Holland.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veiligheidsambassadeur.</b> Wij zetten in op het ondersteunen van voorlichting aan kwetsbare groepen, bijvoorbeeld het faciliteren van zorgprofessionals die hun cliënten goed en overtuigend kunnen informeren over hun beperkingen in relatie tot verkeersdeelname. Wij verkennen welke rol wij hierin kunnen vervullen en/of hoe wij andere partijen (bijvoorbeeld een Fietzersbond of een lokale afdeling van VVN) hierop kunnen stimuleren.</li> </ul>	+
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actualisatie ontwerprichtlijnen.</b> Wij onderzoeken de mogelijkheden om onze infrastructuur af te stemmen op de competenties van kwetsbare verkeersdeelnemers (bijvoorbeeld de oudere als 'normmens' met een seniorproof wegontwerp).</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Onderzoek risicosituaties langzaam verkeer.</b> Wij doen een verkenning naar onveilige situaties op fietspaden en oversteekplaatsen voor langzaam verkeer op basis van geactualiseerde richtlijnen.</li> </ul>	++

**Tabel 5 | Thema: Onervaren verkeersdeelnemers**

<b>Tactisch doel: Terugdringen van het aantal onervaren weggebruikers (met name jonge bestuurders) in de ongevals cijfers en van (on) bewust gevaarlijk gedrag voortkomend uit onervarenheid.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Doelgroepenbenadering.</b> Wij werken een specifieke doelgroepenbenadering voor onervaren verkeersdeelnemers uit. Op basis van een risico-analyse verkennen we wat concrete aangrijpingspunten zijn om deze doelgroep toe te rusten op veilige verkeersdeelname door zichzelf en in relatie tot andere weggebruikers.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veilige schoolomgevingen.</b> Met onze partners verkennen wij op welke manier een integrale aanpak voor schoolomgevingen kan worden uitgewerkt. Wij kunnen educatie en voorlichtingsmateriaal voor op scholen beschikbaar stellen en de aanhaking bij landelijke campagnes stimuleren. Andere aspecten in een integrale aanpak zijn onder andere het haal- en brenggedrag van ouders bij scholen, het (tijdelijk) parkeren in schoolomgevingen, het betrekken van ouders en/of opvoeders in educatie en voorlichting en aandacht voor de noodzaak van het consequent voorhouden van goed voorbeeldgedrag. Daarnaast verkennen wij of het beschikbaar stellen van subsidie middels de uitvoeringsregeling 'Kleine Infrastructuur' voor het veiliger en herkenbaarder maken van schoolomgevingen wenselijk en mogelijk is.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Praktisch verkeersexamens.</b> Met onze partners gaan wij na welke doelstellingen we hierin willen realiseren, bijvoorbeeld in het mogelijk maken van een verplicht praktisch verkeersexamen. Daarnaast willen wij met gemeenten inventariseren welke drempels er bij scholen zijn om geen praktisch verkeersexamen te organiseren. Op basis van deze uitkomsten kunnen we samen met gemeenten en betrokkenen naar oplossingen zoeken, zodat daadwerkelijk iedere basisschoolleerling aan een praktisch verkeersexamen kan deelnemen.</li> </ul>	++
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Actualisatie ontwerprichtlijnen.</b> Wij onderzoeken de mogelijkheden om onze infrastructuur af te stemmen op de onervarenheid van verkeersdeelnemers. Onze focus ligt op fietspaden langs of kruisend met provinciale wegen en de inrichting van onze parallelwegen.</li> </ul>	++



# AANDACHTSGEBIED: INDIVIDUELE VERKEERSDEELNEMER EN ZIJN GEDRAG

Hierbij gaat het om (on)bewust (on)veilig gedrag van verkeersdeelnemers. Wij staan voor een positieve beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers ten aanzien van rijden onder invloed, snelheid, afleiding en (on)bewuste overtredingen. De verkeersdeelnemers kennen de verkeersregels en houden zich hieraan. Handhaving blijft echter een middel dat nodig is om verkeerd verkeersgedrag aan te pakken.

**Strategisch doel:** Wij staan voor een positieve beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers om verkeersveilig gedrag door alle verkeersdeelnemers te bereiken.

Tabel 6 | Thema: Rijden onder invloed

Tactisch doel: Terugdringen van alcohol- en drugsgebruik in het verkeer, inzicht vergroten in de invloed (met name van drugs) en prevalentie van verdovende middelen bij ongevallen en met deze kennis de effectiviteit van beleid en de bewustwording van risico's vergroten.	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Risicogestuurde aanpak van alcohol- en drugsbeleid.</b> Wij onderzoeken de mogelijkheden om te komen tot een gezamenlijke risicogestuurde aanpak van alcohol en drugsbeleid binnen de provincie. Daartoe verkennen wij welke partijen hierin mee kunnen doen en op welke manier inhoud gegeven kan worden aan deze aanpak. Aspecten die hierin een plek kunnen krijgen zijn onder andere: op welke manier kunnen voorlichtingsactiviteiten over 'rijden onder invloed' gekoppeld worden aan risicolocaties en specifieke evenementen (uitgaans- en recreatiegebieden), overleg met de uitgaansbranche en nagaan of hier bijvoorbeeld aandacht op afgedwongen kan worden in een evenementenvergunning, samenwerking met werkgevers en organisatoren van evenementen in de aanpak van bewustwording verkeersveiligheid en gebruik van middelen (gezamenlijke normen vaststellen en maatregelen treffen) en handhaving bij evenementen.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sociale norm rijden zonder onder invloed te zijn.</b> Wij staan voor het versterken en uitbreiden van de sociale norm op middelengebruik in het verkeer door middel van campagnes, voorlichting en informatie (afgestemd op de doelgroep). De effectiviteit van een sociale norm hangt samen met de mate waarin de norm gehandhaafd kan worden. Samen met onze partners verkennen wij op welke manier wij hier met elkaar inhoud aan kunnen geven. Voor drugsgebruik moet eenzelfde bewustzijn ontwikkeld te worden als op alcohol (BOB).</li> </ul>	+
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Kennisdelen medicijngebruik in het verkeer.</b> Samen met maatschappelijke partijen werken wij aan kennisdeling over medicijngebruik in het verkeer en stellen informatie hierover beschikbaar aan onze partners.</li> </ul>	0
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Risico's rijden onder invloed provinciale wegen.</b> Wij onderzoeken of er specifieke risico's zijn te duiden voor rijden onder invloed op onze wegen. Samen met Openbaar Ministerie en politie gaan wij na of aanvullende handhaving op deze risico's mogelijk is.</li> </ul>	+

## BIJLAGE

**Tabel 7 | Thema: Snelheid in het verkeer**

<b>Tactisch doel: Beperken van bewuste en onbewuste snelheidsovertredingen, inzicht verwerven in waar risico's zich voordoen en de bewustwording van deze risico's bij de verkeersdeelnemer vergroten. De focus ligt op motorvoertuigen waarvoor een maximumsnelheid geldt en het gedrag ten opzichte van deze limiet.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Risico-indicator snelheid.</b> Wij verzamelen snelheidsdata (bijvoorbeeld via in-carttechnologie) en stellen dit beschikbaar voor effectiever beleid. Wij sluiten aan op de ontwikkelingen op landelijk niveau.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intensivering verkeershandhaving.</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>o <b>Automatische handhaving.</b> In samenwerking met politie, Openbaar Ministerie en wegbeheerders brengen wij kansrijke locaties en trajecten voor automatische handhaving in beeld (bijvoorbeeld trajectcontroles, flitspalen).</li> <li>o <b>Regionale handhavingssystemen.</b> Wij brengen politie, Openbaar Ministerie en wegbeheerders samen om in gezamenlijkheid handhavinglocaties voor snelheidsovertredingen te prioriteren. Wij benutten hierin de ervaringen van Vervoerregio Amsterdam.</li> </ul> </li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Voorlichting.</b> Samen met onze partners haken wij aan op landelijke campagnes en onderzoeken we op welke manier wij voorlichting kunnen oppakken om een sociale norm voor veilige snelheid te versterken.</li> </ul>	+
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veilige Snelheid Geloofwaardige Snelheid.</b> Wij onderzoeken de geloofwaardigheid van snelheidslimieten op de provinciale wegen op basis van de weginrichting, de wegomgeving en de gereden snelheden. Risicovolle locaties en trajecten komen op basis van dit onderzoek in beeld.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intensivering verkeershandhaving.</b> Wij analyseren de snelheidsoverschrijdingen op onze wegen; dit levert input voor de op te stellen regionale handhavingssystemen (zie hierboven). Samen met politie en Openbaar Ministerie verkennen wij de mogelijkheden om verkeershandhaving bij wegwerkzaamheden te intensiveren.</li> </ul>	++

**Tabel 8 | Thema: Afleiding in het verkeer**

<b>Tactisch doel: Inzicht krijgen in de invloed van afleiding bij ongevallen. Met deze kennis effectief beleid vormgeven en deze kennis verspreiden onder onze partners.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veilig gebruik smartfuncties.</b> Wij willen meedoen aan de uitvoering van de afspraken uit de Convenant 'Veilig gebruik smartfuncties' en in campagnes over de sociale norm ten aanzien van afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld MoNo). Wij onderzoeken op welke wijze wij via de uitvoeringsregeling 'Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid' specifiek aandacht kunnen geven aan het thema afleiding.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Samenwerking met werkgevers.</b> Wij onderzoeken de mogelijkheden die er liggen om werkgevers te betrekken in de aanpak van afleiding in het verkeer (bijvoorbeeld afspraak om niet te bellen onderweg). Daarvoor is het belangrijk om zicht te krijgen op de partners die hierin initiatief kunnen ontwikkelen.</li> </ul>	++
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Wegbeeld en afleiding.</b> In het provinciale Gedragsteam Mobiliteit en Verkeersveiligheid onderzoeken wij de mogelijkheden om maatregelen in de weginrichting te integreren om afleiding aan te pakken, bijvoorbeeld door een monotoon wegbeeld te voorkomen en beplanting in de wegomgeving.</li> </ul>	+
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Veilig gebruik smartfuncties.</b> Binnen de provincie onderzoeken wij hoe wij als werkgever en opdrachtgever zelf invulling kunnen geven aan afleiding in het verkeer en veilig gebruik van smartfuncties.</li> </ul>	+

**Tabel 9 | Thema: Verkeersovertreders**

<b>Tactisch doel: Minder verkeersovertredingen, verkeersdeelnemers kennen de verkeersregels en zijn zich bewust van de risico's van gevaarlijk gedrag voor zichzelf en voor andere verkeersdeelnemers.</b>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Intensivering verkeershandhaving.</b> Wij onderzoeken de mogelijkheden om de verkeershandhaving te intensiveren (bijvoorbeeld door slimme handhaving) en daarmee de (subjectieve) pakkans te vergroten. Daartoe zetten wij in op lobby richting Rijk voor meer handhavingmogelijkheden, bijvoorbeeld door het aanpassen van wet- en regelgeving, het organiseren van effectieve handhaving en gepaste strenge straffen richting notoire verkeersovertreders. Wij treden hierover in overleg met politie en Openbaar Ministerie.</li> </ul>	++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Bewustwording verkeersregels.</b> Wij werken aan bewustwording over de verkeersregels en de risico's door middel van voorlichting zonder focus op specifieke doelgroepen/overtreders. Wij doen mee aan campagnes die inzetten op de sociale norm over goed en veilig gedrag in het verkeer.</li> </ul>	+
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Geloofwaardige weginrichting.</b> Een geloofwaardige weginrichting ontmoedigt overtredingen of maakt deze onmogelijk; dit is ook onderdeel van de inzet op het verkeerssysteem. Een geloofwaardige inrichting is daarnaast noodzaak in tijdelijke situaties bij werk in uitvoering of incidenten, omdat uit weggebruikersonderzoeken blijkt dat weggebruikers zich ergeren aan bijvoorbeeld niet realistische en ongeloofwaardige snelheidsbeperkingen. Het provinciale Gedragsteam Mobiliteit en Verkeersveiligheid onderzoekt op welke manier verkeersovertredingen in tijdelijke situaties aangepakt kunnen worden.</li> </ul>	+

## AANDACHTSGEBIED: DATA

De risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak vraagt om data en indicatoren die risico's beschrijven. Data over risico's en verkeersongevallen zijn essentieel voor een goede risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. De komende jaren werken we, samen met partners in de regio zoals gemeenten, het Hoogheemraadschap, het Openbaar Ministerie, Rijkswaterstaat, Vervoerregio Amsterdam en de politie op regionaal niveau aan risicoanalyses om regionale doelstellingen en prioriteiten uit te werken.

**Strategisch doel:** *Het bezitten en verwerven van voldoende en betrouwbare data voor inzicht en de aanpak van onveiligheid in het verkeer. Daarnaast zijn data een instrument om de effectiviteit van de veiligheidsaanpak te monitoren.*

Tabel 10 | Thema: Data op orde

Tactisch doel: Het optimaliseren van de huidige ongevalsregistratie en data-analyse en het verkennen van de opties voor nieuwe databronnen om de risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak te faciliteren.	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als regisseur:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Beschikbaar stellen data.</b> Wij stellen regionale ongevalsdata beschikbaar aan onze partners. Deze data zijn een basis voor uitwerking van een regionale risicogestuurde aanpak. Hiermee bieden wij gemeenten de mogelijkheid om deze data te raadplegen, zodat risico-indicaties vanuit ongevallencijfers inzichtelijk gemaakt kunnen worden (bijvoorbeeld routes, ongevalsoorzaken, type betrokken verkeersdeelnemers). Wij monitoren de ontwikkeling van de verkeersveiligheid binnen de provincie. Relevante ambulancedata in Noord-Holland worden door ons ontsloten als aanvulling op beschikbare ongevalsgegevens. Daarnaast verkennen wij de mogelijkheid om snelheidsdata beschikbaar te stellen.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Verbeteren ongevalsregistratie.</b> Wij zetten in op een lobby bij het Rijk en IPO voor verbetering van de ongevalsregistratie. Daarnaast willen wij de communicatie over (beschikbaarheid van) data verbeteren en moet er structurele afstemming met politie zijn over risico's op het regionaal wegennet. +</li> </ul>	
<b>Provinciale inzet vanuit onze rol als wegbeheerder:</b>	<b>Prioriteit</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Monitor provinciale wegen.</b> Voor onze wegen willen wij de gegevensverzameling optimaliseren door middel van inzet van nieuwe technologieën (bijvoorbeeld NDW, Floating Car Data). Centraal daarin staat de inzet op data verzamelen, data analyseren en data beschikbaar maken en het hierin verkennen van nieuwe mogelijkheden door data met elkaar te combineren. Dit zal plaatsvinden in onder meer de uitwerking van een nieuw systeem voor de iNHi en het ontwikkelen van een Ongevalsevoorspeller. Dit pakken wij eerst op voor onze eigen infrastructuur. Op basis van onze ervaringen onderzoeken we of het zinvol is om dit op te schalen naar het totale wegennet. Het gaat onder andere om inwinning en beheer van infrastructurele kenmerken, verkeersintensiteiten, snelheid en verkeersgedrag.</li> </ul>	+++
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Data inwinning en analyse.</b> Wij staan voor het verkennen en proefdraaien met nieuwe databronnen in de vorm van in-car gegevens (Can-bus) en het benutten van de mogelijkheid om Floating Car Data te benutten in de inventarisatie van verkeersveiligheidsrisico's. Wij zoeken naar toepassing van deze data in projecten en evalueren de toepasbaarheid.</li> </ul>	+
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Inzichten weggebruikers.</b> Wij monitoren de effectiviteit van veiligheidsmaatregelen op de verkeersveiligheid(sbeleving) door verkeersdeelnemers, bijvoorbeeld door het afnemen van enquêtes, het uitvoeren van belevingsonderzoeken of observaties.</li> </ul>	+

## **Colofon**

### **Uitgave**

Provincie Noord-Holland  
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem  
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40  
[www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl)  
[post@noord-holland.nl](mailto:post@noord-holland.nl)

### **Eindredactie**

Provincie Noord-Holland  
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

### **Fotografie**

Provincie Noord-Holland

### **Grafische verzorging**

Xeroxmediaservices

Haarlem, november 2019

# VERKEERSVEILIGHEID