

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

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

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

Yannick Sonne

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235145751

sonnen@noord-holland.nl

1 | 5

Verzenddatum

**Betreft: UVR kleine infrastructuur 2023 en Jaarverantwoording
verkeersveiligheid 2022**

25 JAN. 2023

Kenmerk

1931539/1931556

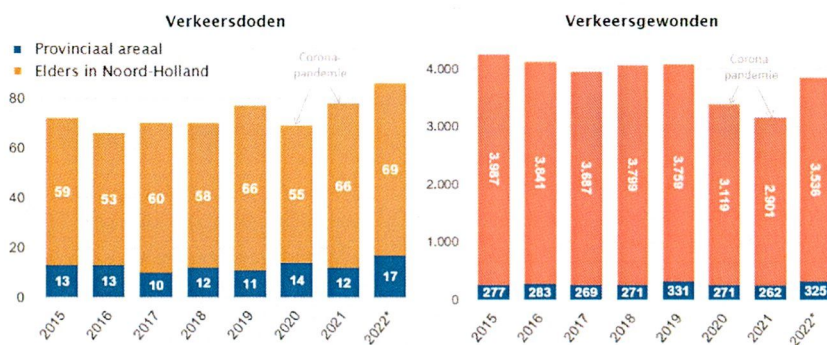
Geachte leden,

In deze brief informeren wij u over de subsidieregeling Kleine infrastructuur 2023, die wij op 24 januari jl. hebben vastgesteld. Daarnaast leggen wij uw Staten de Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022 voor.

Uw kenmerk

Inleiding

De afgelopen tien jaar zien we dat het helaas niet veiliger is geworden op de Noord-Hollandse wegen. Het voorlopig aantal verkeersdoden in 2022 is zowel op provinciaal areaal (17) als elders in Noord-Holland (69) hoger dan in de zeven jaar daarvoor, terwijl het aantal verkeersgewonden na de twee coronajaren in 2022 weer in lijn ligt met de jaren voor corona (zie figuur 1).



Figuur 1. Aantal verkeersdoden (links) en verkeersgewonden (rechts) in Noord-Holland 2015 t/m 2022. Bron: STAR. *Gegevens over 2022 zijn voorlopige cijfers, die nog worden gecontroleerd. In april maakt het CBS definitieve cijfers over verkeersdoden in 2022 bekend.

De maatschappelijke kosten voor verkeersongevallen zijn hoog: recent onderzoek rekende voor dat deze in 2020 landelijk 27 miljard euro

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

bedroegen (3,3% van het BBP) – aanzienlijk hoger dan andere maatschappelijke kosten door verkeer, zoals congestie (€ 4,6 miljard) en milieuschade (€ 7,3 miljard).¹ Dat zijn kille cijfers, maar daarachter gaat enorm veel leed schuil van slachtoffers en nabestaanden. Dit maakt de urgentie tot verbetering van de verkeersveiligheid voor ons college onverminderd groot. In samenwerking met gemeenten en maatschappelijke partijen geeft de provincie daarom sinds 2019 een stevige, meerjarige impuls aan de verkeersveiligheid. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030). De Noord-Hollandse strategie staat in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022

In lijn met de uitgangspunten van het SPV2030 werken we steeds hechter samen in de regio's en bouwen we de risicogestuurde aanpak verder uit. Zodoende hopen we het aantal verkeersongevallen in de komende jaren te kunnen ombuigen naar een significante daling. Ook dit jaar hebben we stappen gemaakt op dit gebied. Uw Staten hebben ons in de commissievergadering Bereikbaarheid en Mobiliteit van 20 januari 2020 verzocht jaarlijks te rapporteren over onze activiteiten en resultaten in het kader van de verkeersveiligheid. Daaraan geven wij voor een derde maal gehoor door middel van bijgevoegde Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022. Hierin wordt naast een terugblik op 2022 ook vooruitgeblikt op het huidige jaar.

Uitvoeringsregeling kleine infrastructuur 2023

Om de verkeersveiligheid significant te verbeteren blijven aanzienlijke investeringen nodig in veilige weginrichting door alle wegbeheerders in Noord-Holland. Want veel wegen en fietspaden zijn nog onvoldoende veilig ingericht. Het vergt een miljardeninvestering² om alle wegen en fietspaden in onze provincie veilig in te richten. De investering van het Rijk³ van 500 miljoen euro gespreid over 10 jaar is dus geenszins afdoende. Met de *Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland* geeft de provincie Noord-Hollandse gemeenten extra financiële armslag om urgente verkeersveiligheidsknelpunten op hun wegen en fietspaden aan te pakken.

Met het geld worden veilige rotondes aangelegd, worden straten in woonwijken veiliger ingericht voor fietsers en spelende kinderen, en kunnen doorgaande wegen worden voorzien van veiligere oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers. In de afgelopen jaren was subsidie uit deze regeling voor veel gemeenten onontbeerlijk om projectbudgetten rond te krijgen.

¹ Bron: *Kosten van verkeersongevallen*. SWOV-factsheet, november 2022. SWOV, Den Haag.

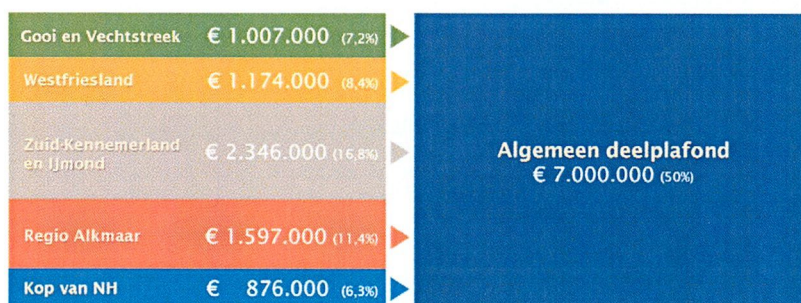
² Bron: *Verkeersveiligheidsverkenning 2030*, SWOV-rapport 2018, p. 9. SWOV, Den Haag.

³ Investeringsimpuls Verkeersveiligheid, zie www.investeringsimpulssp.nl

Sinds 2021 worden vanuit deze regeling ook projecten gesubsidieerd voor het realiseren of versterken van regionale fietsverbindingen. Het doel is hierbij, vanuit de Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027, om fietsen in onze provincie ook op regionale afstanden aantrekkelijker te maken. Met de subsidies kunnen bijvoorbeeld hoogwaardige doorfietsroutes worden aangelegd, die fietsen door de regio's vlotter en comfortabeler maken. Vanuit de regeling Kleine infrastructuur is in 2022 bijna 14,5 miljoen euro geïnvesteerd in 32 projecten. Dat is bijna 2 miljoen euro meer dan in 2021. Een overzicht van de resultaten over 2022 treft u bijgaand.

De regeling blijft in 2023 in grote lijnen gelijk aan vorig jaar. In totaal is een bedrag van 14 miljoen euro beschikbaar. Omdat er vorig jaar meer projecten zijn gesubsidieerd en daardoor minder geld overbleef dan voorheen, is dit bedrag één miljoen euro lager dan in 2022. Aanvragen worden behandeld op volgorde van ontvangst. Ook dit jaar is de helft van het subsidieplafond gesplitst in vijf regionale deelplafonds (figuur 2). De hoogte van de regioplafonds is vastgesteld op basis van inwonertal, weglengte en verkeersongevallen.

De andere helft is ondergebracht in een algemeen deelplafond. Indien een regioplafond is bereikt, kan het algemeen deelplafond worden ingezet voor nieuwe aanvragen uit de desbetreffende regio. Ook de subsidiepercentages voor de diverse typen infrastructuur blijven ongewijzigd: voor wegen, straten en voetpaden 55 procent, voor fietspaden en fietsstraten 75 procent, en voor doorfietsroutes 90 procent. Tot slot blijven de criteria rond duurzaamheid en biodiversiteit onderdeel van de subsidieregeling.



Figuur 2. Verdeling subsidieplafond 2023 in vijf regionale deelplafonds en een algemeen deelplafond.

Wel zijn de ontwerpprincipes van het CROW en die uit de Actieagenda actieve mobiliteit 2022-2027 explicieter opgenomen in de regeling. Op die manier waarborgen we dat de projecten aantoonbaar bijdragen aan de doelen van deze regeling (verkeersveiligheid en het versterken van regionale fietsverbindingen). Als toch wordt afgeweken van de CROW-criteria kunnen wegbeheerders een 'Ontwerptoets verkeersveiligheid'

laten uitvoeren om de verkeersveiligheidswinst aan te tonen. Vanaf dit jaar is dat ook mogelijk voor projecten op fietsstraten.

Daarnaast kan het Rijk (waaronder Rijkswaterstaat) geen subsidieaanvraag meer indienen. Dat heeft zich in de praktijk ook niet voorgedaan, maar we willen borgen dat de middelen ook in de toekomst uitsluitend bestemd blijven voor gemeenten en andere kleinere wegbeheerders in onze provincie. Noord-Hollandse wegbeheerders buiten de Vervoerregio Amsterdam (VRA)⁴ kunnen een subsidieaanvraag indienen tussen 7 februari en 21 september 2023. Alle voorwaarden staan in bijgevoegd publicatiebesluit.

Tot slot

Naast UVR kleine infrastructuur zijn vanuit de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 dit jaar diverse andere subsidieregelingen van kracht. De subsidieregelingen voor verkeereducatie en het programma Doortrappen lopen reeds. De regeling Verkeersveilige uitwegen is nog niet vastgesteld. Dit jaar worden deze vier regelingen geëvalueerd.

In 2021 en 2022 zijn ter uitvoering van motie 150-2020 van mw. Doevendans (PvdA) in de gemeenten Hollands Kroon, Schagen, Dijk en Waard, Bergen en Hilversum projecten met Spaarpalen uitgevoerd. De Spaarpaal meet of bestuurders zich op de uitgekozen locatie aan de maximumsnelheid houden. In dat geval wordt een bedrag in een spaarpot gestort, waarvan het totaalbedrag na afloop naar een maatschappelijk doel in de buurt gaat. Hoewel de Spaarpalen effectief bleken gedurende het project en zorgden voor meer bewustwording, steeg de gereden snelheid na afloop weer naar het oude niveau. Daarmee is de Spaarpaal geen geschikt instrument gebleken voor een langdurige gedragsverandering. We houden de Spaarpaal achter de hand voor toekomstige situaties waar deze oplossing goed aansluit.

In februari 2022 deelden wij vijf regionale contourendocumenten verkeersveiligheid met u, voor elk van de vijf regio's buiten de VRA. Deze bevatten de hoofdlijnen voor de regionale aanpak voor de periode tot en met 2030, zonder financiële gevolgen. De contourendocumenten werken wij samen met gemeenten en andere partners verder uit tot volwaardige regionale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid 2030, mét mogelijke financiële gevolgen. Die delen wij dit voorjaar met u.

Onze eigen Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid Noord-Holland 2020-2024 loopt eind dit jaar af. In samenhang met de regionale programma's volgt medio 2023 een nieuwe provinciale uitvoeringsagenda, met daarin de uitvoeringsactiviteiten omtrent

⁴ De Vervoerregio Amsterdam heeft een eigen investeringsprogramma.

verkeersveiligheid van de provincie Noord-Holland in de periode 2025 tot 2029.

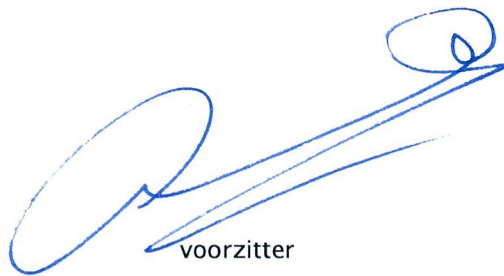
Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,



provinciesecretaris

R.M. Bergkamp



voorzitter

A.Th.H. van Dijk

3 bijlagen:

1. Jaarverantwoording verkeersveiligheid 2022
2. Uitvoeringsregeling subsidie kleine infrastructuur Noord-Holland 2023
3. Resultaten UVR kleine infrastructuur 2022