



Vervoerregio
Amsterdam

Regionale Aanpak Verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam 2030

Uitwerking van het Strategisch Plan
Verkeersveiligheid 2030



Vastgesteld door de Regioraad op 6 juli 2021

Regionale Aanpak Verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam 2030

Uitwerking van het Strategisch Plan
Verkeersveiligheid 2030



Inhoudsopgave

Samenvatting	1
Hoofdstuk 1: Inleiding	3
1.1 Urgentie vernieuwde aanpak verkeersveiligheid	4
1.2 De Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV2030)	5
1.3 Leeswijzer	6
Hoofdstuk 2: Eerste risicoanalyse verkeersveiligheid	7
2.1 Verkeersveiligheidsrisico's SPV2030	8
2.2 De grootste verkeersveiligheidsrisico's voor 2030 in de Vervoerregio	10
Hoofdstuk 3: Het verkeerssysteem	11
3.1 Infrastructuur en heterogeniteit	12
Wat we al doen	12
Doelstellingen 2030	12
Analyses en oplossingsrichtingen	13
3.2 Innovatie en technologische ontwikkelingen	16
Hoofdstuk 4: Risicogroepen – kwetsbaar en onervaren	17
Wat we al doen	18
Doelstellingen 2030	18
Oplossingsrichtingen	20
Hoofdstuk 5: Risicovol individueel gedrag	21
Wat we al doen	22
Doelstellingen 2030	22
Oplossingsrichtingen	23
Hoofdstuk 6: Monitoring en Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	25
6.1 Zicht op verkeersongevallendata en -mechanismen	26
6.2 Regionale governance met betrekking tot verkeershandhaving	26
6.3 Uitkomstindicatoren en monitoring	26
6.4 Uitvoeringsprogramma Mobiliteit	28
Bronvermelding	29
Specifieke begrippen- en afkortingenlijst	30

Samenvatting

Het gaat niet goed met de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers, zowel landelijk als regionaal. Als we blijven doen wat we nu doen, zal het aantal slachtoffers in de regio stijgen in plaats van dalen (Sweco, 2020). Er is daarom (hernieuwde) actie nodig.

Voor u ligt de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (hierna: RAV2030). Met de RAV2030 willen we samen met de gemeenten en andere partijen in de komende jaren een forse daling in het aantal verkeersslachtoffers bereiken. De RAV2030 is de regionale uitwerking van het landelijk *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030* (hierna: SPV2030). Met de ondertekening van het SPV2030 gaan wij met alle landelijke partners voor de ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050.

Het SPV2030 roept op te werken met een risicogestuurde, proactieve en regionale aanpak. Op basis van inzichten in de risico's in het verkeer zetten we in op de meest effectieve maatregelen om zowel de kansen op een ongeval als de gevolgen ervan in onze regio te verkleinen.

Grootste kansen voor verbeteren verkeersveiligheid

In opdracht van de Vervoerregio voerde Sweco eind 2019 een eerste risicoanalyse verkeersveiligheid uit in de regio. De volgende risicodoelgroepen komen als prioriteit uit de analyse:

- Fietzers op 50 km/u wegen, gevolgd door 30 en 60 km/u wegen. Fietsende 65-plussers zijn daarbij oververtegenwoordigd.
- De 16- tot 24-jarige brom-/snorfietsrijders en in het algemeen jonge bestuurders tussen 12 en 29 jaar.
- Bovenstaande top wordt gevolgd door: motorrijders en voetgangers.

Daarnaast zijn de volgende risicovolle individuele gedrags-thema's geprioriteerd:

- Snelheid, afleiding, en rijden onder invloed (landelijk SPV).
- Rijden zonder fietsverlichting en het door rood rijden met name door fietsers (twee extra thema's in de regio).

Regionale Aanpak verkeersveiligheid 2030

We brengen de belangrijkste risico's onder in drie categorieën, net als in het SPV2030:

- Verkeerssysteem;
- Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers;
- Risicovol individueel gedrag.

We formuleren in de RAV2030 binnen deze drie categorieën risicogestuurde doelstellingen met bijbehorende oplossingsrichtingen.

Verkeerssysteem

In de afgelopen jaren zijn we ons binnen de thema's infrastructuur en heterogeniteit al steeds meer gaan richten op preventie (proactieve aanpak). Daarnaast nemen we infrastructurele maatregelen op plekken waar ongelukken zijn gebeurd, zoals blackspots (reactieve aanpak). We gaan de komende jaren extra inzetten op de succesvolle maatregelen uit de huidige aanpak die aansluiten op de risicogestuurde aanpak. Daarnaast gaan we een impuls geven aan:

1. het analyseren en aanpakken van de meest risicovolle 50 km/u wegen in de regio;
2. het bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet;
3. maatwerk voor drukke 30 km/u wegen;
4. aanpak veilige fietspaden;
5. nieuwe oplossingsrichtingen voor omgaan met heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad;
6. aanpak Duurzaam Veilig inrichten van 60 km/u wegen.

Ook gaan we proactief op zoek naar nieuwe, innovatieve technologieën om de kans op ongevallen in het verkeer te verkleinen. We hebben de ambitie om gericht pilots en onderzoeken te starten en werken daarbij samen met (inter)nationale partners.

Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Deze categorie is gericht op specifieke doelgroepen en modaliteiten, zoals leeftijd (jongeren, ouderen) en alle soorten tweewielers of voetgangers. De doelstellingen zijn gericht op het aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding. Ook gaat het om mensen bewust maken van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Dit geldt voor de doelgroepen en voor de medeweggebruikers. Dit gaan we doen door:

1. bestaande campagnes en voorlichtingsactiviteiten aan te scherpen op effectiviteit en bereik;
2. in te zetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten. We kijken proactief wat er ontwikkeld wordt of kan worden voor de inzet binnen de regio;
3. ons samen met gemeenten meer te richten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting;
4. verkeerseducatie uit te breiden bij leeftijdsgroepen tussen 0 en 24 jaar en de effectiviteit te vergroten om jonge, onervaren bestuurders te bereiken.

Risicovol individueel gedrag

De doelstellingen zijn erop gericht dat verkeersdeelnemers over voldoende kennis, vaardigheden en motivatie moeten beschikken om het juiste gedrag te vertonen ('kennen, kunnen, willen'). We gaan de komende jaren extra inzetten op:

1. het uitbreiden van bestaande verkeerseducatie en voorlichting op de specifieke gedragsthema's en deze aanscherpen op effectiviteit en bereik, met name in het voortgezet onderwijs;
2. nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding;
3. regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting. We gaan regionaal extra inzetten op specifieke thema's en deze meer regionaal en lokaal afstemmen. In ieder geval op lachgas in het verkeer en smartphonegebruik op de fiets;
4. effectieve handhaving en integratie van de infrastructuur, educatie en handhaving.
5. het vergroten van inzicht door meer onderzoek naar risicovol gedrag en gedragsbeïnvloeding om tot effectievere maatregelen te komen.

Implementatie Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030

De RAV2030 geeft de richting aan van ons verkeersveiligheidsbeleid tot en met 2030. De daaruit voortvloeiende uitvoeringsmaatregelen delen wij op in twee perioden: 2022-2025 en 2026-2030.

De opdeling geeft ruimte voor prioritering binnen een lerende aanpak. Voor de periode 2026-2030 wordt de hele RAV2030 herijkt op basis van monitoring, evaluatie en nieuwe ontwikkelingen. Deze herijkte aanpak stelt de Regioraad in 2025 vast.

De uitvoeringsmaatregelen stellen we samen met de regionale partners op. Deze maatregelen krijgen een plek in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit, die door de Regioraad wordt vastgesteld in oktober. Hiermee landen de maatregelen in het programma en vormen daarmee de regionale inzet voor de rijks gelden. Naast onze eigen BDU bijdragen maakt het Rijk vanuit het SPV2030 de komende jaren extra geld vrij voor de verkeersveiligheid om onze regionale ambities te realiseren. We zetten ons namens de regio maximaal in om deze rijksmiddelen naar de Vervoerregio te halen om te gebruiken voor de maatregelen uit de RAV2030.

Voor de uitvoering van de maatregelen hebben we alle regionale partners nodig. Met het opnemen van de maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit worden deze nog niet uitgevoerd. Gemeenten zullen budgetten moeten reserveren in de gemeentelijke begroting en personele inzet zal nodig zijn.

Monitoring en bijsturing

Voor de monitoring van de RAV2030 gaan we in eerste instantie bijhouden welke verkeersveiligheidsmaatregelen bijdragen aan de doelstellingen. De resultaten rapporteren we jaarlijks aan de portefeuillehouders verkeer en vervoer van de Vervoerregio Amsterdam en tweejaarlijks aan de Regioraad. Dat geldt ook voor de ontwikkelingen in de ongevallencijfers voor zover we daar zicht op hebben. Aan de hand van de rapportage bekijken we elk jaar of we de huidige aanpak moeten bijsturen om de gestelde doelen te behalen.

Inleiding

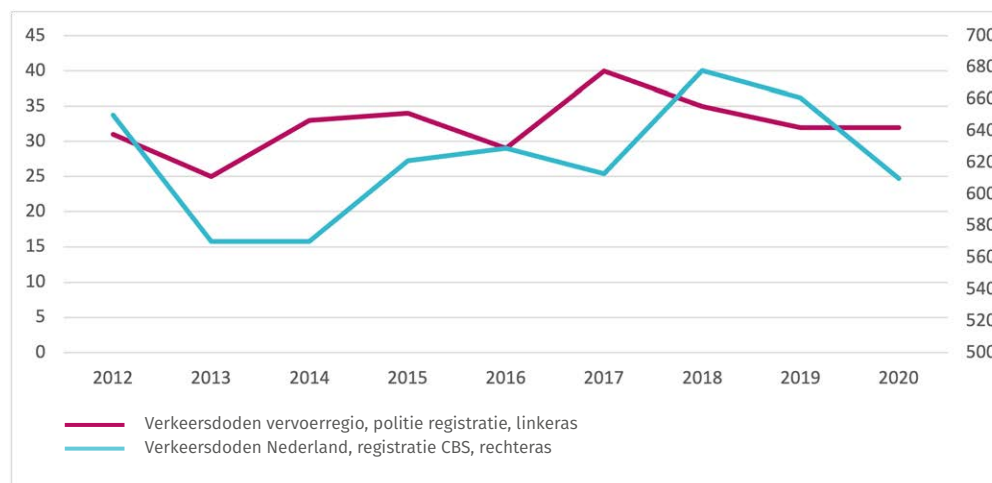


1.1 URGENTIE Vernieuwde Aanpak Verkeersveiligheid

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid. Dit geldt zowel landelijk als regionaal. Na een forse daling van het aantal verkeersdoden vanaf de jaren 1970 tot het begin van de eenentwintigste eeuw, zet de daling niet meer door (SWOV, 2020b). Het aantal ernstig verkeersgewonden (hierna: EVG) laat de laatste jaren gemiddeld zelfs een stijging zien. Bovendien is de werkelijke omvang van het aantal EVG niet volledig in beeld, omdat niet alle benodigde verkeersongevallendata beschikbaar zijn¹. Voor de Vervoerregio heeft Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid een schatting gemaakt van het aantal EVG tot en met 2016 (SWOV, 2018). SWOV geeft aan dat door sterk verouderde ambulancedata het niet meer mogelijk is een betrouwbare schatting te maken voor de meer recente jaren. Wel is duidelijk dat, als we blijven doen wat we nu doen, in 2030 het aantal EVG op jaarbasis met een paar honderd mensen zal zijn toegenomen (Sweco, 2020). Wat de grootste oorzaken zijn voor deze verwachte stijging lichten we toe in hoofdstuk 2.

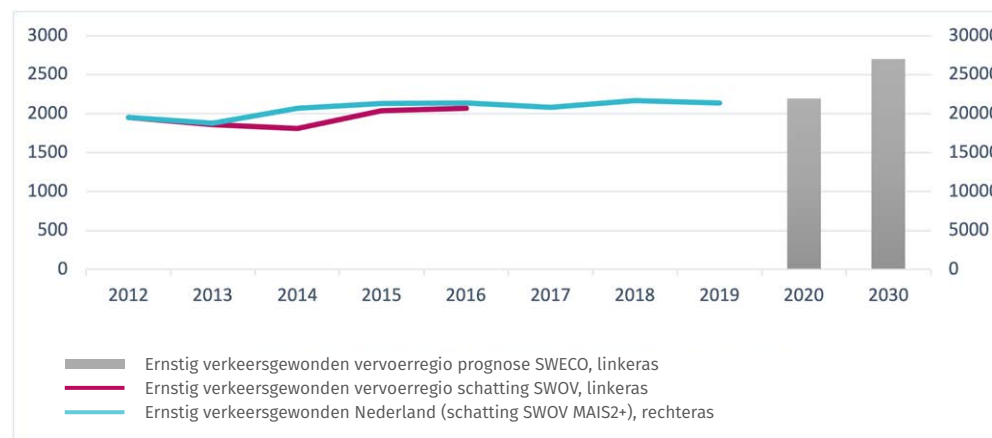
Het [landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) (hierna: SPV2030) roept op om tot een trendbreuk te komen in het aantal verkeersslachtoffers met de ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Het SPV2030 stelt daarbij dat een risicogestuurd, proactieve en regionale aanpak nodig is. In deze vernieuwde aanpak staat de gedachte centraal dat waar een verhoogd risico in het verkeer is, vroeg of laat slachtoffers vallen. Het is zaak de risico's zoveel mogelijk preventief aan te pakken. Op basis van inzichten in de risico's in het verkeer kan men bepalen wat de meest effectieve maatregelen zijn om zowel de kansen op een ongeval als de gevolgen ervan te verkleinen. Dit vraagt in de oplossingen om een integrale aanpak van de drie E's: Engineering (infrastructuur en voertuigen), Education (opleiding, training en voorlichting) en Enforcement (regelgeving en handhaving).

Figuur 1.1 Aantal verkeersdoden 2012-2020



Bron cijfers: VIA Statistiek, 2021 (vervoerregio); CBS, 2021 (Nederland)

Figuur 1.2 Schatting aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) 2012-2019 en prognose 2020 en 2030



Bron cijfers: SWECO, 2020; SWOV, 2018 (Vervoerregio); SWOV, 2020a (Nederland)

¹ Alleen de data gebaseerd op politieregistraties zijn structureel beschikbaar. De politie registreert slechts een deel van alle ongevallen omdat zij bij veel ongevallen niet opgeroepen wordt. Als voorbeeld vallen daardoor veel enkelvoudige fietsongevallen buiten de registratie.

De Vervoerregio Amsterdam heeft begin 2019 haar handtekening gezet onder het SPV2030 en bijbehorend Startakkoord, en heeft zich daarmee gecommitteerd aan de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Ook de ministeries van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, het Interprovinciaal Overleg (IPO), de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag ondertekenden het SPV2030.

Impuls verbeteren verkeersveiligheid

In 2017 is de Vervoerregio gestart met een integraal Beleidskader Mobiliteit en één investeringsagenda. Voorheen hadden we een losse Investeringsagenda Verkeersveiligheid. Deze is inmiddels samen met de fiets, OV en wegomgevingen samengegaan in de Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. De vernieuwde verkeersveiligheidsaanpak sluit goed aan bij ons [Beleidskader Mobiliteit](#). In het beleidskader staan vijf strategische opgaven, waarvan opgave 3 luidt: 'Veilig en prettig van deur tot deur'. Hierbij was voor 2020 de volgende ambitie gesteld:

Reductie van het aantal verkeersdoden en ernstig verkeersgewonden conform de landelijke doelstelling. Een daling van 25% in 2020 t.o.v. 2010 en wordt aangevuld met een strategie op langere termijn om ernstige verkeersslachtoffers te voorkomen.

De genoemde ambitie is niet gehaald met het huidige verkeersveiligheidsbeleid. Dit laat zien hoe groot de uitdaging van 'de nul ambitie' is. We gaan daarom samen met de gemeenten en andere partijen extra en hernieuwd inzetten op verkeersveiligheid. Deze Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (hierna: RAV2030) is de uitwerking van de risicogestuurde aanpak uit het SPV en geeft invulling aan de gevraagde extra ambitie en langetermijnstrategie. Daarnaast maakt het Rijk extra geld vrij om de verkeersveiligheid landelijk te verbeteren. De BDU bijdrage van de Vervoerregio aan de 15 gemeenten voor verkeersveiligheidsmaatregelen is sinds 2015 toegenomen. De ambities zijn daarbij ook toegenomen. We gaan deze bijdragen de komende jaren nog effectiever en slimmer inzetten en zetten ons namens de regio maximaal in om het extra rijksgeld naar verkeersveiligheid in de vervoerregio te halen.

1.2 DE REGIONALE AANPAK VERKEERSVEILIGHEID 2030 (RAV2030)

Bij een risicogestuurde aanpak horen doelstellingen die gekoppeld zijn aan risico-indicatoren, ook wel 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Dit zijn meetbare kenmerken die een bewezen relatie hebben met het ontstaan van ongevallen of de ernst van de afloop ervan. Je kunt dan meten in welke mate deze kenmerken aanwezig zijn en afspraken maken hoever je ze wilt terugdringen. Bijvoorbeeld: het rijden onder invloed van alcohol of drugs is bewezen onveilig in het verkeer en vormt dus een risico. Met de risico-indicator meet je hoe vaak het voorkomt dat bestuurders onder invloed deelnemen aan het verkeer. De doelstelling die je aan een risico-indicator koppelt, wordt positief geformuleerd en benadrukt wat je wél wilt. In het geval van het risicogedrag 'rijden onder invloed' spreek je dan over: het aandeel verkeersdeelnemers dat vrij van alcohol en drugs aan het verkeer deelneemt. Het meten en monitoren van risico-indicatoren staat echter in de kinderschoenen in ons verkeersveiligheidsbeleid. Zo hebben we, in het voorbeeld van rijden onder invloed, geen goede methoden om de omvang van het

probleem structureel te meten, laat staan op regionaal niveau. We kunnen daarom in deze eerste RAV2030 wel de risico's centraal stellen, maar nog geen volledig SMART geformuleerde doelen opnemen. De ontwikkelingen in risicogestuurd werken zijn echter in volle gang. We werken nauw samen met het Kennisnetwerk SPV en de landelijke Taskforce Verkeersveiligheidsdata, en kennisinstellingen zoals SWOV, VeiligheidNL, universiteiten en hogescholen. We leren als regio's van elkaar, en bekijken met diverse partijen die data kunnen leveren wat de mogelijkheden zijn en hoe we tot betere data-onderbouwing kunnen komen. Gemeenten kunnen ook zelf risicoanalyses uitvoeren en data in risicomodellen verwerken waar wij op regionaal niveau weer van kunnen leren. Zo heeft Amsterdam het voornemen om een prognosemodel te ontwikkelen gebaseerd op de ervaringen van Rotterdam. Afstemming is belangrijk bij deze ontwikkelingen om te zorgen dat we regionaal elkaars data-taal blijven verstaan. Hierin houden wij nauw contact met onze gemeenten. Infrastructuur, educatie/campagnes/voorlichting en handhaving zijn de drie hoofdknoppen waar we aan kunnen draaien in de oplossingsrichtingen voor het verkleinen van de risico's. Dit gebeurt steeds meer integraal. We kunnen oplossingsrichtingen slimmer en effectiever bundelen. Betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en aandacht voor 'wisdom of the crowd' (de kennis en ervaringen van inwoners en weggebruikers) zijn daar onderdeel van. Ook dit is een groeiproces met ruimte voor onderzoek, innovatie en experimenten.

Deelperiodes in de uitvoering

De route richting nul verkeersslachtoffers in 2050 delen we op in periodes van 10 jaar. De RAV2030 vormt het overkoepelende kader voor de eerste 10 jaar. De daaruit voortvloeiende maatregelen delen wij op in drie delen:

1. Een quick-start 2020-2021;
2. Uitvoeringsmaatregelen voor de periode 2022-2025;
3. Uitvoeringsmaatregelen voor de periode 2026-2030.

Met deze opdeling is er ook in de uitvoering voldoende ruimte voor prioritering binnen een lerende aanpak. We zetten al maatregelen in die bijdragen aan het verlagen van risico's, zoals verkeerseducatie, en gaan hiermee door. We gaan de aanpak intensiveren met steeds betere risicoanalyses en data-onderbouwing. Daarnaast gaan we actief op zoek naar nieuwe, innovatieve oplossingsrichtingen en maatregelen die op korte termijn uitvoerbaar zijn en bewezen bijdragen aan het verkleinen van risico's in het verkeer. Bij de lijst met uitvoeringsmaatregelen stellen we een plan voor de monitoring op. De kern van de lerende aanpak is dat op basis van nieuwe ontwikkelingen, gemeten risico's en behaalde resultaten ook de maatregelen periodiek kunnen worden geactualiseerd.

Quick-start 2020-2021

In 2019 heeft het Kabinet voor de periode tot en met 2030 € 500 miljoen beschikbaar gesteld aan decentrale overheden voor uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. In september 2020 hebben we als regio de plannen ingediend namens alle vijftien gemeenten om aanspraak te maken op gelden van het Rijk in de eerste aanvraagronde. Het Rijk draagt in deze ronde 50% bij aan de bewezen effectieve infrastructuurmaatregelen die onder deze financieringsregeling vallen. De Vervoerregio heeft ruim € 8 miljoen ontvangen voor de uitvoering van deze quick-start maatregelen die binnen een jaar starten en uiterlijk in 2025 zijn uitgevoerd.

Uitvoeringsmaatregelen

Deze RAV2030 vormt de basis voor het risicogestuurde werken volgens de principes van het SPV en voor het aanvragen van gelden uit de volgende rondes van de investeringsimpuls en innovatiegelden van het Rijk. De uitvoeringsmaatregelen werken we eerst uit voor de periode 2022-2025. Dit doen we samen met de regionale partners in het tweede kwartaal van 2021. Voor de uitvoeringsmaatregelen voor de periode 2026-2030 gaan we de RAV2030 eerst herijken. Dit doen we op basis van ontwik-

kelingen in data-onderbouwing, risicoanalyses en inzichten uit de monitoring van de doelen en eerste uitvoeringsmaatregelen. De herijkte RAV2030 wordt in 2025 vastgesteld door de Regioraad van de Vervoerregio Amsterdam.

De RAV2030 heeft de volgende vragen als startpunt:

- Wat zijn de belangrijkste risicofactoren en doelgroepen in de vervoerregio?
- Waar liggen de grootste kansen om een trendbreuk in de verkeersongevallencijfers te bereiken?
- Welke effectieve oplossingsrichtingen en maatregelen passen daarbij?

De RAV2030 en de uitvoeringsmaatregelen stellen wij samen met de wegbeheerders op. Dat zijn de vijftien Vervoerregiogemeenten, provincie Noord-Holland en Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier². Daarnaast betrekken wij de regionale politie-eenheden Amsterdam en Noord-Holland en het Kennisnetwerk SPV hierbij. Maatschappelijke organisaties zoals Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietzersbond, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV) en de ANWB zijn ook gevraagd om mee te denken over mogelijke data-onderbouwing, oplossingsrichtingen en maatregelen om de doelstellingen te behalen.

1.3 LEESWIJZER

In hoofdstuk 2 staat de risicoanalyse verkeersveiligheid centraal. In dit hoofdstuk laten we eerst de negen beleids-thema's uit het SPV2030 zien in drie risico-categorieën: verkeerssysteem, risicogroepen (kwetsbare en onervaren groepen), en risicovol individueel gedrag. Vervolgens presenteren we de grootste risico's in de vervoerregio uit de prognose voor 2030. De daaropvolgende hoofdstukken 3, 4 en 5 behandelen opeenvolgend de drie risico-categorieën. Per hoofdstuk lichten we toe wat we nu al doen binnen de betreffende categorie, welke doelstellingen we stellen voor 2030 en wat kansrijke oplossingsrichtingen zijn om deze doelstellingen te behalen. In het laatste hoofdstuk 6 gaan we in op de monitoring van de RAV2030 en een aantal zaken waar we al mee bezig zijn om de monitoring te verbeteren. Verder lichten we kort de relatie toe tussen de uitvoeringsmaatregelen die we nemen om de doelstellingen en ambities uit deze regionale aanpak te behalen en de brede Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. In de bijlage is een verklarende lijst opgenomen met de uitleg van specifieke begrippen en afkortingen.



² Rijkswaterstaat ontbreekt hier, want het Rijk maakt haar eigen Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid.

Eerste risicoanalyse verkeersveiligheid



Eind 2019 hebben we adviesbureau Sweco gevraagd om een risicoanalyse verkeersveiligheid op te stellen. Deze analyse is de eerste stap in het proces om te komen tot een risicogestuurde regionale aanpak verkeersveiligheid. De centrale vraag is waar de grootste risico's liggen en daarmee de kansen om een trendbreuk te bewerkstelligen in het aantal slachtoffers (zie paragraaf 1.1). De analyse laat zien bij welke doelgroepen en risicofactoren de urgentie de komende jaren het hoogste ligt.

In de regionale analyse heeft Sweco vanuit de huidige situatie verkeersveiligheidsrisico's onderzocht en een prognose van risicoslachtoffers voor 2030 opgesteld. Dit is gedaan op basis van ongevallendata, onderzoeken en een inschatting van het effect van relevante ontwikkelingen, zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en meer (auto)mobiliteit. Effecten door bijvoorbeeld veranderend gedrag (zoals afleiding door gebruik mobiele telefoon) en nieuwe voertuigtechnologie (zoals stille elektrische voertuigen) heeft Sweco vanwege onvoldoende data niet meegenomen in de prognoseberekening.

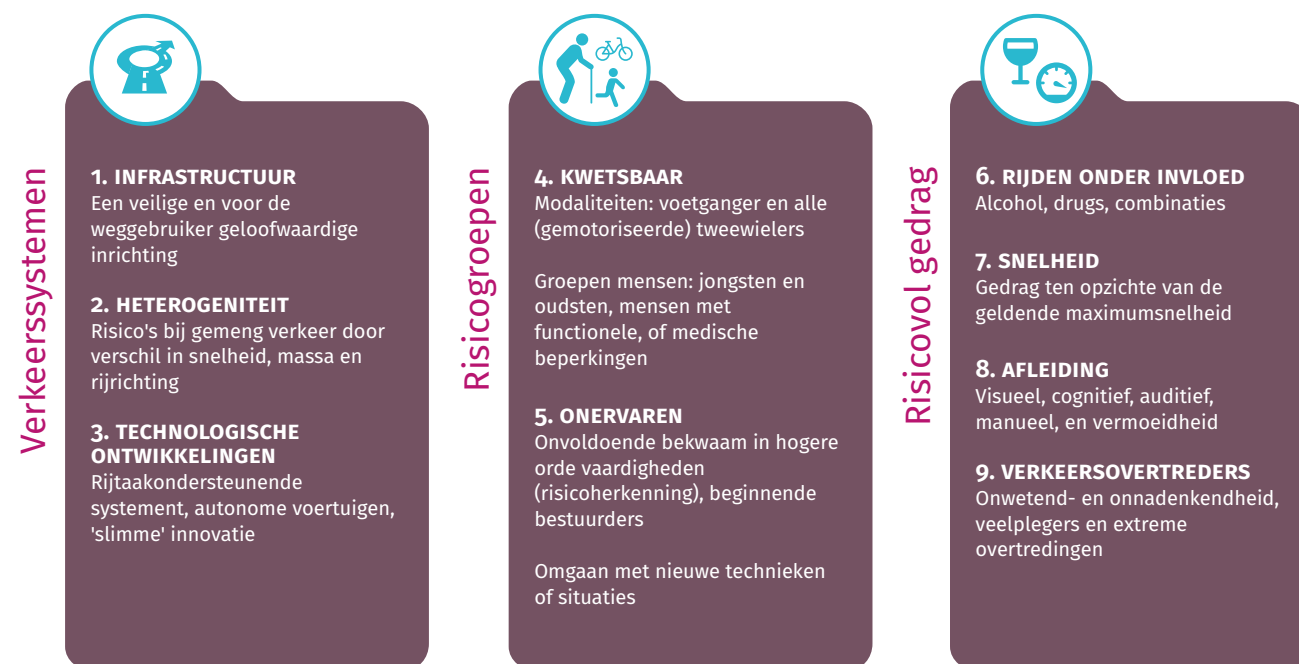
De analyse is uitgevoerd op het niveau van de vervoerregio en op de drie deelregio's Amsterdam, Noord en Zuid. In de volgende paragraaf benoemen we eerst de risico-indeling uit het SPV. Daarna laten we de grootste regionale prognoserisico's zien die uit de risicoanalyse van Sweco naar voren zijn gekomen. De risico's in de vervoerregio komen grotendeels overeen met de beleidsthema's in het SPV.

2.1 VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S SPV2030

Het verkeer bestaat uit een samenspel tussen mens, voertuig en omgeving. Gaat er op één van deze factoren of in het samenspel iets fout, dan neemt het risico op een ongeval toe. Het SPV2030 brengt de belangrijkste risico's vanuit dit samenspel onder in drie categorieën met in totaal negen beleidsthema's (Rijksoverheid, 2018):

Deze thema's bevatten in principe alle mogelijke risico's voor verkeersongevallen en bieden dus handvatten voor het verhogen van de veiligheid. Specifieke risicogroepen (zoals jongeren, ouderen) of modaliteiten (zoals fiets, bromfiets, motor) komen in meerdere thema's terug. In het [SPV2030](#) staan de thema's nader uitgewerkt (Rijksoverheid, 2018).

Figuur 2.1 De negen beleidsthema's uit het SPV2030 in drie categorieën



³ Er is een rapport van de risicoanalyse opgeleverd voor de hele regio (inclusief resultaten deelregio's). Deze is opvraagbaar bij de Vervoerregio Amsterdam. Verder zijn er afzonderlijke gemeentelijke rapportages opgeleverd. Deze zijn met de betreffende gemeenten gedeeld en kunnen worden gebruikt voor de lokale verkeersveiligheidsaanpak.

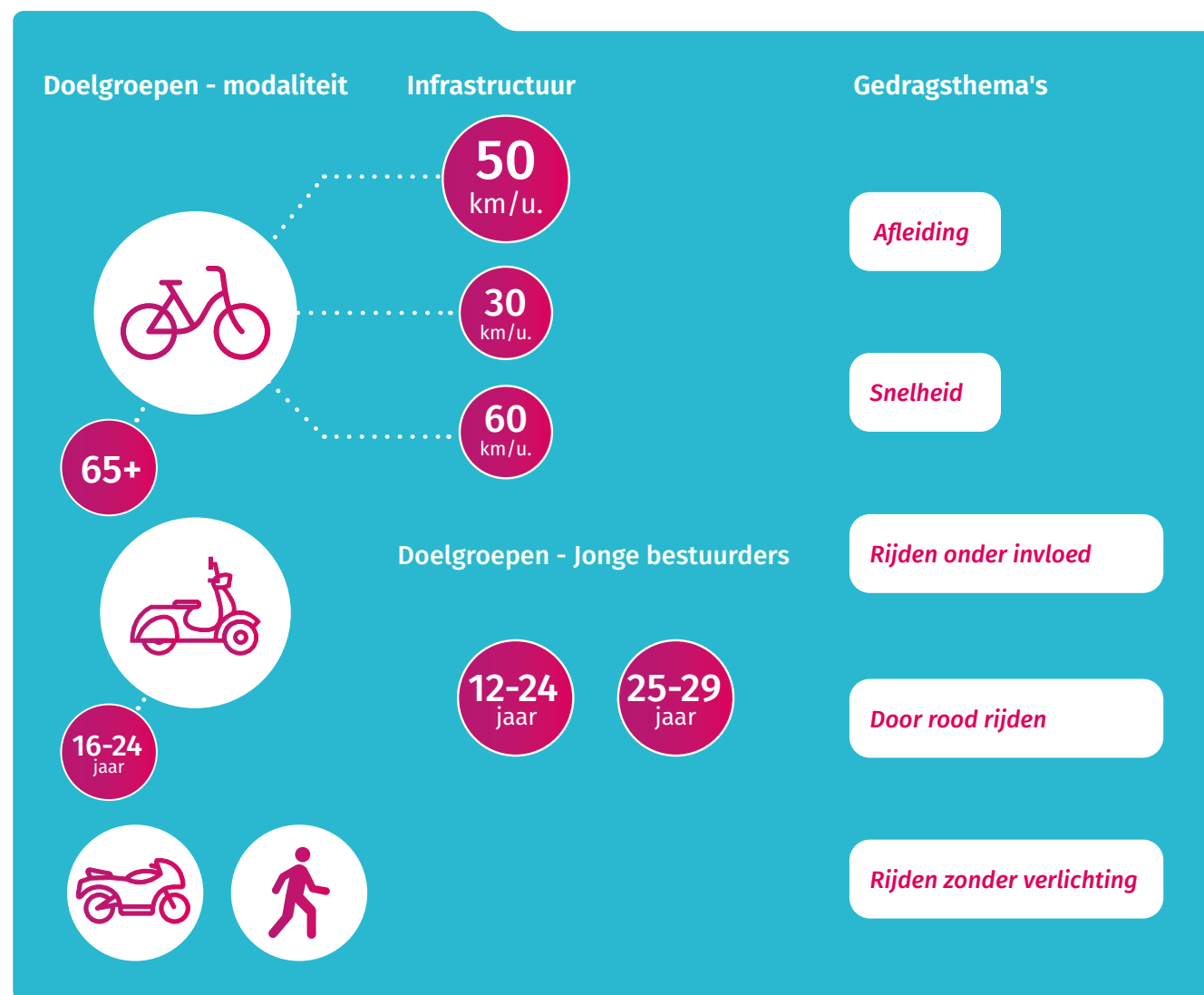


2.2 DE GROOTSTE VERKEERSVEILIGHEIDSRISICO'S VOOR 2030 IN DE VERVOERREGIO

De risicoanalyse verkeersveiligheid is door Sweco uitgevoerd op de thema's infrastructuur, doelgroepen en gedrag. Met deze prognose hebben wij een eerste vertrekpunt in handen. De komende jaren diepen wij waar nodig de analyse verder uit, bijvoorbeeld als er bruikbare risico-indicatoren beschikbaar komen die met data goed regionaal te meten zijn. In het hoofdrapport van Sweco en de rapporten van de deelregio's staan alle risico's op regionaal en deelregionaal niveau. In figuur 2.2 staan deze grootste risico's schematisch samengevat.

Fietsers komen op alle fronten als grootste risicogroep naar boven. Bovenaan staan de risico's van fietsverkeer op de 50 km/u wegen, gevolgd door de 30 en 60 km/u wegen. Van de leeftijdsgroepen zijn de fietsende 65-plussers oververtegenwoordigd in de slachtofferprognose. Ook hoog in de risicoprognose staan de 16- tot 24-jarige brom-/snorfietsrijders ⁴ en in het algemeen jonge bestuurders tussen 12 en 29 jaar. Volgend op deze meest in het oog springende doelgroepen komen motorrijders en voetgangers duidelijk in beeld in de slachtofferprognose. Dit zijn erkende kwetsbare groepen die wij dan ook meenemen in onze regionale aanpak verkeersveiligheid. In de vervoerregio zijn naast de infrastructuur en doelgroepen ook de SPV gedragsthema's snelheid, afleiding en rijden onder invloed als prioriteit benoemd, plus de specifieke thema's rijden zonder fietsverlichting en het door rood rijden (roodlichtnegatie) met name door fietsers.

Figuur 2.2 Schematische weergave verkeersveiligheidsrisico's 2030 in de vervoerregio, Sweco



⁴ In Amsterdam is het aantal ongevallen onder snorfietsers sinds april 2019 afgenomen door de invoering van snorfiets naar de rijbaan (<https://www.amsterdam.nl/snorfiets-rijbaan/evaluatie/>).

In de noordelijke en zuidelijke gemeenten van de regio is dit echter niet het geval en neemt het aantal volgens de prognose toe.

Het verkeerssysteem



In dit hoofdstuk benoemen we de risicogestuurde doelstellingen met bijbehorende analyse en oplossingsrichtingen voor de komende jaren op het gebied van infrastructuur en heterogeniteit. Ook gaan we kort in op het SPV thema technologische ontwikkelingen.

3.1 INFRASTRUCTUUR EN HETEROGENITEIT

Wat we al doen

In de afgelopen jaren zijn we ons binnen de thema's infrastructuur en heterogeniteit al steeds meer gaan richten op preventie (proactieve aanpak). Daarnaast nemen we infrastructurele maatregelen op plekken waar ongelukken zijn gebeurd, zoals blackspots (reactieve aanpak).

De speerpunten uit de aanpak van de afgelopen jaren zijn:

- Duurzaam Veilig inrichting van wegen, met prioriteit voor 50 km/u wegen;
- Veilige inrichting van schoolomgevingen en schoolzones, met prioriteit voor scholen langs 50 km/u wegen;
- Veilige fietsinfrastructuur, met focus op voorkomen van enkelvoudige ongevallen (aanpakken paaltjes en trottoirbanden/bermen);
- Veilige weginrichting voor ouderen, onder andere door toepassen van ontwerpprincipes ('seniorproof wegontwerp');
- Verbeteren verkeersveiligheid rondom het traject van openbaar vervoerlijnen (maatregelen worden verder uitgewerkt op basis van quick-scans);
- Aanpak ongevallenlocaties (bestaande knelpunten).

We gaan de komende jaren extra inzetten op de succesvolle maatregelen uit deze aanpak die aansluiten op de risicogestuurde aanpak.

Doelstellingen 2030

We formuleren twee hoofddoelen die aansluiten bij de landelijk vastgestelde definities van de risico-indicatoren veilige weginfrastructuur en veilige fietsinfrastructuur (Kennisnetwerk SPV, 2020b). Vanuit de landelijk vastgestelde risico-indicator snelheid is de relatie tussen wegkenmerken en veilige snelheid in dit thema opgenomen.

Veilige weginfrastructuur:

In 2030 rijdt ten opzichte van 2020 een groter aandeel gemotoriseerd verkeer over wegen met een voldoende veilige weginfrastructuur (definitie Kennisnetwerk SPV, 2020b) waarbij:

- de weginrichting en snelheidslimiet bij elkaar passen;
- en daarmee de wegen ook voor fietsers en voetgangers voldoende veilig zijn.

Veilige fietsinfrastructuur:

In 2030 rijdt ten opzichte van 2020 een groter aandeel fietsers over voldoende veilige fietsinfrastructuur (definitie Kennisnetwerk SPV, 2020b).

Deze hoofddoelen gelden voor het gehele wegennet. Daarnaast stellen we een aantal subdoelen op die inzoomen op specifieke wegtypen en prioriteiten. Zo geven we binnen de prioriteit van 50 km/u wegen de 20 tot 30% meest risicovolle wegen topprioriteit⁵. Daarnaast kunnen we de prioriteit van 50 km/u wegen niet los zien van het feit dat het per definitie onveilig is om op 50 km/u wegen fietsers op de rijbaan te laten rijden (Kennisnetwerk SPV, 2020b) en de (inter) nationale discussie rond de normontwikkeling 'van 50 naar 30' in de bebouwde kom. Bij de aanpak van de zogenaamde 'grijze wegen' streven wij naar meer maatwerk.

⁵ Het meetinstrument *Netwerk Safety Index Light* laat bij de gemeenten in de pilotstudie zien dat 66% van de geregistreerde ongevallen op 50 km/u wegen plaatsvond op slechts 23% van alle 50 km/u wegen.

De meest risicovolle 50 km/u wegen:

In 2030 hebben we met behulp van de Netwerk Safety Index Light de 20-30% meest risicovolle 50 km/u wegen van de vervoerregio gescreend en:

- van deze wegen risicoprofielen van de infrastructuur op wegvakken, kruispunten, rotondes, en fietspaden laten maken;
- samen met de wegbeheerders een start gemaakt om de infrastructuur veiliger in te richten.

Heterogeniteit op de rijbaan – weginrichting en snelheid passen bij elkaar:

In 2030 hebben alle wegen binnen de bebouwde kom waar fietsers op de rijbaan fietsen een maximumsnelheid van 30 km/u.

In de bebouwde kom 30 km/u als uitgangspunt:

In 2030 zijn in de vervoerregio de meeste wegen in de bebouwde kom 30 km/u en is 50 km/u als snelheidslimiet de uitzondering. Wegbeheerders hebben onderbouwd welke wegen 50 km/u blijven.

Heterogeniteit – Aanpak drukke 30 km/u wegen:

In 2030 stellen wegbeheerders bij de aanpak van 'grijze wegen' en bij wegen die van 50 km/u naar 30 km/u gaan eerst vast wat de primaire wens is voor die weg:

- veilig en comfortabel doorstromen op lagere snelheid (gebiedsontsluitingsweg GOW-30), of;
- veilig en hoogwaardig verblijven voor met name fietsers en voetgangers (erftoegangsweg ETW-30).

Daarna worden met maatwerk bijpassende veilige inrichtingselementen toegepast.

Heterogeniteit onder fietsers en op het (brom) fietspad:

Door deelname aan onderzoek vergroten wij onze kennis over de problematiek rond toenemende drukte, diversiteit en verschil in snelheden (cargo-bikes, light electric vehicles (LEV's), speed pedelecs) op (brom)fietspaden en rond het recreatief/sportief fietsen op smalle dijk- en polderwegen. Wij gaan in samenwerkingsverbanden proactief op zoek naar nieuwe oplossingsrichtingen binnen dit thema waarbij integraal gekeken wordt naar gedrag.

Veilige 60 km/u wegen:

In 2030 is het aandeel 60 km/u wegen dat voldoet aan de basisprincipes van Duurzaam Veilig 3 (CROW-richtlijnen voor wegontwerp) toegenomen ten opzichte van 2020.

Analyses en oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen in deze paragraaf, en analyses die hier aan vooraf gaan, gaan over infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen vormen een onderdeel van de totale aanpak waarin wij samen met de gemeenten en andere betrokken partijen zoeken naar slimme combinaties met maatregelen in gedragsbeïnvloeding via campagnes, educatie en handhaving (hoofdstuk 4 en 5). Hiermee leveren wij ook maatwerk bij specifieke projecten. Naast de proactieve, risicogestuurde maatregelen blijven we ook reactief werken door blackspots onder handen te nemen. De blackspots zien we echter niet meer als op zichzelf staande locaties. De informatie vanuit locaties en situaties waarin relatief veel ongevallen voorkomen, gaan we sterker inzetten op data-onderbouwde risicoanalyses. Hierin speelt gedrag ook een rol. Met de inzichten die deze analyses opleveren, kunnen we effectiever zorgen dat eenzelfde samenspel van risicofactoren zich ideaal gezien nergens meer voor kan doen. Voor de specifieke subdoelen gaan we de komende jaren:

- de meest risicovolle 50 km/u wegen in beeld brengen en aanpakken;
- inzetten op het bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet;
- inzetten op de aanpak van drukke 30 km/u wegen;
- inzetten op de topprioriteit veilige fietspaden;
- inzetten op Duurzaam Veilig ingerichte 60 km/u wegen;
- inzetten op risico verlagende oplossingen bij heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad.

De meest risicovolle 50 km/u wegen in beeld brengen en aanpakken

Bij de aanpak van de meest risicovolle 50 km/u wegen zetten wij het meet- en diagnose-instrument Netwerk Safety Index (NSI) Light in (SWOV, 2021). Deze methode maakt in een eerste stap onderscheid tussen groepen wegen die relatief veilig (circa 80%) of juist onveilig (circa 20%) zijn. De relatief onveilige wegen worden vervolgens

verder onderzocht op wegkenmerken die de verkeersonveiligheid beïnvloeden. De NSI Light toetst de wegvakken op basis van de landelijk vastgestelde definitie 'voldoende veilige weginfrastructuur', met kenmerken als aanwezigheid van veilige oversteekplaatsen voor voetgangers, fietspaden, en wegmarkering. Het meetinstrument analyseert ook risicofactoren van kruispunten en rotondes. Met de resultaten van deze analyse gaan wij samen met de gemeenten per weg gerichte afspraken maken over infrastructurele maatregelen op basis van nadere prioritering en kosteneffectiviteit. De oplossingsrichting hoeft echter niet alleen in de infrastructuur te liggen. De conclusie uit de analyse kan ook zijn dat het verlagen van de snelheid naar 30 km/u het meest wenselijk is en dat vervolgens de inrichting van de infrastructuur vanuit deze snelheidslimiet nader bekeken moet worden.

Inzetten op het bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet

De snelheidslimiet van een weg bepaalt welke inrichting voldoende veilig is. En andersom: de inrichting bepaalt welke snelheid nog voldoende veilig is om ernstige ongevallen te voorkomen. Bij de check of inrichting en snelheidslimiet bij elkaar passen, kijken we naar de inrichtingseisen die per snelheidslimiet geformuleerd zijn, zoals de aanwezigheid van oversteekvoorzieningen en welk type rijrichtingscheiding er is (zie de factsheet [Wanneer zijn wegen en fietspaden 'voldoende veilig?'](#)). Voldoet een weg niet aan de kenmerken voor een 'voldoende veilige' inrichting horend bij de snelheidslimiet, dan zijn er grofweg twee oplossingsrichtingen:

1. De inrichting van de weg aanpassen naar 'het niveau' dat veilig is bij de snelheidslimiet;
2. De snelheidslimiet wijzigen en vervolgens inrichtingselementen versterken die passen bij de nieuwe snelheidslimiet.

De afweging of inrichting en snelheidslimiet bij elkaar passen en samen een voldoende veilige weg opleveren,

sluit aan bij de discussie rond de normontwikkeling 'van 50 naar 30'. We hebben nauw contact met de gemeente Amsterdam om samen te leren van de effecten bij de omzetting van 50 naar 30 km/u in de bebouwde kom. De Vervoerregio streeft ernaar met de gemeenten in ieder geval een bewuste afweging te maken welke wegen 50 km/u blijven en welke 30 km/u worden. Grootste prioriteit is dat er een oplossing komt voor 50 km/u wegen waar fietsers op de rijbaan rijden. Dit kan door fietsers en gemotoriseerd verkeer uit elkaar te halen, of door de snelheid te verlagen naar 30 km/u.

In de praktijk geeft bovenstaande in specifieke situaties nog steeds grote uitdagingen, bijvoorbeeld bij lintwegen. Tot op heden brengt iedere algemene oplossing uitvoeringsbezwaren met zich mee. Er is geen blauwdruk maar maatwerk nodig met een innovatieve visie op de inrichtingselementen die gedrag beïnvloeden en op het betrekken van de omgeving in brede zin. Wij pakken dit op door van andere regio's te leren uit experimenten en uitvoeringscasussen en de adviezen en richtlijnen die momenteel uitgewerkt worden door kennispartners zoals het CROW te volgen. Verder bekijken we of we casussen in de regio met kennispartners en onderzoeksbureaus kunnen uitwerken in nieuwe oplossingsrichtingen.

Soms voldoet een weg slechts op specifieke plekken niet aan de voldoende veilige inrichting. Als het aanpassen van de inrichting op die specifieke plekken geen optie is (bijvoorbeeld geen ruimte voor een fietspad), kan ook op deze specifieke delen van de weg de snelheid worden verlaagd tot een veilige snelheid.

Inzetten op de aanpak van drukke 30 km/u wegen

Landelijk is er nog volop discussie over wat effectieve inrichtingsmaatregelen zijn voor zogenoemde 'grijze wegen'. Van deze wegen is de functie niet eenduidig. Ze zijn te druk voor een traditionele 30 km/u-woonstraat, hebben geen ruimte voor fietspaden en er rijdt bijvoorbeeld ook een lijnbus doorheen. Bovendien worden steeds

meer 50 km/u afgeschaald naar 30 km/u die dan in deze categorie van drukke 30 km/u wegen terecht komen. Hierbij merken we op dat de lagere snelheid op deze wegen al wel veiliger is dan de oude situatie waarin 50 km/u gereden mocht worden.

Bij de aanpak van de drukke 30 km/u wegen is het zaak eerst in samenhang met de directe omgeving te bepalen welke functie van de weg wenselijk is:

- Veilig en comfortabel doorstromen maar dan op de lagere snelheid van 30 km/u (GOW-30);
- Veilig en hoogwaardig verblijven met extra veel ruimte voor fietsers en voetgangers (ETW-30) (NVVC 2020).

De inrichtingsmaatregelen moeten het gewenste gebruik versterken. Dit vereist maatwerk. We blijven aansluiting zoeken bij nieuwe inzichten uit discussies en wetenschappelijke onderzoeken, zoals bijvoorbeeld het onderzoek 'Het Nieuwe 30' waar drie van onze gemeenten (Purmerend, Landsmeer en Zaanstad) in 2020 aan mee hebben gedaan (DTV Consultants Goudappel Coffeng, 2020). Ook kijken we naar (inter)nationale 'best practices', zoals eerder de Fietsstraat. Dit is een vaak toegepaste weginrichting in Nederland waar ook de wegbeheerders in de Amsterdamse regio veel positieve ervaringen mee hebben.

Inzetten op de topprioriteit veilige fietspaden

Bij de infrastructurele aanpak van de fietspaden werken wij volgens de zes ontwerpprincipes waarop de landelijk vastgestelde definitie [voldoende veilig fietspad](#) gebaseerd is:

- Obstakelvrij;
- Visuele geleiding, zoals kantmarkering;
- Voldoende breed;
- Verharding vlak, stroef, heel en schoon;
- Vergevingsgezinde rand, zoals een afgeschuinde trottoirband;
- Vergevingsgezinde berm, zoals vrije ruimte om uit te wijken.



De aanpak op deze infrastructurele kenmerken levert een belangrijke bijdrage om het risico op enkelvoudige fietsongevallen terug te dringen. Met de NSI Light hebben we het risicoprofiel van de fietspaden langs de 20 tot 30% meest risicovolle 50 km/u wegen goed in beeld. De infrastructurele aanpak van deze fietspaden staat hoog op de prioriteitenlijst. Daarnaast maken we samen met de gemeenten afspraken over de analyse en aanpak van alle andere fietspaden, bijvoorbeeld in het kader van het Regionaal Netwerk Fiets en de MRA Fietsroutes.

Inzetten op risico verlagende oplossingen bij heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad

Er komen steeds meer verschillende typen fietsers, zoals recreatief, sportief, verschillende soorten bakfietsen (cargo-bikes), light electric vehicles (LEV), met grotere onderlinge snelheidsverschillen op fietspaden die steeds drukker worden. We gaan meer kennis opdoen en onderzoeken hoe deze toename in heterogeniteit leidt tot hogere risico's en spanningen en wat de mogelijke oplossingen daarvoor zijn. Met de oplossingsrichtingen binnen dit thema heterogeniteit streven we zoveel mogelijk naar een integrale aanpak tussen infrastructurele maatregelen en oplossingsrichtingen die het gedrag van weggebruikers beïnvloeden ter bescherming van kwetsbare risicogroepen (zie hoofdstuk 4) en waar mogelijk technologische innovaties. Binnen dit thema hebben wij ook de problematiek opgepakt rond het recreatief/sportief fietsen op smalle fietspaden, dijk- en polderwegen en de toegang tot deze wegen via dorpsstraten. We zoeken hierin samenwerking met wetenschappelijke partners en expertgroepen, zoals in 2021 het UvA-BAM onderzoek Samen op het Fietspad. Vanuit onderzoeken als deze komen we tot nieuwe integrale oplossingsrichtingen.

Inzetten op Duurzaam Veilig ingerichte 60 km/u wegen

Allereerst gaan wij samen met de wegbeheerders in kaart brengen in hoeverre de 60 km/u wegen zijn ingericht volgens de Duurzaam Veilig 3 principes. We verwachten dat hierin nog een duidelijke slag te maken valt. Voor de

uitvoering van infrastructurele maatregelen volgen we de richtlijnen wegontwerp van het CROW en de definitie van een voldoende veilige weginfrastructuur voor dit snelheidsregime. Aangezien een aanzienlijk deel van de 60 km/u wegen nog in beheer is van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier zetten wij in op een verdere samenwerking met deze beheerder. Daarnaast adviseert SWOV (2008) in het proces ook hulpdiensten, bij het vaststellen van de inrichtingselementen.

3.2 INNOVATIE EN TECHNOLOGISCHE ONTWIKKELINGEN

We gaan proactief opzoek naar nieuwe, innovatieve technologieën om de kans op ongevallen in het verkeer te verkleinen. Vanuit gemeenten is hier belangstelling voor, bijvoorbeeld op het gebied van iVRI's (intelligente verkeersregelinstallaties) of de toepassing van ISA-techniek (Intelligent Speed Adaptation). We leren van pilots in andere regio's en kijken naar toepassingsmogelijkheden in onze regio. Een voorbeeld hiervan is het inzetten van camera's door het Openbaar Ministerie die detecteren als een autobestuurder met een telefoon in de hand achter het stuur zit.

We hebben de ambitie om meer gerichte pilots en onderzoeken te starten en werken daarbij samen met smart mobility werkgroepen (waaronder het MRA Platform) en (inter)nationale partners en kennisinstellingen. Daarnaast zitten we aan tafel bij het Kennisnetwerk SPV en de klankbordgroep die landelijk nadenkt over de invulling van de 10% van de rijks gelden die voor innovatie is gereserveerd.

De uitdaging is om bij nieuwe smart-technologieën oog te houden voor bredere sociaal-maatschappelijke discussies zoals privacy en inclusiviteit, maar bijvoorbeeld ook het recht om je zonder (digitale) technologie gelijkwaardig te kunnen en mogen verplaatsen.

Het SPV2030 legt de regierol bij het Rijk neer om op Europees niveau afspraken te maken over de invoering van

nieuwe systemen en de samenwerking met marktpartijen (SPV2030, pagina 29). Om deze reden nemen we vooralsnog geen regionale doelstelling op binnen het thema.

Het als weggebruiker leren omgaan met nieuwe technologie in voertuigen is ondergebracht bij het thema onervaren verkeersdeelnemers. Hieronder valt ook de ervaren weggebruiker die gebruik maakt van een nieuwe techniek, zoals het leren omgaan met intelligente systemen in auto's en vrachtwagens die bepaalde taken van de bestuurder overnemen.

Risicogroepen – kwetsbaar en onervaren



Thema's 4 en 5 in het SPV – kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers – hebben betrekking op specifieke doelgroepen en modaliteiten, zoals leeftijd (jongeren, ouderen) en alle soorten tweewielers of voetgangers. De risico's die bij deze groepen spelen, overlappen met risico's door infrastructuur (hoofdstuk 3) en individuele gedragingen (hoofdstuk 5). Een fietser is immers extra kwetsbaar op een onveilige weg, maar ook als hij tijdens het fietsen zit te appen (individueel gedrag). In dit hoofdstuk geven we, net als het SPV, de kwetsbare en onervaren groepen extra aandacht in groepsgerichte doelen en oplossingsrichtingen. Deze hebben vooral een preventieve functie met als doel het aanleren en het verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden, houding, én op het mensen bewustmaken van hun status, kwetsbaarheid en verantwoordelijkheid in het verkeer. Maar de verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij de risicogroepen zelf. Ook de medeweggebruikers moeten ervoor zorgen dat kwetsbaren en minder mobiele mensen zich veilig en prettig in het verkeer kunnen begeven.

Wat we al doen

Verkeersdeelnemers moeten voldoende kennis, vaardigheden en de motivatie hebben om veilig aan het verkeer deel te nemen. Daarom zetten wij ons al jaren in op gedragsbeïnvloeding via verkeerseducatie, campagnes en voorlichting. Vanuit het platform Verkeer & Meer, onderdeel van de Vervoerregio, bieden we een divers en kwalitatief aanbod aan onze gemeenten.

Verkeerseducatie

We richten ons met educatie op een leven lang leren in het verkeer ('Permanente Verkeerseducatie'). De belangrijkste doelgroep zijn kinderen van 0 tot 18 jaar en hun ouders. We bieden hiervoor educatie aan op het pre-, basis- en voortgezet onderwijs in onze gemeenten. Kinderen ontwikkelen hierdoor al op jonge leeftijd vaardigheden en veilig gedrag voor hun verdere verkeersloopbaan. We organiseren jaarlijks de Week van het Verkeer. Deze activiteiten campagne richt zich op bewustwording van

ieders aandeel in het verkeer en stimuleert samenwerking tussen leerlingen, jongeren, ouders, scholen én andere verkeersdeelnemers. Daarnaast richt educatie en voorlichting zich op de specifieke groepen, zoals beginnende bestuurders en 65-plussers. We bieden bijvoorbeeld een scootmobielcursus aan voor beginnende bestuurders van dit voertuig.

Campagnes

Voor het uitrollen van campagnes sluiten we aan bij de landelijke campagnecalender die het Rijk jaarlijks ontwikkelt in samenspraak met decentrale overheden. Hiervoor is een toolkit van landelijk ontwikkelde voorlichtingsmaterialen beschikbaar. We sluiten bijvoorbeeld elk jaar aan bij de 'De scholen zijn weer begonnen' campagne na de zomervakantie. Deze campagne richt zich op het gedrag van met name automobilisten, want hun gedrag speelt in bijna 95% van de verkeersongevallen met kinderen (direct en indirect) een rol bij aanvang van het nieuwe schooljaar (SWOV, 2019).

Daarnaast ontwikkelen we regelmatig regio-specifieke campagnes (niche campagnes). Vaak gaat dit in samenwerking met een gemeente over een specifiek probleem waarbij gedragsbeïnvloeding van de verkeersdeelnemer een oplossing kan bieden. Een voorbeeld is de regionaal ingezette campagne 'Raak geen spaak', waarin we ouders adviseren hoe ze kinderen veilig achter op de fiets mee kunnen nemen.

Doelstellingen 2030

Voor de thema's kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers hebben we nog geen regiospecifieke risico-indicatoren. Er is meer onderzoek nodig om de achtergrond van risico's beter te begrijpen. Onder bijvoorbeeld fietsers en motorrijders zijn relatief veel eenzijdige ongevallen (SWOV, 2017a en SWOV, 2017b). De verwevenheid met infrastructuur en eigen gedrag is daarbij nog niet goed bekend. In deze eerste RAV2030 stellen we daarom nog algemene doelen op die richting

geven aan oplossingen en maatregelen die betrekking hebben op deze groepen zonder ze volledig SMART te formuleren.

Kwetsbare verkeersdeelnemers:

In 2030 hebben kwetsbare verkeersdeelnemers ten opzichte van 2020 meer kennis, vaardigheden en motivatie om binnen hun eigen mogelijkheden veilig aan het verkeer deel te nemen.

Tweewielers:

In 2030 zijn fietsers, brom-/snorfietsers en motorrijders zich ten opzichte van 2020 meer bewust van hun kwetsbaarheid in het verkeer en bezitten zij meer kennis, (hogere orde) vaardigheden en motivatie om risicomijdend aan het verkeer deel te nemen.

Onervaren verkeersdeelnemers:

In 2030 hebben beginnende bestuurders en mensen die een (voor hen) nieuw type voertuig gaan besturen ten opzichte van 2020 meer kennis, (hogere orde) vaardigheden en motivatie om hiermee veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen.

Medeweggebruikers:

In 2030 hebben medeweggebruikers ten opzichte van 2020 meer kennis van de kwetsbaarheid van andere verkeersdeelnemers en zijn zij meer bereid om risicomijdend, hoffelijk, en vergevingsgezind naar fouten van anderen aan het verkeer deel te nemen.



Oplossingsrichtingen

We gaan de komende jaren door met de succesvolle risicogestuurde maatregelen uit de huidige aanpak. Dit is echter niet genoeg om de gewenste trendbreuk te bereiken. Naast de extra impuls die we geven aan veilige infrastructuur (zie hoofdstuk 3) gaan we ook extra inzetten op effectieve gedragsbeïnvloeding. Hierbij richten we ons op de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers die als risicogroepen uit de verkeersveiligheidsanalyse naar voren zijn gekomen, zoals de fietsende 65-plussers. We gaan hierbij:

- bestaande campagnes en voorlichtingsactiviteiten aanscherpen op effectiviteit en bereik;
- inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten;
- inzetten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting;
- verkeerseducatie uitbreiden bij leeftijdsgroepen tussen 0 en 24 jaar en de effectiviteit vergroten om jonge, onervaren bestuurders te bereiken.

Bestaande campagnes en voorlichtingsactiviteiten aanscherpen op effectiviteit en bereik

Een voorbeeld van een maatregel is het inzetten van het gedragsprogramma Doortrappen. Het doel van Doortrappen is om de fietsende 65-plussers bewust te maken van het aspect veiligheid door dit onderwerp bespreekbaar te maken op de plekken waar ouderen al zijn. Dit programma is begin 2020 van start gegaan en loopt bij succes door tot 2026. We monitoren en evalueren het programma in de regio jaarlijks en scherpen de aanpak naar aanleiding hiervan aan.

Inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten

We kijken de komende jaren proactief of er meer effectieve educatie en/of campagnes bestaan of ontwikkeld (kunnen) worden die we kunnen inzetten binnen de regio. We gaan innovatieve maatregelen voor gedragsbeïnvloeding

stimuleren om kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers veiliger aan het verkeer deel te laten nemen. Bijvoorbeeld door in te zetten op bewezen effectieve trainingen als 'risico herkennen' voor motorrijders en bromfietzers, en een gevaarherkenningstraining voor maaltijdbezorgers op (elektrische) fietsen.

Inzetten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting

Hierbij gaat het om extra regionale inzet op landelijke thema's en het inspelen op specifiek regionale of lokale situaties. Samen met de gemeenten hebben we een aantal speerpunten geformuleerd gericht op de onervaren fietsers:

- Bij de aanschaf van een nieuwe (elektrische) fiets testritten aanbieden;
- Bij de aanschaf van een nieuwe (elektrische) fiets, speed-pedelec of Light Electric Vehicles (LEV's) een folder met do's en don't's meegeven;
- Voorlichting over het gebruik van de fietshelm;
- Voorlichting gericht op specifieke doelgroepen zoals factsheets voor onervaren toeristen op de fiets of verkeerslessen aan onervaren verkeersdeelnemers met een buitenlandse achtergrond (migranten, toeristen en expats).

Verder gaan we ons ook richten op bewustwording en gedragsbeïnvloeding van medeweggebruikers. Bewustwording door bijvoorbeeld de snelheid van elektrische fietsen onder de aandacht te brengen bij andere weggebruikers. Gedragsbeïnvloeding omdat we veel winst kunnen behalen als we met z'n allen elkaar meer ruimte gunnen, en risicomijdend, hoffelijk en meer vergevingsgezind zijn naar elkaar. Een voorbeeld in deze sfeer is de sticker 'Wilt u zitten? Ik kan staan' die voorheen in het OV te zien was. We gaan in samenwerking met onderzoekers en expertgroepen op zoek naar innovatieve oplossingen. Zie op dit punt ook de integrale aanpak in het thema heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad (hoofdstuk 3).

Verkeerseducatie uitbreiden bij leeftijdsgroepen tussen 0 en 24 jaar en de effectiviteit vergroten om jonge, onervaren bestuurders te bereiken.

We zetten de komende jaren nog meer in op het bereiken van meer kinderdagverblijven en scholen met meer verkeerseducatie⁶. We kijken hierbij naar nieuwe, innovatieve methoden en hebben nog meer aandacht voor het betrekken van de ouders en verzorgers bij het rijvaardig maken van kinderen. Voor deze extra ambitie hebben we de komende jaren ook extra geld vrijgemaakt. De verkeerseducatieleerlijn bestaat uit theoretische en praktische verkeerslessen en -projecten, waarbinnen de ouders actief betrokken zijn. Zo leren kinderen veilig als voetganger, fietser en passagier aan het verkeer deel te nemen en oefenen ze met hun ouders het geleerde in de praktijk.

We gaan het aanbod voor verkeerseducatie op scholen in het voortgezet onderwijs flink uitbreiden. Scholieren in deze leeftijd zijn relatief vaak betrokken bij ongevallen (SWOV, 2019 en Sweco, 2020). Een belangrijk onderwerp waar we ons op gaan richten bij verkeerseducatie aan jongeren is: (bijna) als) beginnend bestuurder op een (snor)fiets of een brommer en (toekomstig) beginnend autobestuurder in de leeftijdsgroep 16 tot en met 18 jaar.

Bij de leeftijdsgroep 18 tot en met 24 jaar richten wij ons vooral op beginnende autobestuurders. We gaan kijken naar effectieve methodes en goede locaties om deze groep te bereiken. Bij locaties kan gedacht worden aan vervolgonderwijs instellingen (zoals mbo, hbo of wo).

⁶ Minimaal 40% op kinderdagverblijven en peuterspeelzalen, minimaal 90% van de basisscholen, minimaal 50% van de onderbouw van het voortgezet onderwijs en minimaal 30% van de bovenbouw.

Risicovol individueel gedrag



Thema's 6 tot en met 9 in het SPV – rijden onder invloed, snelheid, afleiding en verkeersovertreders – gaan over de risico's vanuit het gedrag van de individuele verkeersdeelnemer. Hier voegen we de regio-specifieke thema's door rood rijden en rijden zonder fietsverlichting aan toe. Maar liefst 95% van de verkeersongevallen ontstaat door menselijk gedrag. Hoewel infrastructurele maatregelen menselijke fouten helpen voorkomen of de gevolgen van fouten kunnen verkleinen (vergevingsgezinde inrichting), hebben vooral de verkeersdeelnemers zelf grote verantwoordelijkheid en mogelijkheden om ongevallen te voorkomen.

Wat we al doen

Verkeersdeelnemers moeten over voldoende kennis, vaardigheden en motivatie beschikken om het juiste gedrag te vertonen ('kennen, kunnen, willen'). Daarom zetten wij ons in op gedragsbeïnvloeding via verkeerseducatie, campagnes, voorlichting en handhaving. Dat doen we samen met de politie en andere partners. Net als voor de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (zie hoofdstuk 4) vindt de gezamenlijke coördinatie voor verkeerseducatie en campagnes in de hele regio vanuit het [platform Verkeer & Meer](#) plaats en bieden we vanuit hier een divers en kwalitatief aanbod aan.

We sluiten aan bij diverse landelijke campagnes die het Rijk heeft ontwikkeld. We voeren jaarlijkse publiekscampagnes vanuit de landelijke kalender rondom:

- alcohol, drugs- en medicijn gebruik (onder andere BOB);
- snelheid;
- fietsverlichting;
- afleiding in het verkeer.

De effectiviteit van voorlichting neemt aanzienlijk toe wanneer het onderdeel is van een geïntegreerde campagne gericht op de doelgroep met daarin ook handhaving, beloningen of andere veranderingsmethoden (SWOV, 2017). Dit betekent dat de inzet van middelen (zoals posters, spandoeken) gepaard gaat met handhaving (zoals alcoholcontrole), communicatie (zoals persbericht, krantenartikel) en lokale inzetten (zoals fietsverlichtingsacties met markeringen op de fietspaden, de Junior Fietsburgemeester met ludieke acties en optreden van de wethouder).

Doelstellingen 2030

Ook bij de meeste individuele gedragsthema's zijn nog geen vastgestelde risico-indicatoren waar we regionaal doelen aan kunnen koppelen. We beschikken nog niet over specifieke meetmethoden en regionale cijfers. In deze eerste RAV2030 stellen wij daarom doelen op die uitgaan van gedragsbeïnvloeding door het educatieve principe 'kennen, kunnen, willen', zonder ze volledig SMART te formuleren. Het bereiken van jongvolwassen bestuurders krijgt daarbij prioriteit.

Kennen:

In 2030 zijn verkeersdeelnemers zich ten opzichte van 2020 meer bewust van de risico's van gevaarlijk gedrag voor zichzelf en anderen, specifiek op de thema's afleiding, rijden onder invloed en snelheid.

Kunnen (omgaan met sociale druk):

In 2030 hebben verkeersdeelnemers ten opzichte van 2020 meer vaardigheden om weerstand te bieden tegen sociale druk dat leidt tot risicovol gedrag in het verkeer én om andere reis- of groepsgenoten te wijzen op hun gedrag, specifiek op de thema's afleiding, rijden onder invloed en snelheid.

Willen (versterken individuele en sociale norm):

In 2030 is het aandeel verkeersdeelnemers ten opzichte van 2020 dat het vanzelfsprekend vindt zich aan de toegestane snelheidslimieten te houden toegenomen, met volledige aandacht bij het verkeer te rijden, en vrij van alcohol en drugs te rijden.

Voor de twee thema's die in regionale risicoanalyse specifiek door de gemeenten zijn genoemd voegen we de volgende doelstellingen toe:

Fietsverlichting:

In 2030 maakt de grote meerderheid van de fietsers gebruik van deugdelijke fietsverlichting voor en achter.

Door rood rijden:

In 2030 is het aandeel fietsers en andere bestuurders dat voor rood licht blijft wachten toegenomen ten opzichte van 2020.

Oplossingsrichtingen

We zetten de succesvolle risicogestuurde maatregelen uit de huidige aanpak voort. Daarnaast gaan we extra investeren in gedragsbeïnvloeding en handhaving op risicovol individueel gedrag door:

- bestaande verkeerseducatie en voorlichting uit te breiden, en effectiviteit en bereik aan te scherpen;
- meer in te zetten op gedragsbeïnvloeding met behulp van nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten;
- extra in te zetten op regionale en lokale (niche) gedragscampagnes en voorlichting;
- meer in te zetten op effectieve handhaving en integratie van de drie E's;
- inzicht te vergroten met meer onderzoek naar risicovol gedrag en gedragsbeïnvloeding om tot effectievere maatregelen te komen.

Bestaande verkeerseducatie en voorlichting uitbreiden, en effectiviteit en bereik aanscherpen

Door verkeerseducatie op scholen in het voortgezet onderwijs fors uit te breiden, bereiken we de doelgroep van jonge bestuurders ook structureel op de specifieke gedragsthema's. Jongeren van deze leeftijd maken een belangrijke ontwikkeling door en komen in aanraking met nieuwe en complexere verkeerssituaties. De motivatie om zich aan de regels te houden, neemt in deze levensfase af en er ontstaat (vooral bij jongens) een behoefte aan spanning en stoer doen (sociale druk). We maken gebruik van effectief bewezen methoden die goed aansluiten bij het principe van 'kennen, kunnen, willen'.

Meer inzetten op gedragsbeïnvloeding met behulp van nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten

We gaan activiteiten op het gebied van gedragsbeïnvloeding stimuleren waarbij we proactief bekijken welke innovatieve acties we in de regio kunnen doorvoeren om kennis, vaardigheden en motivatie voor veilig gedrag te

vergroten. Daarnaast willen we inzetten op een slimmere integrale inzet van middelen (zoals posters), handhaving en communicatie (zoals een mediabericht) rond specifieke acties. Een voorbeeld kan zijn om te communiceren wat de gevolgen kunnen zijn als je rijdt onder invloed:

- De Educatieve Maatregel Alcohol en verkeer, dit is het deelnemen aan een verplichte cursus die een overtreder meer inzicht moet geven in zijn of haar gevaarlijke weggedrag (kosten: ruim € 1000);
- Het CBR kan een onderzoek naar geschiktheid opleggen na het rijden onder invloed van drugs (kosten: € 1300).

Extra inzetten op regionale en lokale (niche) gedragscampagnes en voorlichting

Speerpunten die de gemeenten noemen zijn het ontmoeden van smartphonegebruik op de fiets en gebruik van lachgas in het verkeer. Een ander voorbeeld is het meer lokaal benaderen van specifieke subdoelgroepen, bijvoorbeeld taxibestuurders en maaltijdbezorgers. Maar ook valt te denken aan gerichte locaties, bijvoorbeeld rond sportvelden, en tijdstippen, zoals tijdens lokale evenementen. Daarnaast gaan wij extra inzetten op de regionaal-lokale genoemde thema's fietsverlichting en het door rood rijden door fietsers. Deze twee thema's lenen zich niet alleen voor campagnes, acties en handhaving, maar ook voor het experimenteren met nieuwe technologieën of bijvoorbeeld het anders afstellen van verkeerslichten (zie paragraaf 3.2). In de komende jaren gaan we uitzoeken welke maatregelen we hiervoor gaan uitvoeren. De eerste maatregelen worden opgenomen in het eerstvolgende Uitvoeringsprogramma Mobiliteit die in oktober 2021 wordt vastgesteld (zie paragraaf 6.4).

Meer inzetten op effectieve handhaving en integratie van de drie E's

Regionaal gaan we meer inzetten op een betere integrale afstemming tussen Engineering (infrastructuur en voertuigen), Education (opleiding, training en voorlichting) en

Enforcement (regelgeving en handhaving). Dit gaan we bijvoorbeeld doen door jaarlijks samen met politie en gemeenten een toplijst met afspraken te maken welke gecombineerde acties er gedaan gaan worden, bijvoorbeeld bij hardnekkige snelheidsproblematiek op specifieke wegen. De oplossing komt dan niet alleen van handhaving maar moet ook gezocht worden in andere vormen van gedragsbeïnvloeding zoals aanvullende infrastructuurmaatregelen of het organiseren van een gerichte buurtactie met een campagne of voorlichting. Daarnaast geven we extra aandacht aan:

- meer inzet van automatisering van de handhaving en het toepassen van nieuwe technieken (zoals de inzet van slimme camera's die automobilisten opsporen die achter het stuur de telefoon gebruiken);
- informatiegestuurd handhaven: op basis van informatie van burgers (wisdom of the crowd) handhaving meer flexibel inzetten gedurende het jaar (niet alleen eenmaal per jaar afspraken vastleggen in een jaarplan);
- de opgave om voldoende mankracht te regelen voor het uitvoeren van controles op de risico-gedragsthema's. De gemeenten hebben op dit punt kenbaar gemaakt dat zij graag de pilot om BOA's in te zetten voor een beperkt aantal verkeershandhavingstaken ook in de vervoerregio willen. Deze pilot voert het ministerie van Justitie en Veiligheid in uit met de stad Utrecht. De Vervoerregio volgt de ontwikkelingen van deze pilot op de voet en ondersteunt de wens van de gemeenten. Van de gemeenten vraagt een mogelijke pilot veel inzet en afstemming op lokaal niveau met onder andere het Openbaar Ministerie.

Het probleem van veelplegers, extreme overtredingen en asociaal gedrag ('verkeershufters') pakken we samen op met de politie binnen de oplossingsrichtingen van handhaving en sancties. Deze groep is weinig gevoelig voor preventieve maatregelen.

Voor het regionaal in gesprek gaan over effectieve verkeershandhaving nemen wij als Vervoerregio een proactieve regierol in. Voor de uitwerking van de regionale governance voor een meer effectieve verkeershandhaving maken wij onder andere gebruik van de richtlijnen die het Kennisnetwerk SPV heeft gepubliceerd (zie verder paragraaf 6.2).

Inzicht vergroten met meer onderzoek naar risicovol gedrag en gedragsbeïnvloeding om tot effectievere maatregelen te komen.

We willen meer data-onderbouwd inzicht krijgen in de omvang van de problemen op verschillende gedragsthe-ma's in de regio, zodat we scherper kunnen prioriteren en monitoren. Vanuit de gemeenten is ook hier aangegeven voorrang te geven aan het thema afleiding met specifiek het gebruik van de smartphone op de fiets en het gebruik van lachgas. Daarnaast zien wij goede mogelijkheden om data-onderbouwd tot meer effectieve oplossingen te komen op het thema door rood rijden. We kijken naar kansrijke verbanden met technologische ontwikkelin-gen, bijvoorbeeld op het gebied van intelligente VRI's (zie paragraaf 3.2).



Monitoring en Uitvoeringsprogramma Mobiliteit



Dit hoofdstuk gaat in op de monitoring van de RAV2030 en een aantal zaken die we als eerste voor de monitoring willen verbeteren. Verder lichten we kort de relatie toe tussen de uitvoeringsmaatregelen die we nemen om de doelstellingen en ambities uit deze regionale aanpak te behalen en het brede Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio.

6.1 ZICHT OP VERKEERSONGEVALLENDATA EN -MECHANISMEN

Ook bij risicogestuurd werken zijn ongevallencijfers van belang. Het uiteindelijke doel is immers dat de slachtofferaantallen naar beneden gaan. Bovendien kan uit ongevallencijfers veel geleerd worden over ongevalsmechanismen en daarmee over de achterliggende risicofactoren. We willen op zo kort mogelijke termijn de werkelijke omvang van het aantal ernstig verkeersgewonden in de regio zo volledig mogelijk in beeld hebben. Daarnaast willen we meer kennis krijgen over de context van de ongevallen binnen de regio, vooral als het gaat om fietsers en brom-/snorfietsers en de risicofactoren die leiden tot enkelvoudige ongevallen.

Om relevante data toegankelijk te maken voor risicogestuurd beleid en monitoring is samenwerking en afstemming met ziekenhuizen en ambulancediensten een voorwaarde. De regierol ligt bij het Rijk om verkeersongevallendata meer volledig beschikbaar te maken voor decentrale overheden in een gebruiksvriendelijk dashboard. Wij volgen de landelijke ontwikkelingen hierin op de voet via onder andere de Taskforce Verkeersveiligheidsdata. Tegelijkertijd sorteren wij hier op voor en gaan wij proactief aan de slag door samen te werken met VeiligheidNL en te leren van pilots in andere regio's. Verder halen we kennis uit (inter)nationaal wetenschappelijk onderzoek en bekijken we de mogelijkheden voor het regionaal uitzetten van aanvullend onderzoek (zoals toedracht en gedrag). Daarnaast onderzoeken we mogelijke samenwerkingen met andere (maatschappelijke) partijen die ongevallen bij specifieke doelgroepen regis-

treren (bijvoorbeeld bij maaltijdbezorgers).

6.2 REGIONALE GOVERNANCE MET BETREKKING TOT VERKEERSHANDHAVING

Verkeershandhaving door de politie is een essentieel onderdeel van de oplossingsrichtingen om het verkeer veiliger te maken. Hiervoor is het belangrijk dat alle betrokken partijen (politie, Openbaar Ministerie, gemeenten en Vervoerregio) regelmatig overleg voeren voor afstemming en voortgang. Daar is nog geen vaste regionale overlegstructuur voor. De Vervoerregio heeft daarbij te maken met een complexe structuur. Een deel van de gemeenten stemt op dit moment af met het verkeerssteam van de regionale politie-eenheid Amsterdam (naast Amsterdam zijn dit: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel en Uithoorn), terwijl de andere gemeenten (Beemster, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, en Zaanstad) onderdeel zijn van de veel grotere regionale politie-eenheid Noord-Holland. Deze regionale eenheid handhaaft echter voornamelijk op provinciale wegen. Daardoor moet de basis voor de regionale overlegstructuur voor deze gemeenten gelegd worden vanuit de gemeentelijke basisteams van de politie en de lokale driehoeken.

Hier is maatwerk voor nodig waarbij de Vervoerregio een regierol vervult en samenwerkt met de regionale politie-eenheid Amsterdam, eenheid Noord-Holland, provincie Noord-Holland, de gemeenten, de politie basisteams, en het Openbaar Ministerie. We maken gebruik van de landelijke richtlijnen met betrekking tot de regionale governance voor effectieve verkeershandhaving en leren van andere regio's (Kennisnetwerk SPV, 2020a). We willen het gesprek over effectieve verkeershandhaving regionaal borgen via:

- Monitor: de Vervoerregio levert jaarlijks een verkeershandhavingmonitor met input vanuit alle vijftien gemeenten.
- Lokale driehoek: het onderwerp verkeersveiligheid en

-handhaving wordt minstens eenmaal per jaar geagendeerd in de lokale driehoeken van alle gemeenten.

- Integraal Veiligheidsplan: verkeersveiligheid wordt expliciet benoemd in de Integrale Veiligheidsplannen (IVP) van de gemeenten.

6.3 UITKOMSTINDICATOREN EN MONITORING

Het uiteindelijke doel van de risicogestuurde aanpak is dat het aantal verkeersdoden en -slachtoffers daalt tot nul. Om deze ontwikkeling te monitoren hebben wij voor 2030 de volgende uitkomstindicatoren geformuleerd:

Ernstig verkeersgewonden:

In 2030 is in plaats van de verwachte stijging van het aantal ernstig verkeersgewonden uit de risicoanalyse (Sweco, 2020) een dalende trend te zien.

Dodelijke verkeersslachtoffers:

In 2030 is een dalende trend te zien in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers ten opzichte van 2019.

Totaal aantal verkeersongevallen:

In 2030 is een dalende trend te zien in het totaal aantal verkeersongevallen ten opzichte van 2019.

Deze uitkomstindicatoren zijn niet gespecificeerd naar risicoslachtoffergroepen, omdat het slachtofferleed voor de ene groep niet boven de andere groep gaat. Oplossingsrichtingen en maatregelen richten zich wel op specifieke groepen, omdat daar de kans om een trendbreuk te bereiken het grootste is.



Voor de monitoring van de RAV2030 gaan we in eerste instantie bijhouden welke verkeersveiligheidsmaatregelen we uitvoeren die bijdragen aan de doelstellingen zoals genoemd in hoofdstukken 3, 4 en 5. De resultaten gaan we jaarlijks rapporteren aan de portefeuillehouders verkeer en vervoer van de vijftien gemeenten van de Vervoerregio Amsterdam en tweejaarlijks aan de Regioraad. Dat geldt ook voor de ontwikkelingen in de ongevallencijfers voor zover we daar zicht op hebben. Aan de hand van de rapportage bekijken we elk jaar of de huidige aanpak moet worden bijgestuurd om de gestelde doelen te behalen. Zodra betere data-onderbouwing en risicoanalyses mogelijk zijn, gaan we doelstellingen meer volledig SMART invullen en monitoren. Bij de uitwerking van concrete uitvoeringsmaatregelen kunnen nadere, specifieke kernprestatie-indicatoren (KPI's) geformuleerd en gemonitord worden. De RAV2030 is flexibel opgesteld, zodat op elk moment kan worden bijgestuurd.

6.4 UITVOERINGSPROGRAMMA MOBILITEIT

De RAV2030 vormt de basis voor het opstellen van maatregelen gekoppeld aan de opgaven zoals in deze notitie staan. De vervolgstap is dat we samen met de regionale partners de uitvoeringsplannen opstellen en concrete maatregelen met een heldere planning formuleren. Deze plannen zijn de regionale inzet om rijksgeld voor infrastructuurmaatregelen en innovatie naar de vervoerregio te halen. Er is immers een flinke financiële investering nodig voor verkeersveiligheid. De huidige beschikbare middelen zijn nog niet voldoende. Het Rijk stelt voor de periode 2020-2030 landelijk een investeringsimpuls van een half miljard euro cofinanciering ter beschikking voor de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen. Naar schatting komt het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 op basis van beschikbaar gestelde financiën ongeveer op het huidige niveau uit (Sweco, 2020). Daarom zetten wij ons in om de beschikbaar gestelde rijksmiddelen maximaal te gebruiken, zodat we daarmee stappen kunnen zetten richting de ambitie van nul verkeersslachtoffers.

De uitvoeringsmaatregelen van de RAV2030 worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. Dit is het integrale uitvoeringsprogramma waarin we alle activiteiten waar de Vervoerregio aan bijdraagt, opnemen met een projectfasering, kasritme en koppeling aan een gemeente. In juli 2021 behandelt de regioraad het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Hierin hebben we dan ook de maatregelen opgenomen uit de aanpak verkeersveiligheid tot en met 2025. Dit vormt de basis voor gemeenten om geld in de eigen begroting te reserveren. De regioraad behandelt dan ook de conceptbegroting van de Vervoerregio. In oktober 2021 stelt de regioraad zowel de begroting als het Uitvoeringsprogramma vast.

De ambities van de RAV2030 hebben we opgesteld met alle vijftien gemeenten. Daarmee zijn zij ook belangrijke partners in het realiseren van deze ambities. De implementatie van de RAV2030 vraagt om een inspanning van alle regionale partners. De periode tot de zomer 2021 gebruiken we om de eerste maatregelen op te stellen en uitvoeringsafspraken te maken met de gemeenten. Hiervoor vragen we ook inzet van de gemeenten. Naast personele inzet is het straks ook belangrijk om budgetten in de eigen begroting te reserveren. Voor een gezamenlijke uitvoer van de plannen is immers ook cofinanciering nodig. Naast een bijdrage van het Rijk stelt de Vervoerregio BDU budgetten hiervoor beschikbaar. Maatregelen die we samen met onze regionale partners opstellen, nemen we op in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit.

Bronvermelding

DTV Consultants, Goudappel Coffeng (2020). *Het nieuwe 30; Eindrapport data-onderzoek*. Goudappel Coffeng, Deventer. Rapport opvraagbaar bij de Vervoerregio Amsterdam.

Kennisnetwerk SPV (2020a). [Factsheet Effectieve verkeershandhaving](#). SWOV en CROW.

Kennisnetwerk SPV (2020b). [Factsheet Wanneer zijn wegen en fietspaden 'voldoende veilig'?](#) SWOV en CROW.

NVVC congres (2020). [Nationale Verkeersveiligheidscongres 26 november 2020](#). ANWB, SWOV, Veilig Verkeer Nederland en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Rijksoverheid (2018). [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur](#). Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Den Haag.

Sweco (2020). *Rapport risicoanalyse verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam*. Rapport opvraagbaar bij de Vervoerregio Amsterdam.

Vervoerregio Amsterdam (2017). [Beleidskader Mobiliteit](#). Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam.

Vervoerregio Amsterdam (2017). *Investeringsagenda Verkeersveiligheid Programma 2018-2021*. Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam.

SWOV (2017). [Voorlichting](#). SWOV-factsheet, november 2017. SWOV, Den Haag.

SWOV (2017a). [Fietzers](#). SWOV-factsheet, juni 2017. SWOV, Den Haag.

SWOV (2017b). [Motorrijders](#). SWOV-Factsheet, april 2017. SWOV, Den Haag

SWOV (2018). [Het aantal ernstig verkeersgewonden in de vervoerregio Amsterdam](#); ontwikkeling in de periode 2007 – 2016. SWOV R-2018-8, Den Haag.

SWOV (2020a). [Ernstig verkeersgewonden in Nederland](#). SWOV-factsheet, december 2020. SWOV, Den Haag.

SWOV (2020b). [Verkeersdoden in Nederland](#). SWOV-Factsheet, april 2020. SWOV, Den Haag.

SWOV (2019). [Factsheet over kinderen in het verkeer](#). SWOV-factsheet, augustus 2019. SWOV, Den Haag.

SWOV (2021). *Screening en diagnose van veiligheid van weg- en fiets infrastructuur. Ontwikkeling en toepassing van een doelmatig instrument voor 50km/uur wegen in de Vervoerregio Amsterdam*. SWOV, Den Haag. Rapportage in voorbereiding.

Specifieke begrippen- en afkortingenlijst

BDU	Brede Doeluitkering verkeer en vervoer welke op grond van de Wet BDU door de Minister van Infrastructuur en Milieu aan de Vervoerregio wordt toegekend.
Blackspots	Een specifieke locatie waar relatief veel verkeersongevallen plaatsvinden.
CBS	Centraal Bureau voor de Statistiek.
Deelregio's	De vervoerregio is opgesplitst in drie deelregio's, namelijk de deelregio Amsterdam, Noord en Zuid.
Deelregio Amsterdam	Deelregio Amsterdam bestaat enkel uit de gemeente Amsterdam.
Deelregio Noord	Deelregio Noord bestaat uit acht gemeenten: Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland en Zaanstad.
Deelregio Zuid	Deelregio Zuid bestaat uit zes gemeenten: Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Haarlemmermeer, Ouder-Amstel en Uithoorn.
Duurzaam Veilig 3	Visie die omschrijft hoe de inrichting van de infrastructuur op basis van 'de menselijke maat' verkeersdoden kan voorkomen en ernstig verkeersgewonden en blijvend letsel door onderliggende risico's van het gehele verkeerssysteem systematisch terug kan dringen.
Enkelvoudige ongevallen	Ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn geweest. Het gaat hierbij om aanrijdingen tegen obstakels en dieren plus eenzijdige ongevallen (bijvoorbeeld: een voet tussen de spaken bij het fietsen).
Ernstig Verkeersgewonden	Zwaargewonden als gevolg van een verkeersongeval. Het SWOV definieert in hun rapporten een ernstig verkeersgewonde als een gewonde met een Maximum Abbreviated Injury Scale -waarde van 2 of hoger (MAIS2+).
ETW30	Erftoegangsweg met een limiet van 30 km/uur.
EVG	Zie 'Ernstig verkeersgewonden'.
GOW30	Gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/uur.
Grijze wegen	Wegen die in hun gebruik en inrichting niet goed passen in de wegcategorieën van Duurzaam Veilig, bijvoorbeeld geen echte gebiedsontsluitingsweg zijn, maar ook geen erftoegangsweg. Voorbeelden zijn lintwegen door dorpen, straten waar landbouwverkeer samenkomt met fietsers, en om drukke 30 km/u wegen die meer zijn dan alleen een 'woonstraat', bijvoorbeeld een winkelstraat met een buslijn.
Heterogeniteit (in het verkeer)	Het gebruik maken van de weg of het fietspad door verschillende typen voertuigen en soorten weggebruikers waardoor er aanzienlijke verschillen in snelheid, massa en rijrichtingen zijn en bij botsingen de kans op ernstig letsel groter is.
Hogere orde vaardigheid	Vrijliggend fietspad Kaapstadweg
	Vaardigheden bij het rijden die betrekking hebben op zaken als inschatten van verkeerssituaties en hoe hier op te reageren, risicopercepties, inzichten in het toepassen van verkeersregels.
Kennisnetwerk SPV	Het Kennisnetwerk SPV is een samenwerking van SWOV en CROW (in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) en heeft de opdracht om kennis over het risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak te ontwikkelen en te verspreiden.
LEV	Light electric vehicles. Elektrische voertuigen met één of meer wielen aangedreven door een batterij, brandstofcel of hybride. Naast elektrische fietsen komen er steeds meer vormen op de markt, zoals elektrische steppen en airwheels.
NSI Light	Network Safety Index: een methode ontwikkeld door SWOV voor de Vervoerregio om de 50 km/uur wegen te ordenen op basis van ongevalsrisico en de meest onveilige wegen (inclusief kruispunten en fietspaden) te analyseren op onveilige infrastructurele kenmerken. Dit instrument heeft zijn oorsprong in de NSI die SWOV met gemeente Amsterdam heeft ontwikkeld (SWOV, 2017) en is in opdracht van de Vervoerregio doorontwikkeld tot de NSI Light. In januari 2021 is de analyse voor de gemeenten Amstelveen/Aalsmeer, Haarlemmermeer, Purmerend/Beemster, en Zaanstad afgerond. In de komende jaren gaan we de NSI Light voor de 50km/u wegen in de overige gemeenten toepassen.
Safety Performance Indicator (SPI)	Een indicator waarmee een specifiek risico voor de verkeersveiligheid kan worden beoordeeld. In deze notitie wordt verder de term risico-indicator gebruikt.
SMART doelstelling	Specifiek – Meetbaar – Acceptabel – Realistisch – Tijdgebonden doelstelling
SPV2030	Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.
Vergevingsgezinde rand en berm	Een rand en berm langs de weg of het fietspad waar je veilig overheen kunt rijden zonder ernstig te botsen tegen obstakels of uit balans te raken en te vallen.
Verkeer & Meer	Platform en uitvoerende organisatie verantwoordelijk voor verkeerseducatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten binnen het gebied van de vervoerregio Amsterdam. Verkeer & Meer werkt samen met gemeenten, scholen en andere relevante partijen.



Colofon



Uitgave Vervoerregio Amsterdam

Postbus 626
1000 AP Amsterdam
tel. 020 527 37 00
www.vervoerregio.nl
info@vervoerregio.nl

Fotografie

Arjen Vos,
Menno Herstel
Miranda Smit

Vormgeving

IAAY | Merijn Groenhart

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming
en zonder bronvermelding op enigerlei wijze
worden overgenomen en/of verveelvoudigd.

Amsterdam, juni 2021©

De Vervoerregio Amsterdam zet zich in voor een optimale bereikbaarheid van de Amsterdamse regio. De gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland en Zaanstad vormen samen de Vervoerregio Amsterdam.



www.vervoerregio.nl