



provincie
Zuid-Holland



Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030

Iedereen komt veilig thuis in Zuid-Holland:
maak een punt van nul verkeersslachtoffers

Versie 1 juni 2021, vastgesteld door Gedeputeerde Staten

Elke dag beter. Zuid-Holland.

Inhoud

Voorwoord & samenvatting	4
1. Vernieuwde landelijke aanpak voor veiliger verkeer	6
1.1 Aanleiding: weer meer verkeersslachtoffers	7
1.2 Nieuw: landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid	8
1.3 Strategie: ambitieuzer, breder en risicogestuurd	8
2. Vernieuwde provinciale aanpak voor veiliger verkeer	10
2.1 Inspanningen: we doen al veel voor veiliger verkeer	11
2.2 Collegeakkoord: elke dag veiliger	11
2.3 Meerjarenprogramma wordt Uitvoeringsprogramma	11
2.4 Bestuurlijke organisatie: twee regisseurs & hoofdrollen	12
3. Uitvoering: adaptief, breder & risicogestuurd	14
3.1 Ambitieuze & adaptief: eerst trendbreuk, dan daling	15
3.2 Breder ingebed: ook in ruimtelijk en mobiliteitsbeleid	16
3.3 Risicogestuurd: van risico's naar maatregelen	16
4. Governance: meer leiderschap, sterkere regio's & professioneler ROV-ZH	18
4.1 Provincie: meer regie voor krachtiger samenspel partners	19
4.2 Regio's: doorontwikkelen & zes regionale UPV's	19
4.3 Gemeenten: waar kunnen 30 km-zones komen?	20
4.4 Waterschappen: actieve bijdrage aan uitvoeringsprogramma's	20
4.5 PVVB: veiliger verkeer hoger op agenda	20
4.6 ROV-ZH: drie verbeterpunten & drie focusgroepen	20
4.7 Handhaving: structuur in één infographic	21
5. Vier aandachtsgebieden	22
5.1 Verkeerssysteem: duurzaam veilig	23
5.2 Risicogroepen: jong & oud	23
5.3 Verkeersdeelnemer & gedrag: van kennis tot handhaving	23
5.4 Data: risicoprognoses bieden beter zicht op prioriteiten	24

6. Negen beleidsthema's, toekomstbeelden & indicatoren	26
6.1 Veilige infrastructuur: geloofwaardige inrichting	27
6.2 Diversiteit verkeersdeelnemers: naar voertuigfamilies?	29
6.3 Technologische ontwikkelingen: ICT neemt rijtaken over	30
6.4 Kwetsbare verkeersdeelnemers: voetganger, fietser & oudere maatgevend	31
6.5 Onervaren verkeersdeelnemers: betere vaardigheden	31
6.6 Rijden onder invloed: hogere pakkans & scherpere norm	31
6.7 Snelheid in verkeer: intensiever handhaven & sterkere norm	32
6.8 Afleiding in verkeer: alerter en meer ontspannen verkeersdeelnemers	32
6.9 Verkeersovertreders: effectiever handhaven & veelplegers aanpakken	33
7. Acties, maatregelen & projecten	34
8. Middelen voor veiliger verkeer	38
8.1 Veilig verkeer vast onderdeel van infraprojecten	39
8.2 Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur	39
8.3 Provinciale subsidies: tot 75 procent cofinanciering	39
8.4 Landelijke investeringsimpuls: Rijksverdubbelaar	40
Bronnen	42
Colofon	44



Voorwoord & samenvatting

Aantal verkeersdoden en gewonden moet omlaag

Elke dag komen ten gevolge van een ongeval in het verkeer twee mensen niet thuis. Zij sterven in het verkeer. Het kunnen je burens zijn. Je ouders. Of je kinderen. In Zuid-Holland komen elk jaar bijna 100 mensen om het leven in het verkeer. En raken er in deze provincie ruim 6.500 gewond. Zulke aantallen slachtoffers accepteren we als samenleving niet meer. Na een jarenlange gestage daling, stijgen de aantallen verkeersslachtoffers sinds 2014 weer. Het wordt onveiliger op de weg. Ook in Zuid-Holland. Het aantal doden en gewonden moet omlaag.

Tandje bijzetten

Gezien de stijgende onveiligheid moeten we de komende jaren een tandje bijzetten. De provincie Zuid-Holland wil samen met het Rijk, de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, onze zes bestuurlijke regio's, de gemeenten, waterschappen, politie, het Openbaar Ministerie, het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid en andere partners (ANWB, Fietsbond, Veilig Verkeer Nederland) het verkeer in onze provincie weer veiliger maken. Deze gezamenlijke, vernieuwde aanpak van de gezamenlijke overheden ligt vast in het landelijke 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. De ambitie van dat 'SPV 2030' is helder: nul verkeersslachtoffers in 2050. Geen doden meer. En geen (ernstig) gewonden meer. Dus ook niet in Zuid-Holland.



Doelen zijn duidelijk

Onze doelen van dit 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland' zijn ook duidelijk. Tot 2027: minder dan de 100 verkeersdoden en 6.570 gewonden per jaar van het piekjaar 2018. De stijgende lijn willen we dus ombuigen in een dalende lijn. Dat is het minste wat we kunnen doen. En het doel van 2027 tot 2030: maximaal 85 tot 95 verkeersdoden en maximaal 5.585 tot 6.242 gewonden per jaar. Dat is dus een daling van minimaal 5 tot liefst 15 procent ten opzichte van 2018. Dit Uitvoeringsprogramma loopt tien jaar. Het is – in bestuurlijke taal – adaptief, integraal en risicogestuurd. Enkele praktische ambities tot 2030:

- meer sturen op risico's (alle partijen)
- steviger regie voeren (provincie)
- krachtiger samenspel tussen partners (alle partijen)
- 80 km-wegen veiliger inrichten (provincie, waterschappen)
- polderwegen veiliger inrichten (waterschappen)
- 50 km-wegen veiliger inrichten (gemeenten)
meer fietspaden langs 50 km-wegen (gemeenten)
- meer 30 km-zones inrichten (gemeenten)
- focus op fietsers, jongeren & ouderen (ROV)
- vaker afspraken maken over handhaving (politie).

Maak een punt van nul

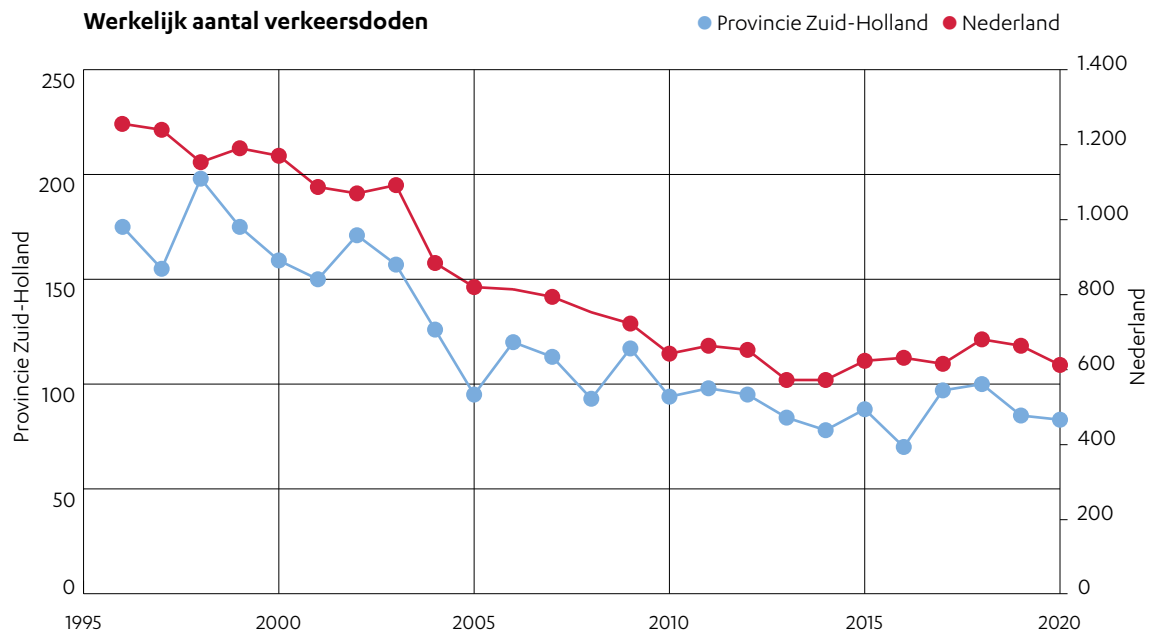
Onze ambitie is en blijft nul verkeersslachtoffers in 2050. Maak een punt van nul. Niet omdat we elk ongeval kunnen voorkomen. Maar om duidelijk te maken dat elk slachtoffer in het verkeer er één te veel is. Wij kunnen maatregelen nemen om het verkeer veiliger te maken, maar mensen zijn kwetsbaar en blijven fouten maken. Ons doel van nul slachtoffers lijkt een droom, maar is wel een droom die het waard is om actief na te streven en de aandacht blijvend op veiliger verkeer vestigt. In 2050 komt iedereen veilig thuis in Zuid-Holland.

namens het college,
Floor Vermeulen



1. Vernieuwde landelijke aanpak voor veiliger verkeer

Dit hoofdstuk gaat over het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Aanleiding is het stijgende aantal verkeersslachtoffers. Dit nieuwe SPV 2030 is ambitieuzer, breder en risicogestuurd.



Grafiek 1. Weer stijging verkeersdoden in Nederland en Zuid-Holland vanaf 2014. Bron: CBS.

1.1 Aanleiding: weer meer verkeersslachtoffers

Het doel van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 was maximaal 500 verkeersdoden in 2020. Dat doel hebben we niet gehaald. In 2019 vielen er 661 verkeersdoden, bijna een derde meer. Ook het doel van maximaal 10.600 ernstig verkeersgewonden in 2020 ligt buiten bereik: 21.400 in 2019, ruim twee keer zoveel. Na een jarenlange daling stijgt het aantal verkeersslachtoffers sinds 2014 weer. De verklaringen van die alarmerende stijging zijn vooral maatschappelijk en verkeerskundig:

- Meer inwoners en daardoor ook meer automobilisten, fietsers en andere verkeersdeelnemers.
- Nieuwe woonwijken en bedrijventerreinen en daardoor ook meer aansluitingen op wegen.
- Mensen worden ouder en nemen langer deel aan het verkeer; ouderen zijn kwetsbaar.
- Afleiding door smartphones (appen, bellen, muziek, navigatie, routeadvies, verkeersinformatie).
- Nieuwe voertuigsoorten (e-bakfietsen, e-bikes, e-stepjes, scootmobielen, speed pedelecs).
- Het aandeel en de afgelegde afstand van elektrisch ondersteunde fietsen groeit snel.
- Bij ongevallen met bestuurders van e-bikes of speed pedelecs ligt de snelheid hoger.

- Het wordt steeds drukker op fietspaden, vooral in bebouwd gebied.
- Landbouwvoertuigen reden vaak al harder dan mocht (limiet: 25 tot 2021, 40 km/u sinds 2021).
- Niet alle bestuurders kunnen goed omverweg met nieuwe technologie in hun voertuig.
- Andere prioriteiten politie (cybercriminaliteit, terrorismebestrijding) dan verkeershandhaving.

Menselijk leed & maatschappelijke kosten

Verkeersongevallen veroorzaken niet alleen onnoemlijk veel menselijk leed, maar ook medische kosten, materiële schade, productieverlies en filekosten. De totale maatschappelijke schade van verkeersongevallen bedraagt naar schatting €17 miljard per jaar. Dat is 2 procent van het bruto binnenlands product (de waarde van alle producten en diensten in Nederland).

Nieuwe maatregelen & structurele aandacht

De veranderende omstandigheden vragen om extra en nieuwe maatregelen. Daarnaast zijn er doelgroepen die om aandacht blijven vragen, zoals kwetsbare ouderen, jonge bestuurders en verkeersovertreders. Met het huidige beleid slagen we er niet in een trendbreuk te bereiken. Er is hernieuwde, structurele aandacht nodig voor verkeersveiligheid.

1.2 Nieuw: landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid

De nieuwe visie van de overheid op veilig verkeer staat in het landelijke 'Veilig van deur tot deur: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. Dit 'SPV 2030' luidt een vernieuwde manier van denken, doen én samenwerken in tussen overheden en maatschappelijke partners. In het SPV 2030 beschrijven de overheden (Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) hun gezamenlijke koers om het aantal verkeersslachtoffers stap voor stap terug te dringen: naar nul in 2050. Om dat ambitieuze doel te bereiken, komen er landelijke én regionale uitvoeringsprogramma's voor veiliger verkeer. Dat zijn programma's met concrete maatregelen om de grootste risico's in het verkeer aan te pakken. Zo komt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat eind 2021 met een Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid.

1.3 Strategie: ambitieuzer, breder en risicogestuurd

Al met al wordt het strategisch beleid voor veiliger verkeer ambitieuzer, breder en risicogestuurd.

A. Ambitieuzer

Het ambitieuze einddoel voor 2050 is: nul doden en zwaargewonden in het verkeer. Dat lijkt op het eerste gezicht misschien onhaalbaar, maar we hebben nog bijna dertig jaar de tijd om die ambitie waar te maken. Steeds meer landen omarmen in navolging van Zweden en autofabrikant Volvo de 'Vision Zero' (nul slachtoffers), zoals Canada, Groot-Brittannië, Noorwegen en nu ook Nederland. We zijn dus niet de enige die geloven dat het kan.

Met regionale maatregelen, zoals het ombouwen van gemeentelijke 50 km-wegen binnen de bebouwde kom naar 30 km-zones en steviger berm en afscherming van obstakels op provinciale 80 km-wegen, kunnen we al beginnen. Ook mogelijke landelijke maatregelen, zoals helmplicht voor fietsers en invoering van intelligente snelheidsaanpassing (ISA) in auto's, kunnen veel slachtoffers schelen. De provincie is voor zulke landelijke maatregelen uiteraard wel afhankelijk van het Rijk en de politieke wil van de Tweede Kamer.

B. Breder

Bij het veiliger maken van het verkeer draait het om actief beleid, structurele aandacht en brede samenwerking: elke partij heeft de maatschappelijke 'plicht' om het maximale te doen.

Landelijke partijen voor veilig verkeer

- **overheden/wegbeheerders:** Rijk, provincies, metropoolregio's, gemeenten en waterschappen
- **overheid/justitie:** politie, Openbaar Ministerie
- **weggebruikers:** voetgangers, fietsers, automobilisten en andere verkeersdeelnemers
- **gelieerde organisaties:** Regionale Organen Verkeersveiligheid
- **maatschappelijke partners:** ANWB, Fietsersbond, ouderenorganisaties, Veilig Verkeer Nederland
- **kennisinstellingen:** CROW, Kennisnetwerk SPV, KiM, KpVV, TNO, SWOV
- **producenten:** adviesbureaus, auto-industrie, fietsfabrikanten, ICT-bedrijven, toeleveranciers, wegebouwers.

De twee metropoolregio's – Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag – beheren zelf geen wegen, maar voeren in die twee grootstedelijke regio's wel regie over het regionale verkeersveiligheidsbeleid. Binnen de provincie Zuid-Holland gaat de MRDH dus over veiliger verkeer in de regio's Rotterdam en Haaglanden. Provincie en MRDH werken nauw samen om het verkeer in heel Zuid-Holland veiliger te maken.

C. Risicogestuurd

Overheden en organisaties willen een meer 'risicogestuurd' aanpak voor veiliger verkeer. Door grote risico's systematisch in kaart te brengen en structureel aan te pakken, kunnen we ongevallen helpen voorkomen of de ernst ervan verkleinen. We tellen niet alleen het aantal verkeersdoden en gewonden, maar gaan ook werken met andere 'safety performance indicators'. SPI's zijn indicatoren voor de prestaties op het vlak van (verkeers)veiligheid. Elk van de drie pijlers voor veiliger verkeer krijgt indicatoren: weginfrastructuur (voldoet de inrichting aan de richtlijnen), verkeersgedrag (wat is het effect van educatie en voorlichting) en verkeershandhaving (hoe groot is de pakkans voor verkeersovertredingen).





2. Vernieuwde provinciale aanpak voor veiliger verkeer

In dit hoofdstuk vertalen we het nieuwe landelijke beleid naar het vernieuwde provinciaal beleid voor veilig verkeer. Wat doet de provincie Zuid-Holland al? Wat zegt het Collegeakkoord? Waarom een Uitvoeringsprogramma? En hoe zijn rollen en taken verdeeld over regionale partijen?

2.1 Inspanningen: we doen al veel voor veiliger verkeer

De provincie heeft de afgelopen jaren al veel geïnvesteerd in veiliger verkeer. Zowel op onze provinciale wegen, als in maatregelen op wegen van gemeenten en waterschappen. En in maatregelen voor het veranderen van (gevaarlijk) gedrag, vooral bij kinderen en jongeren. Een overzicht van wat we als provincie al doen:

- Actualiseren provinciale netwerkanalyse voor (vaar)wegen, openbaar vervoer en fiets.
- Overkoepelende analyses laten uitvoeren naar veiligheid Zuid-Hollandse weginfrastructuur.
- Regio's en inliggende gemeenten inzicht geven in hun grootste verkeersveiligheidsrisico's. Regio's en gemeenten ondersteunen met kennis over het veiliger maken van hun verkeer.
- Tot 75 procent meebetalen aan gemeentelijke projecten voor veiliger verkeer (infra én gedrag).
- Aanleggen en reconstrueren provinciale wegen volgens landelijke CROW-richtlijnen:
- fietsbruggen, fietstunnels, fietsviaducten, ongelijkvloerse kruisingen, rotondes).
- RijnlandRoute (Katwijk–Leiden A4) met rijrichtingscheidingen: *barrier*, berm en tunnelbuizen.
- Herstellen en vervangen van deklagen, zodat wegen stroef en vlak blijven.
- Onderhouden van bermen en groen om bergings- en vluchtzones en zichtlijnen vrij te houden.
- Schouwen van wegen (drie keer per week) op verhardingen, verkeerstekens en veiligheid.
- Incidentmanagement om pechgevallen en verkeersongevallen zo snel mogelijk af te handelen.
- Tijdelijke verkeersmaatregelen voor evenementen en werkzaamheden.
- Adviseren over nieuwe bedrijventerreinen en woonwijken bij provinciale wegen.
- Calamiteitenplannen en draaiboeken opstellen voor hulpverlening en schadebeperking. Evalueren van verkeersveiligheid: analyse dodelijke ongevallen en onderzoek naar weginrichting.
- Gladheidsbestrijding en sneeuwvrij houden door coördinatie van strooiwagens (van aannemers).
- Juridisch beheer: omgevingsverordening met regels voor veilige en bruikbare wegen en bermen.

- Handhaving: tegengaan van illegale situaties, toezien op naleving van ontheffingen/vergunningen.
- Met andere provincies werken aan het aanmoedigen van veilig verkeersgedrag.
- Campagnes van ROV-ZH voor scholieren, zoals 'SCHOOL op SEEF' en 'TotallyTraffic'.
- Structureel overleggen met politie en Openbaar Ministerie over afspraken verkeershandhaving.

2.2 Collegeakkoord: elke dag veiliger

In 'Elke dag beter', het Coalitieakkoord 2019-2023 van het zittende College van Gedeputeerde Staten, gaat de provincie Zuid-Holland ook voor een ambitieuzer en breder beleid op het vlak van veilig verkeer: "We gaan actief op zoek naar mogelijkheden die helpen om nog betere resultaten te behalen met veilige inrichting van infrastructuur, handhaving en educatie. We stellen een provinciaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid op met relevante partners." Dat is dit Uitvoeringsprogramma geworden. In het begin en aan het eind van de totstandkoming van dit programma hebben onze regionale (zie 2.4.3) en maatschappelijke partners (ANWB, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland) erop kunnen reageren. We hebben hun reacties waar mogelijk ter harte genomen.

2.3 Meerjarenprogramma wordt Uitvoeringsprogramma

De provincie Zuid-Holland onderschrijft de ambitieuzere, bredere en risicogestuurde aanpak van het landelijke 'Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030'. Ons nieuwe provinciale SPV – het stuk dat u nu leest – heet 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030'. Die naam sluit beter aan op hoe andere overheden het noemen. Dit Uitvoeringsprogramma of UPV is de opvolger van het 'Provinciaal Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 2011-2020'. De tijdsduur die het bestrijkt blijft gelijk: tien jaar. Van 2021 tot 2030: de tweede helft van het zittende College van GS en twee termijnen van volgende colleges: 2023-2027 en vanaf 2027.

2.4 Bestuurlijke organisatie: twee regisseurs & hoofdrollen

2.4.1 Twee regionale regisseurs

In Zuid-Holland registreren twee regionale overheden het veiliger verkeer: de MRDH (in Rotterdam en Haaglanden) en de provincie (in de zes overige regio's van gemeenten). Zij stemmen hun verkeersveiligheidsbeleid, hun uitvoeringsprogramma's én hun gezamenlijke aansturing van het Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland (ROV-ZH, zie hoofdstuk 4.6) op elkaar af. De provincie Zuid-Holland gaat wel over de provinciale wegen in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

Provincie	Aantal gemeenten
Rotterdam & Haaglanden	23
Alblasserwaard	2
Drechtsteden	7
Goeree-Overflakkee	1
Hoeksche Waard	1
Holland Rijnland	13
Midden-Holland	5

Tabel 2. Bestuurlijke organisatie veilig verkeer in Zuid-Holland.

2.4.2 Twee hoofdrollen provincie

De provincie Zuid-Holland heeft twee hoofdrollen om het verkeer veiliger te maken:

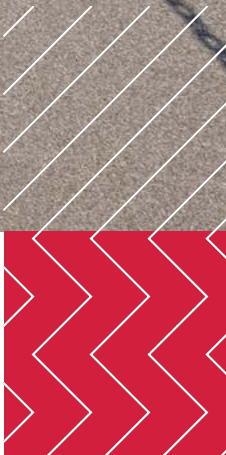
1. regisseur van het regionale verkeersveiligheidsbeleid (als aanjager en subsidieverlener van regio's, gemeenten, waterschappen en ROV-ZH)
2. wegbeheerder van provinciale weginfrastructuur.

gebied/kilometer weg	gemeenten	waterschappen	provincie	Rijk
MRDH 23 gemeenten	7.250	500	150	450
zes regio's 29 gemeenten	5.750	1.300	*400	350
Zuid-Holland 52 gemeenten	13.000	1.800	550	800

Tabel 3. Weglengte in Zuid-Holland, 2020 (afgerond op 50-tallen). *inclusief 40 kilometer busbaan

2.4.3 Formele partijen & hoofdtaken in Zuid-Holland

- Rijk: wetten en regels, landelijk verkeersveiligheidsbeleid, middelen, beheer rijkswegen (RWS)
- provincie: provinciaal verkeersveiligheidsbeleid, beheer provinciale wegen, aansturing ROV-ZH
- metropoolregio (MRDH): regionaal verkeersveiligheidsbeleid, aansturing ROV-ZH
- regio's: regionaal verkeersveiligheidsbeleid, afstemming met ROV-ZH
- gemeenten: lokaal verkeersveiligheidsbeleid, beheer gemeentelijke wegen
- waterschappen: verkeersveiligheidsbeleid, beheer waterschapswegen
- ROV-ZH: verkeersgedrag (educatie & voorlichting)
- politie en Openbaar Ministerie: verkeershandhaving.





3. Uitvoering: adaptief, breder & risicogestuurd

Dit nieuwe 'Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid Holland' verschilt op drie fronten van het oude Provinciale Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid: dit UPV kent ambitieus en adaptief beleid, is breder opgezet en risicogestuurd.

3.1 Ambitieu & adaptief: eerst trendbreuk, dan daling

Het provinciale doel voor de korte termijn (tot 2027): de stijgende trend (in de periode 2015-2019) van het aantal verkeersslachtoffers weer ombuigen in een dalende lijn. Dus minder dan de 100 verkeersdoden en de 6.570 gewonden per jaar in Zuid-Holland die vielen in het piekjaar 2018. Als dat lukt, dan is dat gezien de maatschappelijke en verkeerskundige ontwikkelingen (zie hoofdstuk 1.1) al een prestatie. Het provinciale doel voor de middellange termijn (van 2027 tot 2030): maximaal 85 tot 95 verkeersdoden en maximaal 5.585 tot 6.242 gewonden per jaar in Zuid-Holland. Dus een daling van minimaal 5 tot liefst 15 procent ten opzichte van 2018. Een daling is minimaal nodig om de ambitie van nul verkeersslachtoffers binnen bereik te houden.

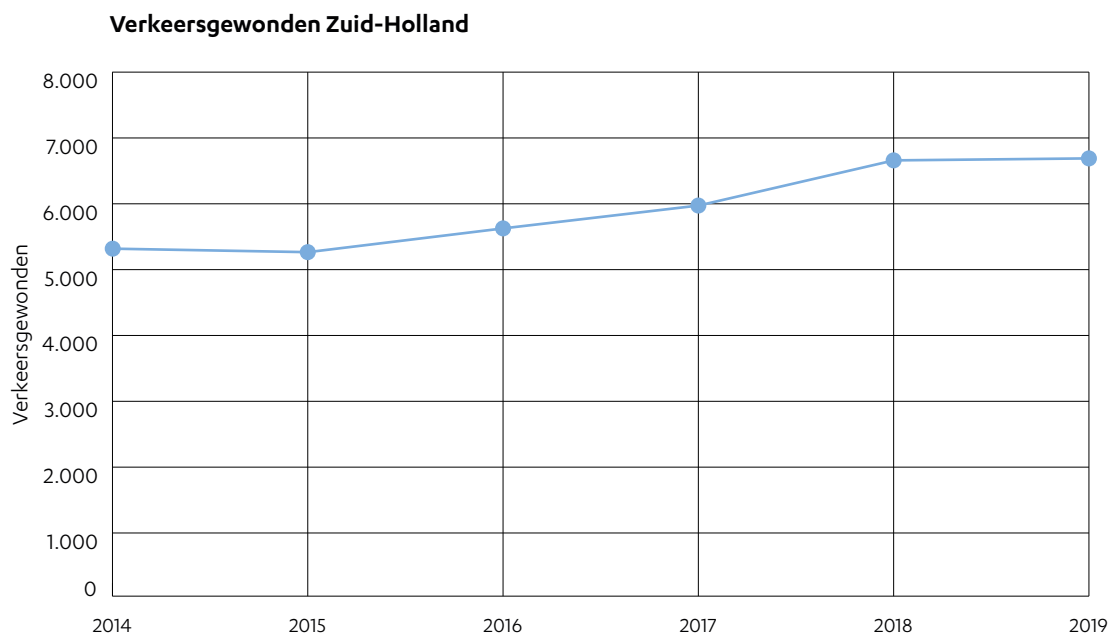
3.1.1 Adaptief beleid realistischer

Wij evalueren dit Uitvoeringsprogramma twee maal tussentijds. De eerste evaluatie vindt eind 2022 plaats, voorafgaand aan een nieuw provinciaal bestuur in 2023. Deze evaluatie zal zich hoofdzakelijk richten op het aantal verkeersslachtoffers en de indicatoren die in hoofdstuk 6 staan beschreven.

We willen de percentages voor 2027-2030 nu niet exact vastleggen, maar laten bepalen aan de hand van de ongevals cijfers tot 2027. Daartoe evalueren we dit Uitvoeringsprogramma een tweede keer tussentijds: aan het eind van de volgende collegeperiode, dus eind 2026. Wat ging goed, wat kan beter? En ook: hoe spelen we als provincie in op maatschappelijke en technologische ontwikkelingen? Bijvoorbeeld de komst van nieuwe voertuigtypen, zoals *light electric vehicles (LEV)*. Zo geven we een nieuw college van GS begin 2027 de kans om zelf een reëel doel te kiezen voor de periode 2027-2030, ook afhankelijk van de politieke wil en beschikbare middelen. De doelen van dit Uitvoeringsprogramma bewegen dus mee met de ontwikkelingen. Wij denken dat zulk adaptief beleid realistischer werkt dan een schijnnaauwkeurige blauwdruk.

3.1.2 Over cijfers & bronnen

Indicatoren blijven het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in de provincie, opgesplitst naar locatie, datum en tijd, vervoerwijze, betrokkene, leeftijd, omstandigheden en type ongeval. Voor het aantal verkeersdoden baseren we ons op het aantal per jaar in Zuid-Holland van het Centraal Bureau voor de Statistiek. Dit cijfer geeft 'het werkelijke aantal doden' en kan iets hoger zijn dan in andere bronnen. Kanttekening: de provincie heeft weinig tot geen invloed op verkeersdoden die vallen op Rijkswegen in Zuid-Holland.



Grafiek 4. Stijging verkeersgewonden in Zuid-Holland. (Bron: ViaStat)

Het aantal verkeersgewonden nemen we over van ViaStat, dat het jaarlijkse aantal baseert op de ongevalsregistratie van de politie. Ook hier een kanttekening: niet alle gewonden belanden in de statistieken, omdat politie en verzekeraars hen niet altijd als zodanig registreren. Hopelijk komen er ook regionale cijfers van ambulancediensten en ziekenhuizen, maar dat is iets wat in principe landelijk moet worden geregeld.

3.2 Breder ingebed: ook in ruimtelijk en mobiliteitsbeleid

Veilig verkeer wordt breder ingebed: als integraal onderdeel van ruimtelijke en mobiliteitsplannen. Bijvoorbeeld in de nieuwe omgevingsplannen voor de ruimtelijke inrichting van Zuid-Holland, de zes regio's en inliggende gemeenten. Of in een nieuw 'Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur'. Zo krijgt een veiliger verkeer een bredere afweging en kunnen we schaarse middelen effectiever inzetten. Het gaat ons om het verbinden van grotere opgaven in een regionale aanpak, zoals verduurzaming en verstedelijking. Let op: soms kunnen bepaalde keuzes ook ten koste gaan van veilig verkeer. Als we bomen langs provinciale wegen behouden zonder ze af te scherpen, dan kan dat het risico op dodelijke ongevallen vergroten.

3.3 Risicogestuurd: van risico's naar maatregelen

Dankzij regionale risicoanalyses (zie hoofdstuk 6.10) hebben we meer zicht op de grootste risico's in Zuid-Holland en de zes regio's. Op basis van die uitkomsten kunnen we samen met regionale partijen effectieve maatregelen nemen om die risico's te verminderen. Minder risico's betekent minder ongevallen en dus minder slachtoffers.

SPI's

Om de effectiviteit van ons verkeersveiligheidsbeleid te beoordelen, gaan we de komende jaren ook werken met '*safety performance indicators*'. SPI's moeten een bewezen relatie hebben met verkeersveiligheid, te meten zijn én te beïnvloeden zijn (door maatregelen van overheden). De belangrijkste indicatoren blijven het aantal verkeersdoden en gewonden. Nieuwe SPI's komen er voor de drie pijlers weginfrastructuur, verkeersgedrag en verkeershandhaving, ook wel bekend als de drie E's van *engineering* (infra), *education* (gedrag) en *enforcement* (handhaving). Een deel van de '*safety performance indicators*' is al klaar. Die SPI's staan bij de provinciale toekomstbeelden in hoofdstuk 6. Een deel is nog – landelijk of regionaal – in ontwikkeling. Die vullen we in overleg met onze partners de komende jaren in. We nodigen de regio's uit om in hun regionale uitvoeringsprogramma's zo mogelijk dezelfde SPI's te gebruiken, eventueel aangevuld met eigen, op de regio toegesneden SPI's. We evalueren de formulering en werking van de provinciale en eventueel regionale SPI's in principe eind 2026 en eind 2030.





4. Governance: meer leiderschap, sterkere regio's & professioneler ROV-ZH

Governance staat voor 'goed bestuur'. Je zou de term ook kunnen vertalen met: doen overheden goed wat ze moeten en kunnen doen? Dit hoofdstuk beschrijft hoe alle partijen – provincie, regio's, gemeenten, waterschappen, ROV-ZH en politie – een tandje kunnen bijzetten voor veiliger verkeer.

4.1 Provincie: meer regie voor krachtiger samenspel partners

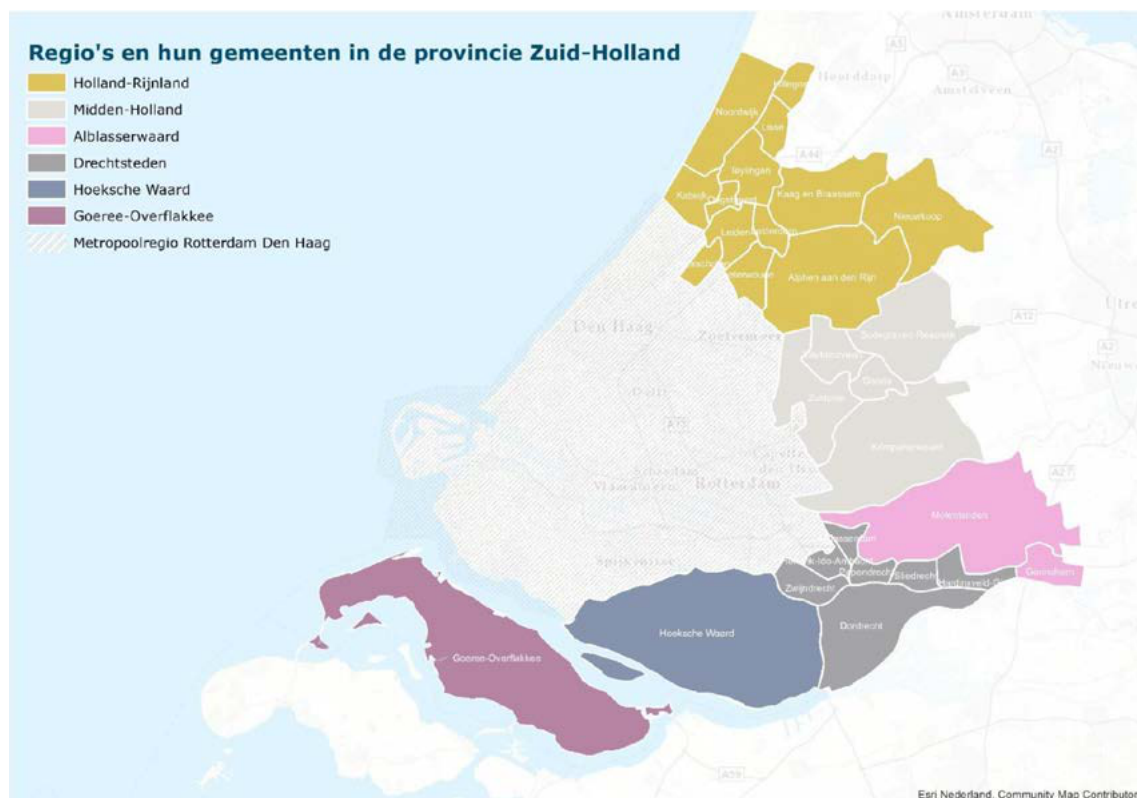
In de aanloop naar dit Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2021-2030 heeft de provincie Zuid-Holland sessies georganiseerd met alle partners. Om het doel van nul verkeersslachtoffers in 2050 dichterbij te brengen, verwachten partners meer leiderschap van de provincie. Die regie moet leiden tot een krachtiger samenspel. Tussen provincie en regio's/gemeenten, wegbeheerders en weggebruikers, overheid en bedrijfsleven, veiliger verkeer en andere opgaven. De provincie Zuid-Holland neemt de uitdaging aan en wil het leiderschap het komende decennium stap voor stap versterken. Dat kan onder meer door partijen structureel samen te brengen, te stimuleren en zo nodig aan te spreken op hun beleid, programma's en prestaties op het vlak van veilig verkeer.

4.2 Regio's: doorontwikkelen & zes regionale UPV's

De zes bestuurlijke regio's in Zuid-Holland hebben hun bestaansrecht bewezen, zeker op het vlak van

veiliger verkeer. De regionale aanpak van verkeersveiligheid – infrastructuur, verkeersgedrag en verkeershandhaving – overstijgt vaak de gemeentegrenzen en is soms net een maatje te klein voor de provincie. In elke regio functioneert een Regionaal Platform Verkeersveiligheid. In de zes RPV's zitten in elk geval gemeenten, waterschap, ROV-ZH en politie. In sommige RPV's zitten ook maatschappelijke partners, zoals ANWB, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. De provincie is de aanjager van veiliger verkeer. Uiteindelijk is de regio zelf aan zet om de doelen te bereiken. Om nog betere resultaten te boeken, wil de provincie Zuid-Holland de zes regio's in overleg met de gemeenten doorontwikkelen en versterken.

De provincie nodigt iedere regio uit om – in lijn met het landelijke SPV 2030 en dit provinciale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid – in 2021 een eigen regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid op te stellen in overleg met de inliggende gemeenten, waterschappen, provincie, ROV-ZH en politie. Afhankelijk van regionale kenmerken en ongevalscijfers kunnen er per regio andere prioriteiten gelden.



Kaart 'regio's en hun gemeenten in Zuid-Holland'

4.3 Gemeenten: waar kunnen 30 km-zones komen?

De provincie wil in 2021 met de zes regio's in gesprek over welke (netwerken van) 50 km-wegen de gemeenten de komende tien jaar kunnen en willen inrichten als 30 km-zones. Het gaat daarbij niet alleen om het plaatsen van 30 km-borden, maar juist om het herinrichten van straten, zodat weggebruikers ze ook ervaren als geloofwaardige 30 km-zones. Dus met bewezen effectieve maatregelen als asverspringingen, mini-rotondes, verkeersdrempels en wegversmallingen. Lokaal maatwerk, bijvoorbeeld voor busroutes (in overleg met openbaarvervoerbedrijven) en stroomwegen, blijft mogelijk. De uitkomsten van deze inventarisaties kunnen de gemeenten opnemen in de regionale uitvoeringsprogramma's van de regio's. Uiteraard zijn in die programma's ook andere lokale maatregelen welkom, zoals het veiliger inrichten van overblijvende 50 km-wegen (bijvoorbeeld met vrijliggende fietspaden).

4.4 Waterschappen: actieve bijdrage aan uitvoeringsprogramma's

In de zes regio's zijn er drie waterschappen actief met wegbeheer en dus ook verkeersveiligheid:

1. Hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard: de wegen en fietspaden buiten de bebouwde kom in de Krimpenerwaard* (165 kilometer).
2. Waterschap Hollandse Delta: de wegen en fietspaden buiten de bebouwde kom op Goeree-Overflakkee en in de Hoeksche Waard* (1600 kilometer).
3. Waterschap Rivierenland: de wegen en fietspaden buiten de bebouwde kom in de Alblasserwaard en Drechtsteden* (600 kilometer, deels in Vijfheerenlanden buiten de provincie Zuid-Holland).

* provinciale wegen buiten de bebouwde kom vallen onder beheer van de provincie Zuid-Holland

De provincie Zuid-Holland nodigt deze drie waterschappen uit om in 2021 actief bij te (blijven) dragen aan de regionale Uitvoeringsprogramma's Verkeersveiligheid én om veiliger verkeer de komende jaren prioriteit te (blijven) geven in hun geactualiseerde wegbeheerplannen.

4.5 PVVB: veiliger verkeer hoger op agenda

De provincie moet – als aanjager en regisseur van veiliger verkeer – een overlegplatform hebben om de regionale aanpakken af te stemmen. De provincie Zuid-Holland blijft het bestaande Provinciaal Verkeers- en VervoersBeraad daarvoor gebruiken. Dat PVVB komt vier keer per jaar bijeen om kennis te delen en beleid af te stemmen met de regio's. Het beraad gaat niet alleen over veilig verkeer, maar over brede mobiliteit (fiets, infrastructuur, openbaar vervoer, inclusief subsidies en verduurzaming). Het PVVB kent een ambtelijk (voor)overleg én een bestuurlijk overleg. In het bestuurlijk PVVB zitten vertegenwoordigers van de regio's (regionale portefeuillehouders mobiliteit), Rijkswaterstaat, MRDH, waterschappen, politie en ROV-ZH. De provincie Zuid-Holland wil veiliger verkeer hoger op de agenda van het PVVB. Dat kan door er een vast agendapunt van te maken en/of door aparte beraden te organiseren die alleen over veiliger verkeer gaan.

4.6 ROV-ZH: drie verbeterpunten & drie focusgroepen

De provincie Zuid-Holland en de MRDH hebben besloten hun samenwerkingsovereenkomst met het 'Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland' voort te zetten voor de periode 2021-2025. Dit ROV-ZH ondersteunt een effectief, integraal en regionaal verkeersveiligheidsbeleid in de provincie. Het heeft drie rollen:

1. makelaar in kennis
2. aanjager van partijen
3. ondersteuner van activiteiten, zoals communicatie over campagnes.

Als kennispartner wordt het ROV-ZH gewaardeerd, staat in de 'Evaluatie ROV Zuid-Holland' van Bureau Intentio. "Zij heeft een uitgebreide, actuele kennis op het gebied van gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid en toont dit door het uitbrengen van kwalitatieve programma's zoals 'SCHOOL op SEEF' en 'TotallyTraffic'.

4.6.1 Drie verbeterpunten

De evaluatie ziet ook drie verbeterpunten:

1. Monitoring van doelen voor gedragsbeïnvloeding door “gerichte vraagstelling, stapsgewijze beproeving en bewust gekozen samenwerkingspartners”.
2. Focus op de kerntaken: kennisontwikkeling, programmaontwikkeling en communicatiestrategie. Dit vraagt om verdere verzakelijking.
3. Synergie tussen ambitie regisseurs (provincie Zuid-Holland én MRDH), programma’s en activiteiten door professionalisering opdrachtgeverschap.

Deze drie aanbevelingen vormen de basis van de nieuwe samenwerkingsovereenkomst die de provincie Zuid-Holland en MRDH hebben gesloten met het ROV-ZH.

4.6.2 Werkplan 2021

Onder het motto ‘Maak een punt van nul’ spreekt het ROV-ZH alle weggebruikers aan om veilig verkeersgedrag tot norm te maken, aldus het ‘Werkplan 2021’. Uit analyses komen drie groepen naar voren waarop het ROV-ZH zich focust:

1. (brom)fietzers en voetgangers
2. jongeren en jongvolwassenen
3. senioren en mindervaliden.

4.6.3 Naar een provinciaal ‘safety board’

Het ROV-ZH heeft enkele tientallen wethouders en prominenten uit het bedrijfsleven bereid gevonden om op te treden als verkeersveiligheidsambassadeur, bijvoorbeeld bij de aftrap van campagnes. De provincie Zuid-Holland vraagt het ROV-ZH om te bekijken – in overleg met de opdrachtgevers provincie en MRDH – hoe deze bestuurlijke en private ambassadeurs meer invloed en status kunnen krijgen. Een idee is om hen en andere kennispartners te laten aanschuiven bij een nieuwe overlegtafel of ‘safety board’. Het gaat dan dus om:

1. verkeersveiligheidsambassadeurs
2. maatschappelijke verkeerspartners als ANWB, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland
3. maatschappelijke bedrijfspartners als Cumela (ondernemers in groen, grond en infra), LTO Nederland (boeren en tuinders) en TLN (transport en logistiek)
4. provincie, MRDH en ROV-ZH.

Ambassadeurs en maatschappelijke partners kunnen hun kennis delen én het gesprek met de Zuid-Hollandse burger, bedrijven en politiek aangaan over veiliger verkeer. Interessante punten uit dit overleg kunnen enkele keren per jaar op de agenda worden gezet van het bestuurlijke overleg van het Provinciaal Verkeers- en VervoersBeraad. Ook wil de provincie samen met het ROV-ZH verkennen in hoeverre we bedrijven/werkgevers kunnen aanspreken en steunen om het zakelijk verkeer van hun werknemers veiliger te maken.

4.7 Handhaving: structuur in één infographic

Handhaving in het verkeer is een zaak van de lokale driehoek: het samenspel tussen burgemeester, Openbaar Ministerie en politie.

Het ‘Interdepartementaal Beleidsonderzoek Verkeershandhaving’ van mei 2016 wees uit dat die afstemming niet altijd soepel verloopt:

- verkeershandhaving staat lang niet altijd standvast op de agenda
- niet iedereen beschikt over de benodigde of dezelfde informatie
- er is vaak te weinig tijd of capaciteit om taken op te pakken.

Om de verkeershandhaving in Zuid-Holland overzichtelijker te maken, is het plan van de provincie en de MRDH om de structuur van de verkeershandhaving in één duidelijke infographic te zetten:

- hoe is verkeershandhaving in Zuid-Holland (inclusief de MRDH) georganiseerd?
- hoe worden de landelijke handhavingsprioriteiten* toegepast?
- hoe verloopt de afstemming tussen wegbeheerders, Openbaar Ministerie en politie?
- wat zijn de werkwijzen van provincie, MRDH, Openbaar Ministerie en politie?
- welke data zijn nodig voor het gesprek over handhaving en wie verzorgt die?
- hoe verhouden lokale, regionale en provinciale handhavingsplannen zich?

Doel is om vaker afspraken te maken over handhaving als onderdeel van veilig verkeer.

* VARAS: Veelplegers, Afleiding, Rood licht, Alcohol & drugs en Snelheid



5. Vier aandachtsgebieden

In dit hoofdstuk staan de vier aandachtsgebieden voor de nieuwe risicogestuurde aanpak:

1. verkeerssysteem
2. risicogroepen
3. verkeersdeelnemer & gedrag
4. data.

Onder de eerste drie aandachtsgebieden vallen de belangrijkste veiligheidsrisico's uit het landelijke SPV 2030. Veel informatie in dit hoofdstuk komt uit dat SPV. Data is – net als bijvoorbeeld in de provincie Noord-Holland – een extra, regionaal aandachtsgebied.

5.1 Verkeerssysteem: duurzaam veilig

Het verkeerssysteem omvat de interacties tussen verkeersdeelnemer en weginfrastructuur en tussen verkeersdeelnemers onderling. De focus ligt op drie aspecten:

- vormgeving van infrastructuur in relatie tot functie en gebruik
- drukte en diversiteit van verkeersdeelnemers
- technologische ontwikkelingen.

‘Duurzaam Veilig’ is het initiatief van de Nederlandse overheden om het verkeer structureel en systematisch veiliger te maken. Daarbij staat de menselijke maat centraal. Het draait niet om het ingrijpen na ongevallen (‘als het kalf verdronken is, dempt men de put’), maar om het voorkómen van ongevallen: preventie. Duurzaam Veilig is gebaseerd op vijf principes, onderbouwd door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Simpel gezegd is Duurzaam Veilig de wisselwerking tussen drie factoren: veilige infrastructuur, veilig gedrag en veilige voertuigen.

5.2 Risicogroepen: jong & oud

Bij veilig verkeer gaat het niet alleen om papieren – zoals een fietsexamen of (brommer)rijbewijs – maar ook om vaardigheden met vervoermiddelen of technologie. Een groep die vaardigheden mist en/of kwetsbaar is, vormt een risico voor veilige deelname aan het verkeer. Kinderen, jongeren, ouderen en fietsers zijn voorbeelden van groepen verkeersdeelnemers met een hoger risico.

5.3 Verkeersdeelnemer & gedrag: van kennis tot handhaving

Gedragen individuele verkeersdeelnemers zich – bewust of onbewust – veilig of onveilig? Wij proberen gevaarlijk gedrag als afleiding en overtredingen te veranderen. Doel is dat alle verkeersdeelnemers de verkeersregels kennen en zich eraan houden. Handhaving door politie en Openbaar Ministerie (iemand aanspreken, boete uitdelen, rijbewijs innemen, vrijheidsstraf opleggen) blijft een middel om verkeerd verkeersgedrag te corrigeren en te helpen voorkomen.

principe	uitleg + voorbeelden
1. functioneel	drie wegcategorieën hebben verschillende functies: erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg of stroomweg
2. homogeen	verschillen in massa, richting en snelheid voertuigen moet je beperken: in 30 km-zone kun je fietsers en auto's mengen, op 80 km-weg niet
3. herkenbaar	wegbeeld en wegverloop mogen geen verrassingen opleveren: uniforme wegmarkering en rotondes, geen verkeerslichten op autosnelweg
4. vergevingsgezind	als een gebruiker een foutje maakt, mag dat geen fatale gevolgen hebben: verharde berm, bomen en viaductpijlers afgeschermd met vangrail
5. statusonderkenning	gebruikers snappen dat ze soms beter niet deelnemen aan het verkeer: bij vermoeidheid of gebruik van medicijnen, alcohol of drugs

Schema 5. Vijf principes van Duurzaam Veilig.

Bron: SWOV.

Proef 'effectievere verkeershandhaving in gemeenten'

Gemeenten hebben vaak het gevoel dat zij geen invloed hebben op de verkeershandhaving door de politie. Omdat handhaving een van de middelen is om het verkeer veiliger te maken, willen de provincie Zuid-Holland en MRDH een proef doen met betere afspraken over die handhaving. Dat kan door een gestroomlijnder en systematischer samenwerking tussen de lokale driehoek: gemeente, Openbaar Ministerie en politie. Het idee is om lokale handhavingsplannen te maken met gezamenlijke prioriteiten, bijvoorbeeld in de vorm van een top-5 of top-10. Dat kan aan de hand van de wensen van de gemeente, data over ongevallen/overtredingen en mogelijkheden van de politie. Als de proef slaagt, kan hij worden uitgerold over gemeenten die daar interesse in hebben.

5.4 Data: risicoprognoses bieden beter zicht op prioriteiten

Doordat we steeds meer data verzamelen, kunnen we aan de hand van analyses de risico's beter in beeld brengen en maatregelen van overheden daarop afstemmen.

5.4.1 Risicoprognose: waar vallen in 2040 meeste slachtoffers

De provincie Zuid-Holland heeft voor dit Uitvoeringsprogramma een prognose laten opstellen: waar vallen in 2040 welke verkeersslachtoffers?

Dat is gedaan door bureau Sweco op basis van de verwachte bevolkingssamenstelling, verwachte verkeersdrukte en huidige verdeling van verkeersslachtoffers (fietsers, bromfietsers, automobilisten), leeftijdsgroepen (tot 20 jaar, 20-65 jaar, 65+) en wegbeheerders (Rijk, provincie, gemeente, waterschap). Fietzers op gemeentelijke 50 km-wegen lopen het grootste risico, vooral in Leiden, Alphen aan den Rijn, Dordrecht, Gouda en Katwijk.

5.4.2 Screening provinciale wegen en fietspaden

Naar aanleiding van CDA-motie 754 uit 2017 heeft de provincie de SWOV gevraagd een integrale screeningsmethode (Network Safety Index) te ontwikkelen voor de veiligheid van provinciale wegen én fietspaden. Onderdeel van de opdracht is ook om die nieuwe methode te vergelijken met het European Road Assessment Programme van de ANWB. Deze EuroRAP-methode brengt de veiligheid van 80 km-wegen in kaart op basis van weginrichting en ongevalsinformatie. Wegen met 5 sterren hebben de veiligste, meest vergevingsgezinde inrichting: wegen met 1 ster de onveiligste. Het rapport van de SWOV verschijnt in juli 2021.

5.4.3 Elke vier jaar: nieuwe risicoanalyse

De omstandigheden in de provincie, regio's en gemeenten veranderen. Ook komen er nieuwe en nieuwe soorten data bij. Daarom voeren we elke vier jaar – zo mogelijk aan het einde van elke collegeperiode – een nieuwe risicoanalyse uit, dus in elk geval in 2026 en 2030. Zo kunnen we het beleid

nr	leeftijdsgroep & locatie	score
1	oudere fietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 50 km/u	100
2	middelbare fietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 50 km/u	71
3	oudere fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 50 km/u	59
4	jongere fietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 50 km/u	54
5	middelbare automobilisten op wegvakken van rijkswegen	52
6	oudere fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 30 km/u	46
7	middelbare fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 50 km/u	41
8	oudere fietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 30 km/u	37
9	oudere fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 30 km/u	32
10	jongere fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 50 km/u	32
11	jongere bromfietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 50 km/u	26
12	middelbare fietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 30 km/u	26
13	jongere fietsers binnen bebouwde kom op wegvakken met maximumsnelheid 30 km/u	25
14	middelbare automobilisten buiten bebouwde kom op provinciale wegen	24
15	middelbare bromfietsers binnen bebouwde kom op kruispunten met maximumsnelheid 50 km/u	22

Top-15 ongevalsrisico's in de zes regio's (100 = grootste risico). Bron: Quickscan Sweco, 2019.

adaptief houden: de benodigde maatregelen steeds blijven aanpassen aan de geactualiseerde risico-analyses.

5.4.4 Data op orde houden

Om adequate risicoanalyses te kunnen maken, moeten de onderliggende data bruikbaar, compleet en op orde zijn. Het gaat om data van zowel landelijke als regionale partijen:

- Basisregistratie Grootschalige Topografie (BGT)
- Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON)
- Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS): bevolking, ongevallen, kenmerken ongevallen
- geografisch informatiesystemen (GIS)
- inwoners: klachten, suggesties, vragen
- maatschappelijke partners (ANWB, Fietzersbond, VVN): klachten, knelpunten, suggesties, vragen
- Monitor Verkeersveiligheid (SWOV)
- Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW): intensiteiten, reistijden, snelheden
- Nationaal Wegen Bestand (NWB): straatnamen, wegnummers
- politie en Openbaar Ministerie: handhaving, ongevallen, overtredingen
- wegbeheerders: maximum snelheden, ongevallen, panoramafoto's, wegcategorisering.

5.4.5 Fietsplan Zuid Holland 2016-2025

Het Fietsplan Zuid-Holland 2016-2025 heeft als doel dat mensen vaker en verder fietsen. Om te komen tot een toename van het fietsverkeer streven we naar het veiliger maken van het fietsen. Op basis van het Fietsplan hebben we een uitvoeringsprogramma opgesteld dat we regelmatig actualiseren. Dat uitvoeringsprogramma bevat projecten die bijdragen aan bereikbaarheid en verkeersveiligheid, zowel voor provinciale infrastructuur als van de belangrijkste fietsroutes van gemeenten en andere wegbeheerders. Met de vernieuwde aanpak voor veiliger verkeer zoals in dit plan beschreven bieden we handvatten om met stakeholders te komen tot effectieve maatregelen voor het veiliger maken van fietsen.



6. Negen beleidsthema's, toekomstbeelden & indicatoren

De aandachtsgebieden uit het vorige hoofdstuk zijn in dit hoofdstuk onderverdeeld in negen landelijke beleidsthema's. De bijbehorende negen landelijke toekomstbeelden hebben we vertaald in negen provinciale toekomstbeelden, voor zover de provincie Zuid-Holland daar invloed op heeft. Om niet te verzanden in te veel indicatoren, hebben we per provinciaal toekomstbeeld één duidelijke, werkbare SPI (*safety performance indicator*) voor veiliger verkeer gekozen.

Verkeerssysteem	Risicogroepen	Verkeersdeelnemer & gedrag
1. veilige infrastructuur 2. diversiteit verkeersdeelnemers 3. technologische ontwikkelingen	4. kwetsbare verkeersdeelnemers 5. onervaren verkeersdeelnemers	6. rijden onder invloed 7. snelheid in verkeer 8. afleiding in verkeer 9. verkeersovertreders
Voor data zie hoofdstuk 5.4		

Schema 6. De negen landelijke én regionale beleidsthema's.

6.1 Veilige infrastructuur: geloofwaardige inrichting

6.1.1 Provinciaal streefbeeld 'veilige infrastructuur' 2030

In 2030 hebben we een significante verbetering bereikt in de veilige inrichting van infrastructuur. Daarmee beperken we de kans op een ongeval, net als de ernst ervan. Voor alle provinciale en gemeentelijke weginfrastructuur hebben we risicofactoren in kaart gebracht. Wegbeheerders hebben op basis van risicofactoren prioriteiten gesteld voor verbetering van de infrastructuur en die vertaald in concrete maatregelen bij renovatie, beheer en onderhoud. Het gaat om veilige én geloofwaardige inrichting van zowel fietsinfrastructuur, schoolzones (tekst 'schoolzone' op alle toegangswegen, gemarkeerd met staande elementen), 30 km-zones, 50 km-wegen, 60 km-wegen, 80 km-wegen, 100 km-wegen en overwegen. Voor nieuwe infrastructuur voert de wegbeheerder altijd een risicoanalyse uit. Zo mogelijk halen we de reconstructie van wegen naar voren als dat het verkeer zonder veel extra kosten veiliger kan maken.

Hieronder lichten we risico's en maatregelen toe voor provinciale en gemeentelijke wegen, waterschaps-wegen, landbouwverkeer, overwegen, fietsinfrastructuur en snelfietsroutes.

6.1.2 Provinciale wegen: meer rotondes en ongelijkvloerse kruisingen

Landelijk gezien vallen gemiddeld twee op de tien verkeersdoden nu op provinciale wegen. Daar rijdt relatief veel verkeer met een relatief hoge snelheid.

Provinciale wegen kennen relatief veel conflict-situaties (kruisingen, erfaansluitingen) en obstakels. Hierdoor kennen deze wegen een hoger risico op (ernstige) ongevallen. Effectieve maatregelen zijn onder andere gevaarlijke kruisingen vervangen door rotondes of ongelijkvloerse kruisingen (ook fietsbruggen en fietstunnels), parallelwegen aanleggen (voor bestemmingsverkeer, erfaansluitingen, fietsers, landbouwverkeer, uitritten en zijwegen), rijrichtingen scheiden (middenberm maakt inhalen onmogelijk) op plekken waar dat kan, bermen verstevigen en obstakels beveiligen met vangrails. Over een aantal jaren kan voertuigtechnologie er wellicht ook voor zorgen dat auto's niet meer kunnen botsen.

Drie acties voor provinciale 100 km-wegen

De herziene EU-richtlijn 'Road Infrastructure Safety Management' (RISM II) of 'Beheer van verkeersveiligheid van weginfrastructuur' voor autosnelwegen en autowegen moet 17 december 2021 zijn ingevoerd in Nederland. Dat betekent voor de provincie Zuid-Holland als wegbeheerder drie acties met bijbehorende kosten voor provinciale 100 km-wegen:

- Verkeersveiligheidsinspectie (VVI)
- Verkeersveiligheidsbeoordeling (VVB)
- Analyse dodelijke ongevallen (ADO).

Deze EU-richtlijn geldt voor twee korte wegvakken: N206 ten noorden van Katwijk (3 kilometer) en N470 bij Delft (2 kilometer). Daar komt nog een deel van de nieuwe RijnlandRoute bij.

6.1.3 Gemeentelijke wegen: meer 30 km-zones

Gemiddeld zes op de tien verkeersdoden vallen nu op gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom. Dat komt vooral door de interacties tussen (het toenemende aantal kwetsbare, onbeschermde) verkeersdeelnemers, zoals fietsers en ouderen. Effectieve maatregelen zijn onder andere het verlagen van snelheid (30 km-zones, mini-rotondes) en het scheiden van ongelijksoortig verkeer (parallelwegen, vrijliggende fietspaden).

6.1.4 Waterschapswegen: meer snelheidsremmende maatregelen

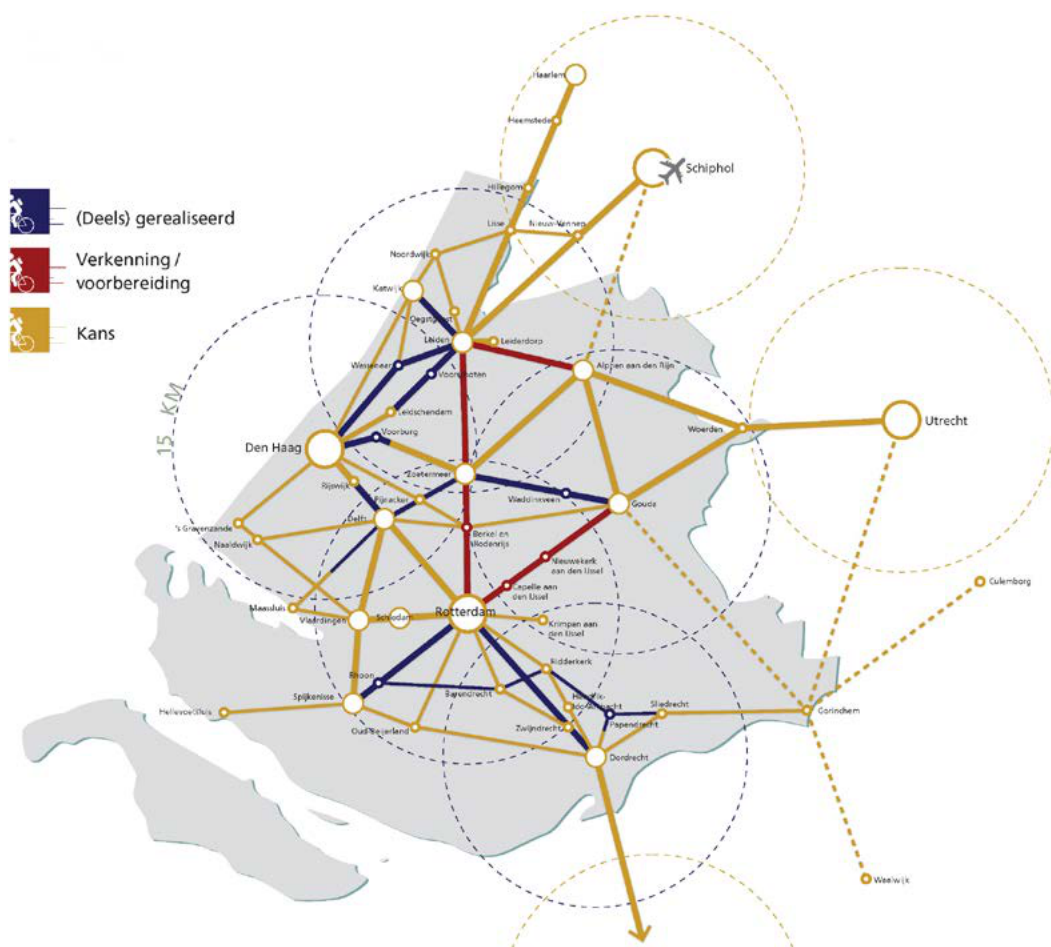
De waterschapswegen voeren vooral door polders en over (soms bochtige, smalle) dijken, waardoor de kans op ongevallen groter is. De maximumsnelheid is vaak verlaagd naar 60 km/u en er zijn ter ondersteuning van die limiet drempels, rotondes en versmalingen aangelegd. Er is niet altijd genoeg ruimte om maatregelen uit te voeren volgens CROW-richtlijnen. Voor fietsers op drukke wegen komen er steeds meer fietssuggestiestroken.

6.1.5 Overwegen: beste overweg is geen overweg

Gemiddeld een op de zestig verkeersdoden valt nu op spoorwegovergangen bij een aanrijding met een trein of metro (zelfdodingen uitgezonderd). ProRail, de beheerder van spoorweginfrastructuur, streeft ernaar alle overwegen op te heffen door ze – in overleg met de wegbeheerder – één voor één te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen (viaduct of tunnel) of helemaal weg te halen.

6.1.6 Fietsinfrastructuur: meer investeringen nodig

Landelijk is bijna een op de vier verkeersdoden nu een fietser. Met het oog op onder andere filebestrijding, gezondheidswinst en verduurzaming, wil de provincie actieve vervoerwijzen – zoals fietsen en lopen (twee vervoerwijzen die allebei groeien) – niet ontmoedigen, maar juist stimuleren. Aparte fietsinfrastructuur (fietspaden, fietsstraten, snelfietsroutes) vraagt om die reden om meer investeringen. Het aantal enkelvoudige (eenzijdige) fietsongevallen groeit landelijk door toenemende drukte (meer fietsers), grotere snelheidsverschillen en verkeerd



Kaartbeeld toekomstagenda snelfietsroutes

gedrag (afleiding, fietsen zonder licht). Fietsers lopen op 230 kilometer of 14 procent van het provinciale hoofdnet fiets een hoger risico op ongevallen. Hogere eisen aan het (her)ontwerp van fietsinfra (bermen, breedte, markeringen en obstakels) kunnen het aantal doden en gewonden doen dalen. De Fietzersbond heeft aangeboden te helpen met het opstellen van een plan van aanpak om het aantal fietsdoden en fietsgewonden te verminderen.

6.1.7 Snelfietsroutes: extra aandacht voor hogere snelheden

Om (al dan niet elektrisch ondersteunde) fietsers een hoogwaardig alternatief te bieden voor de auto, ontwikkelt de provincie Zuid-Holland de komende vijf jaar met gemeenten een netwerk van snelfietsroutes. Dat zijn aantrekkelijke, veilige en comfortabele fietsverbindingen tussen vooral grotere steden die woon- en werkgebieden verbinden. Om deze snelfietsroutes veilig te kunnen gebruiken, komen er markering (belijning) of verlichting en zo min mogelijk paaltjes of andere obstakels. Soms is een grotere ingreep nodig, zoals een tunnel of een brug. Vooral brommers en speed pedelecs (e-bikes tot 40 km/u) kunnen zorgen voor extra verkeersslachtoffers als we mogelijke conflictpunten niet duurzaam veilig inrichten en niet inspelen op veilig gedrag.

6.1.8 SPI 'veilige infrastructuur'

Als regisseur vragen we alle Zuid-Hollandse wegbeheerders een onderzoek uit te voeren naar functie en vorm van hun (aandachts)wegen en vragen we hen een plan te maken om deze wegen duurzaam veiliger te maken in de periode 2021-2027 en verder. Ook zijn alle wegbeheerders begonnen met de uitvoering van dat plan. Het aantal aandachtswegen in Zuid-Holland waarvan functie en vorm niet in balans zijn, daalt elk jaar.

6.2 Diversiteit verkeersdeelnemers: naar voertuigfamilies?

6.2.1 Provinciaal toekomstbeeld 'diversiteit verkeersdeelnemers' 2030

In 2030 hebben de provincie en alle Zuid-Hollandse gemeenten een categoriseringsplan. Daarin staat hoe ze omgaan met de verschillende snelheden, massa's, rijrichtingen, omvang en mate van bescherming op hun weginfrastructuur. De wegbeheerders maken een onderbouwde afweging tussen wegcapaciteit en verkeersveiligheid. Bij elke ruimtelijke ontwikkeling

maken ze al in de omgevingsvisie en het omgevingsplan een keuze over de categorisering en inrichting van wegen om verschillen in snelheid en massa te minimaliseren.

6.2.2 Toelichting op ontwikkelingen

Door verdere verstedelijking en groeiende mobiliteit blijft de drukte op het trottoir, fietspad en de weg toenemen, met als gevolg meer potentiële conflicten. Door de mobiliteitstransitie komen er steeds meer nieuwe vervoermiddelen bij. Die elektrische, kleinere en lichtere voertuigen (ook wel LEV's – *light electric vehicles* – of 'micromobiliteit') vragen ook om ruimte op de weg. Dat kan leiden tot meer en ernstiger ongevallen, vooral door verschillen in snelheid, massa en afmeting van voertuigen. Wegbeheerders kunnen actieve (of gezonde) vervoerwijzen als tweewielers en voetgangers meer ruimte geven. Denk aan maatregelen als fietsstraten, 'rode lopers' (veiliger routes voor fietsers en voetgangers) en het ANWB-voorstel 'Verkeer in de stad', waarbij wegen in de toekomst zouden kunnen worden gecategoriseerd in zes mogelijke 'voertuigfamilies' (lopen, fiets-achtigen, lichte motorvoertuigen, auto-achtigen, vrachtwagen-achtigen en tram-achtigen).

6.2.3 Voorbeeld landbouwverkeer: op provinciale weg of parallelweg?

Sinds januari 2021 mogen geregistreerde en gekentekende landbouwvoertuigen maximaal 40 km/u rijden in plaats van 25 km/u. In de praktijk reden tractoren al 40 km/u. Bij landbouwverkeer spelen tegenstrijdige belangen. Vanwege een vlotte doorstroming en veilig verkeer op provinciale wegen zou je landbouwverkeer daar willen weren. Vanuit de fietsers, gemeenten en landbouw gezien zou landbouwverkeer vanwege de leefbaarheid en veilig verkeer juist zoveel mogelijk op provinciale wegen moeten rijden. Van het provinciale wegennet is nu 47 procent gesloten voor landbouwverkeer. Nieuwe parallelwegen (voor bestemmingsverkeer, erfaansluitingen, fietsers, landbouwverkeer, uitritten en zijwegen) vragen ruimte, geld en draagvlak. De provincie gaat een afwegingskader maken voor landbouwverkeer.

6.2.4 SPI 'diversiteit in verkeersdeelnemers'

Samen met het Rijk en de mobiliteitsbranche verkennen wij de mogelijkheden waarop gebruikers ervaring kunnen opdoen met nieuwe (typen) vervoermiddelen, waaronder BSO-bus (Stint), e-bike, speed pedelec en zelfrijdende auto.

6.3 Technologische ontwikkelingen: ICT neemt rijtaken over

6.3.1 Provinciaal toekomstbeeld 'technologische ontwikkelingen' 2030

Technologie kan ongevallen helpen voorkomen door onveilig gedrag onmogelijk te maken en delen van de rijtaak veilig over te nemen. Weggebruikers kennen en begrijpen in 2030 de meerwaarde en beperkingen van technologie in hun voertuig. En wegbeheerders zijn op de hoogte van de gevolgen van (deels) geautomatiseerd rijden voor beheer, inrichting en uitrusting van hun wegennet.

6.3.2 Toelichting op ontwikkelingen

Automatische systemen in voertuigen (zoals noodrem- of noodstuursystemen, rijbaanassistentie en automatische informatie over snelheidslimieten, weersomstandigheden of incidenten) kunnen de komende jaren steeds meer taken overnemen van de bestuurder. Zo heeft de Europese Unie in februari 2021 besloten om vanaf 2022 alleen nog maar nieuwe personenauto's toe te laten met *Advanced Driver Assistance Systems* (ADAS). Door ICT wordt de auto steeds meer onderdeel van het verkeerssysteem. Daardoor verandert de rol van de bestuurder, het voertuig en de weg en hun interactie: bestuurders

moeten – vooral in het begin – goed weten wat de auto wel of niet zelf kan en wat er precies van hen wordt verwacht. Een provinciale aanpak via werkgevers lijkt interessant om grote groepen beroep-schauffeurs structureel voor te lichten.

Aan de wegkant veranderen het verkeersmanagement en handhaving. Connectiviteit maakt het mogelijk om verkeersdeelnemers steeds slimmer te informeren en te sturen. Telefoondata en slimme camera's kunnen verplaatsing en gedrag van verkeersdeelnemers beter in kaart brengen. Deze ontwikkelingen leveren steeds meer data waarop overheden hun verkeersveiligheidsbeleid kunnen baseren. De interactie tussen voertuigen onderling en tussen voertuig en weg(inrichting) is onderdeel van *smart mobility* (slimme mobiliteit).

Naar aanleiding van de suggestie van maatschappelijke partners zal de provincie kijken of zij deelnemer kan worden van de ADAS Alliantie (www.adasalliantie.nl) en onderzoeken of de provincie Zuid-Holland zich wellicht kan aanmelden als proeftuin voor ADAS-toepassingen.

6.3.3 SPI 'technologische ontwikkelingen'

De provincie hanteert geen SPI voor technologische ontwikkelingen, omdat die teveel afhangen van de wereldwijde industrie, Europees- en landelijk beleid.



6.4 Kwetsbare verkeersdeelnemers: voetganger, fietser & oudere maatgevend

6.4.1 Provinciaal toekomstbeeld 'kwetsbare verkeersdeelnemers' 2030

Het aantal verkeersslachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers is in 2030 afgenomen ten opzichte van het piekjaar 2018. Bij het (her)ontwerp van infrastructuur zijn de kenmerken van kwetsbare verkeersdeelnemers maatgevend (contrastrijke belijning, middeneilanden bij oversteken, minder obstakels, betere verlichting, ribbelstroken voor blinden en slechthzienden). Kwetsbare verkeersdeelnemers zijn zich bewust van de risico's die ze lopen in het verkeer. Ze weten wat ze kunnen doen om zichzelf en hun omgeving te beschermen. Verkeersdeelnemers weten welke vervoerwijzen er zijn en kunnen daaruit goed kiezen. Zij voeren goede verlichting. Het vrijwillig dragen van een helm is normaal geworden, vooral bij kinderen en ouderen.

6.4.2 Toelichting op ontwikkelingen

Kwetsbare of onbeschermd verkeersdeelnemers hebben per gereden kilometer een grotere kans op ernstiger ongevallen. Het gaat daarbij om voetgangers, fietsers, bestuurders van gemotoriseerde tweewielers (snorfietsen, brommers, motoren) en bestuurders van invalidervoertuigen of scootmobielen. Kwetsbaar zijn ook vooral oudere verkeersdeelnemers die soms broos zijn, niet alle taken adequaat (meer) kunnen uitvoeren, medische aandoeningen of een functiebeperking hebben. Landelijk is bijna drie op de vier fietsdoden nu 60 jaar of ouder.

6.4.3 SPI 'kwetsbare verkeersdeelnemers'

Als regisseur zorgen wij er met regionale partners voor dat het aantal verkeersslachtoffers (doden én gewonden) onder fietsers elk jaar daalt in Zuid-Holland.

6.5 Onervaren verkeersdeelnemers: betere vaardigheden

6.5.1 Provinciaal toekomstbeeld 'onervaren verkeersdeelnemers' 2030

In 2030 hebben verkeersdeelnemers vaardigheden aangeleerd om hun bekwaamheid te versterken. Jongeren en nieuwe bestuurders nemen deel aan het verkeer met voldoende 'hogere orde vaardigheden' om gevaren te herkennen: risicobewust, zelfreflectie, afstemming tussen taakbekwaamheid en taakeisen.

Fietsers tussen met name 10 en 14 jaar rijden goed geïnformeerd en geïnstrueerd over risico's naar school. Bij aanschaf van een nieuw vervoermiddel kent en beheerst de gebruiker de risico's.

6.5.2 Toelichting op ontwikkelingen

Jongeren en andere onervaren verkeersdeelnemers vormen een belangrijke risicogroep. Onervarenheid omvat ook onwetendheid, onbekwaamheid of onbekendheid als dat leidt tot risicovolle keuzes of beslissingen. Kinderen lopen nu meer risico als ze naar school gaan fietsen. Jongeren kunnen ook risico's opzoeken door een hang naar spanning en nieuwe ervaringen: hun impulscontrole is nog niet volledig ontwikkeld. Zo zijn automobilisten tot 30 jaar per afgelegde kilometer nu vijf keer vaker betrokken bij een ongeval dan automobilisten tussen 30 en 60 jaar.

6.5.3 SPI 'onervaren verkeersdeelnemers'

Als regisseur verkent de provincie samen met regionale partners de mogelijkheden voor maatregelen die zijn gericht op scholieren en ouderen en hun omgang met nieuwe technieken.

6.6 Rijden onder invloed: hogere pakkans & scherpere norm

6.6.1 Provinciaal toekomstbeeld 'rijden onder invloed' 2030

In 2030 nemen significant minder mensen deel aan het verkeer onder invloed van alcohol en drugs, ook door een scherpere sociale norm en hogere pakkans. Er is meer kennis over drugsgebruik in het verkeer en drugsgebruikers zijn goed op de hoogte van de gevaren.

6.6.2 Toelichting op ontwikkelingen

Het gebruik van alcohol of drugs in het verkeer vergroot de kans op een ongeval. Daarom gelden er duidelijke maximum normen. Een combinatie van alcohol én drugs (inclusief medicijnen, want die werken soms ook als drugs) leidt tot een extreem hoger risico op ernstige verkeersongevallen. Ongeveer 1 op de 10 ernstige verkeersgewonden is nu onder invloed van drugs, medicijnen of een combinatie daarvan.

6.6.3 SPI 'rijden onder invloed'

De provincie onderzoekt samen met regionale partners de mogelijkheden van een risicogestuurde aanpak van alcohol en drugs in het Zuid-Hollandse verkeer.

6.7 Snelheid in verkeer: intensiever handhaven & sterkere norm

6.7.1 Provinciaal toekomstbeeld 'snelheid in verkeer' 2030

Elke provinciale, gemeentelijke en waterschapsweg in Zuid-Holland kent in 2030 een veilige en geloofwaardige snelheidslimiet waaraan verkeersdeelnemers zich houden. Hierdoor vallen er minder slachtoffers. De snelheidslimiet wordt gemonitord en intensiever gehandhaafd, bijvoorbeeld met flitspalen en trajectcontroles. Ook is de sociale norm rond maximumsnelheden verscherpt. Het aantal bestuurders dat de maximumsnelheid overschrijdt neemt af, waar mogelijk door nieuwe technologie in het voertuig – zoals intelligente snelheidsaanpassing (ISA), een systeem dat zorgt dat je de maximum snelheid niet of moeilijk kunt overschrijden.

6.7.2 Toelichting op ontwikkelingen

Harder rijden dan geoorloofd of veilig is, gebeurt zowel bewust als onbewust (bijvoorbeeld omdat voertuigen stiller, sneller en comfortabeler zijn). Hoe hoger de snelheid, hoe groter het risico op een ongeval en een ernstige afloop. En hoe groter de verschillen in snelheid tussen verkeersdeelnemers, hoe groter het risico op een ongeval. Een op de drie ongevallen dodelijke verkeersongevallen wordt nu (mede) veroorzaakt door te hard rijden. Om mensen te verleiden tot veilige snelheden, moet de weg geloofwaardig zijn ingericht: de inrichting moet passen bij de snelheidslimiet.

6.7.3 SPI 'snelheid in verkeer'

Als wegbeheerder onderzoeken wij de geloofwaardigheid van snelheidslimieten op provinciale wegen op basis van weginrichting, wegomgeving en gereden snelheden, zodat risicovolle locaties en trajecten in beeld komen.

6.8 Afleiding in verkeer: alerter en meer ontspannen verkeersdeelnemers

6.8.1 Provinciaal streefbeeld 'afleiding in het verkeer' 2030

In 2030 nemen mensen alert en ontspannen deel aan het verkeer, hebben zij hun aandacht bij de rijtaak en gebruiken zij veilige rijtaakondersteunende systemen. De omgeving leidt niet af. Communicatie door weggebruikers gebeurt zo min mogelijk en hooguit handsfree. Werkgevers zorgen voor omstandig-

heden dat hun werknemers de aandacht bij de rijtaak kunnen houden.

6.8.2 Toelichting op ontwikkelingen

In het verkeer ligt het gevaar van afleiding steeds op de loer. De maatschappij draait 24 uur per dag, mensen hebben het druk (met werk, gezin en activiteiten) en willen continu bereikbaar zijn. Ook bezorgdiensten willen steeds meer pakketten in kortere tijd afleveren. Dat kan ertoe leiden dat mensen gehaast, vermoeid en minder alert zijn. Visuele afleiding (je blik niet op de weg en het verkeer houden) is het grootste risico. Daarna volgen cognitieve afleiding (handsfree bellen, praten met passagiers), auditieve afleiding (muziek luisteren) en manuele afleiding (eten en drinken, telefoon gebruiken). Uit Amerikaans onderzoek blijkt dat in 68 procent van de ongevallen de bestuurder direct vóór het ongeval was afgeleid. Europese automobilisten besteden nu gemiddeld 10 procent van hun rijtijd aan afleidende activiteiten.

De ondertekenaars van het convenant 'Veilig gebruik smartfuncties in het verkeer' (verenigd in de Verkeersveiligheidscoalitie van campagne-makers, leasemaatschappijen, overheden, producenten, werkgevers en verzekeraars) zien afleiding in het verkeer als urgent en toenemend probleem. Smartfuncties zijn toepassingen van onder meer smartphones, in-carschermen, navigatie en ADAS (Advanced Driver Assistance Systems). Essentie is dat een bestuurder altijd de rijtaak als primaire taak kan blijven uitoefenen. Daartoe dragen de ondertekenaars – waaronder het Interprovinciaal Overleg (IPO) – van het convenant een nieuwe sociale norm uit voor zowel bestuurders als hun sociale omgeving: "Het is normaal om je aandacht op de rijtaak en de weg te houden." En dat is tegelijk óók de sociale norm voor producenten (van smartfuncties) en werkgevers. De brede verkeerscampagne 'Rij MONO' (Ongestoord onderweg) is hier een uiting van.

6.8.3 SPI 'afleiding in verkeer'

Als lid van het IPO en als regisseur van veilig verkeer doet de provincie Zuid-Holland (al dan niet via het ROV-ZH) mee aan campagnes over de sociale norm rond afleiding in het verkeer.

6.9 Verkeersovertreders: effectiever handhaven & veelplegers aanpakken

6.9.1 Provinciaal streefbeeld 'verkeersovertreders' 2030

In 2030 is het aantal verkeersovertredingen sterk verminderd. Verkeersdeelnemers kennen de verkeersregels en zijn zich bewust van de risico's van gevaarlijk gedrag voor zichzelf en anderen. Er wordt nieuwe technologie ingezet om effectiever te handhaven en de pakkans te vergroten.

6.9.2 Toelichting op ontwikkelingen

Een deel van de verkeersdeelnemers begaat (systematisch) verkeersovertredingen. Vaak redeneren zij, al dan niet bewust, vanuit zichzelf; zonder oog te hebben voor andere verkeersdeelnemers.

Overtreding van verkeersregels verhoogt de kans op een ongeval. Zo is het risico op een dodelijk ongeval 14 keer hoger als een bestuurders door rood rijdt. Ook bumperkleven zorgt voor meer risico: de meest voorkomende oorzaak van kop-staart- en ketting-botsingen. Die risico's gelden des te sterker voor veelplegers. Voertuigen waarmee meer overtredingen worden begaan, zijn vaker betrokken bij verkeersongevallen dan voertuigen waarvan de eigenaar geen of weinig boetes krijgt. De regionale overheden gaan met de politie in gesprek over meer en effectievere handhaving.

6.9.3 SPI 'verkeersovertreders'

Als regisseur onderzoeken wij met politie en Openbaar Ministerie de mogelijkheden om de verkeershandhaving te intensiveren (bijvoorbeeld door slimme handhaving) en zo de pakkans te vergroten.





7. Acties, maatregelen & projecten

Uit dit Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid vloeien acties voor de provincie Zuid-Holland voort. Bijvoorbeeld rond governance, aandachtsterreinen en indicatoren. Die acties staan opgesomd in dit hoofdstuk. Maatregelen van gemeenten en waterschappen voor veiliger verkeer komen in de loop van 2021 in de nieuwe regionale uitvoeringsprogramma's te staan. Zelf neemt de provincie ook maatregelen. De infraprojecten voor de komende jaren staan al grotendeels in het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2019-2048. Hieronder ook enkele uitsneden van dat PZI. Het wordt elk jaar opgeschoond en aangevuld. Het PZI blijft dus maatgevend voor infraprojecten die (mede) als doel hebben het verkeer veiliger te maken.

actie	trekker, jaar
versterken leiderschap: partijen samenbrengen, stimuleren en aanspreken	provincie
uitnodigen regio's om regionale uitvoeringsprogramma's op te stellen	provincie, 2021
in gesprek treden met regio's over uitbreiden aantal gemeentelijke 30 km-zones	provincie, 2021
in gesprek treden met regio's over extra inspanningen voor veiliger verkeer	provincie, 2021
uitnodigen wegbeheerders bij te dragen aan regionale uitvoeringsprogramma's	provincie, 2021
uitnodigen wegbeheerders om veilig verkeer prioriteit te (blijven) geven	provincie, 2021
bespreken uitvoeringsagenda's regio's (inclusief gemeenten en waterschappen)	provincie, 2022
hoger op agenda zetten veilig verkeer in Provinciaal Verkeers- en VervoersBeraad	provincie, 2021
stimuleren ROV-ZH voor verdere focus, professionalisering en verzakelijking	provincie
houden campagnes voor drie focusgroepen: 1. (brom)fietzers en voetgangers, 2. jongeren en jongvolwassenen en 3. senioren en mindervaliden	ROV-ZH, 2021
oprichten provinciaal safety board, ook voor verkeersveiligheidsambassadeurs	provincie met MRDH/ROV
maken infographic met governancestructuur (samen met politie en OM)	provincie, 2021

Tabel 7. Acties voor veiliger verkeer in hoofdstuk 4 (governance).

actie	trekker
houden proef 'effectievere verkeershandhaving in gemeenten'	provincie
verwerken uitkomsten SWOV-onderzoek naar Network Safety Index	provincie
uitvoeren nieuwe risicoprognoses en -analyses (elke vier jaar)	provincie
op orde houden provinciale en regionale data(stromen)	provincie

Tabel 8. Acties voor veiliger verkeer in hoofdstuk 5 (aandachtsgebieden).

actie	trekker
invullen SPI's in overleg met partners	provincie, 2021
acties uitvoeren voor EU-richtlijn RISM II op provinciale 100 km-wegen	provincie
onderzoeken functie en vorm aandachtswegen	provincie
opstellen plan van aanpak voor aandachtswegen	provincie
uitvoeren provinciaal plan van aanpak aandachtswegen	provincie
checken plannen van aanpak aandachtswegen van alle wegbeheerders	provincie
maken plan van aanpak met Fietzersbond voor minder fietsdoden en -gewonden	provincie
maken afwegingskader landbouwverkeer (met 40 km/u) op provinciale wegen	provincie
kijken naar deelname aan ADAS Alliantie	provincie
onderzoeken of Zuid-Holland proeftuin kan worden voor ADAS-toepassingen	provincie
verkennen gezamenlijke maatregelen voor scholieren en ouderen	provincie
onderzoeken gezamenlijke, risicogestuurde aanpak alcohol en drugs in verkeer	provincie
onderzoeken geloofwaardigheid snelheidslimieten op provinciale wegen	provincie
meedoen aan campagnes tegen afleiding in het verkeer	provincie/ROV
onderzoeken intensievere handhaving met politie en Openbaar Ministerie	provincie
evalueren formulering en werking provinciale en eventuele regionale SPI's	provincie

Tabel 9. Acties voor veiliger verkeer in hoofdstuk 6 (indicatoren).

project	nummer
turbo-rotonde N211/N465 (Monster)	EN2110902
parallelweg N214B	EN2140801
verkeersveiligheidsmaatregelen in trajectaanpak N214ab	EN2141201
N215 trajecten B en C, groot onderhoud en verkeersveiligheidsmaatregelen	EN2151002
aanpassingen hoofdrijbaan N223 (Westland, Midden-Delfland)	EN2230001
rotonde N487/op- en afrit A29 westzijde in Numansdorp	EN4871801
turbo-rotonde N218-N496	EN2181001
planmatig onderhoud traject N207c (voor verbreding fietspad)	EN2071602
verkeersveiligheidsmaatregelen traject N489 A	EN4890801
maatregelen bermveiligheid provinciale wegen investering	stelpost 2020-8

Tabel 10. Projecten verkeersveiligheid. Bron: PZI 2019-2048.

omschrijving	project
fietstunnel N223 De Lier	B569501
fietstunnel N208 Lisse	B569502
kantmarkering op fietspaden (hoofd- en plusroutes) langs provinciale wegen	B569600

Tabel 11. Projecten fiets. Bron: PZI 2019-2048.

omschrijving	project
bijdrage N461 rotonde	B146100
N216 Wilgenweg korte termijn	stelpost 2020-2
veiliger herinrichting N228	EN2281901
N216B rotonde Goudriaan	EN2161701
N207a verkeersveiligheid	stelpost 2021-9
N443a aansluitingen en dwarsprofiel	stelpost 2021-15
N231c veiligheidsmaatregelen	stelpost 2021-16
N444b aansluitingen en dwarsprofiel	stelpost 2021-17
N447a verkeersveiligheidsmaatregelen	stelpost 2021-18
N454a kruispunt Apollolaan, dwarsprofiel/inpasing omgeving A12 en rotonde zuidelijke Rondweg	stelpost 2021-19
N462a wegbeeld, dwarsprofiel en kruispunt Golfpad	stelpost 2021-20
N471a dwarsprofiel	stelpost 2021-21
bijdrage rotonde N444 Randweg Voorhout	stelpost 2021-29

Tabel 12. Overprogrammering voor veiliger verkeer. Bron: PZI 2019-2048.





8. Middelen voor veiliger verkeer

Veilig verkeer is onlosmakelijk onderdeel van provinciale projecten op het vlak van infrastructuur. Vandaar dat er steeds minder aparte potjes zijn. Maar er zijn wel meer investeringen nodig om de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 te kunnen waarmaken. Dit hoofdstuk schetst de organisatie en stromen van middelen en subsidies.

8.1 Veilig verkeer vast onderdeel van infraprojecten

Verkeersveiligheid is een harde voorwaarde bij werkzaamheden voor bijvoorbeeld doorstroming van fietsers, openbaar vervoer en auto's. Omdat verkeersveiligheid zo is ingebed in infrastructurele projecten, hanteert de provincie steeds minder aparte budgetten voor veiliger verkeer. Voorbeelden zijn de verbreding van fietspaden en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen van wegen (met een tunnel of viaduct): dan worden dat fietspad en die weg automatisch veiliger.

8.2 Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur

Het PZI is de financiële uitwerking van de ambitie van het bestuur van de provincie Zuid-Holland om de bereikbaarheid te verbeteren. Deze ambitie is neergelegd in het Omgevingsbeleid en het coalitieakkoord 2019-2023 'Elke dag beter'. Het PZI wordt jaarlijks vastgesteld, als onderdeel van de begroting van de provincie Zuid-Holland. Het geeft aanvullende informatie ten opzichte van de begroting (2021-2024). Het PZI geeft inzicht in het budget dat in de begroting (2021-2024) is opgenomen voor aanleg, verbetering en beheer van infrastructuur. Het geeft daarnaast een doorkijk van het budget dat is gereserveerd voor de periode daarna (tot en met 2035). Op grond van het coalitieakkoord 2019-2023 is de looptijd van het PZI voor de instroom van investeringen voor aanleg en verbetering verlengd: tot en met 2039. In het PZI is €150,7 miljoen aan projecten opgenomen voor veiliger verkeer. Binnen de paragraaf Verkeersveiligheid zijn er geen middelen meer voor nieuwe projecten.

Maar dit geeft geen compleet beeld: verbeteringen van bestaande weginfrastructuur én aanleg van nieuwe weginfra (fietspaden, busbanen, autowegen, kruisingen) ontwerpt de provincie volgens de SWOV-principes van 'Duurzaam Veilig' (zie hoofdstuk 5.1) in de landelijke CROW-richtlijnen en in het provinciale 'Handboek Ontwerpcriteria Wegen'. Goede voorbeelden hiervan zijn de verbreding van fietspaden en de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen met wegen. Hier wordt zowel het fietspad als de weg veiliger. Ook vormen nieuwe wegen vaak een beter alternatief voor bestaande, minder veilige wegen. Omdat verkeersveiligheid zo is ingebed in projecten is het niet

altijd nodig om apart budgetten en projecten op te nemen in de paragraaf Verkeersveiligheid. De paragraaf Verkeersveiligheid geeft dus geen totaalbeeld van de financiële inspanningen die worden geleverd om het verkeer veiliger te maken.

Binnen de paragraaf Wegen is een overprogrammering opgenomen voor verbeteringen aan (provinciale) wegen, gericht op doorstroming én verkeersveiligheid. In het huidige PZI is het beschikbare budget van €51,7 miljoen verdeeld over een groot aantal projecten (deels al gerealiseerd), waarbij de overprogrammering uitgaat van €79,9 miljoen, waarvan €38,8 miljoen nog ongedekt is.

Jaarlijks kunnen bij het Kaderbesluit Bereikbaarheid in het voorjaar voorstellen worden gedaan om projecten/onderwerpen dekking te geven vanuit een bestaand budget (reservering) of vanuit de vrije middelen in het PZI (€177,3 miljoen). Ook geeft het een overzicht van de Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit en de bijbehorende middelen voor de Subsidieregeling Mobiliteit. De Regionale Gebiedsagenda's Mobiliteit zijn sinds 2018 opgenomen in het PZI. Het zijn integrale uitvoeringsprogramma's per regio waarin maatregelen uit verschillende paragrafen van de Subsidieregeling Mobiliteit zijn samengevoegd. Zij vormen het nieuwe toetsingskader voor toekenning van de voormalige BDU-middelen (Brede Doeluitkering) aan gemeenten voor regionale projecten, bijvoorbeeld voor veiliger verkeer (Duurzaam Veilig). De meerjarige inzet is terug te vinden in hoofdstuk 4 van het PZI.

Het Uitvoeringsprogramma in relatie tot begroting, PZI en Kaderbesluit bereikbaarheid

De uitgaven voor de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland zijn opgenomen in de provinciale begroting. Voor verkeersveiligheid zijn middelen beschikbaar in de huidige begroting.

Het Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur (PZI) is een bijlage bij de begroting die aanvullende informatie geeft over de aanleg en verbetering en het beheer en onderhoud van (provinciale) infrastructuur. Hierin zijn ook middelen opgenomen voor verkeersveiligheid via aparte verkeersveiligheidsprojecten of als integraal onderdeel van (vaar)weg, openbaar vervoer en fietsprojecten. Het Kaderbesluit is een verzamelbesluit van financiële voorstellen over lopende projecten en project overstijgende ontwikkelingen,

financiële kaders en reserveringen voor toekomstige projecten. Het geeft daarmee een totaaloverzicht van financiële voorstellen en ontwikkelingen voor de totale Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland.

Het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid 2021-2030 is onderdeel van de Ambitie Bereikbaar Zuid-Holland. Indien (aanvullende) middelen nodig zijn, kunnen deze via het jaarlijkse Kaderbesluit bereikbaarheid beschikbaar worden gesteld en verwerkt in de begroting. Dat kan gaan om gedragsbeïnvloeding en om infrastructuur. De middelen voor infrastructuur worden ook verwerkt in het PZI.

8.3 Provinciale subsidies: tot 75 procent cofinanciering

De provincie Zuid-Holland financiert met de 'Subsidieregeling Mobiliteit Zuid-Holland 2017' (SRM 2017) tot 50 procent mee aan projecten voor regionaal verkeer en vervoer, dus ook aan projecten van gemeenten, regio's en waterschappen voor veiliger verkeer. Voorwaarde is wel dat deze projecten een relatie hebben met landelijk beleid. Via de SRM betaalt de provincie gemiddeld een kleine €7 miljoen per jaar aan regionale projecten voor veiliger verkeer. Op basis van de nieuwere 'Regionale Gebiedsagenda Mobiliteit' (RGM) kan de provincie Zuid-Holland nu ook tot 75 procent meefinancieren aan projecten van gemeenten, regio's en waterschappen. Voor veiliger verkeer gaat het om de paragrafen 2 (infrastructuur, zoals drempels en andere snelheidsremmers) en 11 (gedragsbeïnvloeding, zoals communicatie en educatie). Voor paragraaf 2 heeft de provincie de afgelopen vier jaar gemiddeld €1,7 miljoen per jaar geïnvesteerd in regionale projecten voor veiliger verkeer. En voor paragraaf 11 gemiddeld €1,8 miljoen per jaar. Voor de samenhang voegen we beide paragrafen wellicht samen.

De provincie Zuid-Holland betaalt in elk geval tot en met 2024 de helft mee aan de exploitatiekosten van het ROV-ZH: €0,65 miljoen per jaar. De MRDH betaalt de andere helft: ook €0,65 miljoen per jaar.

8.4 Landelijke investeringsimpuls: Rijksverdubbelaar

Veiliger verkeer is 'absolute topprioriteit' voor minister Van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). "Als straks, na de coronacrisis, de drukte op onze wegen weer toeneemt, is een veilige

(fiets)infrastructuur belangrijker dan ooit. Dat geldt in het bijzonder voor onze provinciale en gemeentelijke wegen, omdat de meeste verkeersslachtoffers juist op die wegen vallen," schrijft zij in december 2020 aan de Tweede Kamer.

Met de 'Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021' van het ministerie van IenW betaalt het Rijk 50 procent mee aan projecten van decentrale wegbeheerders (provincie, gemeenten en waterschappen) voor de onveiligste locaties en grootste risico's op provinciale en gemeentelijke wegen. Het gaat daarbij uitsluitend om investeringen in infrastructuur, niet in gedrag of handhaving. Deze nieuwe investeringsimpuls voor veiliger verkeer komt beschikbaar in tranches. De eerste tranche voor 2020-2021 omvatte €200 miljoen. In totaal stelt het Rijk €500 miljoen beschikbaar tot 2030. Aangezien wegbeheerders zelf ook 500 miljoen bijdragen, gaat er dankzij de 'Rijksverdubbelaar' dit decennium een €1 miljard naar regionale verkeersveiligheid. De drie meest aangevraagde maatregelen:

1. drempels, wegversmallingen en asverspringingen
2. vrijliggende of bredere fietspaden
3. kruispuntplateaus.

De provincie Zuid-Holland heeft bij de eerste tranche €5,6 miljoen aan projecten gehonoreerd gekregen. Verder heeft het Rijk nog subsidieaanvragen toegewezen van twaalf gemeenten in de zes regio's. Vanaf de tweede tranche (2021-2022) keert het Rijk alleen subsidie uit op basis van risicoanalyses in regionale uitvoeringsprogramma's.

Aan de slag!

De ongevallencijfers laten zien dat het de laatste jaren onveiliger wordt in het verkeer. Een vernieuwde, risicogestuurde aanpak van alle partijen is dringend nodig. Niet alleen van provincie, gemeenten, waterschappen en regio's, maar ook het bedrijfsleven, maatschappelijke organisaties en de inwoners van Zuid-Holland zelf zijn aan zet. Dit Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Zuid-Holland 2021-2030 legt de basis voor de verkeersveiligheidsaanpak tot 2030 en is een oproep aan iedereen om mee te doen. Aan de slag!



Bronnen

Literatuur

- Programma Zuid-Hollandse Infrastructuur 2019-2048, Provincie Zuid-Holland, november 2018.
- 'Veilig van deur tot deur - Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid', Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie van Justitie en Veiligheid, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag, december 2018
- 'Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030', Provincie Noord-Holland, november 2019
- 'Quickscan Verkeersveiligheidsrisico's provincie Zuid-Holland', bureau Sweco, december 2019
- 'Regionale Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2025', Metropoolregio Rotterdam Den Haag, juni 2020
- 'Kostenkengetallen menukaart investeringsimpuls verkeersveiligheid (2020-2021)', Arcadis, juni 2020.
- 'Evaluatie ROV Zuid-Holland', Bureau Intentio, juli 2020
- 'Werkplan 2021', Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland, januari 2021.

Websites

- <https://kennisnetwerkspv.nl>
- https://staatvan.zuid-holland.nl/portfolio_page/verkeersveiligheid-slachtoffers
- <https://verkeersveiligheidscoalitie.nl>
- www.maakeenpuntvannul.nl
- www.rovzh.nl
- www.verkeersveiligheid2030.nl





Colofon

uitgave

Provincie Zuid-Holland

Postbus 90602
2509 LP Den Haag
www.zuid-holland.nl

© Den Haag, mei 2021

Samenstelling & redactie

Projectteam Afdeling Mobiliteit en Milieu
Peter Carton, Ronald Haverman, Frans Huurman,
Annette ter Kuile, Tim van de Laarschot,
Marc Maartens (MMA) en Tzvetan Stantchev

Fotografie

Provincie Zuid-Holland

Vormgeving

Vormgeving advies en begeleiding Vakteam Grafimedia
Ontwerp/opmaak Delta 3

