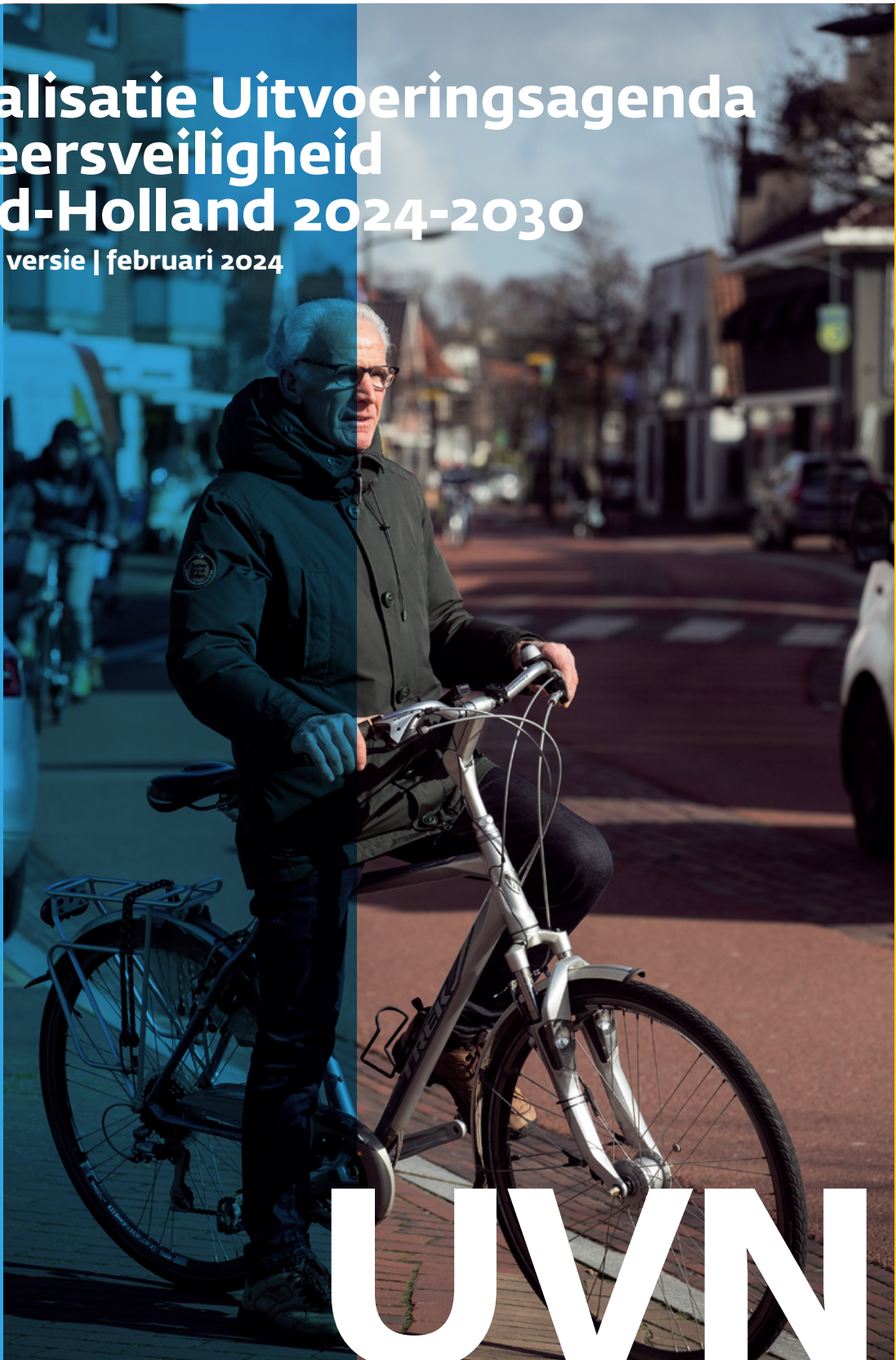


Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024-2030

3^e herziene versie | februari 2024



U V N H

INHOUD

3	 	Inleiding
4	 1	Actuele beleidsstukken verkeersveiligheid
5	 2	De 3 pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid
5		Risicogestuurde aanpak
5		Regionale samenwerking
6		Integraal
7	 3	Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland
7		Focus op fietsers en ouderen
7		Van analyse naar uitvoering
8		Thema's en maatregelen
13		Prioritering
15	 4	Financiën
15		Investeringsop eigen areaal
15		Investeringsop areaal van andere wegbeheerders en in verkeersveilig gedrag
16	 	Bijlagen
17		Coalitieakkoord Verbindend Vooruit
18		Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
19		Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030
20		Staat van Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023
21		Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland (SWOV 2021)
22		Tijdelijke Risicoscore Verkeersveiligheid viewer
23		Investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi)

INLEIDING

In 2019 is de Uitvoeringsagenda Noord-Holland 2020-2024 vastgesteld. In deze Uitvoeringsagenda staat beschreven op welke wijze het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (Verder: SPV2030) in Noord-Holland wordt geïmplementeerd. Daarmee was van 2020 t/m 2023 het provinciaal beleid op het gebied van verkeersveiligheid vastgelegd.

Omdat deze Uitvoeringsagenda een looptijd had tot en met 2023 is het tijd voor een actualisatie. De opbrengsten en uitvoering van de afgelopen vier jaar zijn geëvalueerd. De inzichten uit de evaluatie zijn verwerkt in deze Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2024 -2030.

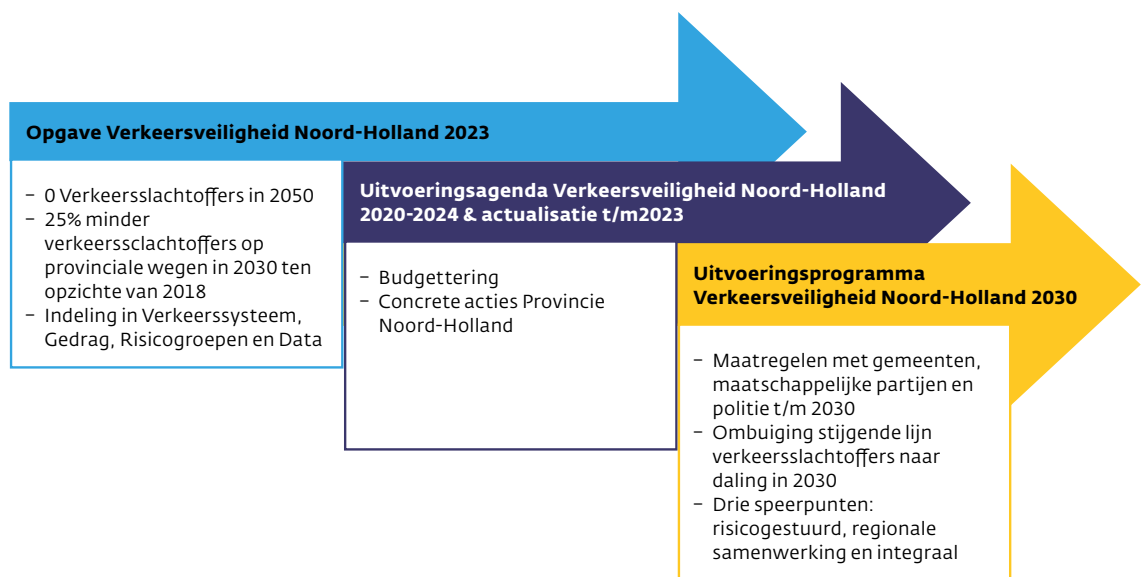
Aan de hand van de evaluatie is besloten om het staande beleid in grote lijnen te continueren. Dat betekent dat het uitvoeringsprogramma 2024-2030 sterk lijkt op het voorgaande uitvoeringsprogramma. Wel is ieder hoofdstuk naar de huidige tijd geschreven en is de informatie geactualiseerd. Bovendien zijn maatregelen die voortvloeien uit het in 2023 vastgestelde regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeerveiligheid Noord-Holland 2030 en coalitieakkoord Noord-Holland 2023-2027 Verbindend Vooruit toegevoegd. Tot slot is in deze actualisatie meer nadruk gelegd op twee groeïende en grote risicogroepen: fietsers en ouderen.

ACTUELE BELEIDSSTUKKEN VERKEERSVEILIGHEID

Op 14 februari 2019 tekende het Interprovinciaal Overleg (IPO) namens de provincie Noord-Holland het Startakkoord SPV2030. De landelijke visie die in deze strategie is vastgelegd, is naar de provinciale context vertaald in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030. In aanvulling daarop is een maatregelenpakket voor de periode 2020 tot en met 2023 vastgesteld: de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2020 – 2024 (verder Uitvoeringsagenda 2020-2024).

Met een intensieve regionale samenwerking is in 2023 samen met onze partners¹⁾ het regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 vastgesteld (verder: Regionaal Uitvoeringsprogramma). In dit Regionaal Uitvoeringsprogramma staan een gezamenlijk ambitie, focus en concrete gezamenlijke acties beschreven.

Ieder jaar wordt een Jaarverantwoording geschreven aan Provinciale Staten waarin een toelichting wordt gegeven op uitgevoerde projecten, de stand van zaken en een vooruitblik voor het komend jaar.



Figuur 1: beleidsdocumenten Verkeersveiligheid provincie Noord-Holland

1) Alle gemeenten binnen de provincie Noord-Holland (buiten de Vervoerregio Amsterdam), Politie, CVOM, ANWB, Veilig Verkeer Nederland en de Fietsersbond

DE 3 PIJLERS VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSBELEID

Het SPV2030 kent 3 pijlers die richting geven aan ons verkeersveiligheidsbeleid. In oktober 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma 2030 vastgesteld (zie kader pagina 6) dat volledig in lijn is met deze pijlers. Deze pijlers zijn:

- Risicogestuurde aanpak
- Regionale samenwerking
- Integraal: het beleid is gericht op infrastructuur, gedrag en handhaving

RISICOGESTUURDE AANPAK

Om het aantal verkeersongevallen te verminderen, is het van belang om goed zicht te hebben op de meest onveilige locaties en gedragingen in het Noord-Hollandse verkeerssysteem. In lijn met het landelijke SPV heeft de provincie samen met de partners gekozen voor een risicogestuurde aanpak. De eerste stap in deze aanpak is het in kaart brengen van verkeersonveilige locaties en onveilig gedrag. Op basis van data zijn kaarten ontwikkeld die het mogelijk maken om gericht maatregelen in te zetten om de verkeersveiligheid op deze specifieke locaties te verhogen of om verkeersveilig gedrag te stimuleren. De provincie heeft met de partners de intentie om op basis van de in kaart gebrachte risico's maatregelen te treffen op locaties met een hoog verkeersveiligheidsrisico. De gecreëerde risicokaarten vormen de start voor dit gesprek.

De provinciale subsidieprogramma's Kleine Infrastructuur, Verkeerseducatie Scholieren, Doortrappen en Uitwegen draaien goed. Wel wordt momenteel, samen met de partners, onderzocht hoe de beschikbare budgetten meer risicogestuurd kunnen worden ingezet, nu steeds meer gegevens bekend zijn over risico's.

REGIONALE SAMENWERKING

Het verkeersveilig maken van de provincie vraagt om een sterke verbinding tussen overheden. Dit omdat wegen niet ophouden bij gemeente- en provinciegrenzen, verkeersdeelnemers zich over gemeentegrenzen heen verplaatsen en verkeersveiligheidsproblematiek niet altijd gemeente- of provincie specifiek is. Daarbovenop, we bereiken meer als we de krachten bundelen, werkzaamheden verdelen en samenwerken aan verkeersveiligheid.

De provincie is aanjager van de verkeersveiligheidsaanpak van Noord-Holland (exclusief de Vervoerregio Amsterdam) en penvoerder van het vastgestelde Regionaal Uitvoeringsprogramma. Het Regionaal Uitvoeringsprogramma met gezamenlijke ambities, maatregelen en focus is samen opgesteld en vastgesteld met 30 gemeenten, politie en maatschappelijk partijen zoals de ANWB uit de:

- Gooi en Vechtstreek
- Kop van Noord-Holland
- Regio Alkmaar
- Westfriesland
- Zuid-Kennemerland-IJmond

In de regio's Amsterdam, Zaanstreek-Waterland en Amstelland-Meerlanden is de Vervoerregio Amsterdam de penvoerder van de uitvoering van het SPV 2030 en daarmee de regionale samenwerking. Met de Vervoerregio wordt nauw samengewerkt om de provinciale wegen goed te borgen in de aanpak,



kennis uit te wisselen en samen projecten op te starten, zoals de recente verkeersslachtofferanalyse: Provinciale Staat van Verkeersveiligheid.

INTEGRAAL

Volgens de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) is het cruciaal om zowel op gedrag, infrastructuur en handhaving in te zetten om onze ambities waar te maken. In het Regionaal Uitvoeringsprogramma worden deze 3 pijlers als gelijken behandeld.

Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030

Sinds 2019 organiseert de provincie met iedere regio verkeersveiligheidsbijeenkomsten waarbij gemeenten, politie en maatschappelijk partijen met ons in gesprek gaan over de invulling van het SPV2030. Op basis van deze gesprekken en de risicoanalyses is het regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 geschreven. Gemeenten, politie en maatschappelijke partijen hebben dit programma bestuurlijk vastgesteld of bestuurlijk hun commitment uitgesproken. De komende jaren voert de provincie dit uitvoeringsprogramma samen met de regio's uit met als doel om de stijgende lijn in het aantal verkeersslachtoffers om te buigen in een daling in 2030. Daarmee slaan we de richting in naar 0 verkeersslachtoffers²⁾ in 2050.



Figuur 2: Op 18 oktober 2023 is het Regionaal Uitvoeringsprogramma gepresenteerd en ondertekend door provincie, gemeenten, politie en maatschappelijke partijen.

2) Een verkeersslachtoffer is een persoon met letsel (minimaal gebroken been of hersenschudding) in het verkeer of erger

ACTUALISATIE UITVOERINGSAGENDA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND

In deze paragraaf wordt uitgelegd wat de provincie Noord-Holland tot en met 2030 oppakt aan de hand van de Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020 – 2024, het huidige coalitieakkoord en het Regionaal Uitvoeringsprogramma. De provincie vervult zelf twee rollen: de rol van regionale regisseur verkeersveiligheid en de rol van wegbeheerder. In de rol van regisseur faciliteert de provincie kennisontwikkeling, kennisoverdracht en afstemming in de regio en draagt de provincie als subsidieverlener bij om investeringen in verkeersveiligheid mogelijk te maken. In haar rol als wegbeheerder investeert de provincie in het netwerk van provinciale wegen, busbanen en fietspaden en worden maatregelen genomen ter verbetering van de verkeersveiligheid.

FOCUS OP FIETSERS EN OUDEREN

In deze actualisatie ligt ten opzichte van Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2020 – 2024 meer nadruk op twee groeïende en grote risicogroepen: fietsers en ouderen. Van 2018 tot en met 2021 vond het meer dan 70% van het letsel in het verkeer in Noord-Holland buiten de Vervoerregio Amsterdam plaats op de fiets. Daarnaast was meer dan 60% van de slachtoffers met letsel in het verkeer 60 jaar en ouder. Deze groepen slachtoffers zijn groeiend, want beide cijfers liggen significant hoger dan tussen 2014 tot en met 2017.

Fietsers

Fietsers hadden landelijk in van 2018 tot en met 2022 per gereden kilometer een grotere kans letsel op te lopen dan voetgangers (x 1,5) en met name dan personen in auto's (x 10). Fietsers zijn dus kwetsbaar in het verkeer.

Ouderen

Ouderen hebben volgens de publicatie "Ouderen in het verkeer" van de SWOV een hoger risico om letsel op te lopen in het verkeer om twee redenen: de rijvaardigheid gaat achteruit waardoor ongevallen waarschijnlijk worden en de kans op letsel bij een ongeval neemt toe. Ook groeide de groep ouderen in Nederland van 65 plus volgens de CBS statistieken van 12,8 % 1990 naar 20,2% in 2023. Tot slot biedt de e-bike de ouderen de kans om langer mobiel te blijven op de fiets, waardoor deze groep meer fietskilometers maakt.

VAN ANALYSE NAAR UITVOERING

In de periode dat de uitvoeringsagenda 2020-2024 werd ontwikkeld, stonden we aan de vooravond van risicogestuurd werken aan de hand van data-analyses. De afgelopen jaren zijn deze analyses handen en voeten gegeven. Dat heeft geleid tot de ontwikkeling van de verkeersveiligheidsviewer voor infrastructuur van gemeenten, de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse wegen voor provinciale n-wegen en de Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 voor de meest urgente risicogroepen in het verkeer. Met deze analyses is goed in beeld waar de verkeersveiligheidsrisico's het grootst zijn op het wegennet en waar we als wegbeheerders dus het meest effect sorteren. Daarnaast is focus aangebracht in de meest prominente risicogroepen: de fietser en ouderen. De komende jaren gaan we aan de slag met het uitvoeren van de benodigde maatregelen.

THEMA'S EN MAATREGELLEN

De maatregelen in deze uitvoeringsagenda zijn in 8 thema's geclusterd. Deze thema's zijn deels gebaseerd op de thema's uit het SPV2030, maar voor de leesbaarheid iets anders ingedeeld.

- 1 Infrastructuur provinciale wegen
- 2 Infrastructuur gemeenten
- 3 Educatie (scholieren en seniore fietsers)
- 4 Campagnes
- 5 Handhaving
- 6 Data
- 7 Smart mobility en veilige voertuigen
- 8 Overige maatregelen

Hieronder staat per thema beschreven welke maatregelen onder het betreffende thema vallen.

1. **Infrastructuur provinciale wegen**

De provincie staat voor een veilige lokale en regionale weginfrastructuur in Noord-Holland. Onder infrastructuur verstaan we de interacties tussen verkeersdeelnemer en wegbeheerder, tussen verkeersdeelnemer en infrastructuur en tussen verkeersdeelnemers onderling.

Op korte termijn aanpakken van risicolocaties op onze N-wegen

In de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi) zijn alle provinciale wegen en fietspaden op veiligheid beoordeeld. In dit proces zijn ook solitaire fietsoversteken op provinciale wegen tegen het licht gehouden. De onveilige kruispunten zijn in beeld gebracht. In combinatie met ongevallencijfers van de fietsers/wandelaars en input van weginspecteurs, interne ingenieurs en gebiedsbeheerders is een lijst van risicolocaties opgesteld die de provincie op korte termijn wil aanpakken. De vervolgstap is deze risicolocaties binnen de termijn van deze actualisatie te verbeteren.

Actualiseren ontwerprichtlijnen en inclusief wegontwerpen

De ontwerprichtlijnen voor onze provinciale wegen zijn geactualiseerd voor fiets- en bermmaatregelen. Actualisaties worden continu doorgevoerd met speciale aandacht voor ouderen op de fiets, scootmobielen, visueel beperkten en mensen met niet aangeboren hersenletsel. We streven hierin naar een passend wegontwerp voor alle bewoners van Noord-Holland.

Bermen N-wegen verkeersveiliger maken

Veel bermmaatregelen, die mede mogelijk zijn gemaakt met 25% subsidie van het Rijk, zijn uitgevoerd of in uitvoering. Denk hierbij aan de haag tussen het fietspad op de N203 tussen Castricum en Uitgeest, de extra bermverharding op N240 in de Wieringenmeer of de extra geleiderail in de middenberm bij een gevaarlijk flauwe bocht op de N201 ter hoogte van Schiphol Rijk.

RISM-2 implementeren

Europese wetgeving RISM 2 verplicht wegbeheerders om tijdens het studeren op en uitvoeren van infrastructurele werkzaamheden op autowegen de effecten van de werkzaamheden voor de verkeersveiligheid te monitoren. Hiermee moet een zo optimaal mogelijk project worden gerealiseerd. De provincie implementeert RISM 2 dit jaar (2024).

Voortzetten stimulering veiligere uitritten op onze n-wegen

Eén van de risico's op het wegennet van de provincie zijn particuliere uitwegen die aansluiten op provinciale wegen. Om de risico's hiervan te verkleinen bestaat sinds enkele jaren de subsidieregeling Uitwegen. Met subsidie uit deze regeling kunnen particulieren hun uitweg die uitkomt op een provinciale weg veilig inrichten of soms zelfs verwijderen. Voertuigen kunnen hierdoor snel en comfortabel onze wegen verlaten en oprijden, wat zorgt voor een kleinere kans op (ernstige) ongevallen. De afgelopen 3 jaar zijn twintig aanvragen gehonoreerd. De gehonoreerde aanvragen bevonden zich op N243, N241, N232, N506, N239, N504 en N194.

Snelheidsdisplays op risicolocaties inzetten en rouleren

De provincie Noord-Holland maakt gebruik van snelheidsdisplays met smileys op provinciale wegen. Met de smiley op de N526 binnen de bebouwde kom van Crailo en binnenkort de N206 tussen Vogelenzang en Aerdenhout zetten we dit middel in om snelheid op een positieve manier te verwerken.

Vervolgstep: als de snelheidsdisplays worden gerouleerd op verschillende locaties zijn deze effectiever. Dit rouleersysteem willen we komende jaren gaan vormgeven.

2. Infrastructuur gemeenten

Bijdragen aan wegnemen grootste infrastructurele risico's

Op basis van risicoanalyses leveren wij een bijdrage aan het wegnemen van de grootste risico's en aan het vaststellen van een minimum kwaliteitsniveau van de infrastructuur. Dit moet afgestemd worden op (boven)regionaal niveau om een eenduidig wegbeeld binnen de provincie te realiseren. De risicolocaties zijn vastgelegd in het Regionaal Uitvoeringsprogramma. Het oplossen van de risicolocaties op gemeentelijk areaal wordt door de provincie middels de subsidieregeling Kleine Infrastructuur ondersteund. Om het behalen van de gezamenlijke doelen te versterken, wordt in 2024 met de regio's verkend of de subsidieregeling kan worden veranderd naar een programmatische aanpak. Samen met de regio stellen we een programma op waarin de hoog-risicolocaties worden geselecteerd die, als zij worden opgelost, de grootste bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren. Dit programma kijkt meerdere jaren vooruit om het programmeren van deze projecten binnen de gemeentelijke begroting mogelijk te maken.

Veilige schoolomgevingen stimuleren

Met behulp van de subsidieregelingen Kleine Infra en Verkeerseducatie zijn de afgelopen jaren zowel de weginrichting als het gedrag en daarmee ook de verkeersveiligheid in schoolzones verbeterd. Schoolomgevingen zijn als thema ook opgenomen in het Regionaal Uitvoeringsprogramma. Daarbij kijken we met partners in de regio gezamenlijk naar de invulling van verkeerseducatie, het in kaart brengen van de schoolroutes, het reduceren van gemotoriseerd verkeer bij scholen en het stimuleren om fietsend en lopend naar school te gaan.

Afleiding langs de weg minimaliseren

In het Regionaal Uitvoeringsprogramma is samen met de regio's afgesproken om afleidende zaken, met name bij complexe verkeerssituaties, in kaart te brengen en te minimaliseren.

3. Educatie (scholieren en seniore fietsers)

Optimaliseren verkeerseducatie

De educatieprojecten die worden uitgevoerd vanuit onze Uitvoeringsregeling Verkeerseducatie Scholieren hebben een breed bereik over scholen in Noord-Holland met pakketten van hoog educatieniveau: van verkeersregels op de basisschool tot en met les over afleiding in het verkeer op de middelbare school. De provincie verleent subsidie aan projecten die hoog scoren in de [toolkit verkeerseducatie](#) van het kennisplatform CROW, omdat inhoud en methodiek hierin zijn gescoord. Vanuit de regio's komen er verzoeken of de uitvoering effectiever kan. Meerdere gemeenten vragen namelijk zelf subsidie aan om zo de garantie te hebben dat ze hun voorkeursprojecten binnen hun gemeenten krijgen en niet afhankelijk zijn van de reguliere Verkeersveiligheidsstichtingen. Volgens de betreffende gemeenten kost het aanvragen en realiseren van de subsidie veel tijd. Daarnaast ligt in de regio's het vraagstuk op tafel of de spreiding van de middelen over de vele projecten het beste resultaat sorteert of dat scherpere focus op een kleiner aantal projecten wellicht een beter resultaat oplevert. Deze vraagstukken gaan we gezamenlijk met gemeenten en maatschappelijke partijen verkennen. Dit kan leiden tot een aangepaste aanpak van de verkeerseducatie.

Praktisch verkeersexamen stimuleren

In het verlengde van verkeerseducatie is het doel dat zoveel mogelijk basisscholen het praktisch verkeersexamen organiseren. Op deze manier wordt gestimuleerd dat leerlingen de theorie makkelijk kunnen toepassen in de dagelijkse praktijk. Gemeenten wordt gevraagd om, samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN), te inventariseren welke scholen hieraan deelnemen en welke niet en welke drempels er bij scholen zijn waar geen praktisch verkeersexamen wordt georganiseerd. De vervolgstap is om gemeenten te helpen om op zoveel mogelijk scholen het praktisch verkeersexamen te promoten.

Doortrappen verder stimuleren en verbreden

Doortrappen is een programma dat met ouderen Veilig Fietsen tot je 100^{ste} stimuleert. Doortrappen stimuleert veilig fietsgedrag, zoals op de juiste manier opstappen. Daarnaast stimuleert de provincie via Doortrappen ook de lokale promotie van veilige fietsen zoals de driewieler/lage opstapfiets/fietsspiegel en veiligheidsmiddelen om een val op te vangen zoals de fietshelm. Sinds de start in 2020 hebben steeds meer gemeenten activiteiten opgezet en uitgevoerd ter bevordering van doortrappen. In 2023 deden 22 van 30 gemeenten in Noord-Holland (buiten Vervoerregiogebied) mee aan Doortrappen dankzij de Uitvoeringsregeling Doortrappen van de provincie. Het doel is dit de komende jaren uit te breiden naar alle gemeenten.

4. Campagnes

Landelijke campagnes actief uitvoeren

De provincie voert de landelijke campagnes op het gebied van verkeersveiligheid uit, namelijk BOB, Snelheid, MONO en fietsverlichting (AAN). Dat wordt ten eerste gedaan via provinciale mediakanalen, op provinciale bushokjes en op slimme plekken zoals in de horeca.



Landelijke verkeersveiligheids campagnes bij gemeenten ondersteunen.

Daarnaast ondersteunt de provincie de uitvoering van de landelijke campagnes door gemeenten en lokale politie. Dit wordt o.a. gedaan door gratis drukmateriaal en gadgets zoals BOB-sleutelhangers ter beschikking te stellen.

Campagnes aansluiten op handhavingsacties

Met de politie is afgesproken aansluitend op de landelijke campagnes een handhavingsactie uit te voeren om effectiviteit en acceptatie van de boodschap te vergroten.

5. Handhaving

Intensief samenwerken op verkeershandhaving met het CVOM, politie en gemeenten

De samenwerking met de politie, provincie en gemeenten is versterkt en politie in Eenheid Noord-Holland heeft de handhaving opgevoerd met name op snelheid. Ook met het CVOM met de automatische flitspalen is goed contact. Het CVOM en Politie-eenheid Noord-Holland voeren de afgelopen jaren de handhaving op snelheid en mobiel gebruik op provinciale wegen en in de provincie als geheel. Ook is afgesproken dat we met politie en gemeenten op de landelijke thema's Snelheid, MONO, BOB en fietsverlichting (lokale) campagnes en handhavingsacties combineren om de effectiviteit en acceptatie van beide methodes te vergroten. Succesverhalen zijn er al binnen gemeenten te vinden. In de gemeenten Bergen, Uitgeest, Castricum en Heiloo controleert de politie op snelheid en andere verkeersovertredingen op locaties die gemeenten hebben aangedragen als verkeersonveilig en/of waar te hard wordt gereden. In het najaar van 2023 controleerde de politie in Hoorn op lichtvoering bij fietsers bij het station Hoorn, direct nadat de gemeente Hoorn campagnes had uitgevoerd om licht op de fiets te stimuleren. Resultaat was gelijk goed te zien in de dagen erna: meer fietsverlichting op straat.

Risicogestuurd aanpakken van alcohol- en drugs in het verkeer

Wij onderzoeken de mogelijkheden om te komen tot een gezamenlijke risicogestuurde aanpak van alcohol en drugsbeleid binnen de provincie. Daartoe verkent de provincie welke partijen hierin mee kunnen doen en op welke manier inhoud gegeven kan worden aan deze aanpak. Aspecten die hierin een plek kunnen krijgen zijn:

- Op welke manier kunnen voorlichtingsactiviteiten over ‘rijden onder invloed’ gekoppeld worden aan risicolocaties en specifieke evenementen (uitgaans- en recreatiegebieden);
- Overleg met de uitgaansbranche en nagaan of hier aandacht op afgedwongen kan worden in een evenementenvergunning;
- Samenwerking met werkgevers en organisatoren van evenementen in de aanpak van bewustwording verkeersveiligheid en gebruik van middelen (gezamenlijke normen vaststellen en maatregelen treffen) en handhaving bij evenementen.
- Conform het Regionaal Uitvoeringsprogramma zet de provincie zich de komende jaren in om met data en kennis een risicogestuurde aanpak voor alcohol- en drugsbeleid bij gemeenten en politie mogelijk te maken.

6. Data

De risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak vraagt om data en indicatoren die risico's beschrijven. Data over risico's en verkeersongevallen zijn essentieel voor een goede risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak. De afgelopen jaren is met partners in de regio, zoals gemeenten, het Openbaar Ministerie, Rijkswaterstaat, Vervoerregio Amsterdam en de politie, samengewerkt aan risicoanalyses om regionale doelstellingen en prioriteiten uit te werken. Daarbij heeft de provincie een openbare viewer ontwikkeld, die inmiddels door gemeentes gebruikt kan worden voor de risicogestuurde aanpak voor gedrag, handhaving en infrastructuur.

Verkeersveiligheidsindicator voor wegen en fiets in Monitor provinciale wegen (iNHi) periodiek bijhouden

De SWOV heeft in 2021 een rapport geschreven, waarin de provinciale wegen zijn getoetst op de meest essentiële wegkenmerken. Daarnaast zijn snelheidsdata, intensiteitsdata en ongevallendata op het gehele wegennet binnen de provincie ingewonnen en wordt deze gebruikt in het iNHi. Door deze analyses periodiek te herhalen, is er een goed beeld op welke trajecten de meeste verkeersveiligheidswinst is te halen en of de trajecten geloofwaardige zijn ingericht.

Naast de verkeersveiligheid van wegen is die van fietspaden meegenomen als een weefactor in de prioritering van de iNHi. Om de fiets in de programmering nog beter tot zijn recht te laten komen, wordt de mogelijkheid onderzocht om de provinciale fietspaden in een aparte iNHi prioritering te plaatsen. Op deze manier kan de trajectindeling op de fietspaden worden aangepast en kunnen knelpunten voor fietsers als zelfstandige projecten in beeld worden gebracht.

De iNHi vormt een belangrijke basis voor ons iMPI (integraal Meerjarenprogramma Provinciale infrastructuur) voor grote investeringsprojecten op onze infrastructuur zowel voor fiets, openbaar vervoer als auto. De komende jaren passen we de iNHi toe waarbij verkeersveiligheidsprojecten worden afgewogen tegen andere projecten, wat vervolgens input vormt voor het iMPI.

Risicoanalyses en data beschikbaar stellen aan gemeenten

De afgelopen jaren zijn openbare databronnen verzameld en ontbrekende data ingekocht. Op basis van deze gegevens is een viewer gebouwd, waarin gemeenten de risico's op hun infrastructuur kunnen inzien. Ook worden hierin openbare snelheidsdata en ongevallendata voor alle wegen in Noord-Holland beschikbaar gesteld. Deze informatie wordt periodiek geactualiseerd. Momenteel loopt er een gesprek tussen Interprovinciaal Overleg (IPO) en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) over de ontwikkeling van een landelijke verkeersveiligheidsviewer waarin deze risicofactoren voor heel Nederland inzichtelijk worden gemaakt. Tot de tijd dat er een goed landelijk alternatief is, houdt de provincie de viewer in de lucht en benutten we quick-wins.

In 2024 wordt verkend hoe de subsidieregeling Kleine Infrastructuur op een wijze kan worden ingericht dat wegbeheerders zoveel mogelijk focussen op deze risicolocaties. De uitdaging is dat wegbeheerders normaal gesproken hun infrastructuur verbeteren in lijn met de Beheer & Onderhoudscyclus. Het prioriteren op basis van verkeersveiligheid vraagt om een andere insteek (middelen en personele inzet). De uitkomsten hiervan zijn vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Verbeteren ongevalsregistratie

In de Staat van Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023 is ziekenhuisdata vanaf matig ernstig letsel geanalyseerd. Uit het SWOV onderzoek in Noord-Holland komt naar voren dat het meeste letsel plaatsvindt bij fietsers en ouderen en dat dit is toegenomen onder deze groepen. In deze data mist alleen de locaties van de ongevallen waar het letsel uit volgden.

Om locaties van de ongevallen te achterhalen gebruiken we BRON-data. Het nadeel van deze door met name politie ingewonnen data is dat het een onderregistratie heeft van met name fietsongevallen. Daarom werkt het Rijk met aan landelijke ontsluiting van data uit ambulances. De Vervoerregio Amsterdam is al aangesloten op deze datastroom. De rest van Noord-Holland wordt

tot en met 2025 met deze ambulancedata ontsloten. Hierdoor krijgen we vooral een beter beeld van de locaties met veel fietsongevallen.

Proefdraaien met in-car data

Wij onderzoeken nieuwe databronnen in de vorm van in-car gegevens uit sensoren van auto's, waarbij privacy volledig wordt gewaarborgd. Met name de remdata uit auto's kan veel opleveren. De volgende verkenningen lopen om sensordata in te winnen: het ROMO-project met Mercedes data, Remdataproject Analyse met Bridgestone data, data uit de ANWB Veilig Rijden Autoverzekering en een project met Volvo data.

7. Smart mobility en verkeersveiligheid

Vorbereiden op slimme voertuigen en slimme infrastructuur

Ontwikkelingen en innovaties op gebied van voertuigen en infrastructuur kunnen de verkeersveiligheid van verkeersdeelnemers verhogen mits juist toegepast.

Vanuit de focus smart mobility worden deze ontwikkelingen geëvalueerd en gerealiseerd in de thema's connected infra en verkeer en automatisering voertuigen en data. Een belangrijk doel hierin is de impact op verkeersveiligheid te bepalen en waar mogelijk deze te verhogen.

Hierbij wordt intensief samengewerkt met overheden, marktpartijen en kennisinstellingen. Het doel is om niet alleen inzicht te krijgen in de technologie, maar vooral in het proces om veilige inzet mogelijk te maken, waaronder regelgeving, wetgeving en financiële afspraken op landelijk en EU-niveau.

Connected infra en verkeer

Het smart mobility thema Connected infra en verkeer richt zich op realisatie van connected toepassingen voor infrastructuur en verkeer op het wegennet van de provincie Noord-Holland en op de impact hiervan op de organisatie en weggebruikers. Kort gezegd het digitaal verbinden (connect) van voertuigen en infrastructuur. Connected toepassingen dragen bij aan verkeersveiligheid en duurzaamheid, en worden momenteel op verschillende plaatsen gerealiseerd in een samenwerking tussen overheden en bedrijven in de mobiliteitssector. Belangrijk onderdeel is de positie van de fiets in dit connected mobiliteitssysteem.

Vanuit verkeersveiligheid zijn meerdere projecten uitgevoerd, waaronder een test uitgevoerd met Volkswagen om via berichten bestuurders te waarschuwen voor een stilstaand voertuig van een weginspecteur. Deze techniek kan ook gebruikt worden om de verkeersveiligheid te verhogen rond wegwerkzaamheden en andere gevaarlijke situaties.

Verder is door inzet van slimme maatregelen rond fietsdetectie bij een aantal verkeerslichten op doorfietsroutes de veiligheid van de fietsers verhoogd. Dit wordt komend jaar op meer plaatsen ingezet.

Data en automatisering voertuigen

Het smart mobility thema Data en automatisering voertuigen richt zich op automatisering van voertuigen en data. Het doel van dit thema is om een bijdrage te leveren aan verkeersveiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid. Vanuit EU-wetgeving zijn voertuigfabrikanten sinds 2022 verplicht rijhulpsystemen in voertuigen in te bouwen, die autorijden veiliger en comfortabeler kunnen maken. Daarnaast zijn fabrikanten bezig met het doorontwikkelen van (deels) autonome voertuigen. Binnen dit thema worden deze ontwikkelingen actief gevolgd en indien mogelijk in de praktijk getest. Centrale vraag daarbij is hoe technologische ontwikkelingen kunnen bijdragen aan de verkeersveiligheid en wat nodig is om dit te realiseren.

Zo is er uitgebreid gekeken naar de werking van de rijhulpsystemen die de bestuurder informeren over de maximaal toegestane snelheid op de weg (ISA) en systemen die voertuigen tussen de lijnen laten rijden (LKS). Deze systemen zijn sinds 2022 Europees verplicht op nieuwe type voertuigen en hebben tot doel de veiligheid te verhogen. De resultaten hiervan worden op landelijk niveau besproken, met nadruk op de impact voor wegbeheerders.

Om de ISA systemen goed te laten werken is het van belang dat borden goed leesbaar zijn voor de camera's in voertuigen en digitaal beschikbaar gemaakt worden. De provincie heeft daarom haar borden database landelijk gekoppeld zodat deze digitaal beschikbaar zijn.

In 2023 is door het Ministerie van I&W aan regelgeving gewerkt om praktijktests met autonoom Openbaar Vervoer mogelijk te maken. De provincie werkt samen met andere wegbeheerders en concessieverleners om in 2025 autonoom vervoer in de praktijk te testen, binnen de te verwachte nieuwe regelgeving.

Onderzoeken Gedrag en Smart Mobility

De [toolbox Smart Mobility](#) is opgeleverd en openbaar. Hierin staan tools voor zowel slimme keuzes bij studieprojecten als tijdens werkzaamheden en evenementen. Nu worden specifieke locaties en projecten uitgezocht waar de toolbox met innovatieve maatregelen betreffende studiefase en verkeersveiligheid ingezet kan worden.

Schoollocaties in Nationaal Dataportaal Wegverkeer verwerken

Schoollocaties worden door ouders en kinderen vaak gezien als chaotisch en gevaarlijk. Ondanks dat het aantal ongevallen rondom scholen meevalt, is het voor kinderen als kwetsbare verkeersdeelnemers goed om zowel onderweg als bij school niet onnodige risico's te lopen. Recent is actie ondernomen om schoollocaties vast te leggen in het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW). Dit biedt de mogelijkheid dat algoritmes van serviceproviders, zoals Google Maps en TomTom, bij het opmaken van een routeadvies rekening houden met deze locaties. Dat zou namelijk kunnen betekenen dat verkeer dat niet op de schoollocatie hoeft te zijn een andere route neemt, waardoor het rondom scholen rustiger is. De gesprekken om deze nieuwe mogelijkheden ook daadwerkelijk te benutten worden momenteel gevoerd.

8. Overige maatregelen

Uitbreiden Nachtnetbussen

Conform het Regionaal Uitvoeringprogramma promoot de provincie nachtbussen voor het uitgaanspubliek om beschonken fietsers, scooterrijders en autobestuurders in het verkeer te beperken. Dit komt overeen met het coalitieakkoord met de ambitie voor extra nachtvervoer in het landelijk gebied om de bereikbaarheid te verbeteren. De concessiehouder van de kop van Noord-Holland verkent de mogelijkheden voor een extra nachtbus in 2024 in het landelijk gebied. Het chauffeurstekort en de beveiliging van bussen zijn daarbij belangrijke aandachtspunten.

Veilige routes Landbouwverkeer stimuleren

Met name in Noord-Holland Noord zorgt landbouwverkeer soms voor verkeersveiligheidsdilemma's. De provincie zal zorgvuldig blijven afwegen wanneer het verstandig is landbouwverkeer toe te staan op onze n-wegen. Hierbij houden we rekening met de snelheidsverschillen, verkeersdrukte, dorpskernen, parallelwegen en het beperken van omrijdroutes voor landbouwverkeer.

Samenwerken met Rijk

In aanvulling op de samenwerking met de partijen in de regio's in Noord-Holland, werken we ook samen met het ministerie van I&W. Met I&W voeren we bijvoorbeeld gesprekken over de rijkssubsidieregeling 'Investeringsimpuls' en het tekort aan projectleiders bij lokale wegbeheerders. Daarnaast stemmen we af over verkeersveiligheidscampagnes en maken we ons hard voor verbeteringen van de verkeersveiligheid op risicovolle rijkswegen in onze provincie, zoals de N9 en de N99.

PRIORITERING

Deze uitvoeringsagenda richt zich op de periode van 2024 tot 2030. Het doel is natuurlijk zoveel mogelijk van de benoemde maatregelen tot uitvoering te brengen, omdat daarmee het grootste effect op de verkeersveiligheid wordt bereikt. Daarbij moeten we echter wel realistisch zijn en onderkennen dat het onmogelijk is om alles direct vanaf 2024 in uitvoering te brengen. Dit heeft enerzijds te maken met de beschikbare capaciteit en anderzijds met de financiën. Over dit laatste meer in paragraaf Financiën op pagina . Op basis van de beschikbare middelen zijn keuzes nodig over de projecten waarop extra inzet wordt gepleegd, de projecten die worden gecontinueerd en welke projecten later zullen volgen. Hieronder staat beschreven met welke maatregelen als eerste wordt gestart en waarom. Deze prioritering stemmen we in onze periodieke overleggen met onze partners in de regio af om tot een gezamenlijk planning te komen voor de gezamenlijke uitvoering van het [Regionaal Uitvoeringsprogramma](#).

Op onderstaande maatregelen wordt in 2024 en 2025 extra op ingezet:

- 1 *Op korte termijn aanpakken van risicolocaties op onze N-wegen:* in deze risicolocaties geven we prioriteit aan met name kruispunten met fietsers. We verbeteren zo locaties waarin veel winst is te halen in het voordeel van de groep waarin veel verkeersslachtoffers vallen: de fietser.

- 2 *Bijdragen aan wegnemen grootste risico's bij infrastructuur gemeenten (programmatisch werken Kleine Infra):* Samen met de regio stellen we een programma op waarin de hoog-risicolocaties worden geselecteerd die, als zij worden opgelost, de grootste bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren.
- 3 *Optimaliseren verkeerseducatie:* het vraagstuk ligt op tafel of de spreiding van de middelen over de vele projecten het beste resultaat sorteert of dat scherpere focus op een kleiner aantal projecten wellicht een beter resultaat oplevert.
- 4 *Doortrappen verder stimuleren en verbreden:* Doortrappen richt zich op de belangrijkste risicogroep met gedragsinterventies: namelijk de oudere fietser. De meerderheid van de verkeerslachtoffers zijn fietser en ouder dan 60+.

FINANCIËN

De ambitie ten aanzien van verkeersveiligheid is hoog. Provincie Noord-Holland heeft zich met de onder-tekening van het Startakkoord SPV2030, het opstellen van de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 en het vaststellen van het Regionaal Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2030 verbonden aan de doelstellingen 'nul verkeersslachtoffers in 2050' en 'daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2030'. Om aan deze doelstellingen bij te dragen heeft de provincie deze actualisatie van de Uitvoeringsagenda geschreven. Om de plannen uit te voeren wordt de volgende begroting voorgesteld van 2025 t/m 2030.

INVESTERINGEN OP EIGEN AREAAL

De provincie is wegbeheerder van de provinciale wegen. Dat betekent dat de provincie de verantwoorde-lijkheid heeft om deze wegen en fietspaden goed te onderhouden en deze wegen en fietspaden ook verkeersveilig aan te leggen. We investeren op ons provinciaal areaal door middelen te programmeren in het Integraal Meerjarenprogramma Infrastructuur (IMPI). De basis voor de investeringen die de verkeers-veiligheid verbeteren, vormt de risicoanalyse van de SWOV van ons eigen areaal in 2021. Momenteel werkt de provincie aan een knelpuntenaanpak om hoog risicolocaties met name bij kruispunten met auto, fiets en voetganger te verbeteren. Waar mogelijk wordt daarbij de koppeling gelegd met investeringen in het kader van beheer & onderhoud, maar ook buiten de beheer en onderhoud cyclus wordt gekeken naar infra-structurele verbeteringen.

INVESTERINGEN OP AREAAL VAN ANDERE WEGBEHEERDERS EN IN VERKEERSVEILIG GEDRAG

De financiën zijn gebaseerd op de stortingen die tot en met 2029 zijn ingeboekt. Uitgaande van deze stortingen is er in 2025 minder budget voor verkeersveiligheid dan in de jaren daarvoor.

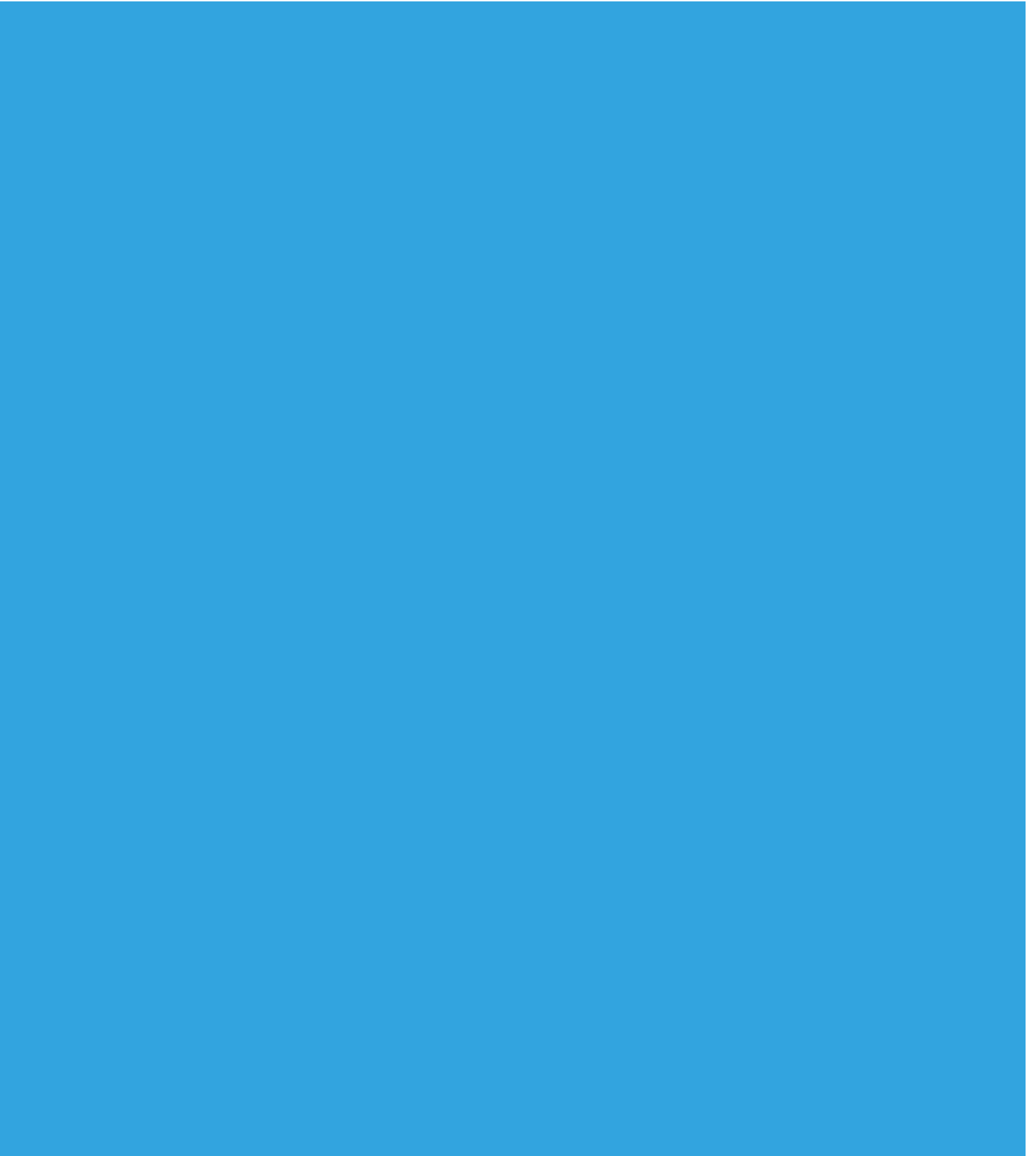
De stortingen die beschikbaar zijn voor verkeersveiligheid zijn altijd een sluitpost in het budget voor mobiliteit. We zien echter dat die stortingen de afgelopen jaren lager zijn geworden, terwijl de opgave juist groeit en ook de kosten voor het treffen van maatregelen door inflatie flink zijn gestegen. Met een hoger budget is de kans groter, dat de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers wordt omgebogen in een dalende lijn in 2030, conform de ambitie die is vastgelegd in het Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030.

Tabel 1: Budget Verkeersveiligheid op basis van stortingen in de provinciale begroting

	2024 ³⁾	2025	2026	2027	2028	2029
Verkeereducatie	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000	€ 1.205.000
Kleine Infra	€ 8.405.000	€ 7.781.000	€ 7.756.000	€ 7.730.000	€ 7.706.000	€ 7.681.000
Totaal	€ 9.610.000	€ 8.986.000	€ 8.961.000	€ 8.935.000	€ 8.911.000	€ 8.886.000

3) De budgetten die we in 2024 inzetten voor verkeerseducatie zijn hoger dan de stortingen die zichtbaar zijn in Tabel 1. Dit komt doordat in voorgaande jaren middelen zijn teruggevloeid uit projecten die niet volledig tot uitvoering zijn gekomen. Daardoor is in 2024 in totaal € 1.900.000 ingezet. Dit is verdeeld over de subsidieregeling Verkeerseducatie Scholieren (1,6 miljoen euro) en de Uitvoeringsregeling Doortrappen (300.000 euro).

BIJLAGEN



COALITIEAKKOORD VERBINDEND VOORUIT

Pagina 11: “Verkeersveiligheid raakt ons allemaal. Ook in Noord-Holland neemt het aantal verkeersslachtoffers toe. Daarom zetten we de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland voort en geven we in samenwerking met partners een impuls aan de verkeersveiligheid. Onze missie blijft: 0 verkeersslachtoffers. Niet elk ongeval kan worden voorkomen, maar elk slachtoffer is er 1 teveel.”

Daarnaast wordt er extra aandacht geschonken in het coalitieakkoord aan het veilig faciliteren van langzaam rijdend agrarisch verkeer, aan het creëren verkeersveilige doorfietsroutes die rekening houden met verschillende snelheden en aan een nachtbus in landelijk gebied. Tot slot in het Coalitieakkoord dat we financiering voor verkeerseducatie en gedragsverandering voor veilig verkeer voortzetten.

Link: [Coalitieakkoord 2023-2027 ‘Verbindend vooruit!’ - Provincie Noord-Holland](#)



BIJLAGE

UITVOERINGSPROGRAMMA VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND 2030

Korte Toelichting: Dit Uitvoeringsprogramma beschrijft maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren, en is samen met een groot aantal partijen opgesteld: 30 gemeenten in de regio's Alkmaar, Gooi en Vechtstreek, Kop van Noord-Holland, Westfriesland en Zuid-Kennemerland IJmond; de politie-eenheden Noord-Holland en Midden-Nederland, Openbaar Ministerie (CVOM), ANWB, Veilig Verkeer Nederland en Fietsersbond. De deelnemende partijen bepalen op basis van dit programma welke maatregelen waar en wanneer worden uitgevoerd. De maatregelen bevatten activiteiten voor zowel veiligere infrastructuur, voorlichting voor veilig gedrag als handhaving om de verkeersveiligheid te verbeteren en het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen. De volgende ambities zijn gezamenlijk vastgelegd:

- o verkeersslachtoffers in 2050;
- De voorspelde gestage toename van het aantal verkeersslachtoffers om te buigen in een significante daling in 2030.

Link: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf



OPGAVE VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND 2030

Korte toelichting: in deze opgave staat de volgende missie uitgelegd: meer samenwerking met de regio's om de volgende ambitie te halen: 0 verkeerslachtoffers in 2050. Op onze eigen wegen hebben we de volgende doelstellingen geformuleerd in november 2030:

- 1 over 5 jaar is de negatieve trend van verkeersonveiligheid doorbroken;
- 2 in 2030 is sprake van 25% minder ernstig gewonden en doden dan in 2018.

Link: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Opgave_Verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030_PDF_2494_kB.pdf



BIJLAGE

STAAT VAN VERKEERSVEILIGHEID NOORD-HOLLAND EN VERVOERREGIO AMSTERDAM 2023

Samen met de Vervoerregio Amsterdam hebben we een verkeersslachtoffer analyse door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laten uitvoeren. Hierdoor hebben we meer zicht op de urgentste risicogroepen. Twee van de meest urgente risicogroepen binnen de provincie zijn fietsers en ouderen. Aan de hand hiervan en de kaarten met hoog risicolocaties zijn maatregelen op zowel infrastructuur als gedrag gedefinieerd.

Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2030

Korte omschrijving: Dit rapport biedt een verkeersveiligheidsanalyse voor de provincie Noord-Holland, analoog aan de nationale Staat van de Verkeersveiligheid die de SWOV jaarlijks publiceert. De volgende onderwerpen komen aan bod:

- 1 ontwikkelingen in aantallen verkeersdoden (2012-2021) en ernstig verkeersgewonden (2014-2021) in Noord-Holland, apart voor de Vervoerregio Amsterdam en Noord-Holland (excl. VRA), uitgesplitst naar verschillende kenmerken zoals leeftijd en vervoerswijze van het slachtoffer;
- 2 ontwikkelingen in de mate van blootstelling, zoals de mobiliteit van verschillende vervoerswijzen en de bevolkingssamenstelling;
- 3 ontwikkelingen in risico, mortaliteit en morbiditeit: aantallen slachtoffers per hoeveelheid blootstelling;
- 4 ontwikkelingen op het gebied van risico-indicatoren: wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen die sterk samenhangen met verkeersveiligheid;
- 5 verwachtingen voor aantallen slachtoffers in de toekomst.

Link: <https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/R-2023-06.pdf>



VERKEERSVEILIGHEID VAN PROVINCIALE WEGEN IN NOORD-HOLLAND (SWOV 2021)

In 2021 heeft de SWOV in opdracht van de provincie een rapport geschreven over de veiligheid van de provinciale weginfrastructuur. Samen met data over verkeersslachtoffers en gereden snelheden vormt dit rapport de basis om ook op ons provinciaal areaal risicogestuurd werkzaamheden te prioriteren. Deze gegevens worden ook gebruikt in de Investeringsstrategie Noord-Hollandse Infrastructuur (iNHi).

[Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland \(swov.nl\)](https://www.swov.nl)

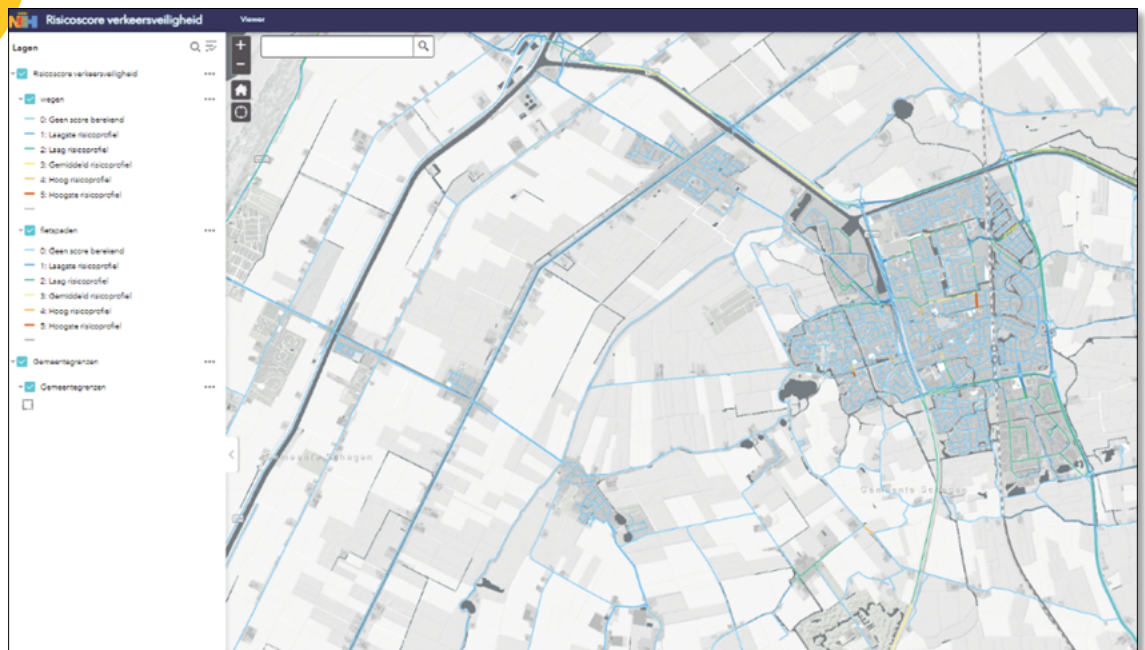


BIJLAGE

TIJDELIJKE RISICOSCORE VERKEERSVEILIGHEID VIEWER

Op basis van de tijdelijke Risicoscore Verkeersveiligheid viewer kunnen gemeenten hun meest risicovolle locaties en wegvakken destilleren met achterliggen informatie waarom. We stellen deze data openbaar beschikbaar aan de gemeenten, met de hoogste nauwkeurigheid voor gemeenten buiten de vervoerregio Amsterdam.

[Risicoscore verkeersveiligheid \(noord-holland.nl\)](https://risicoscore.verkeersveiligheid.noord-holland.nl)



BIJLAGE

INVESTERINGSSTRATEGIE VOOR NOORD-HOLLANDSE INFRASTRUCTUUR (INHI)

In de investeringsstrategie voor Noord-Hollandse infrastructuur (iNHi) zijn twee verkeersveiligheidsindicatoren toegevoegd: verkeersveiligheid wegen en verkeersveiligheid fietspaden. Hierin staat een lijst van wegvakken waar de meeste verkeersveiligheidswinst te halen is op basis van infrastructuur, snelheid en verkeersongevallen.

https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Investeringsstrategie_voor_de_Noord_Hollandse_infrastructuur.pdf



BIJLAGE

Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Noord-Holland 2025-2030

Colofon

Uitgave

Provincie Noord-Holland
Postbus 123 | 2000 MD Haarlem
Tel.: 023 514 31 43 | Fax: 023 514 40 40
www.noord-holland.nl
post@noord-holland.nl

Eindredactie

Provincie Noord-Holland
Directie Beleid | Sector Mobiliteit

Fotografie

Provincie Noord-Holland

Grafische verzorging

The Creative Hub Canon

Oplage

Alleen digitale exemplaren
Haarlem, februari 2024

HAARLEM, FEBRUARI 2024

VERKEERSVEILIGHEID