



Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030

Monitoring & Evaluatie – jaar 2022

Inhoudsopgave

Samenvatting

1 Inleiding

2 Uitvoering binnen de SPV pijlers

2.1 Verkeerssysteem – infrastructuur

- 2.1.1 Projecten binnen de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid
- 2.1.2 Projecten buiten de Investeringsimpuls
- 2.1.3 Doelstellingen infrastructuur
- 2.1.4 Aanbevelingen pijler infrastructuur

2.2 Verkeersdeelnemers – Verkeer & Meer

- 2.2.1 Verkeerseducatie programma
- 2.2.2 Campagnes
- 2.2.3 Doelstellingen kwetsbare en onervaren groepen
- 2.2.4 Doelstellingen risicovol individueel gedrag
- 2.2.5 Aanbevelingen pijler verkeersdeelnemers

3 Kennis, innovatie en samenwerking

- 3.1 Onderzoek Studie en Samenwerking (OSS)
- 3.2 Regionaal maatwerk en innovatie Verkeer & Meer
- 3.3 Datatoegang en dashboards
- 3.4 Samenwerking verkeershandhaving en SPV governance
- 3.5 Aanbevelingen kennis, innovatie en samenwerking

4 Monitoring ongevalscijfers

- 4.1 Verkeersdoden
- 4.2 Zwaargewonden
- 4.3 Vervoerregio versus overig Noord-Holland en Nederland

5 Afsluiting en doorkijk

SAMENVATTING

In juli 2021 heeft de Regioraad de [Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030](#) als beleidslijn vastgesteld. Vervolgens heeft het Dagelijks Bestuur in september 2022 het [Uitvoeringsplan Regionale Aanpak Verkeersveiligheid](#) vastgesteld. Samen vormen zij de eerste regionale uitwerking van het landelijke *Strategisch Plan Verkeersveiligheid* (hierna: SPV) waarin de ambitie is uitgesproken te streven naar nul verkeersdoden en zwaargewonden in 2050. Monitoring en evaluatie zijn essentieel om gedurende de uitvoering te blijven bijsturen en aanscherpen. Voor u ligt de editie over het jaar 2022.

Projecten, maatregelen, en samenwerking in kaart gebracht

Om de doelstellingen uit de RAV2030 te behalen, zetten we verschillende middelen in. De rapportage clustert de beschikbare informatie over de uitgevoerde activiteiten binnen de beleidspijlers: (1) infrastructuur, (2) kwetsbare en onervaren groepen, en (3) risicovol individueel gedrag. Ook kijken we naar de inzet op kennis, innovatie en samenwerking; in het bijzonder de samenwerking met verkeershandhaving.

De kern uit de aanbevelingen

Vanuit de evaluatie van alle uitgevoerde activiteiten in 2022 en komen we samenvattend tot de volgende kernaanbevelingen:

- Het krachtiger **organiseren** van de **vijf kernelementen** die het SPV benadrukt: (1) aandacht voor verkeersveiligheid urgent houden, (2) verbinding tussen alle partners, (3) risicoanalyses met elkaar delen, (4) bevorderen integrale aanpak, (5) monitoring beter mogelijk maken.
- De **uitvoering** van infrastructuur maatregelen **optimaliseren** en de SPV beleidslijnen sterker doorvoeren in de concrete praktijk van de uitvoering.
- Doorbouwen aan de **doeltreffendheid** van campagnes en educatie, zeker richting jongvolwassenen.
- Een beter afwegingskader scheppen om **onderzoeks- en innovatiegeld effectiever** te besteden.
- **Data** en analyses die beschikbaar zijn (en gaan komen) **beter benutten**.

Trend verkeersslachtoffers

In 2022 zijn er in vervoerregio minder verkeersdoden gevallen dan in 2021. Volgens een schatting is het aantal zwaargewonden in de afgelopen jaren in onze regio redelijk stabiel gebleven. Beide uitkomsten wijken positief af van het landelijk beeld. Van een trendbreuk is echter nog geen sprake. Het geleden leed en maatschappelijke kosten zijn enorm.

Doorkijk

We moeten nú doorpakken met het risicogestuurd werken. Niet alleen door de uitvoering binnen de drie beleidspijlers te optimaliseren, maar ook door de verbinding te versterken. We zijn hier op alle fronten mee bezig: beter gebruik maken van onderzoek en effectmetingen, investeren in samenwerking met handhaving, het toegankelijk maken van ambulance en ziekenhuisdata. Op deze manier kunnen we de komende jaren steeds beter vanuit een gedeelde risicoanalyse tot een zo effectief mogelijke mix van maatregelen komen.

1 INLEIDING

Voor u ligt de monitoring en evaluatie van de [Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030](#) (hierna: RAV2030) van de Vervoerregio Amsterdam over het jaar 2022. In juli 2021 heeft de Regioraad de RAV2030 als beleidslijn vastgesteld. Vervolgens is in september 2022 het [Uitvoeringsplan Regionale Aanpak Verkeersveiligheid](#) (hierna: Uitvoeringsplan) voorgelegd aan het Dagelijks Bestuur. In het Uitvoeringsplan staan meer concrete maatregelen geprogrammeerd met een kosteninschatting. Samen vormen deze drie onderdelen de uitwerking van het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid](#) (hierna: SPV) in onze regio.

De SPV aanpak is nog volop in ontwikkeling. Landelijk, maar ook binnen de Vervoerregio. In de komende jaren is er ruimte om zowel de beleidslijn als het uitvoeringsplan te herijken. Monitoring en evaluatie zijn essentieel om dit te ondersteunen. De *RAV2030 Monitoring & Evaluatie* bestaat uit:

- Een overzicht van wat de Vervoerregio gezamenlijk met de gemeenten in het voorgaande jaar heeft gedaan op het gebied van verkeersveiligheid bij infrastructuur, educatie, en campagnes (Output);
- Het vergelijken van deze uitvoering met de doelstellingen in de RAV2030 en het geven van aanbevelingen (Outcome);
- Een weergave van de inzet op kennisontwikkeling, innovatie, en regionale samenwerking in het bijzonder met verkeershandhaving;
- Een beknopte weergave van de trendontwikkeling in verkeersslachtoffers voor zover deze beschikbaar is (Impact).

De volgende punten zijn geen onderdeel van deze monitoring en evaluatie:

- Inhoudelijke analyses van risico-indicatoren, of verkeersslachtoffer cijfers;
- Overzichten van nieuwe onderzoeken en wetenschappelijke kennis om tot nieuw beleid te komen;
- Sociale veiligheid in het OV en de veiligheid op rails als deze niet tot de openbare weg behoren;
- Gemeentelijke (of provinciale) projecten waar de Vervoerregio geen financiële bijdrage aan heeft geleverd.

De Vervoerregio voert projecten uit die specifiek het label verkeersveiligheid hebben en voortkomen uit het RAV2030 Uitvoeringsplan. Verkeersveiligheid is echter verweven met mobiliteit in het algemeen. Andere projecten hebben daarom ook al gauw een effect op de verkeersveiligheid en zijn daarmee dus ook van invloed op het behalen van de doelstellingen binnen de RAV2030. De rapportage probeert hier enig zicht op te krijgen.

De RAV2030 vermeldt dat de Vervoerregio jaarlijks rapporteert over de inzet op het gebied van verkeersveiligheid in het Portefeuillehoudersoverleg Verkeer en Vervoer en elke twee jaar in de Regioraad. Met deze *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 Monitoring & Evaluatie – jaar 2022* rapporteren we voor de eerste keer aan de Regioraad.

2 UITVOERING BINNEN DE SPV PIJLERS

De RAV2030 gaat uit van de drie beleidspijlers van het SPV: infrastructuur, kwetsbare en onervaren groepen, en risicovol individueel gedrag.



Het hoofddoel binnen de pijler verkeerssysteem is: *Het vergroten van het aandeel wegen en fietspaden dat voldoet aan de definitie veilige weg- en fietsinfrastructuur van het Kennisnetwerk SPV¹.*

Landelijk vastgestelde definitie Kennisnetwerk SPV

Veilige wegen

het aandeel gemotoriseerd verkeer over wegen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd.

Veilige fietsinfrastructuur

het aandeel fietsers over wegen/fietsvoorzieningen die als 'voldoende veilig' worden gekwalificeerd.

De twee andere pijlers gaan over de verkeersdeelnemers. De RAV2030 stuurt in brede zin aan op: *Het vergroten van de kennis, vaardigheden en motivatie onder verkeersdeelnemers om veilig aan het verkeer te kunnen en willen deelnemen.*

Met extra inzet op de volgende punten:

- *Bestaande verkeerseducatie, campagnes en voorlichting uitbreiden, en aanscherpen op effectiviteit en bereik;*
- *Inzetten op nieuwe, innovatieve educatie, campagnes en voorlichtingsactiviteiten en onderzoek hiernaar doen;*
- *Extra inzetten op regionale en lokale (niche) campagnes en voorlichting.*

De volgende paragrafen geven per pijler aan waar de Vervoerregio in 2022 op heeft ingezet, hoe dit heeft bijgedragen aan de (sub)doelen en welke aanbevelingen hieruit volgen voor de komende jaren.

¹ De definities en uitwerking van de risico-indicatoren zijn nog in ontwikkeling. Zie voor de meest actuele beschrijving en uitwerking [Veilige infrastructuur - Kennisnetwerk verkeersveiligheid \(kennisnetwerkspv.nl\)](https://kennisnetwerkspv.nl).

2.1 Verkeerssysteem – infrastructuur

Het feit dat verkeersveiligheid vaak verweven zit in zeer verschillende soorten (deel)projecten zorgt ervoor dat het moeilijk is precies vast te stellen wat er in totaal is uitgevoerd in een jaar. Bovendien voeren gemeenten ook projecten uit waar de Vervoerregio niet bij betrokken is. Deze laatste groep valt buiten de rapportage van deze monitor. Daarom is ook niet te zeggen hoeveel veiliger de wegen en fietspaden (volgens de SPV kenmerken) daadwerkelijk zijn geworden. Wel kunnen we een beeld schetsen waar de Vervoerregio vooral aan bijdraagt en hoe dit past bij de doelstellingen van de RAV2030.

We maken een onderscheid tussen infrastructuurprojecten die binnen en buiten de *Investeringsimpuls SPV* van het Rijk zijn gerealiseerd. Het Rijk heeft voor de periode 2020-2030 landelijk een investeringsimpuls van € 500 miljoen beschikbaar gesteld voor het veiliger maken van de infrastructuur. Het geld wordt in verschillende tranches uitgekeerd. De Rijksbijdragen zijn bedoeld voor 50% van de projectkosten. Er zijn inmiddels twee tranches uitgekeerd. De projecten die goedgekeurd zijn voor een bijdrage, moeten wel binnen een bepaalde termijn uitgevoerd zijn om het recht op de bijdrage van het Rijk te behouden.

2.1.1 Projecten binnen de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Gemeente	Toegekend 2020 1 ^e tranche ³⁾	Uitgevoerd t/m 2022 1 ^e tranche	Toegekend 2022 2 ^e tranche	Uitgevoerd 2022 2 ^e tranche
Aalsmeer	7	2	1	0
Amstelveen	10	3	2	0
Amsterdam ¹⁾	66 (-23)	42	26	0
Beemster ²⁾	2 (-2)	0	n.v.t.	n.v.t.
Diemen	1	0	2	0
Edam-Volendam	3 (-1)	2	2	0
Haarlemmermeer	1	1	3	0
Landsmeer	2	1	3	0
Oostzaan	1	1	1	0
Ouder-Amstel	2	2	2	0
Purmerend	2	2	2	0
Uithoorn	1	0	3	0
Waterland	0	0	5	0
Wormerland	1	1	2 (-1)	1
Zaanstad	4 (-2)	2	21	0
Totaal	103 (-28)	59	75	1
Benadering bedrag	€ 8 milj (-€ 1 mil)	€ 4 miljoen	€ 3 miljoen	

¹⁾ Inclusief Port of Amsterdam

²⁾ Beemster is vanaf 1 januari 2022 onderdeel van gemeente Purmerend

³⁾ De (-x) is het aantal projecten waarvan de rijksbijdrage is komen te vervallen

In 2020 heeft de Vervoerregio samen met de gemeenten voor € 8 miljoen aanspraak gemaakt uit de eerste tranche. In de tweede tranche was per regio een maximumbedrag ingesteld op basis van het aantal kilometer weglengte in de regio. In het najaar 2022 heeft het Rijk vanuit deze regeling ruim € 3 miljoen toegekend aan de Vervoerregio op basis van de ingediende aanvragen.

Voortgang uitvoering Eerste Tranche

Eind 2022 zijn 59 van de 103 projecten afgerond, waarmee zo'n € 4 miljoen van de toegekende € 8 miljoen is benut. Daarnaast zijn in 2022 nog 6 projecten in uitvoering en staan 10 grotere projecten op de rol waarvoor de deadline in 2025 ligt. Het gaat om een project in Uithoorn, Port of Amsterdam, Diemen, Landsmeer, en alle resterende projecten in Aalsmeer, Amstelveen.

Voor waarschijnlijk 28 projecten komt de Rijksbijdrage te vervallen. Bij elkaar iets minder dan € 1 miljoen van de oorspronkelijke toekenning. Dit betekent niet automatisch dat de voorgestelde maatregelen helemaal niet doorgaan. Samen met de gemeenten streeft de Vervoerregio ernaar deze alsnog uit te voeren buiten de investeringsimpuls. Voor een deel van de projecten uit de aanvraag van Amsterdam is echter nog onduidelijk of dit gaat gebeuren.

Eerste Tranche projecten in 2022

Veilige weg	Type verkeersveiligheidsmaatregelen in projecten*	Gemeenten
30 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Aanleg voetgangersoversteek bij voetpad • Aanleg drempel op fietskruispunt • Verwijderen parkeervakken voor beter zicht fietsoversteek • Snelheidsremmers (div. soorten) • Fietsstroken 	<ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam • Amsterdam • Amsterdam • Amsterdam, Oostzaan • Amsterdam
50 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Afwaardering van 50 naar 30 (met aanpassing inrichting) • Veilig oversteken fiets en/of voetganger • Opheffen parkeren op/langs rijbaan • Fietsers van rijbaan (korte aansluitingen) • Snelheidsremmer (div. soorten) • Rotonde 	<ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam, Edam-Volendam, Oostzaan, Ouder-Amstel • Amstelveen, Amsterdam, Oostzaan • Amsterdam • Amstelveen, Oostzaan • Amsterdam • Zaanstad
Fietspaden	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreding en/of opwaardering • Saneren verticale stoepranden en hoogteverschillen 	<ul style="list-style-type: none"> • Amstelveen, Amsterdam, Ouder-Amstel • Oostzaan
60 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsvoorziening op de rijbaan (dijk) 	<ul style="list-style-type: none"> • Haarlemmermeer

*Veel projecten combineren meerdere maatregelen met elkaar.

Naast een aantal kleinschalige projecten zoals de aanleg van een enkele drempel of oversteekplek zijn er ook een aantal grootschalige projecten uitgevoerd, zoals de herinrichting van de Kerkstraat in Oostzaan.

In Amsterdam valt het project 1^e Constantijn Huygenstraat op, omdat hier bij de afwaardering van 50 naar 30 op bepaalde gedeelten een uitzondering is gemaakt voor de tram. Daar waar trambaan gescheiden is van de rijbaan mag de tram 50 km/u blijven rijden.

Amstelveen heeft in de categorie van 50 km/u wegen een specifieke investering gedaan op de schoolroute Willem Dreesweg–Melkweg–Jupiter. Haarlemmermeer heeft buiten de bebouwde kom de herinrichting van de Spaarndammerdijk afgerond.



Oostzaan, gedeelte herinrichting
Kerkstraat



Zaanstad, rotonde Westzanerweg



Haarlemmermeer, herinrichting
Spaarndammerdijk

Toegekende aanvragen Tweede Tranche

Veilige weg	Aantal projecten	Type verkeersveiligheidsmaatregel*	
30 km/u	35	Snelheidsremmers (meestal drempels)	20 projecten
		Kruispuntplateaus ETW - ETW	14 projecten
		Fietsstraat (of gedeeltes)	1 project
		Schoolzone markering en bebording	2 projecten (22 zones)
50 km/u	28	Veilig fiets en/of voet oversteken	15 projecten
		Uitritconstructies met ETW	6 projecten
		Aanpassing (gedeeltes) naar Fietsstraat 30	4 projecten
		Afwaardering GOW 50 naar ETW 30	3 projecten
		Opheffen links afslaan rijbaan	3 projecten
		Rotondes	2 projecten
		Parkeren op/langs rijbaan opheffen	2 projecten
		Fietsers van rijbaan (nieuw fietspad)	1 project
		Attentie verhogende markeringen	1 project
Fietspaden	17	Kant- en as-markering	10 projecten
		Voldoende breed	7 projecten
		Veilige verharding	6 projecten
		Obstakelvrij of attentie verhogende markeringen	3 projecten
60 km/u	1	Fietsvoorziening op de rijbaan	

*Project wordt meermaals geteld als in het project meerdere typen maatregelen opgenomen zijn.

De meeste toegekende aanvragen in de Tweede Tranche hebben het doel de inrichting van bestaande 30 km/u erftoegangswegen (ETW) te verbeteren volgens de principes van Duurzaam Veilig. Zaanstad richt zich hierin vooral op het veiliger inrichten van schoolomgevingen.

Een tweede aanzienlijke groep aanvragen richt zich op het veiliger maken van 50 km/u wegen met name voor fietsers en voetgangers. Hoofdzakelijk gaat het om het veiliger maken van oversteken en aansluitingen op 30 km/u wegen. Een ander type oplossing is het verlagen van de snelheid van 50 naar 30. Soms gaat het dan om een kleine gedeeltes van de weg, bijvoorbeeld bij bushaltes of een specifiek kruispunt. Soms gaat het om een hele herinrichting tot een fietsstraat. Verder zijn er ook enkele aanvragen gedaan die een ander kenmerk voor een veilige 50 weg oppakken, zoals het opheffen van parkeren op of langs de rijbaan.

De derde groep aanvragen pakt door op het veiliger maken van het fietsnetwerk. Wat opvalt is dat in deze tweede tranche meerdere projecten zitten die 'kant- en as-markering' meenemen. Dit was niet het geval in de eerste tranche. Verder ligt het zwaartepunt bij verbreding en aanpassing van de verharding.

2.1.2 Projecten buiten de Investeringsimpuls

Type weg	Type verkeersveiligheidsmaatregelen in projecten*	Gemeenten
30 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Aanpassen volgens Duurzaam Veilig principes (2) • Fietsstraat met plateau kruisende toegangsweg (1) 	<ul style="list-style-type: none"> • Ouder-Amstel, Purmerend • Uithoorn
50 km/u rijbaan – kruispunt	<ul style="list-style-type: none"> • Kruispunt voor fiets en/of voetganger (3) • Rijbaan oversteken fiets en/of voetganger (2) • Fietspad langs kruisende toegangswegen (3) • Opheffen parkeren op of langs rijbaan (1) • Opwaarderen, aanpassen verkeerslichten (7) • Herinrichting – fietsers van rijbaan (2) • Afronding HOVASZ met rotondes 	<ul style="list-style-type: none"> • Amstelveen, Amsterdam, Purmerend • Amsterdam • Aalsmeer, Amsterdam • Amsterdam • Amstelveen, Amsterdam, Uithoorn • Amsterdam • Aalsmeer
60 km/u	<ul style="list-style-type: none"> • Omzetting 60 km/u buiten bebouwde kom naar 30 in bebouwde kom met fietssuggestiestroken (1) • Fietsers van rijbaan (1) • Kruispunt en rijbaan veilig oversteken fiets en voet (1) 	<ul style="list-style-type: none"> • Edam-Volendam • Purmerend • Purmerend
Fietspaden	<ul style="list-style-type: none"> • Verbreden en opwaarderen (5) • Verharding aanpassen en opwaarderen (10) • As en kantmarkering (3) • Aanpassing rand of berm (3) • Markering fietspadpalen (2) • Solitair nieuw (2) 	<ul style="list-style-type: none"> • Amsterdam, Purmerend • Aalsmeer, Amstelveen, Amsterdam, Purmerend • Aalsmeer, Amstelveen, Purmerend • Amsterdam, Purmerend • Purmerend • Haarlemmermeer, Zaanstad
Overige fietsinfra	<ul style="list-style-type: none"> • Fietsstroken op rijbaan 50 km/u wegen (3) 	<ul style="list-style-type: none"> • Amstelveen, Amsterdam

*Veel projecten combineren meerdere maatregelen met elkaar.

Ook hier verschillen de projecten in omvang. Verreweg de meeste maatregelen staan in het teken van het verbeteren van fietspaden en het oversteken van fietsers op 50 km/u wegen, soms gecombineerd met maatregelen voor de voetganger. Bij bedrijventerrein Baanste Noord Purmerend is geïnvesteerd in het realiseren van vrijliggende fietspaden in het 60 km/u gebied met veilige oversteekvoorzieningen. In dit grote project is ook een fietsbrug aangelegd. Verder zijn er in de regio twee nieuwe fietsverbindingen gemaakt met

solitaire fietspaden. In vergelijking met 2021 is er minder ingezet op het verder Duurzaam Veilig inrichten van 30 km/u wegen met klinkers, drempels en plateaus.

In zeven projecten zijn verkeerslichten aangepast om (de toename van) het verkeer beter en daarmee veiliger te regelen. In één project ging het om het plaatsen van verkeerslichten voor de tram op 9 kruispunten. Deze ontbraken op richtingen die afwijken van de standaard ov-route van de tram. Ze zijn echter wel nodig als de tram bij omleidingen van de normale route moet afwijken.



Edam-Volendam, van 60 naar 30-
Seevancksweg



Fietspad Aalsmeerderweg, Aalsmeer



Port of Amsterdam, fietsers van rijbaan
Archangelkade

2.1.3 Doelstellingen infrastructuur

De RAV2030 beschrijft een breed hoofddoel en een aantal subdoelen binnen de pijler infrastructuur. Deze paragraaf geeft weer hoe de projecten zich verhouden tot deze doelen en wat daarbij opvalt.

Hoofddoel: *Het vergroten van het aandeel infrastructuur dat voldoet aan de definitie “voldoende veilige wegen fietsinfrastructuur” volgens risico-indicator Kennisnetwerk SPV.*

De Vervoerregio gaat uit van de CROW-richtlijnen². Daarmee leveren vrijwel alle investeringen in principe een bijdrage aan het hoofddoel. Verkeersveilige inrichting is altijd een randvoorwaarde. Er zijn echter wel een aantal kanttekeningen te plaatsen:

- Het Kennisnetwerk SPV verwijst ook naar de CROW-richtlijnen, maar vanuit SPV onderzoek kunnen bepaalde richtlijnen worden aangescherpt. Dergelijke kennis landt niet direct in de bestaande praktische handreikingen voor wegbeheerders. Mede hierdoor ontstaat de situatie dat wat in de praktijk uitgevoerd wordt niet altijd synchroon loopt met de (nieuwe) SPV uitgangspunten waar de beleidslijn RAV2030 vanuit gaat. Een belangrijk voorbeeld is de aanleg van fietsstroken op 50 km/u wegen. In de uitvoer van projecten labelt de Vervoerregio deze nog als een verkeersveiligheidsmaatregel. Het SPV is hier echter duidelijk in: deze maatregel voldoet niet aan de risicogestuurde aanpak. Deze monitor plaatst het aanbrenge van fietsstroken op 50km/u wegen daarom onder een apart label ‘overige fietsinfra’.

² CROW is het toonaangevende kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en vervoer en openbare ruimte; het Kennisnetwerk SPV is onderdeel van het CROW.

- Projecten pakken in veel gevallen een klein stukje van een weg aan, soms een enkel kruispunt of oversteekplaats, en niet de gehele weg. Het is de vraag hoe deze stukjes zich verhouden tot de volledige lengte van de weg. Daar is geen zicht op.
- In een project gaat het vaak om een specifieke maatregel, bijvoorbeeld het verbreden van een fietspad. Dit betekent in de praktijk dat na oplevering andere kenmerken nog steeds onvoldoende veilig kunnen zijn. Dit blijkt soms uit beeldmateriaal van de schouw, maar een feitelijk overzicht ontbreekt.
- Een volledig nieuw aangelegd fietspad moet in principe voldoen aan alle kenmerken van 'voldoende veilig'. Dit blijkt in de praktijk echter niet per definitie het geval te zijn, bijvoorbeeld op het kenmerk kantmarkering, of veilige berm.
- Soms blijken maatregelen in de projecten niet effectief, of niet optimaal uitgevoerd. Enkele constatering:
- De ideale situatie is niet altijd haalbaar. Soms is lokaal maatwerk nodig waarbij afgeweken wordt van de richtlijnen, bijvoorbeeld vanwege schaarse ruimte, of complexe inpassing. Monitoring is dan extra belangrijk, ook als zich (nog) geen incidenten voordoen. Hiermee kun je mogelijke negatieve effecten voortijdig aanpakken, maar ook leren van positieve uitkomsten.
- Soms worden afspraken gedeeltelijk niet nagekomen, of bepaalde zaken niet goed doorgevoerd. Projectbegeleiders geven aan dat in de finale uitwerking juist kleine veiligheidselementen wel eens uit beeld verdwijnen (zoals kantmarkering op een fietspad). Na oplevering is het dan te laat.
- Soms worden bepaalde zaken niet goed uitgevoerd. Dit komt naar voren in de schouw, wat het belang van schouwen aantoont. Zo was de snelheidsuitzondering voor de tram op de 1^e Constantijn Huygenstraat onbedoeld ook op de smalle gedeelten van de straat doorgevoerd. Dit is gecorrigeerd. In een ander project werd melding gemaakt dat een paaltje in het fietspad (nog) niet volgens de richtlijn met markering was 'ingeleid'. Een dergelijke acute onveiligheid moet dan met de hoogste prioriteit opgelost worden. Bovendien roept het de vraag op of het paaltje echt nodig is.
- Foto's van projecten van fietsinfrastructuur roepen vaker vragen op. Het lijkt dat soms wel elementen van CROW-richtlijnen worden toegepast, maar dat deze in de context van het totaalplaatje en de omgeving niet altijd leiden tot een veilige inrichting. Wellicht zijn er ook verschillende interpretaties voor het toepassen van bepaalde richtlijnen. Hiervoor is aandacht nodig.
- In het HOVASZ project is gebleken dat de bijzondere rotondes in Aalsmeer tot onveiligheid leiden. Hierin moet dus achteraf gerepareerd worden, wat we natuurlijk willen voorkomen. Maar naast deze specifieke situatie verdient de fietsveiligheid op rotondes in het algemeen extra aandacht. Wetenschappelijk is aangetoond dat fietsers 'in de voorrang' onveiliger is dan 'uit de voorrang'. Het is dus nodig om een meer veilige inrichtingsvorm te vinden als we de fietsers wel in de voorrang plaatsen. Daarnaast is er discussie over tweerichting-fietspaden over rotondes.

Subdoel: *Met behulp van de Netwerk Safety Index Light (hierna: NSI Light) de infrastructuur van de 20 tot 30% meest risicovolle 50 km/u wegen analyseren en samen met de wegbeheerders starten om ze veiliger te maken.*

Het meetinstrument NSI Light geeft scores aan de fysieke inrichting van een selecte groep 50 km/u wegen, inclusief bijbehorende fietspaden, kruispunten en rotondes. De scores laten zien hoe goed de weg voldoet aan een 'voldoende veilige weg'. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna: SWOV) heeft de analyse in 2022 afgerond. De scores voor de gemeenten Diemen, Edam-Volendam, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Uithoorn, Waterland en (stadsdeel) Weesp zijn toegevoegd aan een digitaal

dashboard dat de Vervoerregio heeft gemaakt en al beschikbaar was voor de pilot-gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Haarlemmermeer, Purmerend, Zaanstad.

Een duidelijke vervolgstap om ermee aan de slag te gaan is echter niet gezet in 2022. In de praktijk zijn wel een aantal projecten uitgevoerd die stukjes van wegen uit deze NSI Light lijst raken (Aalsmeer, Amstelveen, Purmerend, en Uithoorn). Het gaat dan vrijwel altijd om verbeteringen aan het bijbehorende fietspad (verbreding, asfaltering). Op enkele punten zijn ook één of meer oversteken en kruispunten (enigszins) aangepast. Het is echter mogelijk dat deze projecten op zichzelf staan zonder de NSI Light analyse als uitgangspunt.

Zaanstad verwijst in de tweede tranche voor de Investeringsimpuls SPV wel een paar keer expliciet naar de NSI Light risicoanalyse als onderbouwing van de aanvraag.

Subdoel: *Weginrichting en snelheidslimiet passen bij elkaar.*

Globaal hebben de gerealiseerde projecten op de volgende manier bijgedragen aan dit subdoel:

- De inrichting van een tiental 30 km/u wegen is meer passend gemaakt naar de kenmerken van een erftoegangsweg. Hieronder valt ook de voltooiing van de fietsstraat Vuurlijn in Uithoorn.
- In een vijftal projecten is de maximumsnelheid (op gedeelten van de weg) verlaagd naar 30 km/u waarbij tegelijk de inrichting beter passend is gemaakt bij de nieuwe snelheidslimiet. In Edam-Volendam lopen daarmee twee toegangswegen vanuit het 60 km/u buitengebied logischer over in de 30 km/u bebouwde kom (Seevancksweg en Keetzijde).
- Een kleine twintig 50 km/u wegen zijn verbeterd op één of enkele kenmerken die horen bij de snelheidslimiet: oversteekvoorzieningen voor fietsers en/of voetgangers (6 projecten), aspecten van kruispunten (11 projecten), het veiliger passeren van zijwegen voor fietsers (5 projecten), het aanleggen van vrijliggend fietspad (5 projecten) en het opheffen van parkeren op of langs de rijbaan (3 projecten).

De opgave van dit subdoel is echter groot. Veel wegen zijn nog op veel punten te verbeteren. Ook zijn er de nodige kwetsbaarheden in uitgevoerde maatregelen. We benoemen er drie:

- Het invoeren van een afwijkende snelheid voor de tram (50 op een 30 weg) zoals op de 1^e Constantijn Huygenstraat is nieuw en veroorzaakt wellicht nieuwe risico's.
- Bij de aanleg van fietsstroken op 50 km/u wegen speelt vaak dat de wegen ook op andere kenmerken niet voldoen aan de inrichting van een veilige 50 km/u weg, zoals parkeren langs de rijbaan en het ontbreken van een middenas (bijvoorbeeld Van Heuven Goedhartlaan en Traviatastraat in Amstelveen). De inrichting past dan meer bij de nieuwe categorie gebiedsontsluitingswegen met 30 km/u (hierna: GOW-30).
- De transitie 50 naar 30 in Amsterdam. Hier speelt juist voor diverse wegen de discussie over de geloofwaardigheid van het invoeren van 30 km/u zonder noemenswaardige aanpassingen aan de inrichting.

Subdoel: *In de bebouwde kom 30 km/u als uitgangspunt.*

Een herinrichtingsproject zoals de Kerkstraat in Oostzaan draagt bij aan dit subdoel. De Vervoerregio heeft zelf niet specifiek ingezet op deze doelstelling. Gemeente Amsterdam is verdergegaan met de voorbereiding van de grote transitie. De Vervoerregio is op punten betrokken met name vanuit het belang om de consequenties van het verlagen van de snelheid voor het OV goed in kaart te brengen en negatieve effecten

zo klein mogelijk te houden. We onderhouden contact met de overige gemeenten hoe zij in de ontwikkeling staan en bekijken wat met lokaal maatwerk mogelijk is. Ook blijft de Vervoerregio het onderwerp meenemen in gesprekken met verkeershandhaving.

Subdoel: *Heterogeniteit - drukke 30 km/u wegen met een dubbele functie – GOW-30.*

De RAV2030 legt prioriteit bij de aanpak van wegen waar een verblijfsfunctie knelt met een doorstroomfunctie. Dat wil zeggen, de wegen zijn te druk voor een erftoegangsweg (ETW)-30, maar hebben te veel een verblijfsfunctie voor een gebiedsontsluitingsweg (GOW)-50. Voor dit type wegen heeft het CROW het 'Afwegingskader 30 km/h' gemaakt. Dit schema geeft een extra optie: het doorstromen met lagere snelheid, de GOW-30. De Vervoerregio heeft nog geen regionaal overzicht dat toont om hoeveel wegen het gaat waar deze dubbele functie speelt, of er al een afweging is gemaakt en waar de knelpunten zitten. Het jaar 2022 stond daarbij in het teken van een afwachtende houding naar de landelijke werkgroep die met uitgewerkte richtlijnen voor de inrichting van een GOW-30 komt.

Subdoel: *Heterogeniteit onder fietsers en op het (brom)fietspad: kennis vergroten en nieuwe oplossingsrichtingen.*

In feite past dit subdoel bij hoofdstuk 3 over kennis en innovatie. Een initiatief dat aansluit bij dit subdoel is de innovatieprijsvraag 2022 van het Amsterdam Bike City (ABC) platform. Gevraagd was ideeën in te zenden voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op fietspaden. Uit 34 inzendingen werd in april 2022 een winnaar bepaald door een onafhankelijke jury. Het winnende idee stelde een wegingdeling voor met een scheiding op basis van maximumsnelheden 30-20-10, ongeacht de voertuigen. Dit idee is in het najaar 2022 met de ABC partners verder besproken en in aangepaste vorm (30-20) uitgewerkt maar een plan van aanpak om het als pilot in de praktijk uit te voeren. Het experiment sluit daarmee aan op 50-30 transitie van Amsterdam en de wens om de mogelijkheid voor een maximumsnelheid van 20 km/u op fietspaden te onderzoeken.

Subdoel: *Veilige 60 km/u wegen – Duurzaam Veilig.*

De herinrichting van de Spaarndammerdijk zorgt voor een meer passende vormgeving. Daarnaast zorgen de nieuwe fietspaden in het project Baansteer Noord voor meer veiligheid door fietsers niet langer te mengen met zwaar verkeer.

Verder wijst de RAV2030 specifiek op de wegen in deelregio Noord die nog in het beheer zijn van het Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier (HHNK), of in overdracht zijn naar de gemeenten. De Seevanksweg in Edam-Volendam is een voorbeeld. Hier is de grens van de bebouwde kom naar buiten toe opgeschoven, waardoor een deel van de oude 60-weg nu is heringericht als 30. Vanuit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit voeren we periodieke gesprekken met HHNK om tot initiatieven te komen. Er is echter nog geen overzicht om het beeld te hebben waar de grootste knelpunten nog liggen.

2.1.4 Aanbevelingen pijler infrastructuur

De Vervoerregio investeert veel in infrastructuur en heeft daarin al vele jaren verkeersveiligheid hoog op de agenda staan. Toch is duidelijk dat dit nog niet voldoende is om de aantallen verkeersslachtoffers flink naar beneden te krijgen (zie hoofdstuk 4). De oplossing zit niet alleen in méér willen investeren. We moeten ook

met elkaar kritisch blijven of we maatregelen **daadwerkelijk effectief** en zo **optimaal** mogelijk uitvoeren. Meer specifiek benoemen we de volgende aandachtspunten:

- Het **verkleinen** van de **afstand** tussen wat vanuit SPV kennis en ongevallen/risico onderzoek in beleidslijnen belandt en wat de **praktijk** voor de wegbeheerders en uitvoerders is.
- De gemaakte afspraken in een project en de **kwaliteit** van uitvoering **nog beter borgen**, waarbij eventuele afwijkingen vlot geconstateerd en opgelost worden.
- Het scherper **voorkomen** van het **uitvoeren** van **losse CROW-elementen** die vervolgens in het totaalplaatje van de omgeving niet kloppen of onvoldoende veilig zijn, of waardoor wellicht onnodig kansen blijven liggen voor een meer optimale totaal aanpak.
- Beter organiseren hoe we **data** die beschikbaar zijn, zoals de NSI Light voor de selecte groep 50 km/u wegen, en nieuwe data, **benutten** in projecten en voor nieuwe initiatieven.
- Zorgen voor **meer regionaal overzicht** waardoor de aanpak **minder gefragmenteerd** is en beter te evalueren valt wat we met elkaar bereikt hebben. Dit geldt aan de voorkant om te zien om hoeveel 30, 50, 60 wegen en fietspaden we het hebben en waar de grootste knelpunten liggen. Dit geldt aan de uitvoeringskant om te kunnen afvinken wat een project precies heeft aangepakt en wat niet.
- Bij lokaal maatwerk, of een afwijkende, experimentele inrichting is **proactief monitoren** extra belangrijk. Dat wil zeggen dat direct gecontroleerd wordt hoe risico's zich ontwikkelen en niet alleen nadat zich al incidenten hebben voorgedaan. Specifiek voor GOW30 projecten heeft SWOV een [Stappenplan evaluatie](#) gemaakt voor gemeenten en doet een oproep resultaten te delen.

2.2 Verkeersdeelnemers – Verkeer & Meer

In 2020 en 2021 heeft Verkeer & Meer de volledige uitvoering van zowel de verkeerseducatie als de campagnes & communicatie Europees aanbesteed. De lijn voor de uitvoering staat beschreven in het meerjarenplan 2022-2026³. Voor deze periode van vijf jaar is €20 miljoen gereserveerd. Daarnaast blijft de Vervoerregio lobbyen voor aanvullende Rijksfinanciering om extra ambities en innovaties te kunnen realiseren.

2.2.1 Verkeerseducatie programma

Schooljaren lopen van september tot september. Deze editie gaat over het schooljaar september 2021-2022.

Basisonderwijs	Doel	Uitgevoerd	Deelnemende plaatsen	Toelichting
0-4 jaar				
JONGleren	110 Locaties	79 Locaties	Amsterdam: alle stadsdelen Regio: Assendelft, Kudelstaart, Badhoevedorp, Oosthuizen, Westzaan, Uithoorn, Wormerveer, Wormer, Hoofddorp, Purmerend, Zaandam, Krommenie, Amstelveen, Edam, Westbeemster, Nieuw- Vennep, Den IJp.	Spelenderwijs verkeersregels en - gedrag oppikken; betrekken van ouders
Rondje Verkeer Mini (pilot)	46	21	Amsterdam, stadsdeel: Nieuw- West, Noord, West, Zeeburg, Zuid, Zuidoost Regio: Amstelveen, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Oostzaan, Zaanstad	Aan de hand van een kijkplaat en doe-activiteiten kennis maken met 'verkeer' in 7 thema's. In de verhalen zijn ook diverse steekwoorden opgenomen over verkeersbegrippen die voor de kinderen belangrijk zijn om te leren kennen.
4-12 jaar				
JONGleren	115 Locaties	129 Locaties	Amsterdam: alle stadsdelen Regio: Assendelft, Kudelstaart, Badhoevedorp, Oosthuizen, Westzaan, Uithoorn, Wormerveer, Wormer, Hoofddorp, Purmerend, Zaandam, Krommenie, Amstelveen, Edam, Westbeemster, Nieuw- Vennep, Den IJp.	Spelenderwijs verkeersregels en - gedrag oppikken; betrekken van ouders
Theoretisch Verkeersexamen (11-12 jaar)	466 Scholen	437 Scholen	Alle gemeenten	

³ Het meerjarenplan is op te vragen bij Verkeer & Meer

Vervolg 4-12 jaar	Doel	Uitgevoerd	Deelnemende plaatsen	Toelichting
Praktisch Verkeersexamen (11-12 jaar)	390 Scholen	328 Scholen	Alle gemeenten	
-Let's GO -Wijzer! Verkeer -VVN Verkeersmethode	203 Scholen	180 Scholen	Let's Go: Amstelveen, Beemster, Haarlemmermeer, Oostzaan, Purmerend, Waterland, Wormerland, Zaanstad Wijzer! Verkeer: Aalsmeer, Beemster, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Zaanstad VVN Methode: Aalsmeer, Amstelveen, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad	Interactieve klassikale lessen over verkeersregels en veilig gedrag van verschillende ontwikkelaars (zoals ANWB, Fietzersbond, VVN)
Tussen school en thuis Groep 1 t/m 4 (pilot)	40 Scholen	40 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Centrum Nieuw-West, Noord, Oost, West, Zuid, Weesp	Omgevingsgericht; voorbereiding theoretisch verkeersexamen
Tussen school en thuis Groep 5 t/m 8	60 Scholen	40 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Centrum, Nieuw-West, Noord, Oost, West, Zuid, Weesp Regio: Amstelveen, Zaanstreek, Purmerend	basisscholen ontvangen nieuw/geüpdatet Tussen School en Thuis, Omgevingsgericht Lesmateriaal. Verkeerslessen als voorbereiding op het Theoretisch Verkeersexamen. Toetsen, verkeersexamen-spellen en Virtual Reality-lessen
Verkeerskunsten - Fietsvaardigheid	15 Scholen	15 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Noord, Nieuw West, Zuid Oost, West Regio: Noord	Fietsles en -vaardigheid op schoolplein; signaalfunctie naar ouders
Veilig op weg! Blijf uit de dode hoek	265 Aantal lessen	254 Aantal lessen	Gemeenten: Amsterdam, Zaanstad, Amstelveen, Haarlemmermeer, Diemen, Purmerend, Edam-Volendam, Aalsmeer, Uithoorn, Waterland, Landsmeer, Wormerland en Oostzaan.	Een les met drie doelen: kennisuitbreiding, bewustwording en gedragsverandering dode hoek van vrachtwagens

Vervolg 4-12 jaar	Doel	Uitgevoerd	Deelnemende plaatsen	Toelichting
Virtual Reality lessen	25 Groepen	25 Groepen	Amsterdam stadsdeel: Noord, Zuid, West, Nieuw West, Weesp en Zuidoost	<p>Aan de hand van zes thema's verschillende ervaringen en verkeerssituaties bespreken:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Links afslaan - Dode hoek - Telefoongebruik op de fiets - Oversteken tussen geparkeerde auto's - Eigen keuzes als je in een groep fietst - Omgaan met anderen die zich niet aan de regels houden <p>Bij deelnemende scholen wordt gedurende een periode een set VR-brillen achtergelaten, zodat de leerkracht en leerlingen op een ander moment nog verder kunnen oefenen.</p>
Kilometervreters op de fiets	12	12	Amsterdam stadsdeel: Zuid, Nieuw-West, Weesp, Centrum, West en Oost Regio: Zaanstad, Haarlemmermeer, Purmerend, Edam-Volendam, Amstelveen en Diemen	Praktijkervaring opdoen op de fiets en plezier in fietsen ontwikkelen door in 3 weken in een vorm met competitie element zoveel mogelijk kilometers te fietsen. Ouders/verzorgers worden betrokken.
Doe meer met MONO	65 Scholen	48 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Nieuw West, Zuid, Centrum, West, Oost, Noord, Weesp, Zuidoost Regio; Zaanstad, Purmerend, Haarlemmermeer, Waterland, Wormerland, Beemster, Aalsmeer, Uithoorn Landsmeer en Edam- Volendam	Terugdringen smartphonegebruik tijdens het fietsen (risicogedrag)
Op weg naar het VO (groep 8) (Aantal groepen)	50 Groepen	43 Groepen	Amsterdam, stadsdeel: Nieuw West, Noord, Oost, West, en Zuid Regio: Zaandam	Vorbereiden nieuwe schoolroute en verkeerssituaties bij overstap van groep 8 naar eerste klas voortgezet onderwijs. En bewustwording van eigen gedrag en groepsgedrag.
Van 8 naar 1	42 Scholen	10 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Nieuw-West. Regio: Haarlemmermeer, Purmerend, Wormerland, Zaanstad, Waterland	Vorbereiden nieuwe schoolroute en verkeerssituaties bij overstap van groep 8 naar eerste klas voortgezet onderwijs. En bewustwording van eigen gedrag en groepsgedrag.

Overig basisonderwijs				
Verkeersouders	225 Ouders	189 Ouders	Regio: Aalsmeer, Amstelveen, Beemster, Diemen, Edam-Volendam, Haarlemmermeer, Landsmeer, Oostzaan, Ouder-Amstel, Purmerend, Uithoorn, Waterland, Wormerland, Zaanstad	Ouder helpt mee aan verkeersveiligheid rondom school door ondersteuning bij organiseren en uitvoeren van diverse activiteiten

Voortgezet onderwijs	Doel	Uitgevoerd	Deelnemende plaatsen	Toelichting
12-18 jaar				
Totally Traffic	33 Scholen	11 Scholen	Amsterdam, stadsdeel: Zuidoost, Noord en in Weesp. Regio: Nieuw-Vennep, Hoofddorp, Purmerend, Zaanstad en Wormer.	Diverse thema's veilige verkeersdeelnemer (risicogedrag): Ontwerpwedstrijd 'kijk naar de weg, niet naar je mobiel', GO MONO, Missie 3014, PatsBoem!, Bureau Leefstijl, Alcohol en drugs in het verkeer, Kapot van jou, Hack and Design, Verkeerseducatie op maat, Virtual Reality-les
Projecten Team Alert	57 Scholen	12 Scholen	Amsterdam, Aalsmeer, Haarlemmermeer, Purmerend, Uithoorn, en Zaanstad	VR bril uitvoeringen TeamAlert inzetten Overige projecten 3 Boka box, 3 bureau leefstijl, 2 Theater Traxx)

Er is een divers educatie aanbod met veel relevante thema's voor verschillende leeftijdsgroepen. Een aantal uitvoeringsdoelen is gehaald, maar dit geldt voor lang niet alle lesprogramma's. Dit komt voornamelijk door de corona-maatregelen en naweën hiervan in het schooljaar 2021 – 2022. Verkeerseducatie is een vrijwillig onderdeel voor scholen. Door de lockdowns liepen scholen achter met onderwijs waardoor ook na het beëindigen van de maatregelen minder prioriteit is gegeven aan verkeerseducatie.

De komende jaren zijn meerdere pilots per doelgroep opgenomen die voor een verbreding van het aanbod in de leerlijn zorgen. In 2022 is in het basisonderwijs aandacht geweest voor *Tussen School en Thuis* van groep 1-4, *Kilometervreter op de fiets* en *Rondje Verkeer Mini*. In het voortgezet onderwijs is een pilot gericht op Aanbod Voortgezet Speciaal Onderwijs.

Overig educatie aanbod	Hoofddoel	Toelichting
55-plus		
Programma Doortrappen	Veiliger fietsen tot je 100 ^{ste} gericht op bewustwording en concrete gedragsverandering	Divers programma en activiteiten. Alle gemeenten behalve Waterland, Wormerland, en Oostzaan. Rapport Kwalitatieve evaluatie is opvraagbaar.
65-plus		
Opfriscursus oudere automobilisten (VVN)	Laagdrempelige cursus om kennis van de verkeersregels te vergroten en rijvaardigheden te verbeteren	Plan van Aanpak lopend dec 2022 – maart 2023: <ul style="list-style-type: none"> - Aanbieden van VVN cursus - 2x2 uur theorieles + een praktijkrit in de eigen auto - Budget voor 5 cursussen – 15 tot 35 deelnemers per cursus Nadere resultaten volgen in rapportage 2023
Scootmobiel cursus/training	Aandacht voor veilig gebruik van scootmobiel	Geen specifieke acties




Bij de doelgroep 55+ jaar staat het Programma Doortrappen centraal en gaat de aandacht vrijwel volledig naar kwetsbaarheid op de fiets. Het startsein was in 2020 en sindsdien is het programma gestaag gegroeid. In 2022 is Edam-Volendam als laatste aangehaakt. Waterland, Wormerland en Oostzaan hebben aangegeven niet met het programma mee te doen. Het programma als zodanig wordt niet overal bestuurlijk gedragen. Daarnaast is capaciteitsgebrek voor ambtelijke ondersteuning een genoemde reden. De portefeuillehouders van de Vervoerregio hebben wel met elkaar afgesproken om in de gaten te houden hoe deze gemeenten toch mee kunnen liften op positieve ontwikkelingen vanuit dit Programma.⁴ Speerpunten voor de komende jaren blijven de borging van het thema verkeersveiligheid binnen de activiteiten en borging van het proces om het Programma in de regio uit te kunnen blijven voeren.

⁴ Rapportages over de uitvoering en de *Kwalitatieve evaluatie Doortrappen*, die de Vervoerregio door een externe partner laat opstellen, zijn opvraagbaar bij Verkeer & Meer.

2.2.2 Campagnes

Uitvoering landelijke campagne kalender

De Vervoerregio volgt al jarenlang de landelijke campagnekalender, afgestemd met het ministerie IenW, politie en maatschappelijke partijen. Alle gemeenten doen mee aan de campagnes. De campagnes zijn voornamelijk gericht op de leeftijden vanaf 18 jaar. De politie plant thema gerichte handhavingsacties in op basis van deze jaarkalender.

Naam campagne	Hoofddoel	Toelichting
BOB (zomer-winter) 	<p>Nuchter rijden – gericht tegen rijden onder invloed van alcohol.</p> <p>Boodschap: Maak een BOB-afpraak én zorg dat je veilig thuiskomt.</p> <p>Doelgroep: accent verschillen in zomer en winter.</p>	<p>Accent Zomer:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOB-afspraken bij typische zomeruitjes en activiteiten - 18 – 35 jaar – (deel)scooters en (elektrische) fietsen - Aanvullende interventies op locatie festivals in Diemen, Aalsmeer, Purmerend en Zaandam, en studenten Informatiemarkt Vrije Universiteit - Communicatie afgestemd op lokale situaties per gemeente (bijvoorbeeld strand, of juist festivals) <p>Accent Winter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOB-afspraken bij feestjes en borrels in december - 'Dry Driving' in januari - Alle bestuurders en met name automobilisten
MONO (voorjaar - najaar) 	<p>Rijden zonder afleiding mobiele telefoon</p> <p>Doelgroep: volwassenen 25+, jongeren 16-25 jaar fietsers, scooterrijders</p>	<p>Accent Voorjaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 'Ongestoord onderweg' - Kernboodschap: zet je telefoon op stil, niet-storen functie, positieve kanten benadrukken en geven van tips wat je kunt doen om afleiding te voorkomen <p>Accent Najaar:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nieuwe landelijke insteek 'Mij Nie Appen' - Extra aandacht voor: bekender maken betekenis logo, verhogen gebruik niet-storen functie, laten weten dat je deel gaat nemen aan het verkeer, verzenders berichten meer betrekken bij verantwoordelijkheid
AAN Fietsverlichting 	<p>Rijden met fietsverlichting aan</p>	<p>Accent:</p> <p>Samenwerking tussen campagneteam en handhavingsacties van de politie is versterkt in de gemeenten. Naast bekeuringen is er ook informatie verschaft en zijn er fietslampjes uitgedeeld.</p>

<p>Snelheid – Kom Veilig Thuis (mei-juni)</p> 	<p>Houden aan de snelheidslimiet</p> <p>Doelgroep: De relatief lichte overtreders van vooral automobilisten in de bebouwde kom en op provinciale wegen, maar ook motorrijders</p>	<p>Accent:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Van onbewust naar bewust van zijn van je eigen snelheid - Aanpassen van snelheid wanneer de situatie hierom vraagt - Bewustwording van effect op remweg - Remweg demonstratie in Amsterdam
<p>Onze scholen zijn weer begonnen (aug– sept)</p> 	<p>Aandacht voor kwetsbaarheid schoolgaande kinderen in het verkeer; snelheid omlaag</p> <p>Doelgroep: gedrag van automobilisten</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Focus op schoolroutes en omgevingen van basisscholen - Tevens start pilot “Breng- en Haalgedrag” met focus op motiveren per fiets, te voet naar school te gaan.

Iedere campagne bestaat uit een mix van maatregelen: uitingen op straat (spandoeken, posters langs de weg, soms een logo of slogan op het wegdek), persberichten, en gebruik van social media. De social media berichten worden ingezet om specifieke doelgroepen te bereiken. De inhoud van deze socials zijn dan ook meer divers dan wat op straat van de campagnes te zien is.

Verkeer & Meer verzorgt verder communicatie toolkits voor de gemeenten en bij sommige campagnes ook voor de politie. In 2022 heeft de Vervoerregio deze toolkits opnieuw met gemeenten bekeken om ze zo goed mogelijk af te stemmen naar lokale behoeften. Daarnaast is in de BOB-zomercampagne extra ingezet op lokaal maatwerk door de uitingen gevarieerder af te stemmen op typen zomeractiviteiten die herkenbaar zijn voor bepaalde gemeenten, zoals een bezoek aan het strand of juist een festival.

Vrijwel iedere campagne start met een *Kick-off* op locatie. Er wordt dan in een gemeente een speciale activiteit georganiseerd waarbij meestal ook de wethouder aanwezig is. In 2022 is in het kader van de campagne *Snelheid* in Amsterdam een remweg demonstratie met een auto gegeven door een erkende uitvoerder. Nieuw was de BOB-zomercampagne specifiek gericht op fietsers en studenten. Tijdens het startevenement kon men op de campus van de Vrije Universiteit op een fietssimulator met een 3D-bril op ervaren wat er gebeurt als je onder invloed van alcohol deelneemt aan het verkeer.

Uitvoering aanvullende campagnes

De Vervoerregio wil meer dan de standaard landelijke kalender volgen. In de onderstaande tabel staan de regionaal uitgevoerde campagnes.

Regionaal maatwerk	Hoofddoel	Toelichting
<p>Week van het Verkeer (maart)</p> 	<p>Een week waarin we via activiteiten op en rond basisscholen extra aandacht voor kinderen in het verkeer vragen.</p>	<p>Drie doelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bewustwording van de verkeersveiligheid van leerlingen en het eigen verkeersgedrag - Activeren van scholen en ouders/verzorgers op het gebied van verkeerseducatie - Stimuleren van samenwerking tussen scholen, ouders/verzorgers en verkeerspartners in de Vervoerregio Amsterdam
<p>MEO (mei – juli)</p> 	<p>Weggebruikers bewust maken van de ruimte die ze innemen en dat ze die ruimte moeten delen met anderen.</p> <p>Doelgroep: breed – weggebruikers in hun verschillende rollen</p>	<p>Boodschap: Meer rekening met elkaar houden, respect tonen, regels naleven, elkaar ruimte gunnen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kapstok 'we willen allemaal...' - Doelgroep duo's met elkaar verbinden in de uitingen - Kick off Haarlemmermeer met behendigheidsparcours met 'bumperballen' (zie foto)
<p>Spaakbeknelling (nov – dec)</p> 	<p>Voorkomen van kindervoeten tussen de spaken van de fiets</p> <p>Doelgroep: Ouders/verzorgers met kinderen tussen 1 en 8 jaar achter op de fiets</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Kapstok 'Raak Geen Spaak' - Social-media campagne die risico's benadrukt en laat zien wat je kunt doen om het te voorkomen. - Voor de regio aangehaakt bij initiatief van stichting VeiligheidNL

De regionale campagne *Met Elkaar Overweg (MEO)* was in 2022 voor het eerst in uitvoering. De basis voor deze MEO vormgeving was in 2021 gelegd. Na de uitvoering is een uitgebreide effectmeting en evaluatie gehouden. Hieruit blijkt dat veel mensen de boodschap belangrijk vinden. De evaluatie heeft echter ook aangezet om het proces van probleemanalyse, naar doelstelling, tot vormgeving opnieuw te doorlopen. De uitvoering voor 2023 is dan ook flink gewijzigd. Het idee is dat MEO in de komende jaren een duidelijk herkenbare kapstok functie gaat krijgen waar uiteenlopende situaties aan opgehangen kunnen worden die uiteindelijk om dezelfde boodschap gaat: 'hou het veilig en prettig met elkaar op de weg'.

2.2.3 Doelstellingen kwetsbare en onervaren groepen

In deze paragraaf leggen we de verbinding tussen de uitgevoerde Verkeer & Meer activiteiten en de doelstellingen binnen de pijler *kwetsbaar en onervaren*. De huidige doelstellingen zijn nog erg algemeen geformuleerd.

Hoofddoel kwetsbaar: *Het vergroten van kennis, vaardigheden en motivatie van kwetsbare verkeersdeelnemers om binnen de eigen mogelijkheden aan het verkeer deel te nemen.*

Hoofddoel onervaren: *Het vergroten van kennis, (hogere orde) vaardigheden en motivatie van beginnende bestuurders en mensen die een (voor hen) nieuw type voertuig gaan besturen om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen.*

De maatregelen om kwetsbare en onervaren groepen te ondersteunen zijn hoofdzakelijk georganiseerd rond twee leeftijdsgroepen: kinderen en ouderen. De Vervoerregio heeft traditioneel veel aandacht voor de verkeerseducatie in het basisonderwijs. In principe sluiten de lessen aan op de hoofddoelen en biedt de Vervoerregio alleen methoden aan die bewezen effectief zijn. Het weergeven van de uitvoeringsdoelen geeft echter nog geen inzicht in de kwaliteit van de uitvoering. Ook is het nog niet duidelijk hoeveel waarde we kunnen hechten aan de aantallen leerlingen die we bereiken. Thema's in het voortgezet onderwijs passen vooral bij de doelstellingen over risicovol gedrag (paragraaf 2.2.4). Vervolgens is er een gat in het educatieve aanbod, waarna er weer een specifiek aanbod is voor 55 jaar en ouder.

Op de basisschool gaat het vooral om de eerste kennismaking met verkeer en basisvaardigheden. Na het opdoen van deze basiskennis is het lastiger om als Vervoerregio een duidelijke rol te hebben voor onervaren en beginnende bestuurders. Zodra er rijbewijzen bij komen kijken, is het belegd bij rij scholen en het CBR. De rol om dus bij te dragen aan het ontwikkelen van meer verhoogd inzicht in het verkeer is nog niet uitgekristalliseerd. Onervarenheid geldt echter bij elk nieuw type voertuig dat je gaat besturen (zoals Light Electric Vehicles, of gewoon de elektrische fiets) en elke nieuwe techniek in een voertuig. Ook hier is de Vervoerregio nog zoekend in welke rol aan te nemen.

We benoemen hier dat het aanbod voor een opfriscursus autorijden voor 65+ers erg klein is. Daarnaast is de (bestuurlijke) aanbeveling om ook meer aandacht te schenken aan het veilig omgaan met een scootmobiel is nog niet opgepakt.

Subdoel tweewielers: *Fietsers, brom-/snorfietsers en motorrijders meer bewust maken van hun kwetsbaarheid in het verkeer, en het vergroten van hun kennis, (hogere orde) vaardigheden en motivatie om risicomijdend aan het verkeer deel te nemen.*

De Vervoerregio zet binnen het subdoel tweewielers voornamelijk in op de kwetsbaarheid van fietsers:

- Divers aanbod met fietsvaardigheid voor leerlingen basisschool;
- Aandacht voor schoolroutes bij overgang van basisschool naar middelbare school;
- Campagnes als 'De scholen zijn weer begonnen', Spaakbeknelling, en als onderdeel in MEO;
- Het programma 'Doortrappen' voor 55 jaar en ouder dat steeds meer vorm en inhoud krijgt.

Subdoel medeweggebruikers: *Medeweggebruikers meer bewust maken van kwetsbaarheid andere verkeersdeelnemers en bereidheid vergroten om risicomijdend, hoffelijk en vergevingsgezind naar fouten van anderen aan het verkeer deel te nemen.*

- De doelstelling over medeweggebruikers is er één in een eigen categorie. Deze heeft de Vervoerregio expliciet aan het SPV toegevoegd omdat de verantwoordelijkheid om veilig aan het verkeer deel te kunnen nemen niet alleen bij de kwetsbare mensen zelf neergelegd moet worden. Het gaat hierbij niet om de aanpak van 'verkeersshifters', maar om bewustwording van mensen in het algemeen die gehaast, snel geïrriteerd, en vanuit hun eigen bubbel weinig oog hebben voor wat er om hen heen gebeurt in het verkeer.

- De ontwikkeling van de campagne MEO is daarom van grote meerwaarde die invulling geeft aan deze doelstelling. Zaak is dat deze campagne zich verder ontwikkelt en steeds beter gevuld gaat worden met oog voor een breed scala aan situaties, zodat het zich duidelijk onderscheidt van de 'one-issue' campagnes.
- De klassieke campagne 'Scholen zijn weer begonnen' past ook goed bij deze doelstelling. In alle gevallen blijft specifieke campagne monitoring nodig om kritisch te kijken of de campagnes zo optimaal mogelijk uitgevoerd worden.

In de RAV2030 staan nog een aantal overige speerpunten en doelgroepen beschreven:

Overige speerpunten kwetsbaar	Ondersteunende acties
Voorlichting gebruik fietshelm	Geen specifieke acties; geïntegreerd in Programma Doortrappen en in educatie uitingen voor basisscholen.
Snor/bromfiets en motorrijder: risico's herkennen en mijden	Geen specifieke acties; in beeld uitingen meegenomen in MEO
(Maaltijd)bezorgers (elektrische) fiets	Geen specifieke acties; in beeld uitingen meegenomen in MEO
Overige speerpunten onervaren	Ondersteunende acties
Testritten aanbieden bij aanschaf nieuwe e-bikes	Geen specifieke acties
Folder met do's en dont's aanbieden bij aanschaf nieuwe e-bikes, speed pedelec, of LEV's	Geen specifieke acties; Tips e-bike geïntegreerd in Programma Doortrappen
Voorlichting toeristen, migranten, expats fietsveiligheid	Geen specifieke acties; Programma Doortrappen zoekt in Amsterdam aansluiting met inwoners met niet-Nederlandse achtergrond.
Extra inzet op 16-18 jaar via voortgezet onderwijs: beginnend bestuurder	Geen specifieke acties
Extra inzet op 18-24 jaar: beginnende autobestuurder	Geen specifieke acties of educatieve methode in gebruik
Overige speerpunten	Ondersteunende acties
Meer betrekken ouders en verzorgers bij kinderen in het verkeer via onderwijsinstellingen	- Verkeersouders - Verkeerskunsten (inlichten ouders over fietsvaardigheid kind)

De volgende zaken vallen op:

- De fietshelm blijft verschillende meningen en emoties oproepen, maar de maatschappelijke ontwikkelingen vragen om een meer ontspannen houding ten opzichte van het onderwerp. De Vervoerregio pakt dit op in 2023;
- De Vervoerregio heeft nog geen vorm gevonden om aandacht te geven aan de kwetsbaarheid van motorrijders en andere specifiek benoemde groepen, zoals toeristen, migranten, of jongvolwassenen. (Dit geldt ook voor specifieke groepen bij risicovol gedrag, paragraaf 2.2.4);
- De ervaring leert dat het lastig is om ouders en verzorgers echt goed te betrekken via het educatieaanbod. Verkeer & Meer richt zich nu vooral op het versterken van de kruisbestuiving tussen educatie en campagnes door uitingen visueel op elkaar aan te laten sluiten met dezelfde boodschap.

2.2.4 Doelstellingen risicovol individueel gedrag

In deze paragraaf leggen we verbinding tussen de uitgevoerde acties en de doelstellingen binnen de pijler risicovol gedrag. De huidige doelstellingen zijn ook hier nog erg algemeen geformuleerd.

Hoofddoel: *kennen – kunnen – willen*

Bewust zijn van risico's, kunnen omgaan met sociale druk, en het versterken van de sociale norm.

Met de nieuwe uitvoerders komt een nieuwe dynamiek in de regio. Iedere campagne wordt ondersteund met een plan van aanpak waarin achtergrond, kernboodschap, doelgroep, doelgedrag, strategie en communicatie opnieuw wordt belicht. Daarnaast laat de uitvoerende partij in principe voor alle campagnes jaarlijks een effectmeting uitvoeren. Deze effectmetingen zijn bedoeld om zowel de inhoud, als de manier van uitvoeren te blijven aanscherpen. Het jaar 2022 zien we als een nieuwe nulmeting. Het is niet mogelijk om alle resultaten van de effectmetingen in deze monitoring & evaluatie te behandelen. De resultaten zijn opvraagbaar bij Verkeer & Meer. Hieronder lopen we in het kort de geprioriteerde beleidsthema's uit de RAV2030 langs.

Rijden onder invloed – nuchtere bestuurders

De BOB-campagne gaat over het tegengaan van alcoholgebruik in het verkeer. De politie moet door een beperkte handhavingscapaciteit keuzes maken en controleert vooral bestuurders van motorvoertuigen. Het beïnvloeden van gedrag onder fietsers moet daarom vrijwel geheel van andere maatregelen dan handhaving komen. De Vervoerregio heeft hier een stap in gezet met de speciale BOB-campagne gericht op fietsers. Wel moet hierin voldoende aandacht komen voor wat het alternatief dan is voor fietsers om veilig thuis te komen na het uitgaan.

De bestaande BOB-campagne mag niet gebruikt worden tegen drugs. In het educatieve programma *Totally Traffic* is wel aandacht voor drugs (en ander risicogedrag), maar dit bereik is erg beperkt. Het Ministerie IenW is bezig om een brede aanpak *Rijden Onder Invloed (ROI)* uit te werken. Dit proces gaat echter traag. Daarmee blijft het doorpakken met effectieve maatregelen nog steeds achter bij wat nodig is.

Afleiding – aandacht bij het verkeer

De uitgevoerde acties binnen dit thema gaan over het rijden zonder gebruik (vasthouden) van de mobiele telefoon. Naast de landelijke MONO-campagne voor het grote publiek komt dit thema ook naar voren op basisscholen met de les 'Doe meer met MONO'. De aanbeveling uit 2021 om te bekijken hoe het thema breder getrokken kan worden dan 'afleiding door de smartphone' is in 2022 nog niet specifiek opgepakt. Feit blijft echter dat het risico van afleiding niet alleen gaat om bellen, of appen, maar om alles waardoor iemand zich laat afleiden van het verkeer. Het is daarom belangrijk zo sterk mogelijk neer te zetten wat '*aandacht voor het verkeer hebben*' inhoudt en de bewustwording te vergroten hoe noodzakelijk het is om de aandacht bij je verkeerstaak te houden.

Snelheid – houden aan de snelheidslimiet

Het thema komt vooral aan bod in twee grote campagnes: de specifieke campagne Snelheid en in de campagne 'Onze scholen zijn weer begonnen'. De Snelheid campagne gaat vooral over het niet harder rijden

dan wat maximaal is toegestaan. Een veilige snelheid is echter context afhankelijk en vraagt om goed verkeersinzicht. Uit de effectmeting valt op dat slechts 34% van de mensen aangeeft langzamer te rijden dan de toegestane maximumsnelheid als het druk is of als passeren lastig gaat; en slechts 33% zegt langzamer te gaan rijden in situaties waar dat veiliger voelt. Dit gegeven heeft meer aandacht nodig. Een remweg demonstratie zoals bij de Kick-off van de campagne Snelheid is een activiteit die veel indruk maakt op aanwezigen. Het maakt de impact van snelheid concreet en tastbaar. De vraag is of dit soort indrukmakende acties een meer langetermijneffect hebben en vaker ingezet kunnen worden.

Verlichting – focus fiets

De campagne AAN staat hier centraal. In deze campagne is de samenwerking met handhaving ook buiten Amsterdam meer leven ingeblazen. Daarnaast is bij dit thema meer kruisbestuiving gezocht tussen campagne en educatie. Dit is gedaan door lesmateriaal aan te laten sluiten op uitingen van de campagne en op hetzelfde moment op scholen uit te dragen. Het belang van goede fietsverlichting krijgt verder in verschillende educatieve programma's aandacht, zoals bij de fietschecks en -reparaties op basisscholen en in het programma Doortrappen.

Niet door rood rijden – focus fiets

Het door rood rijden valt buiten de risico-thema's van het SPV. Het is echter wel één van de vijf speerpunten voor de politie bij verkeershandhaving. Zij richten zich dan voornamelijk op bestuurders van motorvoertuigen. De Vervoerregio heeft het thema ook als prioriteit gesteld maar dan met extra aandacht voor fietsers (vooral Amsterdam). Er is geen specifieke educatie of campagne voor ontwikkeld. Met name Amsterdam voert experimenten uit. De Vervoerregio heeft pilot-onderzoeken ondersteunt, maar de resultaten geven geen duidelijk beeld wat de meerwaarde is voor opschaling. Hoe met dit thema om te gaan, krijgt nader aandacht in 2023.

Overige speerpunten	Ondersteunende acties
Meer inzicht in effectieve gedragsbeïnvloeding, prioriteit: <ul style="list-style-type: none"> - afleiding smartphone op fiets - lachgas 	Geen specifieke acties
Bereiken jongvolwassen bestuurders: 18--24 jaar	<p>Bereiken van 18-24-jarigen gaat op dit moment via de algemene campagnes, waarbij de Vervoerregio via sociale mediakanalen de boodschap extra onder de aandacht brengt bij deze leeftijdsgroep.</p> <p>Bij de zomer-BOB campagne zijn via de campus van de VU specifiek studenten opgezocht.</p>
Bereiken van andere niche doelgroepen, prioriteit: <ul style="list-style-type: none"> - Maaltijd/flitsbezorgers - Taxichauffeurs 	Geen specifieke acties
Bereik vergroten met lokaal maatwerk (locaties, tijdstippen)	De uitvoerende partij heeft regelmatig contact met gemeenten om hierin af te stemmen

2.2.5 Aanbevelingen pijler verkeersdeelnemers

Ook binnen deze pijler In het proces van bijsturing en aanscherping is het belangrijk om beter in beeld te krijgen wat we **extra en vooral ook anders** zijn gaan doen ten opzichte van vorige jaren. De Vervoerregio heeft een lange traditie in het faciliteren van verkeerseducatie en -campagnes. Het is echter duidelijk dat dit niet voldoende is om de ambitie van een trendbreuk in het aantal slachtoffers te bereiken. Meer specifiek benoemen we de volgende aandachtspunten:

- De **kwaliteit en doeltreffendheid** van de uitvoering in de praktijk meer inzichtelijk maken en vervolgens gebruiken om te optimaliseren. Of het nu gaat om het geven van een les, het borgen van fietsveiligheid in het programma Doortrappen, of het kiezen van de locaties voor campagne uitingen. Maatregelen staan of vallen met hoe ze worden uitgevoerd.
- Doorbouwen aan het **bereiken van de doelgroepen**. De aanbeveling strekt verder dan alleen het halen van de aantallen op scholen in de gestelde doelen. Met het oog op risicovol gedrag blijft extra aandacht nodig voor het op aansprekende manier bereiken van **jongvolwassenen van 18 tot 24 jaar** (in het bijzonder mannen), ook buiten onderwijsinstellingen.
- Doorbouwen aan de ingeslagen weg naar meer **kruisbestuiving en samenwerking** met politie en handhaving.
- Bekijken of het type **Kick-off acties** zodanig een **meerwaarde** hebben dat het loont om dit soort extra 'doe-activiteiten' bij doelgroepen grootschaliger in te zetten.
- De inzet van deze pijler voor een deel **flexibel en wendbaar** maken. Het is winst om makkelijk aan te kunnen haken bij laagdrempelige maatschappelijke initiatieven die zich voordoen. Dit kan verfrissend werken en het kan helpen een aantal speerpunten die niet in ons standaardpakket passen met relatief weinig inzet mee te pakken. De aanbeveling is om hier een format voor af te spreken.

3 KENNIS, INNOVATIE EN SAMENWERKING

De RAV2030 beschrijft het belang van kennisontwikkeling en inzet op innovatie. Dit om de risicogestuurde aanpak beter te ontwikkelen en te ondersteunen:

- Innovatie op het gebied van effectieve gedragsbeïnvloeding;
- Kennis over technologische ontwikkelingen;
- Leren van *best practices*, en (inter)nationaal wetenschappelijk onderzoek;
- Zelf actief kennis vergroten met kleinschalig onderzoek en pilots in de regio;
- Het organiseren van betere regionale data-onderbouwing en risicoanalyses.

In dit hoofdstuk noemen we projecten die vallen binnen de subsidies van *Onderzoek, Studie en Samenwerking* (OSS) en een aantal andere vormen van ontwikkeling en samenwerking die in 2022 hebben plaatsgevonden.

3.1 Onderzoek, Studie en Samenwerking (OSS)

Het subprogramma *Onderzoek, Studie en Samenwerking* (OSS) maakt sinds 2019 onderdeel uit van de programmabegroting van de Vervoerregio. Via dit subprogramma worden alle onderzoeken, studies en samenwerkingsverbanden gefinancierd, met uitzondering van de (infrastructurele) projecten die onderdeel uitmaken van het subprogramma *Uitvoeringsprogramma Mobiliteit* (UPM). De tabel toont de projecten op de OSS-lijst van 2022 met een verkeersveiligheidsbijdrage vanuit de Vervoerregio Amsterdam.

OSS-verkeersveiligheid 2022	Toelichting
Veilige Schoolomgeving 2022 (Amsterdam)	<p>Verlenging van het meerjarenplan 2016-2021 voor basis- en voortgezet onderwijs.</p> <p>Totaal aangevraagd: 56 schouwen.</p> <p>Rapportage per schouw:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Inventarisatie van knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school. - Voorstellen voor concrete maatregelen met verkeerskundig schetsontwerp.
Door rood rijden van fietsers (Amsterdam)	<p>Oplevering eindrapport van het onderzoek en het gedragsexperiment om dit te veranderen. Op drie locaties is onderzoek gedaan en zijn verschillende technieken van gedragsbeïnvloeding toegepast.</p> <p>Conclusie: De achtergrond van het door rood rijden is sterk locatie gebonden. Daarom is altijd vooronderzoek en maatwerk nodig in de aanpak. Wel zijn er lessen te leren uit de aanpak van maatregelen die ergens anders effectief kunnen zijn.</p>
Dode hoek maatregelen vrachtwagens (Amsterdam)	<p>Inventarisatie van dode hoek maatregelen om het vrachtverkeer in de stad veiliger te maken. Gericht op kansen door samenwerking, digitalisering en inzet van slimme middelen. Verschillende scenario's van eenvoudig naar</p>

	complex en van korte termijn tot invoering op lange termijn. Met o.a. voorbeelden uit Londen en Groningen.
Innovatieplatform Amsterdam Bike City (i.s.m. Vervoerregio)	Uitwerking van de prijswinnende inzending eerste innovatielab. Vormgegeven tot een experiment maximumsnelheid op het fietspad (zie paragraaf 2.1.3) Een prijsvraag in deze formule heeft veel haken en ogen. In de evaluatie is besloten dit anders in te gaan richten. In 2023 is echter nog wel een nieuwe prijsvraag uitgezet.
Vergelijking fietsintensiteiten van modelschattingen en fysieke tellingen - SWECO (Vervoerregio – provincie Noord- Holland)	Doel: betrouwbaarheid toetsen van een model waarin een beoordeling wordt gegeven of een fietspad voldoende breed is op basis van type fietspad en een rekenkundige schatting van de drukte op dat fietspad zonder in werkelijkheid te tellen.

Als het om een initiatief vanuit een gemeente gaat is de Vervoerregio meestal alleen in de pilot-fase betrokken als subsidieverstrekker. Het kan voorkomen dat een gemeente na de pilot verder gaat waar de Vervoerregio geen rol meer in speelt. Dat kan ook als er verschil in inzichten bestaat over de uitkomsten van de pilot. Dit leidt soms tot een onduidelijkheid en versnippering van wat op straat wel en niet uitgevoerd wordt.

Kennisdeling is belangrijk. Het is belangrijk om te leren wat wel en wat niet werkt. Het is belangrijk om onderzoek niet onnodig dubbel te doen, of juist sneller op te schalen als blijkt dat een maatregel succesvol is. Dit punt wordt ook benoemd in de voorwaarden voor subsidie. In de praktijk is de kennisdeling of de kansen voor opschaling meestal passief. In het project 'veilige schoolomgeving', bijvoorbeeld, is opgenomen dat het ook interessant kan zijn voor de andere wegbeheerders en dat "mocht daar behoefte aan zijn, Amsterdam de resultaten graag deelt met de andere gemeenten in de regio." Hoe dit vervolgens werkt is niet helder. Dit geldt voor alle OSS bijdragen. Ook is nog niet geheel inzichtelijk hoe we tot een goede prioritering komen bij besteding van OSS-budgetten.

Uitgelicht innovatief: schatting aantal fietsers en oordeel voldoende breed fietspad

Voor het ontwikkelen van data voor de beoordeling 'veilige fietspaden' heeft Sweco in 2021 een methode ontwikkeld om aantallen fietsers te schatten op een route. Deze schatting is vervolgens gebruikt om te bepalen of een fietspad voldoende breed is.

De Vervoerregio en provincie Noord-Holland hebben Sweco opdracht gegeven de schattingen in onze regio beter te vergelijken met de feitelijke telpunten die er zijn om de betrouwbaarheid van het model te toetsen.

Resultaat: Het blijkt dat in onze regio de schatting van het aantal fietsers in de meeste gevallen tot hetzelfde oordeel leidt of een fietspad voldoende breed is, als bij de feitelijke telling. Zijn de beoordelingen verschillend, dan is de schatting meestal strenger, wat gunstig is met het oog op toekomstige groei. Ook hebben we meer inzicht gekregen in welke situaties het beter is om met feitelijke telpunten te blijven meten. Dit geeft de mogelijkheid om een beperkt aantal telpunten strategisch te plaatsen.

3.2 Regionaal maatwerk en innovatie Verkeer & Meer

Binnen het programma van Verkeer & Meer is er expliciet ruimte gemaakt om ook te investeren in innovatieve maatregelen en regionaal maatwerk. De campagne MEO is hier een goed voorbeeld van.

Speerpunten 2022	Toelichting
Quickscans 2022	Tweede wielrennersinterventie Ouder-Amstel. Uitvoering en aanpassing casus Edam-Volendam Westeinde. Tijdens het proces werd duidelijk dat het vraagstuk niet geschikt was voor de Quickscan methode. Dit is meegenomen in een algehele evaluatie.
Onderzoek en pilot Breng- en haalgedrag	Problematiek: onveilige verkeerssituaties, irritaties en overlast bij brengen en halen van basisschoolkinderen met de auto. De meeste kinderen blijken in de buurt te wonen. Doelgedrag: kinderen van de basisschool lopen of fietsen naar school. Doelgroep: kinderen op de basisschool, met name onderbouw, en hun ouders/verzorgers.
MEO – Met Elkaar Overweg campagne	In de regio ontwikkelde campagne; voortkomend uit de eerder campagne 'Aardig op Weg' dat vooral gericht was op wielrenners. Zie paragraaf 2.2.2

In de huidige aanbesteding is 10% van het educatiebudget gereserveerd voor innovatie, en van het campagnebudget 20%. In 2022 is Verkeer & Meer met de nieuwe uitvoerders begonnen om keuzes voor verkeerseducatie en campagnes sterker vanuit onderzoek te onderbouwen. Ook hier is het belangrijk om nog meer vanuit een gedeelde risicoanalyse om af te wegen waar we op inzetten en hoe we dat vervolgens uitwerken.

Evaluatie Quickscan methode

Een Quickscan is bedoeld voor het oplossen van een relatief kleinschalige verkeersonveilige situatie die lokaal maatwerk vraagt. Het idee is om in een korte tijd van een probleemanalyse tot de uitvoering van een eenvoudige maatregel te komen die het gedrag beïnvloedt. In het Uitvoeringsplan is een bestedingsruimte opgenomen van circa twee scans per jaar. Dit gebeurt op basis van cofinanciering van gemeente en Vervoerregio. Daarnaast wijst het Uitvoeringsplan op een eventuele uitbreiding naar vier per jaar als een bijdrage van het Rijk beschikbaar komt.

Niet elke aangedragen casus is geschikt voor een Quickscan. Er is een selectie bij de poort, maar bij de casus Edam-Volendam kwam pas tijdens het uitvoeren van de Quickscan goed op tafel dat de problematiek om een andere benadering vraagt. De Quickscan leidt dan tot een weinig effectieve maatregel. De Vervoerregio is daarom in 2023 de procedure gaan aanpassen om te bepalen hoe een Quickscan verkeersveiligheid tot stand komt en wie wat doet in dit proces. Het oorspronkelijke idee van de Quickscan is daarmee op dit moment losgelaten.

3.3 Datatoegang en dashboards

De landelijke ontwikkelingen op het gebied van data verzamelen en toegankelijk maken in dashboards gaan traag. Het kost veel tijd om risico-indicatoren meetbaar te maken en daadwerkelijk data te verzamelen. In het geval van data over verkeersslachtoffers is grote zorgvuldigheid gevraagd vanwege privacy.

In 2022 heeft de Vervoerregio naast wat verkenningen en het volgen van landelijke ontwikkelingen hier zelf geen grote stappen in gezet. Wel is op eigen initiatief de verkenning van verkeersboete data uitgediept. Deze is intern gedeeld, met de gemeenten, en ook buiten de regio met o.a. provincies en MRDH.

Ontwikkeling data en dashboards	Toelichting
Risico-indicatoren SPV	<p>De Vervoerregio heeft hierin nog geen duidelijk richting uitgezet en keuzes in gemaakt. We zien een aantal verschillende lijnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Landelijk vanuit Kennisnetwerk SPV en Taskforce Verkeersveiligheidsdata m.b.t. het beloofde dashboard - Regionale initiatieven, vooral van provincie Noord-Holland - Andere ontwikkelingen van viewers en dashboard binnen de VRA - Lokale ontwikkelingen zoals verkeersveiligheidsmodel van Amsterdam - Aanbiedingen van marktpartijen
Verkeersslachtoffer data	<p>De Vervoerregio volgt landelijk ontwikkelingen, deels vanuit ministerie I&W:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traject ambulance-data voor het beschikbaar krijgen van enkele basiskenmerken met name om locaties van (eenzijdige) ongevallen met gewonden in beeld te krijgen. - Verkenning om ook Spoed Eisende Hulp data te verwerken in een dashboard. <p>In 2022 heeft de Vervoerregio voor het eerst maatwerk ingekocht bij het CBS om zo goed mogelijk beeld te hebben van de ontwikkeling in het aantal verkeersdoden binnen de regio.</p>
Analyse Verkeersboetes	<p>Voor het tweede maal opgevraagd en verwerkt in een presentatie om te verkennen hoe inzicht in deze data integrale samenwerking kan bevorderen (zie paragraaf 3.2)</p>

Als doorkijk naar 2023 geven we vast een aantal nieuwe ontwikkelingen mee:

- Er is een eerste samenwerking aangegaan met Ambulance Zorg Amsterdam in het landelijke traject voor het ontwikkelen van een dashboard met ambulancedata. Dit traject voert Stichting VeiligheidNL uit in opdracht van het Ministerie IenW. De Vervoerregio trekt hierin gezamenlijk op met gemeente Amsterdam.
- Aanvullend op de ambulancedata voert de Vervoerregio samen met gemeente Amsterdam en Stichting VeiligheidNL verkennende gesprekken met Spoed Eisende Hulp ziekenhuizen in de regio.

- Op het gebied van de SPV risico-indicatoren is provincie Noord-Holland gevorderd in het bouwen van een SPV Viewer. De Vervoerregio verkent samen met de provincie of we hierin krachten kunnen bundelen.

3.4 Samenwerking verkeershandhaving en SPV governance

Verkeershandhaving

De RAV2030 benoemt het belang van de regionale governance met betrekking tot verkeershandhaving en de contacten met politie en Openbaar Ministerie.

Doel: Regionale borging van een overlegstructuur voor effectieve verkeershandhaving met een jaarlijkse monitor verkeershandhaving met input vanuit alle gemeenten; minstens eenmaal per jaar agenderen in de lokale driehoeken; verkeersveiligheid expliciet opnemen in Integrale Veiligheidsplannen.

In 2022 is de organisatievorm zoals deze al een aantal jaren binnen de Vervoerregio bestaat zo goed als ongewijzigd gebleven. Er is de projectgroep rond de regionale politie Eenheid Amsterdam waarin het Handhavingsplan van Team Verkeer centraal staat. Hier vallen naast Amsterdam (inclusief Weesp) de gemeenten Aalsmeer, Amstelveen, Diemen, Ouder-Amstel, en Uithoorn onder. Bij de overige gemeenten die onder politie Eenheid Noord-Holland vallen is dit type overleg er niet.

Wel zijn de volgende ontwikkelingen te noemen:

- In de projectgroep Amsterdam is bij de jaarlijkse ronde voor het opstellen van het volgende Handhavingsplan nog meer aandacht gegeven aan het benoemen van wederzijdse actiepunten. Een voorbeeld van een actiepunt voor de wegbeheerder is het goed plaatsen van een verkeersbord, of het aanbrengen van bermverharding zodat een radarauto op een specifieke locatie kan staan. Op deze manier helpt de wegbeheerder met kleine ingrepen om handhaving beter mogelijk te maken op specifieke locaties. Deze lokaal maatwerk actiepunten zijn als bijlage meegenomen in het *Handhavingsplan 2023*. Het Handhavingsplan 2023 is in april geagendeerd en vastgesteld in de lokale (sub)driehoek van Amsterdam.
- Deze integrale manier van kijken biedt ook ruimte voor het versterken van de samenwerking met de afdeling campagnes. Zo is afgesproken om te kijken of de locaties die op de lijst staan voor snelheidscontroles meer gericht meegenomen kunnen worden in de jaarlijkse campagne Snelheid.
- Vanuit de verkenning *Analyse verkeerboetes; wat kun je ermee?* is inspiratie en onderbouwing gehaald voor campagnes. Bijvoorbeeld BOB op de tweewielers. Daar waar het voor handhaving niet mogelijk is om prioriteit te leggen, is op deze manier toch een doelgroep bereikt.
- In de zomer van 2022 heeft gemeente Zaanstad de landelijke BOA-pilot toegewezen gekregen. In deze pilot krijgen BOA's extra bevoegdheden om te handhaven op lichte overtredingen van fietsers (fietsverlichting, rood licht, en telefoon gebruik).
- In 2022 is voorwerk verricht om in 2023 concrete stappen te zetten in een vernieuwde vorm van afstemming en samenwerking met verkeershandhaving op regionaal en lokaal niveau.

SPV governance

De overlegstructuur die het SPV beoogt, gaat verder dan het specifieke handhavingsoverleg uit de vorige paragraaf en is gebaseerd op 5 kernelementen (zie kader). We willen een goede samenwerking en overlegvorm bereiken tussen alle partners (zowel overheid, politie, als maatschappelijk) waarbij ook op regionaal niveau een afweging plaatsvindt op basis van een gedeelde risicoanalyse. Het gaat om het elkaar versterken in een mix van maatregelen, in plaats van ieder in zijn eigen koker.

5 kernelementen werkwijze SPV

1. Creëren structurele aandacht voor verkeersveiligheid
2. Verbinding tussen alle partners
3. Werken vanuit een gedeelde risicoanalyse
4. Bevorderen van integrale afweging bij het vinden van oplossingen
5. Monitoring en bijsturing van dit proces



Hoewel de Vervoerregio veel van deze 5 elementen in zich heeft, is het organisatorische gedeelte onderbelicht gebleven, zowel intern als extern. De contacten en de uitwisseling met gemeenten en andere partners verloopt te veel ad hoc en versnipperd. Er is binnen de structuren die er al zijn geen duidelijk format voor een regionaal breed verkeersveiligheidsoverleg. Hier valt winst te behalen. In 2023 zijn we dit gaan oppakken.

3.5 Aanbevelingen kennis, innovatie en samenwerking

Samenvattend noemen we een aantal aandachtspunten:

- Aan de voorkant een **meer scherpe afweging** maken hoe we **onderzoeks- en innovatiegeld** besteden. Dit moet plaatsvinden binnen een helder kader van thema prioritering, een goede probleem- en risicoanalyse gekoppeld aan de doelen in de RAV2030.
- Daarbij beter organiseren hoe de regio als geheel van de **nieuwe kennis** uit onderzoek en pilots kan **profiteren** en hoe we ervaringen met elkaar uitwisselen.
- Beter organiseren hoe we nieuwe **data en dashboards** gaan **benutten**, of zelf ontwikkelen, en onderdeel maken van een regionale risicoanalyse cyclus.
- Onderzoek bij uitvoeringspartners zou zich als eerste moeten richten op de **check** in hoeverre de **uitvoering** van 'bewezen effectieve maatregelen' in de praktijk daadwerkelijk optimaal gaat om de **effectiviteit** te borgen.
- Het SPV legt een rol neer voor de Vervoerregio om de regio te voeren over het vormen van **een breed regionaal verkeersveiligheidsoverleg**. Hier hebben we in 2023 een speerpunt van gemaakt. Dit gebeurt in samenhang met het verder ontwikkelen van afstemming met verkeershandhaving.
- Vanuit de regierol ook het proces verder ondersteunen voor het versterken van de samenwerking met **verkeershandhaving** op lokaal niveau en de **lijnen naar de lokale driehoeken**.

4 MONITORING VERKEERSSLACHTOFFERS

Doel 2030: *Een trendbreuk in de aantallen verkeersslachtoffers waarbij de stagnerende of stijgende lijn van de afgelopen jaren is omgebogen naar een overtuigende dalende lijn.*

Met het monitoren van het aantal verkeersslachtoffers meten we het uiteindelijke doel waar het om gaat. Dit is de lange termijn impact. Het SPV heeft de ambitie het aantal verkeersdoden en zwaargewonden terug te dringen naar nul in 2050. De risicogestuurde aanpak moet hieraan bijdragen. Als je met een dergelijk wensbeeld bezig gaat, is het nodig meer realistische tussentijdse doelen met elkaar te stellen. De Vervoerregio heeft daarom voor 2030 als eerste fase een trendbreuk als doel geformuleerd.

Het neerzetten van de nieuwe aanpak kost tijd. En het duurt een paar jaar voordat de effecten echt merkbaar worden. Bij een succesvolle uitwerking van de risicogestuurde aanpak verwachten wij dat in een tweede fase de grootste daling van het aantal slachtoffers plaatsvindt (2030-2040). In de laatste fase is het vervolgens de uitdaging om te kijken hoe dicht we bij het wensbeeld van de nul kunnen komen (2040-2050).

SWOV onderzoek: de Staat van de Verkeersveiligheid Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam

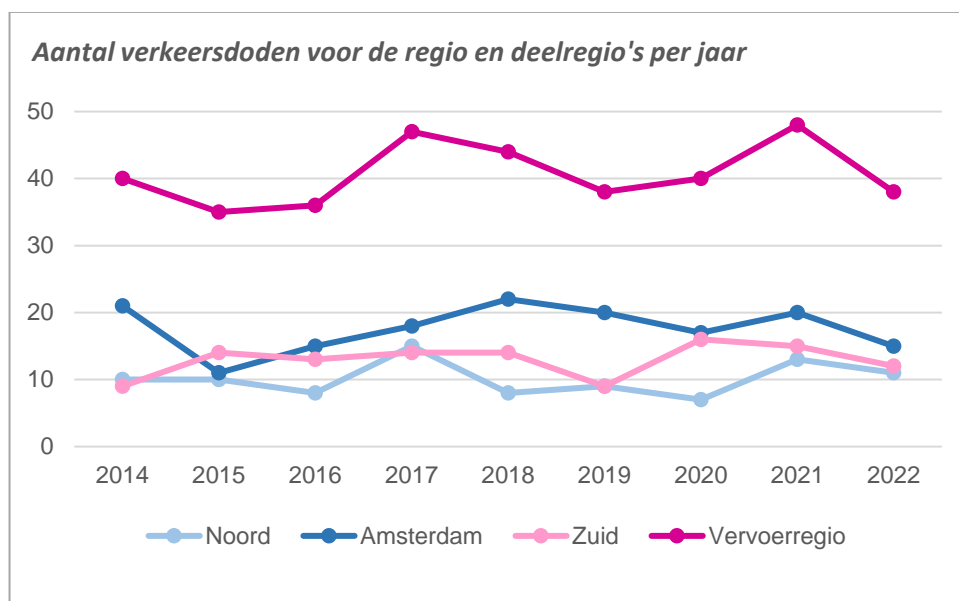
Eind mei 2023 heeft SWOV in opdracht van Provincie Noord-Holland en de Vervoerregio een regionale [Staat van de Verkeersveiligheid](#) uitgebracht. Deze is vergelijkbaar in opzet met de nationale Staat die SWOV jaarlijks publiceert. Nieuw hieraan is dat de Vervoerregio in de trendontwikkeling vergeleken is met de rest van provincie Noord-Holland en het landelijke beeld. Het rapport beschrijft de trend over de periode 2012-2021. Cijfers over 2022 waren nog niet beschikbaar. Dat betekent dat de verwachte effecten van de risicogestuurde aanpak vanuit het SPV hierin nog niet te zien zijn. De analyse is te beschouwen als een nulmeting. In paragraaf 4.3 noemen we kort de belangrijkste bevindingen uit dit onderzoek.

4.1 Verkeersdoden

De *statistiek verkeersdoden* van het CBS is de meest volledige en betrouwbare bron van het aantal verkeersdoden. Daarom vragen wij nu jaarlijks een uitsplitsing voor onze regio op. In de periode 2016-2019 schommelt het aantal verkeersdoden in de Vervoerregio tussen 36 en 47 mensen per jaar.

In 2022 zijn er in Vervoerregio minder verkeersdoden gevallen dan in 2021. Dit geldt voor alle drie de deelregio's. Onze regio wijkt hiermee positief af van het landelijke beeld. Nederland als geheel is in 2022 met 737 verkeersdoden op het hoogste aantal uitgekomen sinds 2008. Voor onze regio was 2021 juist een extra slecht jaar. Van een trendbreuk is dan ook nog geen sprake.

De uitdaging om het absolute aantal verkeersdoden in de regio structureel omlaag te krijgen ligt vooral bij de grote gemeenten: Amsterdam, Haarlemmermeer, Purmerend, en Zaanstad.



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2023

Aantal verkeersdoden per gemeente per vijf jaren periode			
Gemeente	2016-2020	2017-2021	2018-2022
Aalsmeer	8	7	7
Amstelveen	6	10	10
Amsterdam	92	96	93
Weesp	<5	<5	<5
Diemen	<5	<5	5
Edam-Volendam	<5	5	6
Haarlemmermeer	41	43	40
Landsmeer	<5	<5	<5
Oostzaan	<5	<5	<5
Ouder-Amstel	<5	<5	<5
Purmerend (incl. Beemster)	18	19	19
Uithoorn	<5	<5	<5
Waterland	6	<5	5
Wormerland	<5	<5	<5
Zaanstad	16	18	14

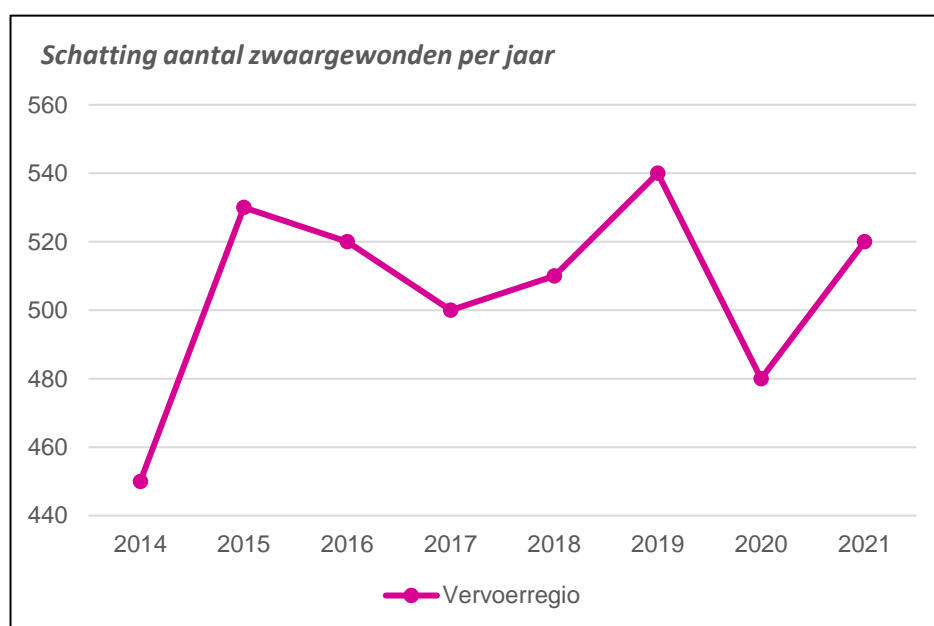
Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2023

4.2 Zwaargewonden

Het blijft lastig om het aantal zwaargewonden (formeel: ernstig gewonden) en de achtergrond van deze ongevallen volledig in beeld te krijgen. Wij verwachten hier in de komende tijd stappen in te zetten door een samenwerking met Ambulancedienst Amsterdam en (een aantal) Spoed Eisende Hulp afdelingen in de regio. Op dit moment is de methode van SWOV het meest volledig. We beschikken over de cijfers tot en met 2021. Het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers lag in 2021 op 520 mensen voor de hele Vervoerregio (inclusief Weesp).

SWOV hanteert de nieuwste internationale definitie van een ‘ernstige verkeersgewonde’⁵. In de praktijk gaat het om behoorlijk zware criteria voordat iemand tot deze categorie wordt gerekend. Om de risico’s op ongevallen aan te pakken is het raadzaam om ook naar ongevallen met minder zware verwondingen te kijken. Voor de monitoring van de beleidsopgave gaan wij echter uit van de formele definitie.

SWOV stelt het aantal zwaargewonden vast op basis van een koppeling van de Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) en de Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ). Omdat de LBZ niet registreert waar het ongeval heeft plaatsgevonden, hanteert SWOV een toewijzingsmethode om het aantal in een bepaalde regio te schatten. Waarschijnlijk levert dit voor de Vervoerregio enige onderschatting op.



Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2023

4.3 Vervoerregio versus overig Noord-Holland en Nederland

Vanwege onzekerheden rondom de data ook van de zwaargewonden zijn aantallen afgerond op tientallen en zijn in de verdieping geen afzonderlijke jaren maar twee perioden met elkaar vergeleken (2014-2017 versus 2017-2021).

⁵ Ernstige verkeersgewonde: iemand die naar aanleiding van een verkeersongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis met een verwonding die wordt uitgedrukt in een MAIS-score van 3 of hoger (MAIS3+ op een totaal van 6 categorieën). Zie voor meer informatie over de toewijzingsmethode het SWOV rapport R-2023-06.

De belangrijkste algemene bevindingen uit de regionale *Staat van de Verkeersveiligheid* zijn voor de Vervoerregio:

- Er is nog geen sprake van een dalende trend in het aantal verkeersdoden in de Vervoerregio. De trend past bij het landelijk patroon, hoewel er afwijkingen zijn op specifieke jaren.
- In de Vervoerregio was in de afgelopen jaren geen stijging of daling van het aantal zwaargewonden. Dit wijkt af van het patroon in de rest van de provincie Noord-Holland en Nederland waar het aantal significant is gestegen.
- Uitgedrukt in maatschappelijke kosten betekent het totaal aantal verkeersdoden en zwaargewonden in 2021 voor de provincie Noord-Holland als geheel een kostenpost van ongeveer € 2,7 miljard. De maatschappelijke kosten liggen vele malen hoger als breder naar de groep verkeersgewonden wordt gekeken.
- De prognose is dat als we zouden blijven doen wat we deden vóór het doorvoeren van de risicogestuurde SPV aanpak, het aantal verkeersdoden rond het huidige niveau blijft schommelen en het aantal zwaargewonden in de jaren sterk zal gaan stijgen. Ook in onze regio.

De belangrijkste bevindingen en afwijkingen op basis van de onderzochte achtergrondkenmerken zijn:

- In de Vervoerregio is het aantal verkeersdoden onder fietsers toegenomen, net als landelijk. Onder de zwaargewonden is (nog) geen stijging van fietsers te zien, maar fietsers vormen wel de grootste groep (62%).
- In de rest van de provincie Noord-Holland is juist het aantal zwaargewonden onder fietsers toegenomen, en niet het aantal doden.
- In de Vervoerregio is er een significante daling van het aantal verkeersdoden onder brom- en snorfietsers. Dat is een opvallend verschil met elders.
- In de rest van de provincie is een significante stijging te zien in het aantal dodelijke ongevallen zonder tegenpartij (enkelvoudig). Dit is vooral onder fietsers te zien. Deze stijging is echter niet gevonden in de Vervoerregio.
- In de Vervoerregio zijn juist significant vaker auto's betrokken bij een dodelijk ongeval. Er is een forse toename in het aantal verkeersdoden onder fietsers met een auto als tegenpartij.
- In de rest van de provincie en Nederland is er ook een significante stijging van het aantal zwaargewonden onder fietsers zonder betrokkenheid van een motorvoertuig. In de Vervoerregio is de stijging (nog) niet significant. Maar bij 73% van de zwaargewonde fietsers gaat het om een ongeval zonder betrokkenheid van een motorvoertuig is alsnog erg hoog.
- Dodelijke ongevallen komen relatief vaak voor op 50 km/uur en 30 km/uur wegen. Dat past in het landelijke patroon.
- In de Vervoerregio is de trend naar meer verkeersdoden onder 60-plussers sterker dan in de rest van de provincie. Het past wel bij het landelijke beeld.
- Er is in de Vervoerregio echter ook een opvallende stijging verkeersdoden onder 30'ers geweest.
- Het aantal zwaargewonden stijgt vooral onder 70-plussers, net als elders.
- Het aantal zwaargewonden daalt in de Vervoerregio Amsterdam onder kinderen en tieners tot 18 jaar. Daarnaast is in de gehele provincie ook een daling te zien onder mensen tussen 30 en 50 jaar.

5 AFSLUITING EN DOORKIJK

Het is zaak om nú door te pakken met de risicogestuurde aanpak en deze verder uit te bouwen. Het aantal verkeersdoden lag in onze regio in 2022 lager dan in 2021, maar van een trendbreuk is nog geen sprake. De prognose waarschuwt dat als we zouden blijven doen wat we deden het aantal verkeersdoden zich stabiliseert en het aantal zwaargewonden gaat stijgen. Naast het leed zijn de maatschappelijke kosten enorm. Alleen al voor de ongevallen met de meest ernstige afloop gaat het om meer dan € 1 miljard per jaar in de regio. Kijken we breder naar de groep gewonden, dan liggen het geleden leed en de maatschappelijke kosten vele malen hoger. We moeten dus door met veranderen om de risico's in het verkeer krachtig naar beneden te krijgen.

De *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid* doet dit binnen de realiteit van hoe de huidige samenleving is en zich ontwikkelt op zaken als mobiliteit, stedelijke groei, bevolkingsopbouw, heersende normen en waarden. Binnen de aanpak onderscheiden we drie beleidspijlers om op te sturen: infrastructuur, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, en risicovol verkeersgedrag. De concrete handvatten om het verkeersgedrag te beïnvloeden zijn ten eerste de inrichting van de weg en omgeving, en daarnaast educatie en campagnes, en verkeershandhaving. De aanpak sluit aan bij de aanbevelingen van SWOV.

In de praktijk zien we echter dat we de uitvoering van de verschillende typen maatregelen moeten optimaliseren. Daarnaast is het nodig om de verbinding tussen de typen maatregelen te versterken. Er liggen tal van kansen om de krachten verder te bundelen: slim investeren in infrastructuur, maar ook in de samenwerking met campagnes en verkeershandhaving. Dit gaat alleen als de betrokken partners goed in verbinding staan met elkaar. We wijzen daarbij op de vijf kernelementen uit het SPV. Deze SPV organisatievorm is nog onvoldoende ingevuld binnen de Vervoerregio.

5 kernelementen werkwijze SPV

1. Creëren structurele aandacht voor verkeersveiligheid
2. Verbinding tussen alle partners
3. Werken vanuit een gedeelde risicoanalyse
4. Bevorderen van integrale afweging bij het vinden van oplossingen
5. Monitoring en bijsturing van dit proces



Het jaar 2023 en 2024 zetten we dan ook in het teken van het versterken van deze vijf kernelementen. We zijn hier al op meerdere fronten mee bezig: het beter gebruik maken van onderzoek en effectmetingen, het toegankelijk maken van ambulance en ziekenhuisdata, het investeren in samenwerking met handhaving, en het vernieuwen van de overlegvormen tussen alle partners. Op deze manier kunnen we de komende jaren steeds beter vanuit een gedeelde risicoanalyse tot een zo effectief mogelijke mix van maatregelen komen.

In 2025 volgt een volledige herziening van de *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030*. Met de opgedane ervaring en nieuwe kennis kunnen we dan nieuwe afspraken en aangescherpte doelen vaststellen. Ondertussen blijven we ook de monitoring en evaluatie door ontwikkelen. We willen beter in kaart kunnen brengen wat projecten precies bijdragen aan het verkleinen van welke risico's in het verkeer. En dat we antwoord kunnen geven op de vraag 'wat we anders zijn gaan doen'.