

Samenvatting Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV2030)

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

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

Het SPV2030 roept op te werken met een risicogestuurde, proactieve en regionale aanpak. De RAV2030 is hier de regionale uitwerking van. Op basis van inzichten in de risico's in het verkeer zetten we in op de meest effectieve maatregelen om zowel de kansen op een ongeval als de gevolgen ervan te verkleinen.

Grootste kansen voor verbeteren verkeersveiligheid

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

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

Daarnaast zijn de volgende risicovolle individuele gedragsthema's geprioriteerd:

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

Regionale Aanpak verkeersveiligheid 2030

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

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

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

Verkeerssysteem

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

1. Het analyseren en aanpakken van de meest risicovolle 50 km/u wegen in de regio;

2. Het bij elkaar laten passen van weginrichting en snelheidslimiet;
3. Maatwerk voor drukke 30 km/u wegen;
4. Aanpak veilige fietspaden;
5. Nieuwe oplossingsrichtingen voor omgaan met heterogeniteit onder fietsers en op het fietspad;
6. Duurzaam Veilig ingerichte 60 km/u wegen.

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

Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

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

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

Risicovol individueel gedrag

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

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

Implementatie Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030

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

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

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

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

Monitoring & bijsturing

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