

Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid
2026 - 2040

Feilich gedrach foar elkoar





Inhoud

Samenvatting	3
1. Naar een nieuwe, integrale visie	4
1.1. Inleiding	4
1.2. Onze ambities	4
1.3. Voortzetten, versterken en verbreden	5
1.4. Leeswijzer	5
2. Waar staan we nu?	6
2.1 Het landelijke beeld	6
2.2 Een doorkijk richting 2030 en 2040	7
2.3 Maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid	7
2.4. Het beeld in Fryslân: ongevallen, slachtoffers en risicogroepen	8
2.5 Oorzaken van de toenemende onveiligheid	9
3. Verkeersveilig Fryslân	10
3.1 Op weg naar nul verkeersdoden in 2040	10
3.2 Werkwijze en algemene uitgangspunten	10
3.3 Drie pijlers voor een verkeersveilig Fryslân	11
3.4 Doorkijk Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2030	12
4. Brede samenwerking	14
4.1 Voortbouwen en versterken samenwerking	14
4.2 Rol, taken en verantwoordelijkheden	15
Geraadpleegde literatuur	16
Bijlage I. De Risico-aanpak samengevat	17
Eindnoten	18

Samenvatting

Iedereen die deelneemt aan het verkeer wil zich op een prettige en veilige manier kunnen verplaatsen. Helaas laten de meest recente ongevallencijfers zien dat de verkeersveiligheid in Nederland én in Fryslân afneemt. Omdat wij vinden dat iedere verkeersdode er één te veel is, blijft de provincie Fryslân zich, samen met haar partners, inzetten voor meer veiligheid in het verkeer.

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) staat de ambitie om op termijn (2050) 'op weg naar nul verkeersslachtoffers' te zijn. De visie van de provincie Fryslân sluit hierop aan en streeft zelfs in 2040 al naar nul dodelijke verkeersslachtoffers. Hoe we dit willen gaan doen, beschrijven we op hoofdlijnen in deze visie. De uitwerking hiervan zal plaatsvinden in vijfjaarlijks op te stellen uitvoeringsprogramma's. De eerste wordt in 2025 vastgesteld.

De constatering dat maatschappelijke ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en individualisering bijdragen aan verslechterde verkeersveiligheid, laat zien dat de vraagstukken rondom verkeersveiligheid complex zijn. Verkeersgedrag weerspiegelt bredere maatschappelijke uitdagingen, wat onderstreept dat we onze integrale aanpak moeten voortzetten en verbreden met verschillende invalshoeken en nieuwe samenwerkingen.

Het betrekken van maatschappelijke partners en de Mienskip is cruciaal om de benodigde verandering in verkeersveiligheid te realiseren. Dit betekent dat we taken overlaten aan anderen wanneer zij daar beter in zijn, en dicht bij onze partners staan waar samenwerking het beste

resultaat oplevert. We zetten onze kennis, vaardigheden, middelen en bevoegdheden in en stellen duidelijke kaders die ruimte bieden voor initiatieven, ontwikkelingen en lokaal maatwerk. We passen onze rol aan als de omstandigheden daarom vragen. Betrokken partijen brengen hun kennis, vaardigheden en middelen in om uitdagingen aan te gaan, waarbij de provincie voornamelijk ondersteuning biedt. Dit sluit aan bij de samenwerkingsprincipes van de participatiecyclus uit de POVI.

Bij het ontwikkelen van de nieuwe uitvoeringsprogramma's willen we onze gezamenlijke inspanningen (beter) afstemmen op 'life changing events' om zo de komende jaren meer veiligheidswinst te behalen. Samen met onze partners gaan we aan de slag om het verkeer in onze provincie veiliger te maken. Dit doen we door onze wegen veilig in te richten, de weggebruiker te stimuleren veilig weggedrag te vertonen en door met de politie en het Openbaar Ministerie (OM) te overleggen over de inzet van gerichte verkeershandhaving. We streven daarbij naar een goede samenwerking tussen alle partners die actief zijn op het gebied van verkeersveiligheid: gemeenten, Openbaar Ministerie, Rijk, politie, onderwijsinstellingen, kennisinstituten, verkeersveiligheidsorganisaties en bewoners.



1. Naar een nieuwe, integrale visie

1.1. Inleiding

Op 2 februari 2010 heeft het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân de Strategie Verkeersveiligheid voor de periode 2010 – 2025 vastgesteld. Deze strategie is vervolgens drie keer uitgewerkt in een meerjarig uitvoeringsprogramma, voor steeds een periode van vijf jaar. Het derde en laatste bij deze strategie behorende uitvoeringsprogramma ('Fryslân feilich nei 2025') loopt in 2025 ten einde. Daarom hebben we samen met onze bestuurlijke en maatschappelijke partners nagedacht over hoe we de komende 15 jaar verder willen met de verkeersveiligheid in Fryslân.

Veilige mobiliteit vraagt om voortdurende inzet, waarbij het van belang is om over een visie te beschikken die aansluit bij de huidige inzichten en ontwikkelingen. Deze Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid is niet alleen een stap vooruit, maar ook een noodzakelijke stap om onze provincie weer veiliger te maken voor iedereen die deelneemt aan in het verkeer.

De Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid Fryslân 2026-2040 sluit aan bij de provinciale omgevingsvisie 'De Romte Diele' (POVI) en biedt input voor de nieuwe POVI waar momenteel aan gewerkt wordt. Daarnaast sluit de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid Fryslân 2026-2040 aan bij het Regionaal Mobiliteits programma Fryslân 1.0 "Underweis nei moarn" (RMP) en geeft uitvoering aan het Bestjoersakkoart 2023-2027 "Oparbeidzje foar Fryslân" (Bestjoersakkoart).

Het POVI stelt het versterken van de brede welvaart centraal. Brede welvaart gaat over geluk, de waardering van onze omgeving en sociale verbondenheid. Een (verkeers-) veilige leefomgeving en een veilig verkeerssysteem vormen belangrijke elementen voor een brede welvaart.

In het RMP staat onze visie ten aanzien van mobiliteit verwoord: "We streven naar een toekomst waar iedereen zich veilig kan verplaatsen in, van en naar Fryslân". Dit houdt onder andere in dat belangrijke bestemmingen beschikken over een betrouwbare en toekomstbestendige bereikbaarheid over land en water en door de lucht. En dit alles vindt plaats op een schone, duurzame en betaalbare wijze, rekening houdend met de leefbaarheid en de omgeving van onze provincie.

In het Bestjoersakkoart is opgenomen dat Gedeputeerde Staten in de tweede helft van 2024 een integrale visie op verkeersveiligheid opleveren. Hierdoor zijn verkeersveilig gedrag op vaarwegen en veilige openbare spoorwegovergangen onderdeel geworden van deze strategie, naast uiteraard de veiligheid op de weg.

1.2. Onze ambities

Met betrekking tot verkeersveiligheid stelt het RMP dat er naar nul verkeersdoden wordt gestreefd in (uiterlijk) 2040. Dit legt de lat hoog en geeft aan dat iedere verkeersdode er één te veel is. En deze ambitie maakt ook duidelijk dat we bereid zijn om hiervoor inspanningen te leveren en verantwoordelijkheid te nemen.



Als het gaat om de veiligheid van de fietsers in Fryslân is door Provinciale Staten bij de vaststelling van de Beleidsnota Fryslân Feilich Fytslân 2.0 aanvullend vastgesteld dat we streven naar een zo laag mogelijk aantal fietsslachtoffers¹.

Om onze ambities te kunnen bereiken, is een trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en -gewonden echt noodzakelijk. En zo'n trendbreuk kunnen we alleen realiseren als iedereen meedoet: 'mei inoar en foar elkoar foar Fryslân' en 'oparbeidzje foar Fryslân'. In gezamenlijkheid streven we ernaar het verschil te maken zodat iedereen zich in Fryslân veilig kan verplaatsen. Tussendoelen, indicatoren en monitoring zijn voor ons belangrijke hulpmiddelen om onze ambitie te bereiken en worden in de uitvoeringsprogramma's uitgewerkt.

Deze visie wil een breed omvattende benadering bieden, waarbij de 'drie E's', net als in de vorige strategische periode, structuur bieden:

- Engineering: infrastructuur en voertuigen;
- Education: opleiding, training en voorlichting en;
- Enforcement: regelgeving en handhaving.

De uitwerking van een veilige infrastructuur voor onze eigen wegen vindt plaats in het RYP (Regionaal. Ynfrastruktuer Programma) en voor de gemeentelijke wegen in de diverse gemeentelijke verkeersplannen. In voorliggende visie wordt dit niet nader uitgewerkt.

Met onze visie sluiten we aan bij het landelijk kader van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030²; dit SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met belangrijke risico's voor verkeerveiligheid.

We leggen ons, met dit visiedocument, echter niet vast voor de komende vijftien jaar; we gaan de feitelijke ontwikkeling van de verkeersveiligheid nadrukkelijk monitoren en zijn bereid zijn om daaraan passende consequenties te verbinden als blijkt dat (tussen)doelen niet bereikt worden.

1.3. Voortzetten, versterken en verbreden

We beginnen niet bij nul: met de aanpak van het Friese wegennet de afgelopen decennia, de Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 en de inspanningen van gemeenten en andere betrokkenen, zijn al grote stappen gezet.

Maar door diverse (maatschappelijke) ontwikkelingen, zoals groei van bevolking en bedrijvigheid, vergrijzing, meer diversiteit in vervoersmiddelen en technologische ontwikkelingen, is het verkeerssysteem en het deelnemen daaraan complexer en risicovoller geworden. Dit betekent dat we effectieve middelen en acties uit het verleden gaan voortzetten en intensiveren, maar ook dat we extra inspanningen zullen moeten plegen om te komen tot substantieel minder ongevallen, slachtoffers en verkeersdoden.

Vanuit onze rol als regisseur, willen we samen met alle Friese gemeenten, het Rijk, politie, Openbaar Ministerie (OM) en maatschappelijke partners werken aan een verkeersveilige leefomgeving. Iedere vijf jaar analyseren en prioriteren we zorgvuldige risicothema's en -groepen en nemen we proactief en preventief actie met gerichte maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag en handhaving.

1.4. Leeswijzer

Na dit hoofdstuk beschrijven we in hoofdstuk 2 kort de staat van de Friese verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 gaan we in op de integrale visie voor de periode tot 2040. Ook blikken we alvast vooruit naar de inzet voor het eerste meerjaren uitvoeringsprogramma. Tot slot gaan we in hoofdstuk 3 in op het belang van samenwerking en de rol van de provincie hierin om de verkeersveiligheid in onze provincie te verbeteren.





2. Waar staan we nu?

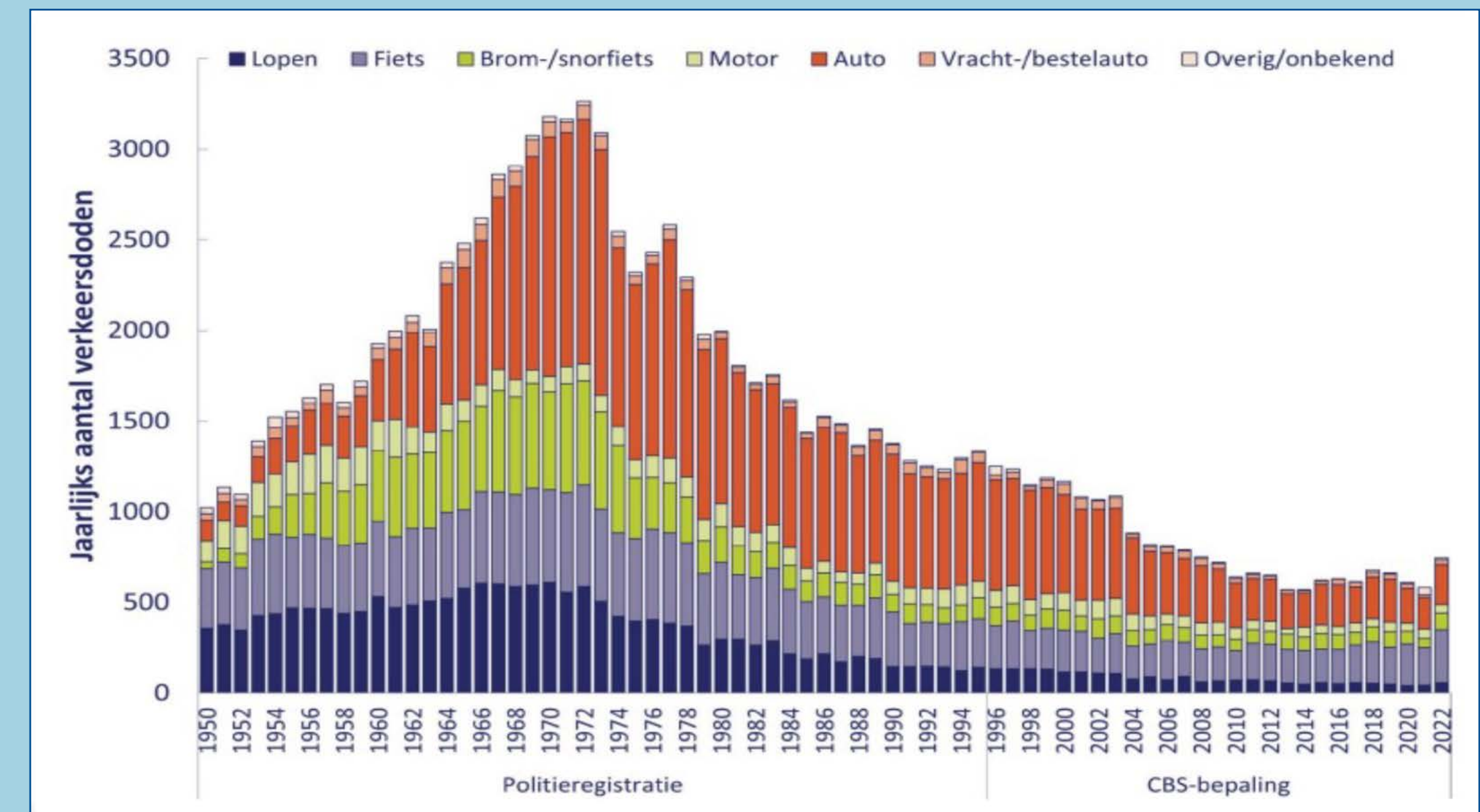
2.1 Het landelijke beeld

We vergeten het soms, maar vanaf de jaren '70 zijn er in Nederland enorme stappen gezet als het gaat om de verkeersveiligheid op het wegennet. Nadat vanaf de jaren '50 het aantal doden jaarlijks toename, is vanaf de jaren '70 een structurele afname zichtbaar. Ondanks dat het aantal auto's en afgelegde kilometers sterk is gegroeid, is sindsdien het jaarlijkse aantal verkeersdoden met zo'n 80% afgenomen. Vielen er in 1970 nog bijna 3.200 doden in het

verkeer, in 1999 waren dat er minder dan 1.200 en in 2010 nog 640 (figuur 1).

Omschrijving figuur 1

De grafiek laat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden in Nederland zien tussen 1950 en 2022. Hieruit valt af te lezen dat het aantal verkeersdoden in 1972 het hoogst was met 3.200 doden in het verkeer. In 2010 is dit aantal gedaald naar 640 verkeersdoden. In de afgelopen 12 jaar zien we het aantal doden niet meer daalt en zelfs licht stijgt.



Figuur 1: Het aantal verkeersdoden per jaar neemt tot 2010 sterk af, maar laat daarna een stagnatie zien (Bron: SWOV, 2023)

Als we in meer detail naar de afgelopen tien jaar kijken, dan zien we echter dat de daling van het aantal verkeersdoden stagneert en het landelijk aantal verkeersdoden in 2022 weer is toegenomen tot 745 personen (figuur 2). Inmiddels is duidelijk dat in 2023 er 684 mensen om kwamen in het verkeer. Weliswaar zijn dit minder verkeersdoden dan in 2022, maar er is nog steeds geen sprake van een dalende trend. Met uitzondering van 2022 is dit nog steeds het hoogste aantal verkeersdoden in 14 jaar.

Ongevallen op het water en spoor

Verkeersveiligheid houdt niet op bij onze wegen. Zo zijn ook op de kanalen, rivieren en meren van Nederland in 2022 meer scheepsongevallen geregistreerd dan in 2021. Ook het aantal geregistreerde (zeer) ernstige ongevallen is gestegen. Hierbij waren helaas meer slachtoffers te betreuren dan in voorgaande jaren. De toename van ernstige ongevallen op het water doet zich zowel voor

bij de beroepsvaart als bij de recreatievaart. Echter, de aantallen zijn (gelukkig) vele malen lager dan in het verkeer. Op het spoor is het aantal (dodelijke) slachtoffers beperkt. De maatschappelijke impact van ongevallen op

spoorwegovergangen is echter groot en het realiseren van verbeteringen vraagt veelal om grote investeringen. In 2022 vonden er landelijk 21 zware ongevallen plaats, dat is een dalende trendlijn. Hierbij waren er 4 dodelijke en 4 zwaargewonde slachtoffers te betreuren.

2.2 Een doorkijk richting 2030 en 2040

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, 2022) komt naar voren dat zonder extra inspanningen de landelijke

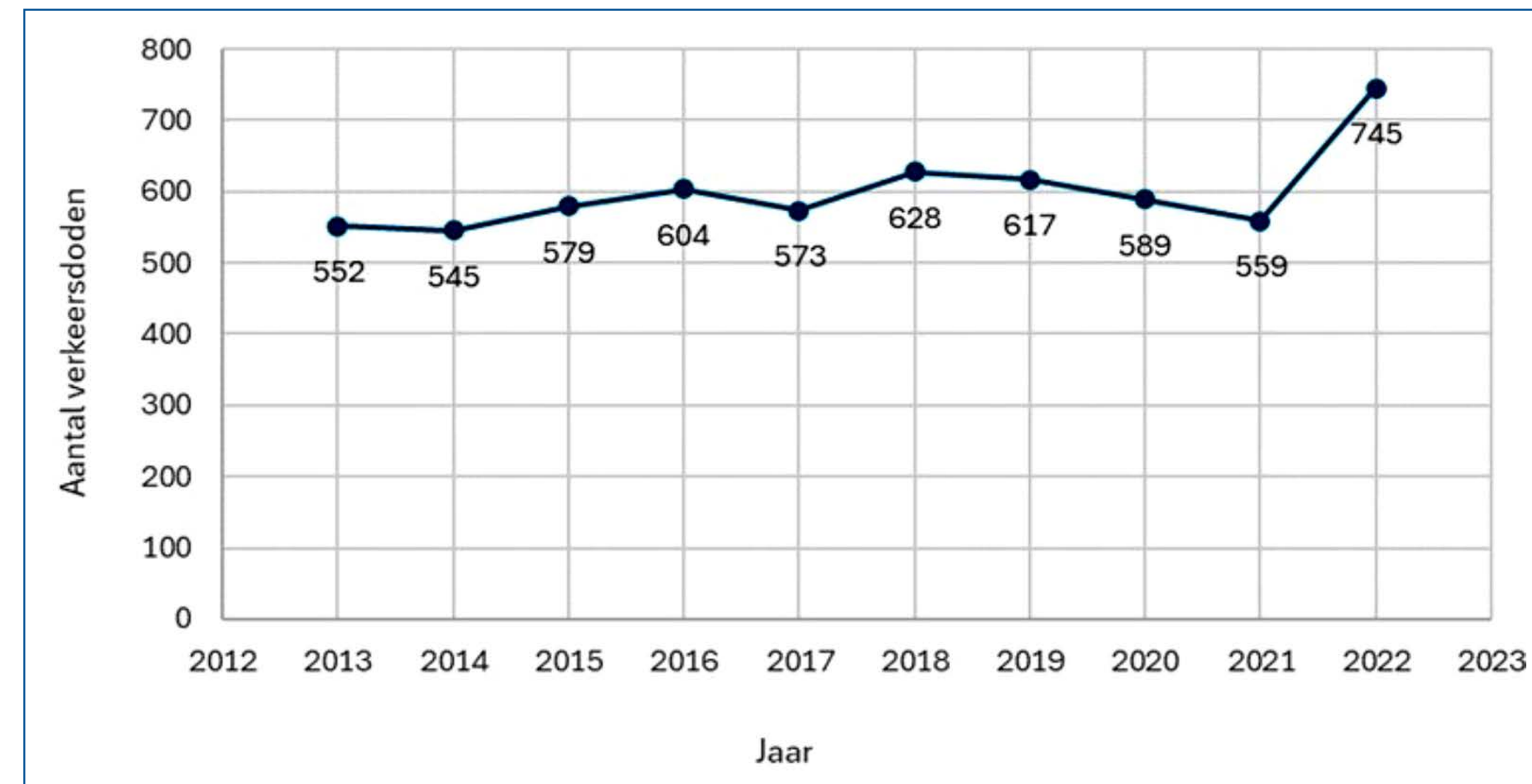
doelstelling van een halvering van het aantal verkeersdoden en verkeersgewonden in 2030 niet gehaald zal worden. Zonder aanvullend beleid, zijn er in 2030 zelfs fors meer doden en ernstig verkeersgewonden te verwachten. Ook de prognose voor 2040 is niet gunstig: het aantal verkeersdoden richting 2040 zal stabiliseren en het aantal ernstig verkeersgewonden naar verwachting sterk stijgen, mogelijk tot een landelijke verdubbeling in 2040 ten opzichte van 2019.

Om het tij te keren en daadwerkelijk een trendbreuk te realiseren, is een slimme combinatie van effectieve maatregelen nodig. De SWOV (2022) draagt in het rapport 'Kiezen of delen' hiervoor voorbeelden aan als het vergevingsgezind maken van de fietsinfrastructuur, het dragen van de fietshelm en het intensiveren van handhaving.

2.3 Maatschappelijke kosten van de verkeersonveiligheid

Naast emotioneel leed, leidt verkeersonveiligheid ook tot enorme (maatschappelijke) kosten. Het onderzoek "Actualisatie kosten van verkeersongevallen" (KiM, 2022) schat de kosten van verkeersongevallen voor Nederland op ongeveer € 27 miljard voor 2020. De kosten per verkeersdode bedragen € 6,5 miljoen en de kosten per ernstig verkeersgewonde € 0,7 miljoen. In de totale kosten van verkeersongevallen voor 2020 hebben ernstig gewonden het grootste aandeel met € 13,7 miljard (52%). De kosten van verkeersdoden bedragen € 4,0 miljard (15%). Lichtgewonden, overige gewonden en ongevallen met alleen materiele schade kosten de Nederlandse maatschappij respectievelijk € 4,4 miljard, € 0,9 miljard en € 3,5 miljard.

In het onderzoek is ook nagegaan wie de kosten dragen. Het blijkt dat € 23,7 miljard (90%) voor rekening komt van particulieren. Dit gaat om de immateriële kosten, voertuigschade, verzekeringskosten (die particulieren betalen via verzekeringspremies) en filekosten. Ongeveer 5% van de kosten komt voor rekening van bedrijven. Samen werken aan meer verkeersveiligheid levert ons allemaal dus veel op.



Figuur 2: De afname van het aantal verkeersdoden in Nederland tussen 2012 en 2022 stagneert (Bron: SWOV 2023)

Omschrijving figuur 2

In de grafiek zien we dat er in 2014 het laagste aantal verkeersdoden in Nederland (545) zijn geregistreerd. In de jaren erna stijgt het aantal verkeersdoden naar gemiddeld 600 per jaar. In 2022 is een duidelijke negatieve uitschieter met 745 verkeersdoden. Hieruit valt op te maken dat de dalende trend van het aantal verkeersdoden in Nederland is gestopt.

Het aantal ernstig gewonden in het verkeer stijgt de laatste jaren eveneens. In 2022 raakten in Nederland 8.300 mensen ernstig gewond door een verkeersongeval: ruim 20% meer dan in 2021.

2.4. Het beeld in Fryslân: ongevallen, slachtoffers en risicogroepen

Figuur 3 laat zien dat de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden in Fryslân overeenkomsten vertoont met die van de rest van Nederland. In 2022 werden er in het Friese verkeer 696 ernstige verkeersgewonden geregistreerd en 27 verkeersdoden. Evenals voor Nederland in totaliteit, was daarbij in 2022 sprake van een toename, zowel van doden als gewonden.

1. Leeftijd

Ruim 60% (17) van alle verkeersdoden in Fryslân in 2022 was 60-plusser. Onder de omgekomen fietsers

is het aandeel van 60-plussers zelfs 91%. Het aantal verkeersdoden in deze leeftijdscategorie stijgt landelijk al jaren, gemiddeld met zo'n 3% per jaar.

Van de ernstig verkeersgewonden in 2022 in Fryslân was 28% 60 jaar of ouder. Ook hier stijgen provinciaal en landelijk de aantallen gestaag over de jaren, met name onder zeventigers. Oorzaak is onder meer de steeds groter worden groep van 60-plussers, in combinatie met hun meer kwetsbare fysieke gesteldheid en stijgende mobiliteit door o.a. de elektrische fiets.

2. Vervoerswijze

Zowel onder de verkeersdoden als onder de ernstig verkeersgewonden vormden fietsers, net als in voorgaande jaren, in 2022 verreweg de grootste groep. Van alle

verkeersdoden in 2022 (27) was 41% een (brom)fietsers. Van de ernstig gewonden (696) reed 45% op een (brom)fiets. De fietsdoden vielen voornamelijk bij een aanrijding met gemotoriseerd verkeer, terwijl fietsgewonden vooral vielen bij enkelvoudige ongevallen.

Data van de vier Friese Spoedeisende Hulpafdelingen (SEH-data) laten zien dat van de verkeersslachtoffers die daar behandeld zijn, 76% op een fiets of scooter reed. Circa 13% van de personen die behandeling nodig had op de SEH, zat in een personenauto ten tijde van het ongeval. (MOVE, 2020 t/m 2023)

3. Locatie

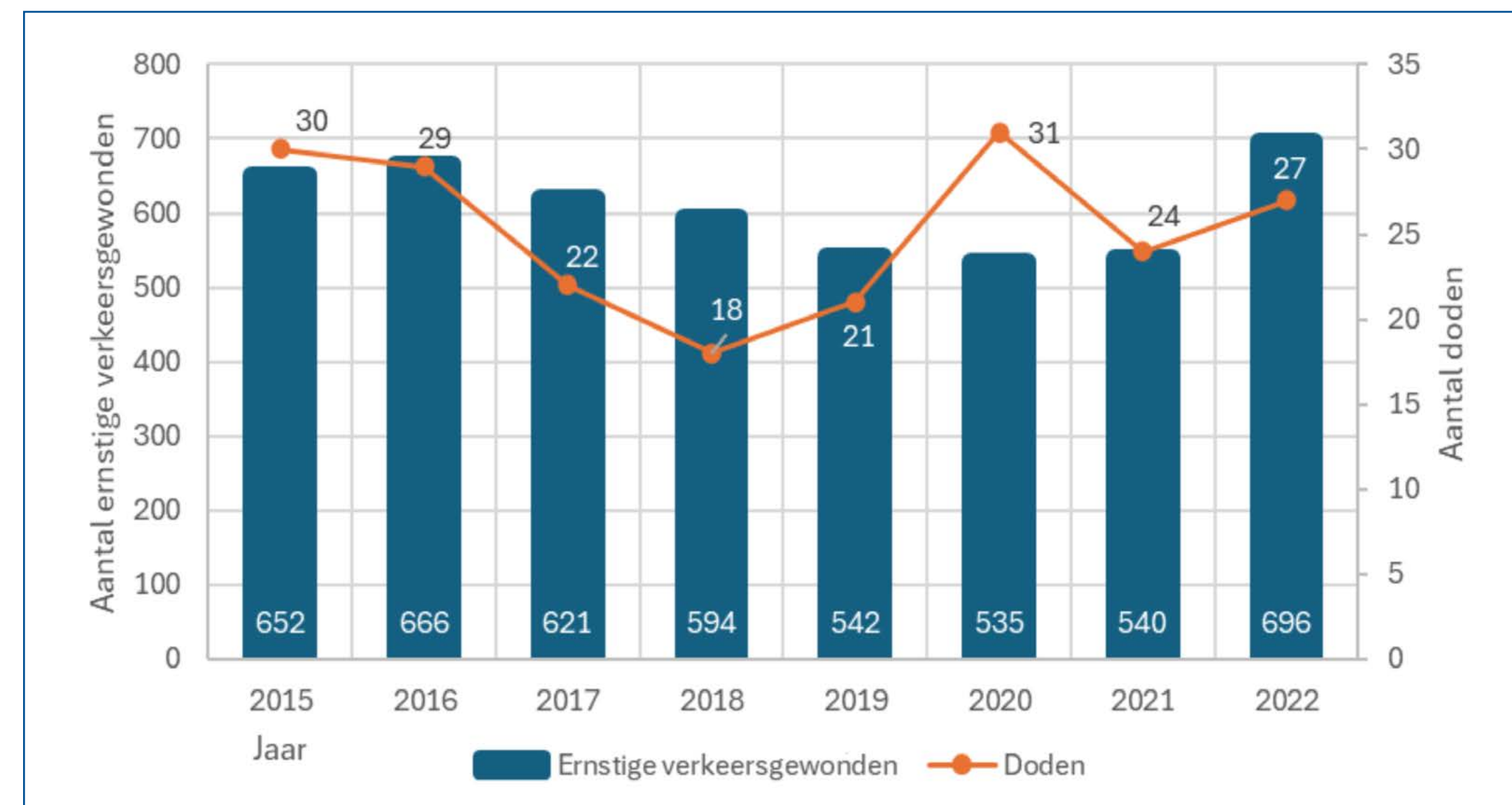
In absolute aantallen vallen de meeste verkeersgewonden in Fryslân op 50 en 30 km/u wegen. De kans op dodelijke afloop neemt toe naarmate de snelheid stijgt; op 80 km/u wegen vallen in absolute zin de meeste dodelijke slachtoffers.

4. Risicogroepen

De analyse laat verder zien dat jongeren (18-24 jaar), ervaren verkeersdeelnemers (25-39 jaar), ouderen (60-69 jaar en 70 jaar en ouder) oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken. Het zijn de fietsers, e-bikers, bromfietzers en voetgangers die zichtbaar oververtegenwoordigd zijn in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden.

Voor Fryslân zijn dan ook de volgende risicogroepen en -thema's vastgesteld:

- fietsers (12-17 en >60 jaar)
- e-bikers (60 jaar en ouder)
- automobilisten (18-24 jaar)
- bromfiets-/scootergebruikers (18-24 jaar)
- voetgangers (0-12 jaar en >70 jaar)
- motorrijders
- snelheidsgedrag op 60 en 80 km/u-wegen (alle leeftijden)



Figuur 3: Ook in Fryslân stagneert de daling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden tussen 2015 en 2022 (bron: BRON)

Omschrijving figuur 3

Grafiek met de ontwikkeling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in Fryslân. Ook voor Fryslân geldt dat er geen sprake meer lijkt te zijn van een dalende trend in het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden. In 2022 vielen er 27 verkeersdoden en 696 ernstig gewonden op het wegennet in Fryslân.

In figuur 4 zijn de relaties tussen risicogroep, vervoermiddel en wegtype aangegeven. Zo valt bijvoorbeeld af te lezen dat op 30 km/u-wegen vooral de voetganger en fietser kwetsbaar zijn. Bij voetgangers gaat het dan in het bijzonder om de groepen 4-11 en 70-79 jaar en bij de fietser om de groep van 70-79 jaar. Voor 60 km-wegen blijkt vooral de onervaren automobilist (18-24 jaar) kwetsbaar.

Omschrijving figuur 4

In het bovenstaande schema wordt duidelijk gemaakt welke leeftijdsgroepen, vervoersmiddelen en type wegen zijn oververtegenwoordigd in de ongevallenstatistieken.

Onder de volgende groepen vallen bovengemiddeld veel verkeersgewonden in Fryslân:

- fietsers (12-17 en >50 jaar)
- e-bikers (60 jaar en ouder)
- automobilisten (18-24 jaar)
- bromfiets-/scootergebruikers (18-25 jaar)
- voetgangers (0-12 jaar en >70 jaar)
- op wegen met een maximumsnelheid van 60 en 80 km/u (alle leeftijden).

2.5 Oorzaken van de toenemende onveiligheid

De doelstellingen van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 waren gericht op een halvering van het aantal doden en slachtoffers in 2025 ten opzichte van het gemiddelde over de jaren 2007 t/m 2009. De streefwaarde voor het maximaal aantal dodelijke slachtoffers voor 2025 lag daarmee op 16 en voor gewonden op 381. We moeten constateren dat ondanks alle gezamenlijke inspanningen en gerealiseerde verbeteringen, het behalen van de (tussen)doelen voor 2025 uit beeld is geraakt (figuur 5).

Samen met stakeholders en experts³ op het gebied van verkeer, verkeerseducatie, gedragsbeïnvloeding, handhaving, veiligheid en gezondheid is nagedacht welke mogelijke oorzaken er, ondanks al onze gezamenlijke inspanningen, toe hebben kunnen leiden dat we de doelen voor 2025 niet gaan halen. Hiervoor zijn vijf algemene en maatschappelijke verklaringen geïdentificeerd (Brain Fuel, 2023; Noordtij, 2023):

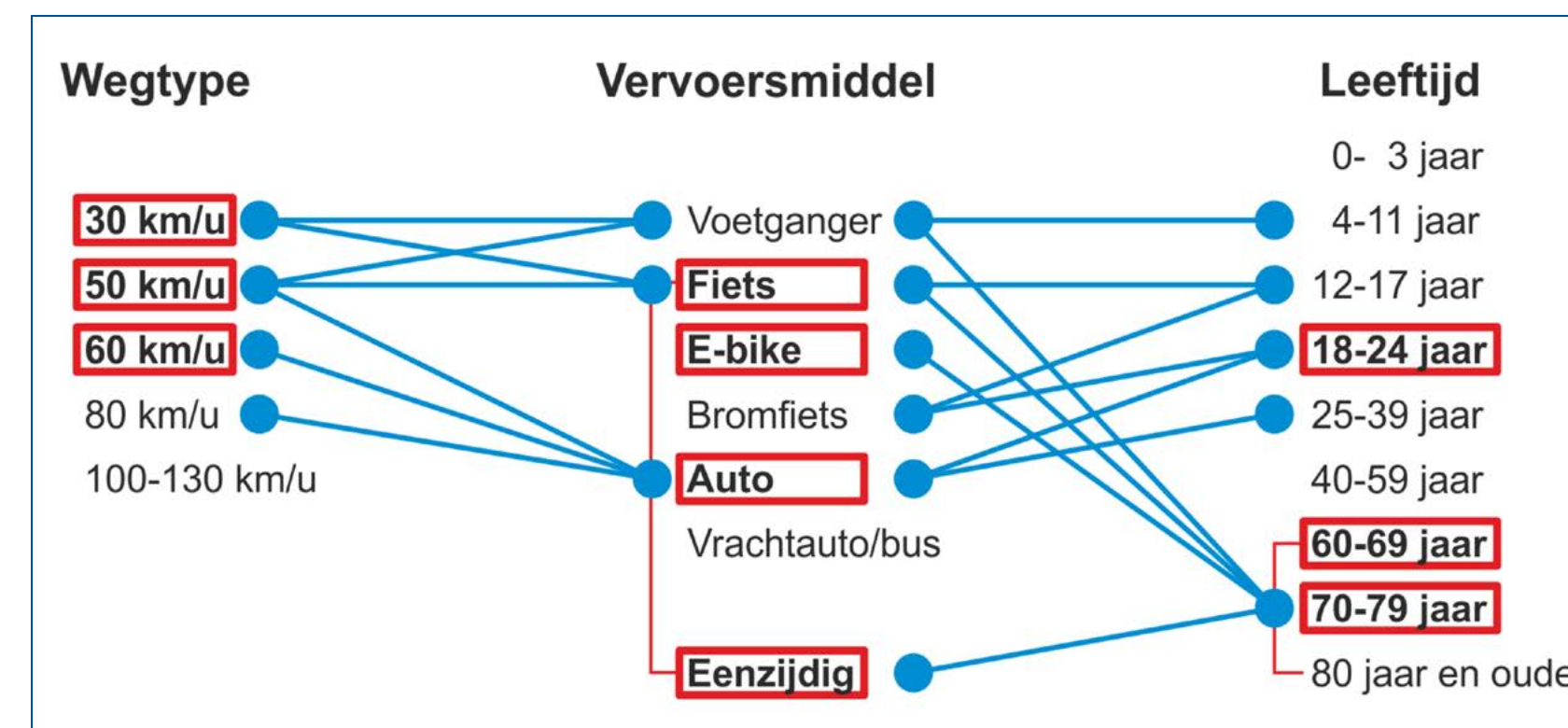
- Verstedelijking: het wordt drukker in de stad en daarbuiten. Gevolg is een verschuiving van vervoerswijzen die verkeersdeelnemers vaak kwetsbaarder maken. Men pakt bijvoorbeeld de elektrische fiets in plaats van de auto.
- Vergrijzing: het aantal 65-plussers stijgt. Daarnaast blijven senioren steeds langer en zelfstandig mobieler, vooral ook op de fiets. Juist deze groep heeft een relatief hoge kans op ernstig letsel bij fietsongevallen.
- Nieuwe vervoersmiddelen (heterogeniteit): er ontstaat een steeds grotere diversiteit aan typen vervoersmiddelen, met name op het fietspad. Op de fietspaden ontstaan daardoor omvang-, massa- en snelheidsverschillen, wat een verhoogde kans op conflicten met zich meebrengt.
- Afleiding, stress en vermoeidheid: de komst van mobiele communicatiemiddelen, sociale media en de bijkomende fear-of-missing-out⁴, hebben de afgelopen 15 jaar tot grotere risico's in het verkeer geleid. Bovendien zorgen stress en vermoeidheid in het dagelijks leven voor verhoogde risico's in het verkeer. Vermoeidheid, vaak een gevolg van stress, speelt een rol bij 10 tot 15% van de ernstige verkeersongevallen.

- Individualisering: verkeersdeelnemers zijn minder makkelijk als groep te benaderen. Er is meer weerstand in de samenleving tegen beïnvloeding van gedrag door overheidsinstanties.

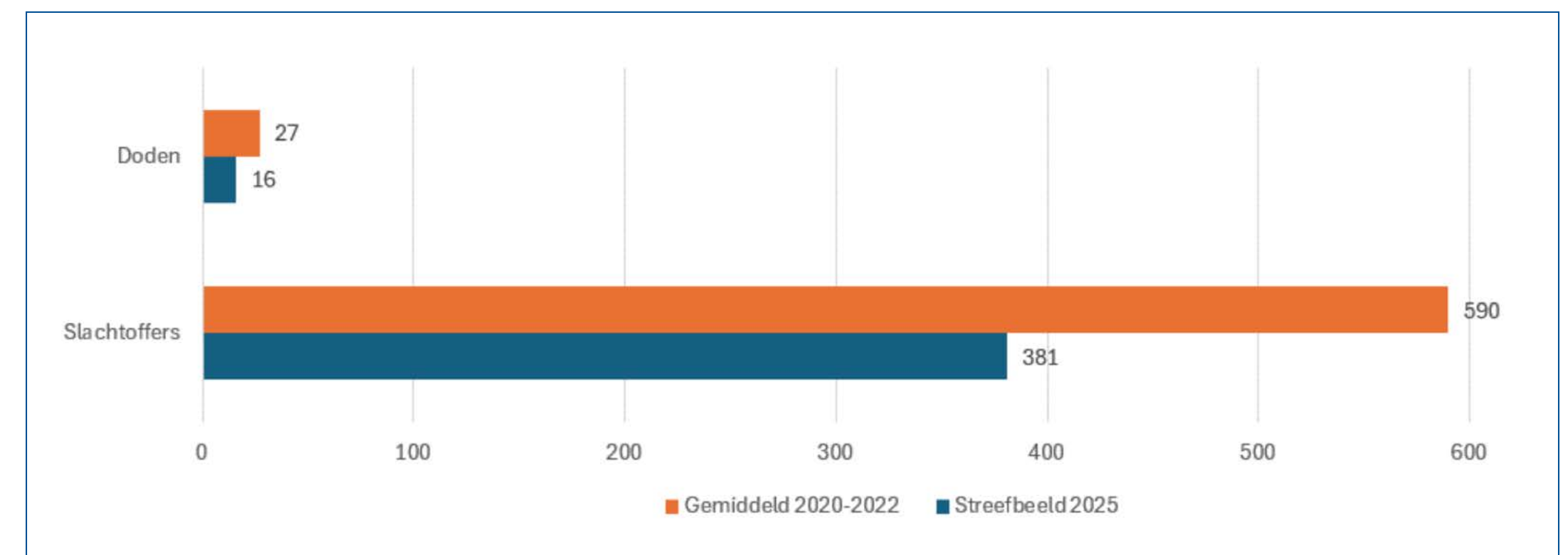
Onze strategie richting 2040 zal inspelen op deze ontwikkelingen en instrumenten moeten vinden om de essentiële trendbreuk in de verkeersveiligheid in Fryslân te forceren.

Omschrijving figuur 5

Deze grafiek laat het gemiddeld aantal verkeersdoden en ernstig gewonden in de periode 2020-2022 zien ten opzichte van de streefgetallen voor 2025. De grafiek maakt duidelijk dat we de doelstellingen van de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2010-2025 niet lijken te gaan halen. De grenswaarde voor het aantal verkeersdoden in 2025 ligt op 16, maar er vielen in de periode 2020-2022 gemiddeld 27 verkeersdoden per jaar. Voor het aantal slachtoffers ligt de streefwaarde op 381 slachtoffers in 2025 terwijl dit er in de periode 2020-2022 nog gemiddeld 590 waren.



Figuur 4: Relaties tussen wegtype, vervoermiddel en leeftijd bij ongevallen met verkeersgewonden in de provincie Fryslân (Bron: RHDHV, 2023)



Figuur 5: De doelen voor 2025 ten aanzien van het maximaal aantal verkeersdoden en ernstige verkeersgewonden in Fryslân worden niet gehaald



3. Verkeersveilig Fryslân

3.1 Op weg naar nul verkeersdoden in 2040

De provincie Fryslân stelt zichzelf een ambitieuze en onvermijdbare streefdoelstelling: nul verkeersdoden in 2040. Dit streefdoel vraagt om een grote inzet van alle betrokken partijen. Samen werken we aan een toekomst waarin iedere inwoner en bezoeker zich veilig kan verplaatsen. Om dit te bereiken, hebben we duidelijke strategische tussendoelen geformuleerd:

- In 2030 is de stagnatie van de dalende trend, van zowel het aantal verkeersdoden⁵ als de ernstige verkeersgewonden⁶, in positieve zin doorbroken;
- In 2035 is het aantal ernstig verkeersgewonden ten opzichte van de periode 2025-2030 gedaald;
- In 2040 benaderen we de doelstelling van 0 verkeersdoden en hebben we de dalende lijn van het aantal ernstige verkeersgewonden vastgehouden.

We zetten sterk in op meetbare risico-indicatoren en voortdurende monitoring van de verkeersveiligheid. Wij willen een leidende rol vervullen in verkeersveiligheid en rekenen op de gezamenlijke kracht van onze gemeenschap en partners om dit te realiseren.

Risico-indicatoren

We vinden het van groot belang 'om de vinger aan de pols te houden'; alleen het stellen van tussendoelen is daarvoor niet voldoende. Om proactief te kunnen handelen, gaan we de komende jaren nog nadrukkelijker werken met meetbare risico-indicatoren (Safety Performance Indicators (SPI's)). SPI's laten ons zien hoe gesignaleerde risicogroepen en –situaties zich ontwikkelen. De risico-indicatoren stellen we op bij het eerste meerjaren uitvoeringprogramma en deze nieuwe

risico-indicatoren sluiten waar mogelijk aan op de landelijke SPI's die in het kader van het SPV2030 zijn benoemd.

Monitoren

Alleen jaarlijkse, langjarige monitoring maakt het mogelijk om betrouwbare conclusies te trekken en indien nodig tijdig te kunnen bijsturen. Hierin wil de provincie een voorlopers rol vervullen. Met behulp van de SPI's en de gestelde tussendoelen bekijken we vijfjaarlijks of we op de juiste weg zijn of dat bijstelling noodzakelijk is.

Betrouwbare data en analyses dragen bij aan een integrale aanpak, wederzijds begrip en een gemeenschappelijk verhaal voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. We blijven ons daarom inzetten op het verzamelen van gegevens over de verkeersveiligheid in Fryslân. Niet alleen voor onszelf maar ook voor onze partners en medeoverheden, zodat we gezamenlijk efficiënt en effectief de beschikbare middelen inzetten.

3.2 Werkwijze en algemene uitgangspunten

Met deze integrale visie brengen we een structurele verbetering van de verkeersveiligheid in Fryslân tot stand. De kern van onze integrale aanpak van de verkeersveiligheid geven we vorm met 6 uitgangspunten.

1. Onze infrastructuur is **Duurzaam Veilig** ingericht: We blijven onze infrastructuur inrichten volgens de principes van Duurzaam Veilig. Dit betekent dat wegen en straten zo ontworpen worden dat ze fouten van weggebruikers opvangen en ernstige ongevallen voorkomen.

2. We intensiveren onze **risicogestuurde aanpak**: Met risicoanalyses en data-analyse identificeren we provinciebreed de meest kwetsbare locaties en doelgroepen in het verkeer. Op basis van deze inzichten prioriteren en implementeren we gerichte maatregelen om risico's te verminderen. Dit helpt ons om proactief ongevallen en gevaarlijke situaties te voorkomen.
3. We versterken een krachtige **samenwerking en integraliteit**: Verkeersveiligheid is een gezamenlijke verantwoordelijkheid. We werken nauw samen met het Rijk, gemeenten, scholen, bedrijfsleven, hulpdiensten en andere relevante partners. We doen het 'mei inoar en foar elkoar'. Door deze integrale aanpak bundelen we kennis en middelen, en creëren we een gezamenlijke inzet voor een veilig verkeerssysteem.
4. We bouwen aan een **doorgaande contactlijn**: De inzet is het verhogen van verkeersveilig gedrag onder alle weggebruikers door middel van educatieve programma's en campagnes. We willen (vaar) weggebruikers het gewenste gedrag aanleren vóórdat er (bewust of onbewust) ongewenst verkeersgedrag is aangeleerd. Dat betekent aandacht voor veilig gedrag bij belangrijke momenten in het leven (life changing events). Denk aan voor het eerst zelfstandig naar de ('grote') school fietsen, het halen van je rijbewijs of voor de eerste keer een sloepje huren met vrienden. Per life changing event en nieuwe vervoerswijze wordt voor de doelgroep gewenst gedrag en een bijpassende strategie opgesteld.
5. We spelen snel in op **nieuwe ontwikkelingen**: De wereld van mobiliteit en verkeersveiligheid is voortdurend in beweging. We blijven alert op nieuwe technologieën, onderzoek en best practices. Door de periode tot 2040 op te knippen in drie meerjaren uitvoeringsprogramma's en vervolgens in jaarplannen, blijven we flexibel om in te kunnen spelen op nieuwe ontwikkelingen die van invloed zijn op de verkeersveiligheid.
6. We werken vanuit **de 3 E's en I**: wij geloven in de

kracht van het samenspel tussen Engineering (ontwerp van voertuig, (vaar)weg en omgeving), Education (verbeteren van kennis, vaardigheden en houding door educatie en voorlichting), Enforcement (wetgeving en handhaving) en Innovatie (ondersteunen van nieuwe ontwikkelingen).

Met deze zes uitgangspunten leggen we een stevige basis voor een effectieve en toekomstgerichte verkeersveiligheidsstrategie in de provincie Fryslân.

3.3 Drie pijlers voor een verkeersveilig Fryslân

De zes uitgangspunten, zoals hiervoor beschreven, vormen de bouwstenen voor het samenstellen van concrete maatregelen en acties in de meerjaren uitvoeringsprogramma's die volgen. In de drie op te stellen meerjaren uitvoeringsprogramma's worden de ambities op geld en inspanning gezet. Bij het opstellen van de uitvoeringsprogramma's werken we vanuit drie pijlers:

1. Verkeerssysteem op orde;
2. Zeker en met vertrouwen onderweg;
3. Betrokken en aandachtige weggebruikers.

Aan het begin van iedere nieuwe cyclus van het meerjaren uitvoeringsprogramma, voeren we een risicoanalyse uit om de actuele risicodoelgroepen en risicogedragingen vast te stellen. Op basis van de verkeersongevallendata brengen we vervolgens een prioritering in de risicodoelgroepen en -gedragingen aan. Deze worden vervolgens samen met partners uitgewerkt in maatregelen en acties gedurende de looptijd van het uitvoeringsprogramma. Hiermee volgen we de risico-aanpak van het SPV2 (bijlage 1).

Als we de landelijke en specifiek Friese risicothema's en -groepen combineren en aanvullen met de resultaten vanuit zes bijeenkomsten met experts en stakeholders,

ontstaat het beeld zoals weergegeven in figuur 6. Het eerste meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP 2026-2030) richt zich op maatregelen en actielijnen voor de risicogroepen en -thema's die bij de 3 pijlers staan beschreven. Per risicogroep/-thema werken we daarbij uit welke tussendoelen en SPI's van belang zijn en welke maatregelen, activiteiten e.d. gewenst zijn om te komen tot de trendbreuk in de ontwikkeling van het aantal doden en gewonden in het Friese verkeer.

Omschrijving figuur 6

De figuur geeft een samenvatting van de opbouw van de Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040. Hoofddoel van onze visie is dat we samen met onze partners toewerken naar nul verkeersdoden in Fryslân. Om dit te bereiken werken we vanuit 6 uitgangspunten, te weten:



Figuur 6 De drie pijlers voor de meerjaren uitvoeringsprogramma's nader uitgewerkt

1. Onze infrastructuur is altijd Duurzaam Veilig ingericht;
2. We intensiveren onze risicogestuurde aanpak;
3. We versterken krachtige samenwerkingen en integraliteit;
4. We bouwen aan een doorgaande contactlijn;
5. We anticiperen snel op alle nieuwe ontwikkelingen;
6. We werken vanuit de 3 E's en I (Engineering, Education, Enforcement en Innovatie).

De maatregelen en acties zoals we die gaan uitwerken in de meerjaren uitvoeringsprogramma's worden in 3 pijlers ondergebracht en uitgewerkt.

Met pijler 1 richten we ons op een 'Robuust Verkeerssysteem' waarbij het draait om het ontwikkelen van maatregelen en acties voor:

- Het realiseren van veilige infrastructuur;
- Het veilig inpassen van nieuwe vervoersmiddelen;
- Het benutten van technologische kansen.

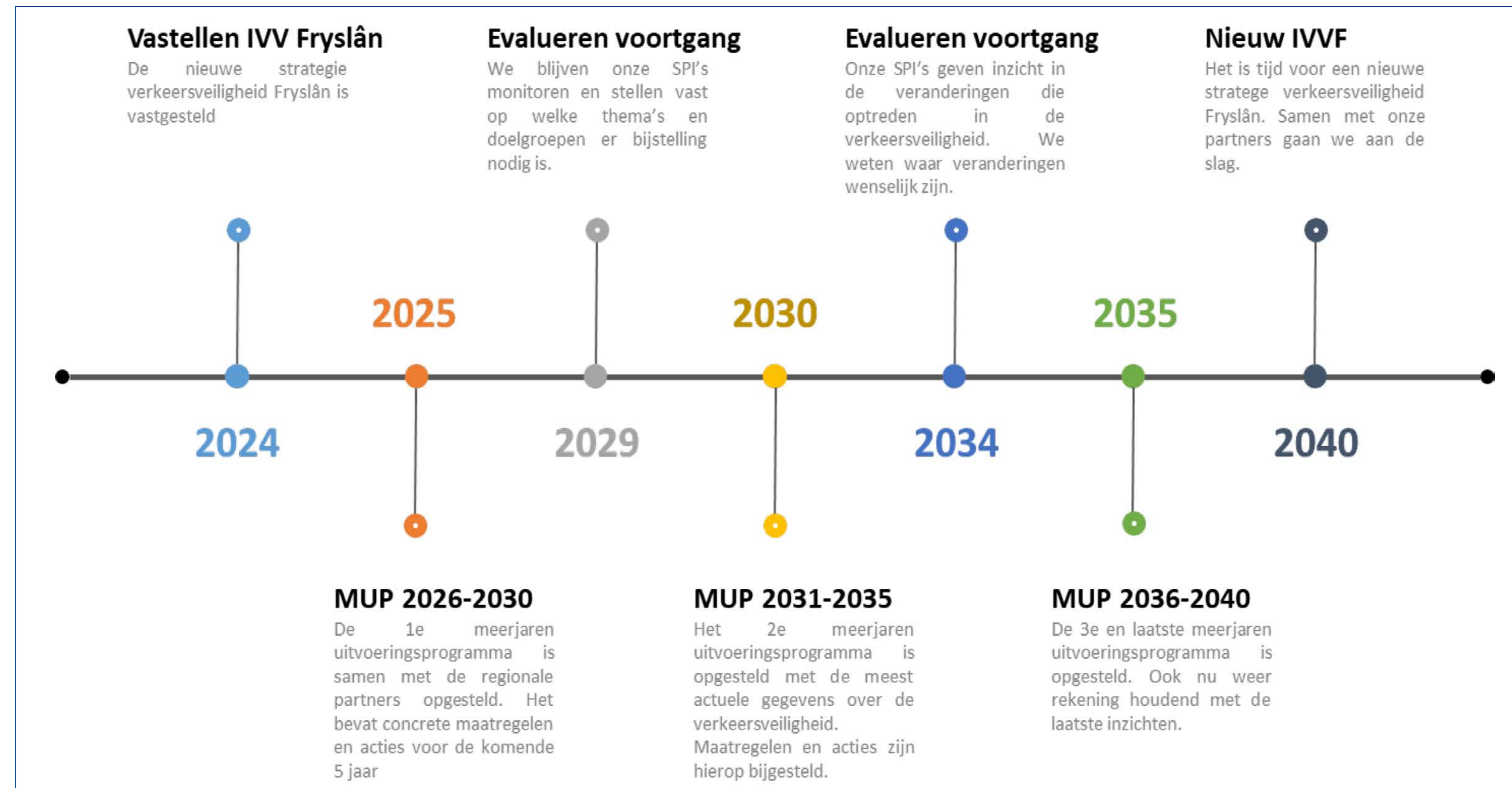
Bij de tweede pijler 'Zeker en met vertrouwen onderweg' gaat het om acties en maatregelen die bijdragen aan:

- Het beschermen en vaardig maken van de kwetsbare verkeersdeelnemer;
- Het versterken bewustwording van de onervaren verkeersdeelnemers.

De derde en laatste pijler 'Betrokken en aandachtige weggebruikers' bevat de aandachtsvelden:

- Het voorkomen van rijden onder invloed;
- Het tegengaan van afleiding in het verkeer;
- Het vergroten van de acceptatie van passende snelheden op onze wegen;
- Het verminderen van terugkerende overtreeders.

Door middel van monitoring worden vervolgens de prioriteiten en acties iedere vijf jaar in het meerjaren uitvoeringsprogramma bijgesteld of aangescherpt.



3.4 Doorkijk Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2030

Voorliggende visie bevat geen concrete acties en maatregelen. Die werken we namelijk uit in de drie afzonderlijke vijfjaren uitvoeringsprogramma's. Hiermee kunnen we maatregelen en acties iedere vijf jaar optimaal afstemmen op de meest actuele kennis en inzichten van dat moment.

Omschrijving figuur 7

In deze figuur is de tijdslijn voor de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040 weergegeven. Het visiedocument wordt in 2024 vastgesteld, waarna in 2025 het bijbehorende Meerjaren Uitvoeringsprogramma (MUP) voor de periode 2026-2030 wordt uitgewerkt. Hierin staan de concrete acties en maatregelen om de verkeersveiligheid verder te verbeteren. In 2029 evalueert de provincie de voortgang, zodat bij het opstellen van het MUP 2031-2035 waar nodig kan worden bijgesteld. Dit proces herhaalt zich in 2034-2035 bij het uitwerken van het laatste Meerjaren Uitvoeringsprogramma. Rond 2040 start vervolgens het proces voor het opstellen van een geheel nieuwe Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid.

Figuur 7: Tijdslijn Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026 - 2040

Om een indruk te geven van hoe deze integrale visie vorm kan krijgen in het eerste meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP 2026-2030), lichten we de pijlers uit figuur 6 hieronder kort toe. Dit overzicht is slechts een voorproefje en zal in het uitvoeringsprogramma verder worden aangevuld, bijgesteld en uitgewerkt.

3.4.1. Pijler 1: een veilig verkeerssysteem

De basis voor veilig verkeersgedrag is een robuust veilig verkeerssysteem. Wij blijven ons continu inzetten voor een duurzaam veilige inrichting van de (spoor- en water) wegen in onze provincie. We richten ons hierbij op:

- het inrichten van onze wegen volgens de principes van Duurzaam Veilig: Dit omvat onder andere goed ingerichte kruispunten en wegvakken (inclusief markering en veilige oversteekplaatsen bij kruisend verkeer;
- een veilige hoofdfietsinfrastructuur door de gehele provincie: Hierbij schenken we aandacht aan de breedte van fietspaden, vergevingsgezindheid van de infrastructuur, goede belijning en de heterogeniteit van weggebruikers;
- het aanpakken van alle openbare Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's): Het doel is om deze overwegen veiliger te maken door middel van technische oplossingen en waar mogelijk deze overwegen op te heffen;
- een betere scheiding van recreatie- en beroepsvaart: Dit om conflicten en gevaarlijke situaties op het water te minimaliseren, door een duidelijke inrichting van de vaarwegen te creëren, inclusief bijbehorende (gedrags) regels.

3.4.2. Pijler 2: Zeker en met vertrouwen

Binnen deze pijler richten we ons op twee cruciale risicogroepen: kwetsbare verkeersdeelnemers en

onervaren verkeersdeelnemer. Ons streven is dat beide groepen vol vertrouwen en zekerheid deelnemen aan het verkeer.

Afhankelijk van de levensfase richten we ons op het vergroten van kennis en vaardigheden, en bieden we de nodige ondersteuning om verkeersveilige keuzes te maken. We concentreren ons op de doelgroepen waar de meeste veiligheidswinst valt te behalen en werken toe naar een doorgaande contactlijn die afgestemd is op belangrijke verandermomenten in het leven, zoals:

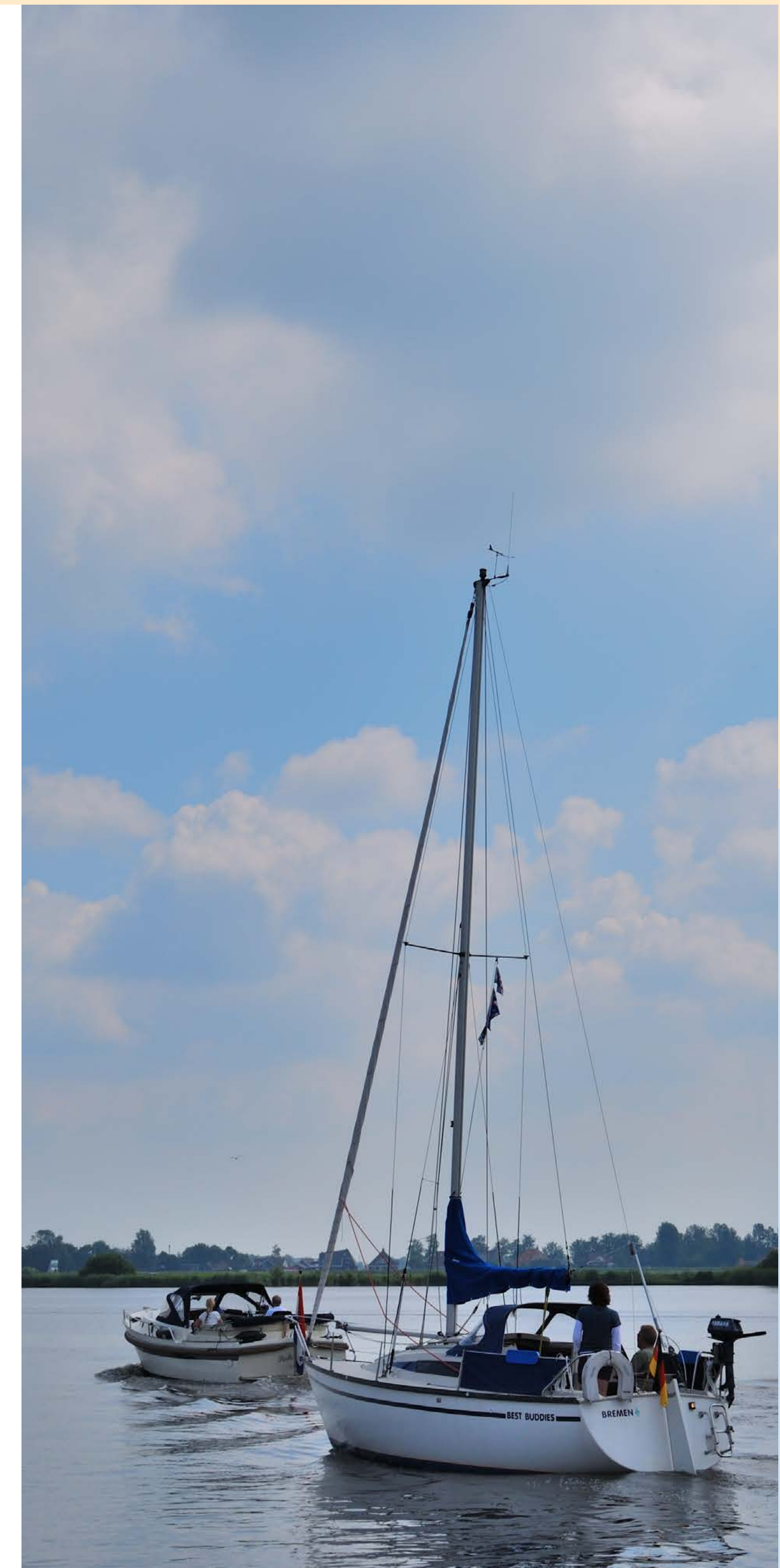
- educatieprogramma's voor scholieren: Dit betreft bijvoorbeeld programma's voor kinderen die voor het eerst fietsend naar de middelbare school gaan, om hen te leren veilig deel te nemen aan het verkeer.;
- het voortzetten van het programma Doortrappen: Dit programma heeft als doel ouderen veiliger en langer te laten fietsen door middel van educatie en praktische tips;
- promotie van het gebruik van de fietshelm: Door bewustwordingscampagnes en educatie willen we het gebruik van fietshelmen stimuleren om zo hoofdletsel als gevolg van ongevallen te verminderen.

Bij het ontwikkelen van het nieuwe uitvoeringsprogramma werken we nauw samen met onze partners om onze inspanningen beter af te stemmen op 'life changing events' en zo de komende jaren meer veiligheidswinst te behalen.

3.4.3. Pijler 3: Betrokken en aandachtig

Met de actielijnen in de derde pijler intensiveren we onze inzet op risicovol gedrag van de individuele verkeersdeelnemer, zowel bewust als onbewust. We streven naar een consistente en zichtbare handhaving van verkeersregels om naleving te bevorderen en overtredingen actief te ontmoedigen. Onze focus ligt wederom op de doelgroepen en risicothema's waar de grootste veiligheidswinst te behalen is, zoals:

- educatieprogramma's gericht op jongeren: Deze programma's richten zich op het veranderen van de sociale norm omtrent rijden onder invloed, afleiding en te snel rijden;
- voorlichtingscampagnes voor medicijngebruikers: Deze campagnes verhogen de kennis over de gevaren van rijden onder invloed van medicatie, om zo het aantal ongevallen te verminderen;
- een gerichte samenwerking met de politie: Dit betreft het benaderen van automobilisten die bovengemiddeld vaak zijn bekeurd voor verkeersovertredingen, om hen bewust te maken van hun risicogedrag en hen te helpen dit te veranderen.





4. Brede samenwerking

4.1 Voortbouwen en versterken samenwerking

Het besef dat algemene maatschappelijke ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en individualisering mogelijk bijdragen aan de verslechterde verkeersveiligheid, laat zien dat de vraagstukken rondom verkeersveiligheid veranderen en complexer worden. Gedrag in het verkeer weerspiegelt vaak bredere maatschappelijke uitdagingen. Dit onderstreept niet alleen de noodzaak om onze integrale aanpak van veilig verkeersgedrag voort te zetten, maar ook om deze te verbreden met verschillende invalshoeken, nieuwe samenwerkingen en een geïntegreerde benadering van de problematiek.

We gaan de visie daarom samen met andere overheden en partijen uitwerken in de meerjaren uitvoeringsprogramma's met concrete acties en maatregelen. We doen dit primair binnen de bestaande structuren van het Ferkearsoerlis OVVF en het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF): een samenwerking met de andere wegbeheerders in Fryslân, maatschappelijke partners, politie en het Openbaar Ministerie. Maar wat ons betreft ook met nieuwe en andere stakeholders waar dit een toegevoegde waarde heeft. Zo hopen we tot nieuwe inzichten en betere maatregelen te komen.

We trekken samen op met de Friese gemeenten, andere provincies en het Rijk. Een deel van onze maatregelen nemen we samen met hen, of wordt in gezamenlijkheid bekostigd. Ook nemen deze overheden zelf een trekkende rol in bij maatregelen op hun eigen wegennet. Verder blijven we inzetten op het uitwisselen van kennis over de ontwikkelingen van de verkeersveiligheid.

Daarnaast stuurt de provincie naar een versterking van de samenwerking met onderwijsinstellingen, vervoerders, werkgevers en brancheorganisaties. Samen met alle betrokkenen willen we verder doorgronden wat de risico's zijn, hoe we die kunnen verkleinen en wie daarin wat doet. We werken dus zowel samen bij het maken van plannen, als bij het uitvoeren daarvan. Zoals aangegeven, kijken we daarbij breder en verder dan 'verkeer'. Ook inclusie, onderwijs, (mentale) gezondheid, de fysieke omgeving, sport & bewegen, et cetera zijn van belang. We denken nog na hoe de Mienskip beter en effectiever betrokken kan worden.

Versterken van een integrale aanpak

De methode Kernbeleid Veiligheid (VNG, 2021) biedt mogelijkheden om de aandacht voor verkeersveiligheid onder te brengen bij de volgende thema's:

- Veilige woon- en leefomgeving
- Bedrijvigheid en veiligheid
- Jeugd en veiligheid
- Fysieke veiligheid
- Integriteit en veiligheid

In een vooronderzoek voor deze visie heeft de provincie Fryslân de mogelijkheden voor een integrale aanpak van verkeersveiligheid met andere beleidsterreinen verkend (BrainFuel, 2023; Noordtij, 2023). Daarbij is ook een verdiepingsslag gemaakt, vanuit de vraagstelling waar kansrijke aanknopingspunten voor een integrale aanpak bestaan. Hieruit blijkt dat vooral de beleidsterreinen 'jeugd en veiligheid' en 'veilige woon- en leefomgeving' als kansrijk kunnen worden aangemerkt.

Bestuursprogramma IPO 2023-2027

In het Bestuursprogramma IPO 2023-2027 (IPO, 2024) geven de provincies richting aan de gezamenlijke doelen en onderlinge samenwerking voor de komende vier jaar. De provincies willen onder andere gezamenlijk inzetten op het verbeteren van de verkeersveiligheid op het provinciale wegennet met hulp van de financiële impuls van het Rijk, door inzet op gedrag en educatie, beter data-management ten behoeve van risicogestuurd werken en door versterkte handhaving. De provincies werken samen om hun informatiepositie te verstevigen. Hierbij gaat het om investeren in gestandaardiseerde en betrouwbare data, hoogwaardige informatie-producten, volwaardige monitoring en gedegen kennis en expertise over onder andere de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in de provincie.

Om nog beter begrip te krijgen van wat risicodoelgroepen nodig hebben voor veiliger verkeersgedrag, kan bijvoorbeeld nog meer worden gewerkt met focusgroepen.

Handhaving

De roep om handhaving vanuit de samenleving is groot. De bevoegdheid om te handhaven op de wegen ligt bij de politie. We weten dat de capaciteit bij de politie en het OM beperkt is. Meer inzet voor verkeer, betekent minder inzet voor andere delicten.

Wij beschouwen handhaving als het sluitstuk. Een goed ontworpen weginfrastructuur en effectieve gedragsinterventies zouden veilig gedrag moeten 'afdwingen'. Pas als deze maatregelen tekortschieten, komt handhaving in beeld. Door de beperkte capaciteit van de politie is het belangrijk om onze verzoeken voor verkeershandhaving te prioriteren. Als provincie willen we de politie ondersteunen door gedetailleerde analyses en informatie te verstrekken over de locaties en thema's die de hoogste prioriteit hebben en waar handhaving het meest

effectief kan zijn. Daarnaast bieden we ondersteuning bij innovaties op het gebied van handhaving. Idealiter gaan educatie en handhaving hand in hand samen.

Voor de Friese vaarwegen⁷ geldt dat voor het grootste deel daarvan de provincie het bevoegde gezag is vanuit nautische veiligheid. Handhaving wordt hier gedaan door provinciale buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's). Deze boa's hebben een beperkte bevoegdheid, zo mogen ze bijvoorbeeld geen alcoholcontroles uitvoeren. Daarom werken we in het zomerwatertoezicht samen met de waterpolitie. De handhaving op de vaarwegen door de provinciale boa's is beschreven in het beleid voor vergunningverlening, toezicht en handhaving (VTH).

4.2 Rol, taken en verantwoordelijkheden

In de eerste plaats heeft de provincie een zorgtaak voor een goed functionerend provinciaal wegen- en vaarwegennet. Dit omvat 646 kilometer weg (hoofddrijbaan en parallelwegen), 188 kilometer fietspad en 971 kilometer waterweg. Hierbij geldt dat naast de wettelijke zorgplicht zoals in de Wegenverkeerswet en in de Omgevingsverordening (Provincie Fryslân, 2022) is opgenomen dat goed beheerschap zich ook richt op bijvoorbeeld natuurlijke en landschappelijke waarden. Het vaarwegbeheer steunt op de Omgevingswet en de Omgevingsverordening Fryslân. Het nautisch beheer, de wijze waarop de infrastructuur door de scheepvaart gebruikt wordt, vindt zijn grondslag in de Scheepsvaartverkeerswet (Svw) en de Nautische Verordening Fryslân.

Naast de zorgtaak voor het wegen- en vaarwegennet heeft de provincie een coördinatie- en regierol in relatie tot verkeer en vervoer. De regierol heeft betrekking op het feit dat de provincie vanuit het provinciaal beleid een overkoepelende visie en verantwoordelijkheid heeft op

verschillende beleidsterreinen. De provincie regisseert, faciliteert en stimuleert en kan ook subsidieverstrekker/opdrachtgever zijn. Zo neemt de provincie een aantal overkoepelende taken op zich, zoals de communicatie van regionale gedragscampagnes, de monitoring van beleidsdoelen en kennisuitwisseling tussen de samenwerkingspartners. Het is de rol van de provincie om namens de regio zaken te agenderen op landelijke bestuurlijke agenda's.

Bij de uitvoering van de Integrale Visie Verkeersveiligheid houden we rekening met (veranderende) maatschappelijke verhoudingen. Duidelijk is dat actieve betrokkenheid van maatschappelijke partners en de Mienskip cruciaal is om de noodzakelijk trendbreuk te kunnen realiseren. Dit houdt in dat we zaken loslaten als anderen daar beter in zijn. Waar nodig staan we juist dicht bij onze partners en werken we nauw samen voor het beste resultaat. We zetten onze kennis, vaardigheden, middelen en bevoegdheden in en stellen duidelijke kaders die ruimte bieden voor initiatieven, ontwikkelingen en meer lokaal maatwerk. We passen onze rol aan als

de omstandigheden dat vereisen. Betrokken partijen brengen hun kennis, vaardigheden en middelen in om uitdagingen aan te gaan. In dat geval biedt de provincie voornamelijk ondersteuning. Dit sluit aan op de samenwerkingsprincipes van de participatiecyclus uit de POVI (figuur 9).

Omschrijving figuur 8

In figuur 8 wordt de manier van participeren zoals opgesteld in het POVI uiteengezet. Bij het ontwikkelen van plannen werken we met inhoudelijke principes en met samenwerkingsprincipes. De inhoudelijke principes hebben betrekking op de doelen die we stellen ten aanzien van de thema's in het POVI: zuinig en meervoudig ruimtegebruik, gezond en veilig, koppelen en verbinden en omgevingskwaliteiten als ontwerpbasis. Ten aanzien van de samenwerkingsprincipes volgt de provincie bij ieder project de volgende principes: ja, mits..., sturen op het proces, aansluiten bij wat er al gebeurt, decentraal wat kan en rolbewust. We passen onze rol aan als de omstandigheden dat vereisen.



Figuur 8: Participatiecyclus (Bron: Provincie Fryslân, 2020)

Geraadpleegde literatuur

BrainFuel (2023). *Verslag expertbijeenkomsten voor de Friese Strategie Verkeersveiligheid 2026-2040*. Leeuwarden, BrainFuel.

Centraal Bureau voor de Statistiek. *Verkeersdoden*. Geraadpleegd op 13 februari 2024, via: Verkeersdoden | CBS.

Interprovinciaal Overleg (2024). *Bestuursprogramma 2023-2027. Aanbod van de gezamenlijke provincies*. Den Haag, Interprovinciaal Overleg.

KiM (2022). *Actualisatie maatschappelijke kosten van verkeersongevallen. Overzichtsnotitie*. Den Haag, Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid.

Ministerie van IenW, Ministerie van JenV, Interprovinciaal overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam en Metropoolregio Rotterdam Den Haag (2018). *Veilig van deur tot deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*. Den Haag, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Noordtij (2023). *Stakeholderbijeenkomsten Friese strategie verkeersveiligheid 2026-2040*. Leeuwarden, Noordtij.

Provincie Fryslân (2020). *De romte diele. Omgevingsvisie Fryslân 2020*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Provincie Fryslân (2022). *Fryslân Feilich Fytslân 2.0*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Provincie Fryslân (2022). *Nautische Verordening Fryslân 2023*. Geraadpleegd op 13 februari 2024, via Nautische Verordening Fryslân 2023 | Lokale wet- en regelgeving (overheid.nl)

Provincie Fryslân (2022). *Omgevingsverordening Fryslân 2022*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Provincie Fryslân (2022). *Regionaal Mobiliteitsprogramma Fryslân 1.0. Underweis nei moarn*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Provincie Fryslân (2023). *Oparbeidzje foar Fryslân. Besjoersakkoart 2023-2027*. Leeuwarden, provincie Fryslân.

Royal HaskoningDHV (2023). *Fryske Strategie Verkeersveiligheid 2026-2040. Second opinion data-analyse verkeersveiligheid*. Amersfoort, Royal HaskoningDHV.

SWOV (2022). *Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030*. Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

SWOV (2023). *Verkeersdoden in Nederland*. Den Haag, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid.

VNG (2021). *Kernbeleid Veiligheid 2021. Handreiking voor gemeenten*. Den Haag, Vereniging voor Nederlandse Gemeenten.

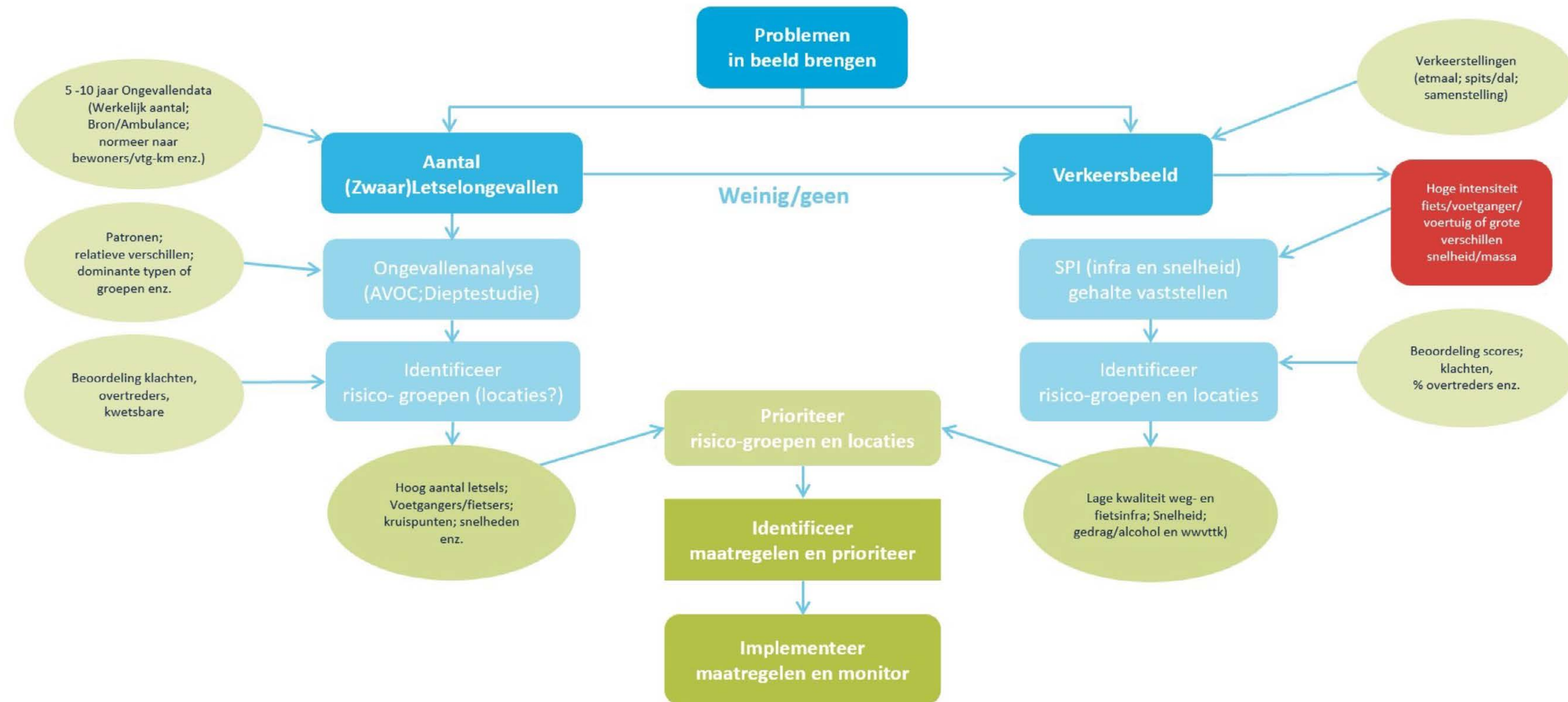


Bijlage I.

De Risico-aanpak samengevat



De risico-aanpak samengevat



Eindnoten

- 1 Amendement 3 (GrienLinks, D66, SP, PvdD, PvdA, PVV en VVD): Streven "De verkeersveiligheid van fietsers is in 2030 verbeterd, waarbij het aantal ziekenhuisgewonden en doden onder fietsers in Fryslân zoveel mogelijk daalt.
- 2 Klik op deze link om te gaan naar nationaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur.
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>
- 3 ANWB, Fietsersbond, Friese gemeenten, Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging, NHL Stenden Hogeschool, Politie Noord Nederland, Responsible Young Drivers, Rijksuniversiteit Groningen, Stichting Bevordering Verkeerseducatie, TeamAlert, VeiligheidNL, Veiligheidsregio Fryslân, Veilig Verkeer Nederland
- 4 FOMO (Fear Of Missing Out) staat voor de angst om iets te missen en leidt tot het constant willen bijhouden van wat anderen doen (o.a. op de smartphone). Dit kan een bron van stress worden en ertoe leiden dat men moeite heeft zich te concentreren op het hier en nu.
- 5 Voor verkeersdoden hanteren we de definitie van het Centraal Bureau voor de Statistiek: een weggebruiker die is overleden ten gevolge van een plotseling optredende gebeurtenis op de openbare weg op Nederlands grondgebied, verband houdend met het verkeer, waarbij ten minste één rijdend voertuig betrokken was. Het slachtoffers is binnen 30 dagen na het ongeval overleden.
- 6 Ernstig gewonden zijn gedefinieerd als slachtoffers met een letselnst van 3 of meer op de medische letselschaal MAIS3+, overeenkomstig de medische definitie van 'ernstig gewond'.
- 7 Met uitzondering van het IJsselmeer, Waddenzee, Lauwersmeer en het Prinses Margrietkanaal.

Colofon

Friese integrale Visie Verkeersveiligheid 2026 - 2040

"Feilich gedrach foar elkoar"

Provinciale aanpak verkeersveiligheid voor de periode 2026-2040

26 november 2024

in opdracht van

D. Palma, Provinsje Fryslân

Publicatienr. 23017-1

Foto's: beeldbank Provinsje Fryslân

Auteur(s): P. Kroeze, M. Ruigrok

BVA Verkeersadviezen

Hanzeplein 11-27

8017 JD Zwolle

(038) 460 67 47

www.bvaverkeer.nl

