

Meerjaren Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid 2026-2030

Feilich gedrach
foar elkoar

Veilig gedrag
voor elkaar





Inhoud

Hoofdstuk 1 Introductie	3
1.1. Inleiding	3
1.2. Leeswijzer	4
Hoofdstuk 2 Staat van de verkeersveiligheid	5
2.1. Een grote maatschappelijke opgave	5
2.2. Oorzaken van de toenemende onveiligheid	6
Hoofdstuk 3 Feilich gedrach foar elkoar	7
3.1. Op weg naar nul verkeersdoden in 2040	7
3.2. Werkwijze en algemene uitgangspunten	7
3.3. Drie pijlers	8
Hoofdstuk 4 Maatregelen en acties	10
4.1 Pijler 1 Een robuust verkeerssysteem	10
4.2 Pijler 2 Zeker en met vertrouwen	11
4.3 Pijler 3 Betrokken & aandachtig	12
4.4 Flankerend beleid: monitoring & evaluatie, innovatie, samenwerking en communicatie	13
Hoofdstuk 5 Organisatie & Financiën	14
Geraadpleegde literatuur	15
Colofon	15



Hoofdstuk 1

Introductie

1.1. Inleiding

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. Maatschappelijke ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en individualisering dragen bij aan de verslechterde verkeersveiligheid in de afgelopen jaren. Omdat wij vinden dat iedere verkeersdode er één te veel is, blijft de provincie Fryslân zich inzetten voor een betere verkeersveiligheid in de provinsje Fryslân.

De provincie heeft hierin een belangrijke coördinerende rol en een regierol. De provincie regisseert, faciliteert en stimuleert maatregelen en acties die bijdragen aan verkeersveilig gedrag in de provincie Fryslân. Zo neemt de provincie een aantal overkoepelende taken op zich, zoals de organisatie en coördinatie van landelijke en regionale gedragscampagnes, de monitoring van verkeersveiligheidstrends en kennisuitwisseling tussen de samenwerkingspartners. Daarnaast is het de rol van de provincie om namens de regio verkeersveiligheid structureel te agenderen op landelijke bestuurlijke agenda's.

Op 10 december 2024 heeft het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026 – 2040 “Feilich gedrach foar elkoar” vastgesteld. In deze visie wordt de werkwijze voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in de komende jaren op hoofdlijnen beschreven. In de visie is de ambitie beschreven dat de provincie Fryslân het aantal dodelijke verkeersslachtoffer in 2040 teruggebracht wil hebben naar nul.

Daarbij beginnen we 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. Door diverse (maatschappelijke) ontwikkelingen, zoals groei van bevolking en bedrijvigheid, vergrijzing, meer diversiteit in vervoersmiddelen en technologische ontwikkelingen, is het verkeer-systeem en de deelname daaraan complexer en risicovoller geworden. Dit betekent dat we effectieve middelen en acties uit het verleden gaan voortzetten en intensiveren, maar ook dat we andere inspanningen zullen moeten plegen om te komen

tot substantieel minder ongevallen, slachtoffers en verkeersdoden. In de komende jaren wordt daarbij de bestaande integrale aanpak voortgezet, maar ook verbreed met nieuwe invalshoeken en samenwerkingen.

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. 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.

Het betrekken van medeoverheden, onze maatschappelijke partners en de Mienskip wordt daarin cruciaal beschouwd om de benodigde verandering in verkeersveiligheid te realiseren. Dit betekent dat we taken overlaten aan anderen, wanneer zij daar beter in zijn, en we dicht bij onze partners staan waar samenwerking het beste resultaat oplevert. Betrokken partijen brengen hun kennis, vaardigheden en middelen in om uitdagingen aan te gaan, waarbij de provincie ondersteuning in de vorm van kennis, vaardigheden, middelen en bevoegdheden biedt.

De uitwerking van de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid wordt vijfjaarlijks vastgelegd in Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026 – 2030.

Het voorliggend Meerjaren Uitvoeringsprogramma beschrijft de maatregelen en activiteiten in periode 2026 – 2030 om de hierboven aangegeven ambities te behalen. We willen de komende jaren de huidige negatieve verkeersveiligheidstrend doorbreken en ombuigen naar een positieve ontwikkeling met als einddoel om in de provincie Fryslân in 2040 het aantal dodelijke verkeersslachtoffer terug te brengen naar nul. Hierbij stemmen we onze gezamenlijke inspanningen (beter) af op 'life changing events' om zo de komende jaren meer veiligheidswinst te behalen. Per risicodoelgroep is daarom het gewenst verkeersgedrag (doelgedrag) gekoppeld aan belangrijke "life changing events" van deze doelgroep. Op basis van de uitvoeringsprogramma's wordt vervolgens ieder jaar een jaarwerkplan opgesteld, waarin nader staat beschreven welke maatregelen en activiteiten door de provincie worden uitgevoerd.

1.2. Leeswijzer

Na dit hoofdstuk beschrijven we in hoofdstuk 2 kort de staat van de Friese verkeersveiligheid. In hoofdstuk 3 beschrijven we de Friese verkeersveiligheidsaanpak op basis van de op 10 december 2024 vastgestelde Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026 – 2040. In hoofdstuk 3 is vervolgens de totstandkoming van het eerste Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026 – 2030 beschreven. Tot slot volgt in hoofdstuk 4 het Meerjaren Uitvoeringsprogramma met een overzicht van activiteiten en (flankerende) maatregelen.





Hoofdstuk 2

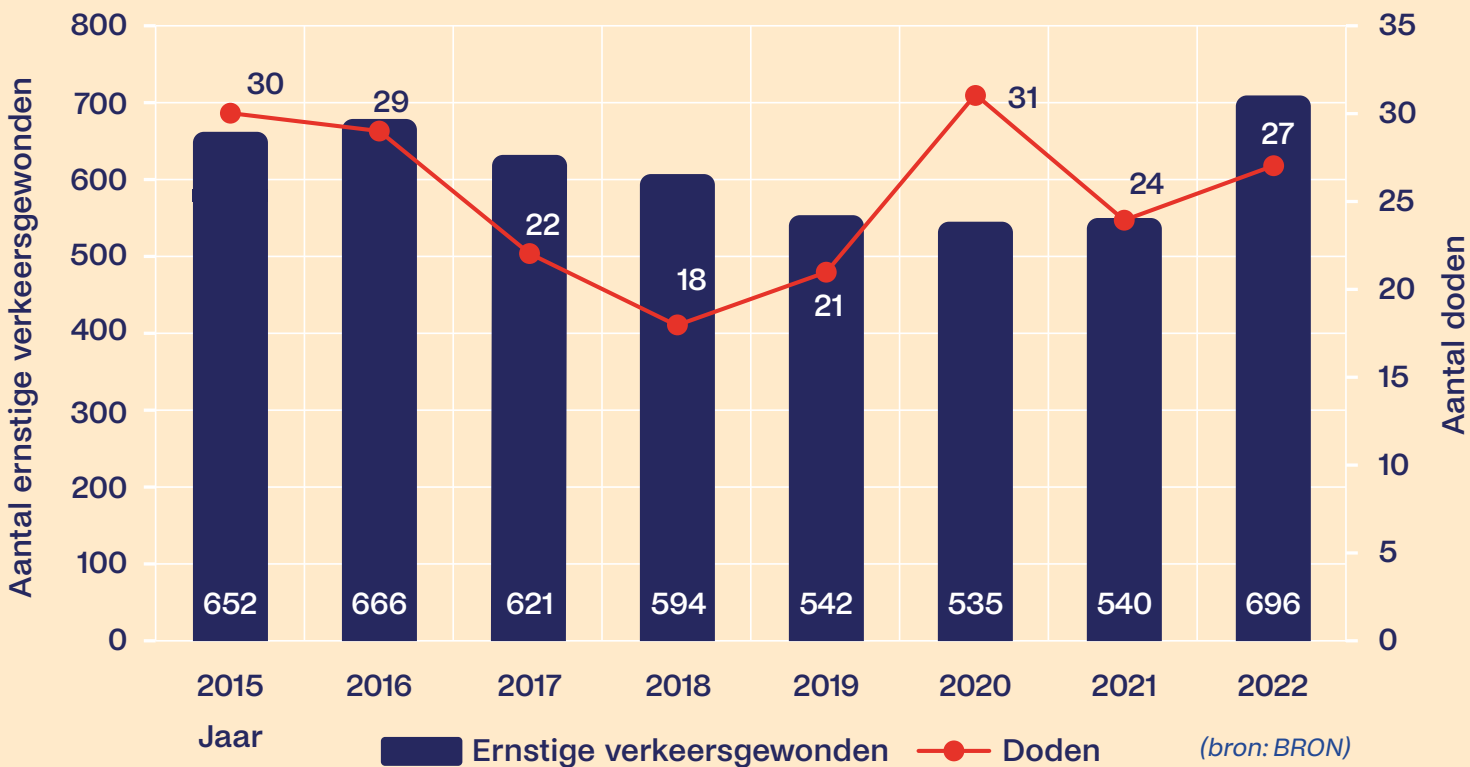
Staat van de verkeersveiligheid

2.1. Een grote maatschappelijke opgave

Helaas laten de actuele ongevallencijfers zien dat de verkeersveiligheid in Nederland én in de provincie Fryslân afneemt. Maatschappelijke ontwikkelingen zoals bevolkingsgroei, vergrijzing en individualisering dragen bij aan een verslechterde verkeersveiligheid in de afgelopen jaren.

In de afgelopen 12 jaar zien we dat het aantal verkeersdoden niet meer daalt en zelfs licht stijgt. En ook het aantal ernstig gewonden in het verkeer stijgt de laatste jaren eveneens. In 2022 werden er in het Friese verkeer 696 ernstige verkeersgewonden geregistreerd en 27 verkeersdoden.

Ook in Fryslân stagneert de daling van het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden tussen 2015 en 2022



Omschrijving grafiek

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.

Niet alleen op de weg maar ook op het water is sprake van een toename van het aantal geregistreerde ongevallen. De toename van ernstige ongevallen op het water doet zich zowel voor bij de beroepsvaart als bij de recreatievaart.

Naast groot emotioneel leed, leidt verkeersonveiligheid ook tot enorme (maatschappelijke) kosten. Dit zijn bijvoorbeeld immateriële kosten, voertuigschade, verzekeringskosten en filekosten. Samen werken aan meer verkeersveiligheid levert ons allemaal dus veel op.

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV, 2022) komt naar voren dat zonder extra inspanningen, in 2030 landelijk fors meer doden en ernstig verkeersgewonden zijn te verwachten. Ook de prognose voor 2040 is niet gunstig: het aantal verkeersdoden zal richting 2040 stabiliseren en het aantal ernstig verkeersgewonden zal naar verwachting sterk stijgen, mogelijk tot een verdubbeling in 2040 ten opzichte van het jaar 2019. Om het tij te keren en daadwerkelijk een trendbreuk te realiseren, is een slimme combinatie van effectieve maatregelen nodig.

Een nadere analyse van de verkeersveiligheidsgegevens leidt tot de volgende conclusies:

- 60-plussers zijn oververtegenwoordigd onder de verkeersdoden. En onder de ernstig verkeersgewonden stijgen provinciaal en landelijk de aantallen 60-plussers gestaag over de jaren. Belangrijke oorzaak is de vergrijzing; we hebben te maken met een steeds groter wordende groep van 60-plussers. De combinatie van een kwetsbare fysieke gesteldheid en stijgende mobiliteit van deze doelgroep, onder andere door

een toenemend gebruik van de elektrische fiets, zorgt voor verhoogde verkeersveiligheidsrisico's.

- Zowel onder de verkeersdoden als onder de ernstig verkeersgewonden vormen fietsers, net als in voorgaande jaren, verreweg de grootste groep slachtoffers. Dodelijke fietsslachtoffers waren met name betrokken bij een aanrijding met gemotoriseerd verkeer, terwijl bij fietsgewonden met name sprake was van enkelzijdige fietsongevallen.
- 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.

De analyse laat verder zien dat jongeren in de leeftijd van 18 tot en met 24 jaar, ervaren verkeersdeelnemers van 25 tot en met 39 jaar, en ouderen (60 jaar en ouder) oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken. Voor de provincie Fryslân zijn hierbij specifiek de volgende risicogroepen en -thema's vast te stellen:

- fietsers van 12 tot en met 17 jaar en ouder dan 59 jaar
- e-bikers van 60 jaar en ouder
- automobilisten van 18 tot en met 24 jaar
- bromfiets-/scootergebruikers van 18 tot en met 24 jaar
- voetgangers van 0 tot en met 12 jaar en ouder dan 59 jaar
- motorrijders
- snelheidsgedrag op 60 en 80 km/u-wegen

2.2. Oorzaken van de toenemende onveiligheid

We moeten constateren dat ondanks alle gezamenlijke inspanningen en gerealiseerde verbeteringen, het behalen van de verkeersveiligheidsdoelen voor de provincie Fryslân voor 2025 niet is gelukt. Hiervoor zijn vijf algemene en maatschappelijke verklaringen geïdentificeerd (Brain Fuel, 2023; Noordtij, 2023):

- **Verstedelijking**
Het wordt steeds drukker in de stad en daarbuiten. Het gevolg is een verschuiving van vervoerswijzen die verkeersdeelnemers vaak kwetsbaarder maken. Men pakt bijvoorbeeld vaker 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**
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-out, 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.

De verkeersveiligheidsstrategie richting het jaar 2040 speelt in op deze ontwikkelingen en biedt instrumenten om een essentiële trendbreuk in de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Fryslân te forceren.



Hoofdstuk 3

Feilich gedrach foar elkoar

3.1. Op weg naar nul verkeersdoden in 2040

Met de vaststelling van de Friese Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026 - 2040 "Feilich gedrach foar elkoar" door het College van Gedeputeerde Staten van de provincie Fryslân op 10 december 2024 stelt de provincie 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 zijn duidelijke strategische tussendoelen geformuleerd:

- In 2030 is de stagnatie van de dalende trend, van zowel het aantal verkeersdoden als de ernstige verkeersgewonden 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.

Wij willen hierin een leidende rol vervullen en rekenen op de gezamenlijke kracht van onze gemeenschap en partners om dit te realiseren.

3.2. Werkwijze en algemene uitgangspunten

De kern van de integrale aanpak van de verkeersveiligheid in Fryslân bestaat uit de volgende 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 zo veel mogelijk opvangen en ernstige ongevallen voorkomen.

2. We intensiveren de 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 of het behalen van je rijbewijs.

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).

3.3. Drie pijlers

Als we de landelijke en Friese risicothema’s en -groepen combineren en aanvullen met de resultaten vanuit bijeenkomsten met experts en stakeholders, komen we naast de eerder genoemde vijf uitgangspunten tot drie pijlers:

- Pijler 1: Een robuust verkeerssysteem
- Pijler 2: Zeker en met vertrouwen onderweg;
- Pijler 3: Betrokken en aandachtige weggebruikers.

De drie pijlers van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2030



Omschrijving ‘Samen naar nul verkeersdoden’ op volgende pagina

Omschrijving 'Samen naar nul verkeersdoden'

De figuur geeft een samenvatting van de opbouw van de Integrale Visie Verkeersveiligheid 2026-2040. Hoofddoel van de visie is dat samen met partners wordt toegewerkt naar nul verkeersdoden in 2024 in Fryslân. Om dit te bereiken werken we vanuit 6 uitgangspunten, te weten:

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 zijn in 3 pijlers ondergebracht en uitgewerkt.

Met pijler 1 richten we ons op een '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.

Pijler 3 '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.

Pijler 3 '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 overtreders.

Door middel van monitoring en evaluatie worden vervolgens de prioriteiten en acties na vijf jaar bijgesteld voor het volgend meerjaren uitvoeringsprogramma. bijgesteld of aangescherpt.

Hoewel veel verkeersdeelnemers rationeel gezien wel weten wat de mogelijke consequenties van hun verkeersgedrag zijn, is het vaak nog lastig om (geautomatiseerd) gedrag te veranderen. Ingrijpende momenten in het leven (life changing events) vormen vaak aanleiding om, al dan niet met ondersteuning, echt tot een gedragsverandering te komen. Daarom zetten we in op aandacht voor verkeersveilig gedrag bij deze belangrijke momenten in het leven. Denk aan voor het eerst zelfstandig naar ('de grote') school fietsen, het behalen van je rijbewijs, de aanschaf van een e-bike of pensionering. Per risicodoelgroep is het gewenst verkeersgedrag (doelgedrag) aan een "life changing events" van deze doelgroep.

Hiertoe zijn in het najaar van 2024 verschillende werksessies georganiseerd waaraan is deelgenomen door diverse verkeersveiligheidsexperts en vertegenwoordigers van onze samenwerkingspartners. De meest prioritaire doelgedragingen zijn bepaald aan de hand van een enquête onder Friese bestuurders, ambtenaren, diverse verkeersveiligheidsexperts en vertegenwoordigers van onze samenwerkingspartners. De uitkomsten hiervan zijn in het volgende hoofdstuk uitgewerkt in maatregelen en acties die gedurende de looptijd van het Meerjaren Uitvoeringsprogramma 2026-2030 worden uitgevoerd. Hiermee volgen we de risico-aanpak van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030.

Hoofdstuk 4

Maatregelen en acties

Om de negatieve trend van verkeersveiligheid voor 2030 te doorbreken werken we aan de volgende maatregelen en acties. Deze vormen de basis voor de jaarlijks op te stellen werkplannen.



4.1 Pijler 1 | Een robuust verkeerssysteem

De basis voor veilig verkeersgedrag is een robuust en veilig verkeerssysteem. De provincie Fryslân heeft een zorgtaak voor een goed functionerend provinciaal wegen- en vaarwegennet. Dit omvat 646 kilometer weg (hoofdrijbaan en parallelwegen), 188 kilometer fietspad en 971 kilometer waterweg. Wij blijven ons continu inzetten voor een duurzaam veilige inrichting van de wegen (inclusief spoor- en waterwegen) in onze provincie.

Maatregel, project of activiteit

1. 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).
2. Een veilige hoofdfietsinfrastructuur door de gehele de gehele provincie. We hebben hierbij aandacht voor de breedte aan de breedte van fietspaden, vergevingsgezindheid van de infrastructuur, goede belijning en de heterogeniteit van weggebruikers.
3. 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. In het kader van het NABO-programma is de afgelopen jaren werk gemaakt om in totaal 11 openbaar toegankelijke NABO's in de provincie Fryslân op te heffen. Er loopt een traject voor de aanpak van de laatste 2 overwegen nabij IJlst. Verwacht dat deze overwegen uiterlijk in 2026-2027 zijn aangepakt.
4. Een betere scheiding van recreatie- en beroepsvaart. Het doel is om conflicten en gevaarlijke situaties op het water te minimaliseren, door een duidelijke inrichting van de vaarwegen te creëren, inclusief bijbehorende (gedrags)regels.

Toelichting op pijler 1: Een robuust & veilig verkeerssysteem

De uitwerking van een veilige infrastructuur voor de provinciale wegen vindt plaats in het programma 'Infrastructuurle Verkeersveiligheidsmaatregelen'. De scheiding van de recreatie- en beroepsvaart wordt nog nader uitgewerkt in het maatregelenpakket op basis van de Vaarwegenvisie 2018. In voorliggend uitvoeringsprogramma worden beide onderdelen niet nader uitgewerkt.

4.2 Pijler 2 | Zeker en met vertrouwen

Binnen deze pijler richten we ons op twee cruciale risicogroepen: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. Ons streven is dat beide groepen vol vertrouwen deelnemen aan het verkeer. We concentreren ons op de doelgroepen en doelgedragingen waar de meeste veiligheidswinst valt te behalen en werken toe naar een doorgaande contactlijn die afgestemd is op belangrijke verandermomenten in het leven.

Maatregel, project of activiteit

1. Educatieprogramma's voor leerlingen gericht op veilige deelname aan het verkeer. In de periode 2026-2030 werken we in dit kader aan de volgende doelgedragingen:

	Doelgroep	Life Changing Event
1a. Fietsen met fietsverlichting	4 - 12 jaar	zelfstandig fietsen
1b. Fietsen zonder mobiel in de hand	10 - 12 jaar	overgang BO - VO
1c. Coördinatie educatie & voorlichting in het basisonderwijs	4 - 12 jaar	

2. Voortzetten en door-ontwikkelen programma Doortrappen met als doel ouderen veiliger langer te laten fietsen. In de periode 2026-2030 werken we aan de volgende doelgedragingen:

	Doelgroep	Life Changing Event
2a. Regelmatig fietskilometers blijven maken	> 65 jaar	pensionering
2b. Gebruik veiligheidsmiddelen tijdens het fietsen	> 65 jaar	aanschaf e-bike
2c. Fit op de fiets stappen en balans kunnen houden	> 65 jaar	begin ouderdomskwalen
2d. Coördinatie programma Doortrappen door provincie	> 65 jaar	

3. Promotie van het gebruik van de fietshelm met campagnes en educatieprojecten. We stimuleren het vrijwillig gebruik van fietshelmen om zo hoofd- en hersenletsel als gevolg van verkeersongevallen te verminderen. In de periode 2026-2030 focussen we ons binnen dit thema op twee leeftijdscategorieën:

	Doelgroep	Life Changing Event
3a. Helm dragen tijdens het fietsen	0 - 6 jaar	leren fietsen
3b. Helm dragen tijdens het fietsen	> 65 jaar	aanschaf e-bike

Toelichting op pijler 2: Zeker & met vertrouwen

We concentreren ons op doelgroepen en -gedragingen waar de meeste veiligheidswinst valt te behalen. Door bij hen te starten hopen we het snelst op het social tipping point te komen.

Bij scholieren zetten we in op het fietsen met werkende fietsverlichting en op het voorkomen van afleiding door de mobiele telefoon op de fiets.

We zetten in op het voortzetten en de doorontwikkeling van het programma Doortrappen. Met dit programma wordt de Friese seniore fietser gestimuleerd om op een veiligere manier te blijven fietsen. Daarbij is er onder andere aandacht voor veilige fietsroutes, fietsfitheid, het gebruik van de juiste hulpmiddelen en medicijngebruik op de fiets.

Met educatieprogramma's en campagnes gericht op (de ouders van) jonge kinderen stimuleren we het vrijwillig dragen van de fietshelm zodra kinderen beginnen met (loop)fietsen. Ook bij senioren stimuleren we het vrijwillig dragen van de fietshelm, omdat juist deze doelgroep vergrote kans heeft op hoofd- en hersenletsel als gevolg van een ernstig verkeersongeval. We grijpen hierbij het moment van de aanschaf van een e-bike door deze doelgroep aan om het gebruik van de fietshelm te stimuleren. Het stimuleren van het vrijwillig gebruik van de fietshelm door senioren is tevens onderdeel van het programma Doortrappen.

4.3 Pijler 3 | Betrokken & aandachtig

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

Maatregel, project of activiteit

1. 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. We werken in de periode 2026-2030 aan de volgende doelgedragingen:

	Doelgroep	LCE
1a. Fietsen met fietsverlichting	12-14 jaar	overgang bo - vo
1b. Mobiel in de tas tijdens het fietsen	12-14 jaar	overgang bo - vo
1c. Coördinatie educatie & voorlichting voortgezet onderwijs	12-14 jaar	
1d. Brommer rijden zonder (rest)alcohol en drugs	16-18 jaar	behalen rijbewijs
1e. Geen mobiel in de hand tijdens autorijden	18-24 jaar	behalen rijbewijs
1f. Regelen van BOB bij uitgaan, feesten en festivals	18-24 jaar	behalen rijbewijs
1g. Autorijden met gepaste snelheid	18-24 jaar	behalen rijbewijs
1h. Coördinatie educatie & voorlichting middelbaar/hoger onderwijs	16-24 jaar	

2. Voorlichting voor medicijngebruikers en verstrekkers van medicatie om kennis over de gevaren van rijden onder invloed van medicatie te vergroten. In de periode 2026-2030 werken we aan de volgende doelgedragingen:

	Doelgroep	LCE
2a. Autorijden zonder medicatie die invloed heeft op rijvaardigheid	> 65 jaar	begin ouderdomskwalen
2b. Stoppen met fietsen bij specifiek medicatiegebruik	> 65 jaar	begin ouderdomskwalen

3. Samenwerking met de politie en het Openbaar Ministerie op de thema's rijden zonder invloed, rijden zonder afleiding, rijden met gepast snelheid en veelplegers. In de periode 2026-2030 werken we aan de volgende doelgedragingen:

	Doelgroep	LCE
3a. Rijden met gepaste snelheid	18-24 jaar	behalen rijbewijs
3b. Geen mobiel in de hand tijdens autorijden	18-24 jaar	behalen rijbewijs
3c. Rijden zonder (rest)alcohol en drugs	18-24 jaar	behalen rijbewijs
3d. Nuchter motorrijden	25-45 jaar	behalen rijbewijs
3e. Niet in herhaling vallen bij overtreding verkeersregels	18-24 jaar	eerste overtreding

Toelichting op pijler 3: Betrokken & aandachtig

Risicogroepen vertonen om uiteenlopende redenen en zowel bewust als onbewust risicovol gedrag in verkeer. We streven naar het inzetten van effectieve gedragsinterventies om dit risicovolle gedrag te beperken. Hiervoor zetten we in op campagnes en interventies specifiek gericht op jongeren. Deze programma's richten zich op de sociale norm omtrent het rijden onder invloed, afleiding in het verkeer en te snel rijden. Voor ouderen richten we ons op interventies die de gevaren van rijden onder invloed van medicatie verminderen.

In samenwerking met de politie en het Openbaar Ministerie zetten we in op consistente en zichtbare handhaving van verkeersregels om overtredingen actief te ontmoedigen. We leggen hierbij de prioriteit bij de meest risicovolle gedragingen en bij de aanpak van automobilisten die bovengemiddeld vaak zijn bekeurd voor verkeersovertredingen om hen bewust te maken van hun risicogedrag en hen te helpen dit te veranderen.

4.4 Flankerend beleid: monitoring & evaluatie, innovatie, samenwerking en communicatie

Ter ondersteuning van het realiseren van de bovenbeschreven doelgedragingen werken we in de periode 2026-2030 aan de volgende flankerende maatregelen, projecten en activiteiten:

Maatregel, project of activiteit

1. Monitoring & evaluatie om effecten van inspanningen in kaart te brengen en waar nodig bij te sturen. In dit kader werken we in de periode 2026-2030 aan:

1a. Stabiele inwinning en beschikbaar stellen van verkeersveiligheidsdata voor alle Friese wegbeheerders
1b. Inwinning spoedzorgdata verkeersveiligheid
1c. Monitoring SPI gebruik fietshelm met focus op de doelgroep fietsers 0-6 jaar en > 65 jaar
1d. Monitoring SPI fietsen met fietsverlichting met focus op de doelgroep fietsers 4-14 jaar
1e. Monitoring SPI fietsen zonder mobiel in de hand met focus op de doelgroep fietsers 10-14 jaar
1f. Monitoring veiligheid, uitvoeren risicoanalyse & opstellen handhavingskader Friese waterwegen

2. Innovatie, samenwerking & communicatie In dit kader werken we in de periode 2026-2030 aan:

2a. Faciliteren samenwerking met verkeersveiligheidspartners op VerkeerseducatieCentrum in Drachten, inclusief beheer
2b. Regionale uitvoering (landelijke) campagnecalender
2c. Samenwerking met Friese wegbeheerders en maatschappelijke partners
2d. Innovatie & verbreden samenwerking

Toelichting op pijler: Flankerend beleid & maatregelen

Betrouwbare data en analyses dragen bij aan een integrale aanpak, wederzijds begrip en een gedeeld en gemeenschappelijk beeld voor de aanpak van de verkeersonveiligheid. Door middel van monitoring worden de prioriteiten en acties iedere vijf jaar bij het vaststellen van een nieuw Meerjaren UitvoeringsProgramma geactualiseerd en indien nodig aangescherpt. We verzamelen daarom structureel gegevens over de ontwikkeling van de verkeersveiligheid in Fryslân. Niet alleen voor onszelf, maar ook voor de Friese gemeenten en onze partners, zodat we gezamenlijk efficiënt en effectief de beschikbare middelen inzetten.

Om proactief te kunnen handelen werken we met meetbare risico-indicatoren (Safety Performance Indicators (SPI')). Deze SPI's maken inzichtelijk hoe verkeersveiligheidstrends en – gedragingen van risicodoelgroepen en -situaties zich ontwikkelen. De SPI's zijn gekoppeld aan de doelgedragingen waardoor we de effectiviteit van onze inspanningen rondom deze doelgedragingen kunnen bepalen.

We hebben voor dit voorliggend meerjaren uitvoeringsprogramma drie SPI's geformuleerd: 1) Fietshelmgebruik bij 0-6 jarigen en 55+; 2) gebruik fietsverlichting bij 4-14 jarigen; en 3) fietsen zonder mobiel in de hand bij 10-14 jarigen. Voor alle drie de SPI's streven we naar een minimale stijging van 10% binnen de termijn van dit meerjaren uitvoeringsprogramma.

Al vele jaren kunnen we in Fryslân beschikken over een unieke locatie waar partners op het gebied van verkeersveiligheid samenwerken aan de aanpak van de verkeersonveiligheid. Het VerkeersEducatieCentrum (VEC) in Drachten huisvest diverse samenwerkingspartners en biedt optimale faciliteiten voor samenwerking, overleg, educatie, etc. Ook de komende vijf jaar blijven we het VEC faciliteren.

Landelijk worden door het Rijk jaarlijkse diverse campagnes geïnitieerd om verkeersveilig gedrag te stimuleren, bijvoorbeeld de landelijke BOB-campagne. In Fryslân nemen we zoveel mogelijk deel aan, en/of sluiten we zoveel mogelijk aan op de landelijke campagnecalender. Waar mogelijk en wenselijk breiden we deze campagnecalender uit met specifieke Friese campagnes, bijvoorbeeld Varen doe je Samen en de Dag van de Fietshelm. Bij provinciale uitingen in de openbare ruimte hebben we aandacht voor de Friese taal en de mogelijke varianten daarop.

In samenwerking met de politie en het openbaar ministerie zetten we ten slotte in op consistente en zichtbare handhaving van verkeersregels om overtredingen actief te ontmoedigen. We leggen hierbij de prioriteit bij de meest risicovolle verkeersovertredingen en risicogebieden of -trajecten.



Hoofdstuk 5

Organisatie & Financiën

In de provincie Fryslân zijn de Provincie, Rijkswaterstaat Dienst Noord Nederland, gemeenten, Openbaar Ministerie en politie Noord-Nederland evenals Veilig Verkeer Nederland district Fryslân (VVN), ANWB Noord, Fietzersbond afdeling Fryslân, CBR, BOVAG en Vereniging Verkeersslachtoffers Noord (VVS) en Stichting Bevordering Verkeerseducatie (SBV), Stichting Responsible Young Drivers Nederland (RYD) sterk betrokken bij het verbeteren van de verkeersveiligheid van de inwoners en bezoekers van de provincie Fryslân. Voor de aanpak van de verkeersveiligheid in de provincie Fryslân werken we intensief samen met deze mede-overheden en partners. We zetten de komende jaren in op het voortbouwen en versterken van deze bestaande samenwerkingen, én het aangaan van nieuwe samenwerkingen.

Met medeoverheden blijven we inzetten op het delen van kennis en informatie. Daarnaast stimuleren we gemeenten tot een blijvende inzet op het gebied van verkeersveiligheid. Hiertoe zetten we in op een vervolg van het Manifest Verkeersveiligheid. Hiermee leggen we samen met gemeenten opnieuw een fundament onder de gezamenlijke aanpak van de verkeersonveiligheid. Daarnaast hebben we als

provincie een regisserende rol bij de uitvoering van de in dit Meerjaren UitvoeringsProgramma beschreven maatregelen, projecten en activiteiten.

Voor de in voorliggend het Meerjaren UitvoeringsProgramma beschreven maatregelen, projecten en inspanningen zoeken we per inspanning één of meerdere samenwerkingspartners die hieraan uitvoering kunnen geven. Uitgangspunt daarbij is dat iedere gedragsinterventie een concreet doelgedrag als uitgangspunt heeft en gekoppeld is aan het Life Changing Event. Tevens hechten we er waarde aan dat de doelgroep actief betrokken is geweest bij de totstandkoming van het project. Bij voorkeur heeft er een effectmeting op gedragsniveau plaatsgevonden en wordt de gedragsinterventie structureel geëvalueerd op bereik en waar mogelijk op effectiviteit.

Op basis van dit Meerjaren Uitvoeringsprogramma wordt ieder jaar een jaarwerkplan opgesteld, waarin nader wordt uitgewerkt welke maatregelen en activiteiten door de provincie elk kalenderjaar worden uitgevoerd. De begroting van het jaarwerkplan wordt ter advisering voorgelegd aan de leden van het Regionaal Orgaan verkeersveiligheid Fryslân (ROF).

Geraadpleegde literatuur

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.

Provincie Fryslân (2024). Friese strategie verkeersveiligheid 2026–2040. 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.

Wavy (2024). Beknopte rapportage werksessies LCE-strategie provincie Fryslân. Nijmegen, Wavy.

Colofon

Uitgave

Provinsje Fryslân

In opdracht van

D. Palma, Provinsje Fryslân

Auteur

S. Nota, Ruimte voor Iedereen

Vormgeving & Foto's

Provinsje Fryslân

Juni 2025

Toegankelijkheid disclaimer

Dit document is deels wel en deels beperkt of niet bruikbaar voor mensen met een functie beperking. Daar zijn wij ons van bewust.

Dit document heeft als doel om veel gegevens beschikbaar te stellen en daarbij is en blijft het toegankelijk maken van de interactieve tabellen, grafieken een uitdaging. Wij denken dat wij voor dit document met dat doel een goede balans hebben gemaakt tussen informatie bieden en toegankelijkheid. Voelt u zich toch beperkt in het gebruik, neem dan contact op en denk met ons mee over hoe het beter kan.

Contact

Provincie Fryslân

Telefoon: 058 292 59 25

E-mail: provincie@fryslan.frl

fryslan.frl