Provincie Noord-Holland

Aan de leden van Provinciale Staten van Noord-Holland

Datum ingekomen vragen : 22 januari 2025
Datum GS-besluit : 11 februari 2025

Vragen nr. 10

Vragen van **de heer E.B. Kanik** (D66) over het stijgen van het aantal ongelukken in de provincie Noord-Holland

De voorzitter van Provinciale Staten van Noord-Holland deelt u overeenkomstig het bepaalde in artikel 45 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen en andere werkzaamheden van Provinciale Staten mede, dat op 22 januari 2025 door het lid van Provinciale Staten, **de heer E.B. Kanik** (D66), de volgende vragen bij Gedeputeerde Staten zijn ingekomen.

INLEIDING VRAGEN
Uit onderzoek is gebleken dat het aantal ongelukken in het verkeer in Noord-Holland wederom is toegenomen[1]. In 2023 ging het om ruim 21.300 incidenten, wat een stijging van 8,1 procent betekent ten opzichte van het jaar daarvoor. In de top 10 gemeenten met relatief de meeste ongelukken staan er 4 gemeenten uit Noord-Holland, met op nummer één Ouder-Amstel. Dit terwijl het streven van de provincie in de Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030 is om toe te werken naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Daarom heeft de fractie van D66 een aantal vragen aan het college van Gedeputeerde Staten.

INLEIDING ANTWOORDEN

De provincie streeft naar 0 verkeersslachtoffers in 2050. We sturen niet op schade aan verzekerde voertuigen, zoals in het onderzoek van Independer, maar op letsel van alle verkeersdeelnemers, inclusief fietsers en voetgangers. In 82,2 % van de ongevallen waarover Independer rapporteert gaat het gelukkig alleen om blikschade.

Hoewel dit onderzoek daardoor geen aanleiding geeft om onze verkeersveiligheidsmaatregelen aan te passen, heeft het verbeteren van de verkeersveiligheid wel onze prioriteit. Op basis van andere onderzoeken, onder andere van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). We zetten hier, samen met partners op in, door een combinatie van maatregelen op infrastructuur, gedrag en handhaving. Zie voor meer informatie onze Actualisatie Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid[2], het met externe partners opgestelde

[1] https://www.rodi.nl/castricum/nieuws/427531/aantal-verkeersongelukken-in-noord-holland-met-8-1-procent-ge

Regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid[3] en de Voortgangsrapportage Verkeersveiligheid die jaarlijks naar Provinciale Staten wordt gestuurd (eind februari komt de rapportage over 2024).

VRAGEN INCLUSIEF BEANTWOORDING GEDEPUTEERDE STATEN

Vraag 1:
Is het college bekend met het onderzoek en de cijfers? Wat is de reactie van het college op het onderzoek?

Antwoord 1:
We zijn bekend met dit onderzoek van Independer, wat alleen rapporteert over ongelukken met verzekerde voertuigen. Dit gaat met name om blikschade bij ongelukken met auto's. Ook zijn de ongelukken afgezet tegen het aantal inwoners. Dat betekent dat gemeenten met veel doorgaand verkeer binnen hun gemeentegrenzen snel hoog in de lijst van Independer komen. Ouder-Amstel heeft te maken met een behoorlijk deel van de snelwegen A2 en A9, Oostzaan met de snelweg A7, Haarlemmermeer met de snelwegen A4, A5, A9, A44 en A200 en Laren met de snelweg A1.

Vraag 2:
Wat is de verklaring van de stijging van 8,1% in het aantal verkeersincidenten?

Antwoord 2:

We hebben te maken met meer verkeer[4]. De hoeveelheid verkeer is de belangrijkste voorspeller van ongelukken.

Vraag 3:
In hoeverre worden de verkeersveiligheidsmaatregelen op dit moment geëvalueerd en aangepast naar aanleiding van de gestegen cijfers?

Antwoord 3:

Zoals in de inleiding gemeld, sturen we niet op het aantal ongelukken, omdat dit in 80% van de

---

[2] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Actualisatie_Uitvoeringsagenda_Verkeersveiligheid_Noord_Holland_2024_2030.pdf
[3] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf
[4] KiM+Trendprognose+wegverkeer+2022-2027_definitief.pdf

gevallen alleen blikschade is. In plaats daarvan sturen we op het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers met letsel of erger als gevolg van ongelukken. Het onderzoek van Independer is dan ook geen aanleiding om de verkeersveiligheidsmaatregelen aan te passen.

Vraag 4:
Welke maatregelen worden nu genomen die succes lijken te hebben in het veiliger maken van Noord-Hollandse wegen en welke lijken minder bij te dragen?

Antwoord 4:

Wij sturen op veilige infrastructuur (bijvoorbeeld veilige fietsoversteken), handhaving (met het openbaar ministerie en politie) en gedrag (educatie en campagnes). Zie voor de meeste actuele stand van zaken de Voortgangsrapportage 2024 die over enkele weken naar Provinciale Staten wordt gestuurd en anders één van de andere documenten waarnaar wordt verwezen in de inleiding op de antwoorden.

Vraag 5:
Hoe wordt de voortgang van de verkeersveiligheidsdoelstellingen richting 2050 gemonitord, en welke bijsturingsmogelijkheden worden overwogen gezien deze recente cijfers?

Antwoord 5:
We hebben een eigen uitgebreide analyse laten opstellen van verkeerslachtoffers in Noord-Holland[5] waarbij verder is ingezoomd op de toename van letsel in het verkeer. De belangrijkste aanbeveling van de SWOV om de toename om te buigen in een afname luidt: “Geef prioriteit aan de veiligheid van fietsers”. Zij vormen de grootste groep ernstige verkeersslachtoffers, en de aantallen stijgen in Noord-Holland over de tijd, vooral onder oudere fietsers. Daarom hebben we besloten extra in te zetten op maatregelen die de verkeerveiligheid van fietsers en ouderen bevorderen, zoals de aanpak van 30 risicolocaties met als hoofddoel het veiliger maken van risicovolle fietsoversteken op onze n-wegen. Daarnaast hebben we de subsidieregeling Doortrappen, voor het lokaal uitvoeren van activiteiten die ertoe leiden dat fietsers van 60 jaar en ouder veilig blijven deelnemen aan het verkeer. Voor een volledig overzicht wordt verwezen naar de documenten die worden genoemd bij de inleiding op de antwoorden.

Vraag 6:
Hoe werkt de provincie samen met gemeenten en andere relevante partijen om het aantal verkeersongelukken terug te dringen, en wat zijn de concrete afspraken voor de komende jaren?

[5] https://swov.nl/nl/publicatie/de-staat-van-de-verkeersveiligheid-noord-holland-en-vervoerregio-amsterdam-2023

Antwoord 6:

De afspraken zijn vastgelegd in het regionale Uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030[6].

Vraag 7:
Zijn er specifieke doelgroepen (zoals auto's) die in deze cijfers disproportioneel vertegenwoordigd zijn in het aantal verkeersincidenten, en zo ja, welke gerichte acties worden ondernomen?

Antwoord 7:

Het onderzoek van Independer gaat vooral over blikschade bij auto's, andere ongevallen (met fietsers en voetgangers) zijn ondervertegenwoordigd. Zie verder het antwoord op vraag 3.

Vraag 8:
Zijn er lessen te trekken uit andere provincies zoals Friesland die succesvoller zijn in het reduceren van verkeersongelukken, en hoe worden deze lessen toegepast in Noord-Holland?

Antwoord 8:

In het onderzoek van Independer staat dat de stijging van verkeersongelukken in Friesland juist hoger is dan in Noord-Holland: +17,9 %. Zie verder het antwoord op vraag 3.

Afgezien dat het onderzoek van Independer geen aanleiding is voor beleidswijzigingen hebben wij regelmatig contact met andere provincies om kennis te delen over *best practices* op het gebied van verkeersveiligheid en/of het samen oppakken van maatregelen.

Vraag 9:
Wat is de mening van het college over ontwikkelingen zoals de Schipholweg in Badhoevedorp, die straks geen provinciale weg meer is maar een gemeentelijke weg, waardoor de snelheid van 80 naar 50 kilometer kan worden aangepast?[7]

Antwoord 9:

Positief. De gemeentelijke plannen voor ontwikkeling van onder andere sportvelden aan de zuidkant van deze weg zorgen ervoor dat er meer mensen (kinderen) de Schipholweg zullen oversteken en meer oversteekplaatsen gewenst zijn. De weg heeft voornamelijk een lokale functie, omdat er nauwelijks doorgaand verkeer op dit weggedeelte zit. Verkeerstellingen

---

[6] https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Verkeersveiligheid/Documenten/Uitvoeringsprogramma_verkeersveiligheid_Noord_Holland_2030.pdf
[7] https://www.ad.nl/haarlemmermeer/schipholweg-in-badhoevedorp-komt-in-handen-van-gemeente-haarlemmermeer-snelheid-wordt-verlaagd~a6153f80/

bevestigen dit. De provincie spreekt daarom al enkele jaren met de gemeente over de overdracht. In 2024 hebben we dit versneld en concreet gemaakt in een overeenkomst voor de overdracht. Deze overdracht zal de verkeersveiligheid op deze weg op termijn verbeteren.

Vraag 10:
Maakt Noord-Holland 'gebruik' van het besluit van het Openbaar Ministerie om ook flitspalen langs 30 kilometerwegen te plaatsen?[8] Zijn er in de provincie Noord-Holland verplaatsbare flitsers beschikbaar om de handhaving op snelheid effectiever te maken? Welk beleid voert Noord-Holland met betrekking tot de inzet van flitspalen?

Antwoord 10:

1. Inzet van flitspalen op 30 km/u wegen: Het besluit van het Openbaar Ministerie om flitspalen langs 30 kilometerwegen in te zetten is relevant voor gemeenten. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanvragen van flexflitspalen via het Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM). De provincie speelt hierin geen directe rol.

2. We maken wel gebruik van flexflitspalen op provinciale wegen met hogere maximumsnelheden. Zo staat er sinds twee jaar een flexflitspaal op de N242 (HMP 41,6). We hebben momenteel twee aanvragen bij het CVOM lopen voor de plaatsing van extra flexflitspalen. Hierbij kijken we vooral naar locaties met een hoog risicoprofiel voor bijvoorbeeld overstekende fietsers of risicovolle locatie bij werkzaamheden van onze weginspecteurs. We overleggen hierover met het CVOM en de lokale politie.

3. Voor de inzet van flitspalen op provinciale wegen volgen wij en de gemeenten de criteria die zijn opgesteld door het CVOM[9]:

- Minimaal 5000 passanten voor relevante rijstroken;
- De weg moet passen bij de snelheidslimiet;
- Overtredingscijfers en verkeersongevallen;
- Politieadvies en risicoanalyse.

[8] https://www.nu.nl/binnenland/6337689/ook-landelijk-kunnen-langs-30-kilometerwegen-flitspalen-komen-te-staan.html
[9]https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwj7kpXcqJuLAxXhg_0HHWSTDiwQFnoECBQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.om.nl%2Fbinaries%2Fom%2Fdocumenten%2Frichtlijnen%2F2022%2F12%2F23%2Fconceptcriteria-flexflitser%2FConcept%2Bcriteria%2Bflexflitser%2B0.4_.pdf&usg=AOvVaw36ovckEvLQcpyRISs2z0qx&opi=89978449