

# Contouren regionaal uitvoerings- programma verkeersveiligheid 2030

Zuid-Kennemerland en IJmond



# INHOUD

## 3 | Inleiding

### 4 | 1 Algemene aanpak

- 4 | 1.1. Regionaal samenwerken aan veiliger verkeer
- 4 | 1.2. Risicoaanpak
- 5 | 1.3. Integraal oplossingen inzetten
- 5 | 1.4. Naar een volwaardig uitvoeringsprogramma 2030
- 6 | 1.5. Financiering

### 8 | 2 Maatregelen

- 8 | 2.1. Twaalf regiorisico's
- 8 | 2.2. Selectie van maatregelen
- 9 | Regiorisico 1: Snelheidsoverschrijdingen
- 10 | Regiorisico 2: Ongeloofwaardige 30-wegen
- 11 | Regiorisico 3: Afleiding in het verkeer
- 12 | Regiorisico 4: 50-wegen
- 13 | Regiorisico 5: Drukte en diversiteit op fietspaden
- 14 | Regiorisico 6: Snor-, brom- en motorfietsen
- 15 | Regiorisico 7: Scholieren
- 16 | Regiorisico 8: Rijden onder invloed
- 17 | Regiorisico 9: Onveilige kruisingen
- 18 | Regiorisico 10: Oudere verkeersdeelnemers
- 19 | Regiorisico 11: Bermen langs 60- en 80-wegen
- 20 | Regiorisico 12: Frontale aanrijdingen op 80- en 100-wegen

### 21 | 3 Doorontwikkeling

- 21 | 3.1. Meetbare regiodoelen stellen
- 22 | 3.2. Monitoring en evaluatie
- 22 | 3.3. Samenwerking wegbeheerders en veiligheidsketen
- 23 | 3.4. Rollen maatschappelijke partijen

Dit document is in samenwerking tot stand gekomen door:

 gemeente  
beverwijk

 Bloemendaal

 Gemeente  
Haarlem

 gemeente  
Heemskerk

 Heemstede

 Provincie  
Noord-Holland

 GEMEENTE  
VELSEN

 Gemeente  
Zandvoort

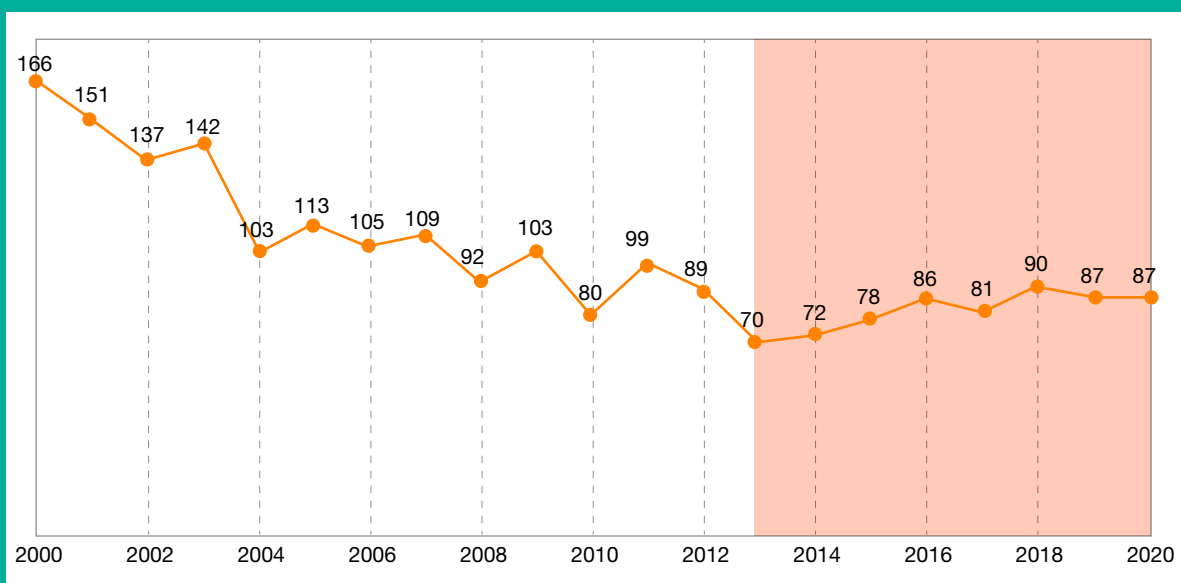
# Inleiding



Bijna allemaal nemen we dagelijks deel aan het verkeer. En waar je ook heen gaat, iedereen wil veilig op zijn eindbestemming aankomen. Na een decennialange daling van het aantal verkeersslachtoffers zien we helaas dat het aantal verkeersongevallen in de regio de afgelopen jaren weer licht toeneemt (zie figuur 1). Dit zijn kille cijfers, maar daarachter gaat enorm veel leed van slachtoffers en nabestaanden schuil.

Gemeenten, de provincie Noord-Holland, de politie, het OM, het Rijk, hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier, Veilig Verkeer Nederland, de Fietzersbond en de ANWB slaan daarom de handen ineen om de verkeersveiligheid in Zuid-Kennemerland en IJmond samen een stevige, meerjarige impuls te geven. De landelijke plannen hiervoor zijn vastgelegd in het [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#). Onze gezamenlijke ambitie: nul verkeersslachtoffers in 2050. Onze ambitie voor de jaren tot 2030 is om de gestage toename van het aantal verkeersslachtoffers te hebben omgebogen in een significante daling. Want ieder verkeersslachtoffer is er één te veel. Dit contourendocument geeft de hoofdlijnen van de regionale aanpak verkeersveiligheid tot aan 2030. Die werken we in 2022 verder uit tot volwaardig regionaal uitvoeringsprogramma.

**Figuur 1. Ontwikkeling aantal verkeersdoden Noord-Holland (gehele provincie) van 2000 t/m 2020. Bron: CBS.**



## Leeswijzer

Aan deze doelen werken we gezamenlijk vanuit landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dat houdt onder andere in dat we op regionaal niveau goed samenwerken, we de risicogestuurde aanpak omarmen en we een brede waaier aan maatregelen inzetten. Deze principes worden verder toegelicht in hoofdstuk 1. De verkeersveiligheidsrisico's en maatregelen die in Zuid-Kennemerland en IJmond de meeste prioriteit krijgen staan in hoofdstuk 2 van dit contourendocument. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is echter een opgave van de lange adem, en dat geldt ook voor het vormgeven van ons regionaal en risicogestuurd beleid. Dit document is daarom een tussenstap om eind 2022 te komen tot een volwaardig regionaal uitvoeringsprogramma. In hoofdstuk 3 leggen we uit hoe we dit de komende tijd gezamenlijk gaan doen.

# ALGEMENE AANPAK

In dit hoofdstuk worden de algemene afspraken over onze regionale aanpak tot en met 2030 beschreven. De hoofdlijn daarvan is eerder vastgelegd in de regionale intentieverklaring (2021), en wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt en toegelicht.

## 1.1. Regionaal samenwerken aan veiliger verkeer

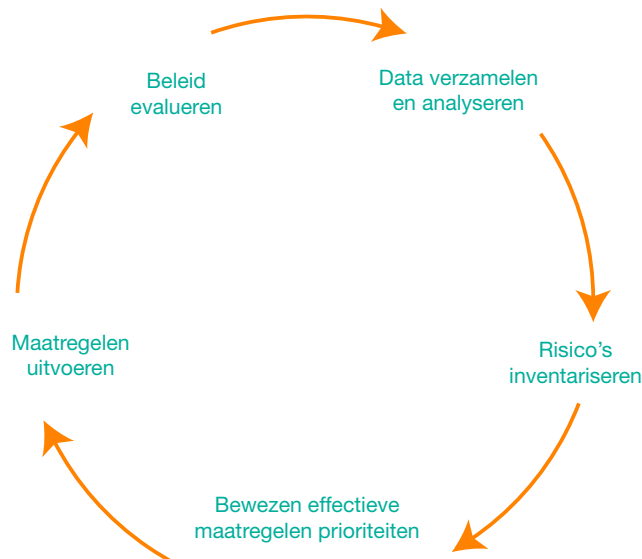
Mensen houden zich niet aan gemeentegrenzen, maar zijn vaak mobiel op regionale schaal. Om het aantal verkeersslachtoffers structureel te verminderen is een verkeersveiligheidsaanpak op regionaal niveau wenselijk. Daarom slaan alle gemeenten in Zuid-Kennemerland en IJmond samen met de provincie Noord-Holland, de politie, het OM en maatschappelijke partijen de handen ineen. Betere regionale samenwerking is ook van groot belang om schaarse middelen te bundelen en slagvaardiger te zijn. Maar ook om van elkaar te leren en om maatregelen goed op elkaar af te stemmen. Denk bijvoorbeeld aan een eenduidige weginrichting in de hele regio, die zorgt voor meer duidelijkheid voor weggebruikers.

## 1.2. Risicoaanpak

Om het aantal verkeersongevallen effectief te verminderen is goed zicht nodig op de meest onveilige locaties in het verkeerssysteem. Dat doen we door datagestuurd te werken. Met goede data kunnen we de verkeersveiligheid veel gerichter verbeteren. Naast de input van inwoners blijven gegevens over verkeersongevallen daarbij erg belangrijk. Op plekken waar veel ongevallen gebeuren is de kans op herhaling groot. In de komende jaren zorgen we dan ook in landelijk verband dat verkeersongevallen beter worden geregistreerd en uitgewisseld (zie verder paragraaf 3.1).

Om zo veel mogelijk verkeersongevallen te voorkomen is het echter niet genoeg om ons alléén te richten op de locaties waar in het verleden ongevallen zijn gebeurd. Daarom kijken we ook steeds meer (en in dit document met name) naar risicofactoren die een voorspellende waarde hebben voor het optreden van ongevallen in de toekomst. We weten namelijk steeds beter welke factoren zorgen voor onveilige situaties. Het gaat dan bijvoorbeeld om de inrichting van wegen en fietspaden, snelheidsoverschrijdingen en de aanwezigheid van veel kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, zoals ouderen en jongvolwassenen. Door al deze informatie slim te combineren kunnen we de risico's in het verkeerssysteem gerichter en effectiever aanpakken.

**Figuur 2. De aanpak binnen risicogestuurd beleid.**



Deze proactieve benadering noemen we risicogestuurd verkeersveiligheidsbeleid, en is een belangrijk aspect van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. De samenwerkende partijen in Zuid-Kennemerland en IJmond hebben afgesproken de risicogestuurde werkwijze de komende jaren te omarmen en gezamenlijk verder te ontwikkelen. Om de risico's in het verkeerssysteem goed in beeld te krijgen zijn veel gegevens nodig.

Daarom is gezamenlijk een regionale risicoanalyse ontwikkeld in 2019, waarin de belangrijkste regionale risico's met behulp van data in beeld zijn gebracht. In 2022 stellen we een geactualiseerde versie van de regionale risicoanalyse vast. De conclusies uit de regionale risicoanalyse vormen belangrijke input voor zowel het voorliggende document als voor het uitvoeringsprogramma 2030.

Daarnaast werken we in de regio Zuid-Kennemerland en IJmond samen met andere Noord-Hollandse regio's en landelijke kennisinstellingen aan zogeheten risico-indicatoren, waarmee we de grootste risico's in het verkeerssysteem steeds beter in beeld krijgen (zie ook hoofdstuk 3).

### 1.3. Integraal oplossingen inzetten

Naast de risicogestuurde aanpak is het inzetten van een breed spectrum aan maatregelen een ander belangrijk kenmerk van het SPV2030. Infrastructurele maatregelen blijven daarbij van essentieel belang.<sup>1</sup> Daarbij blijven de ontwerpprincipes achter Duurzaam Veilig voor onze regio leidend.<sup>2</sup> Veel wegen en fietspaden in de regio zijn nog onvoldoende veilig ingericht. Dergelijke maatregelen zijn kostbaar, en onze middelen schaars. Daarom blijven we er met onze landelijke partners bij het Rijk op aandringen dat het doel van nul verkeersslachtoffers in 2050 alleen haalbaar is als de investeringsruimte van wegbeheerders op dit vlak structureel wordt versterkt (zie ook hoofdstuk 3). Het spreekt natuurlijk voor zich dat de aanleg van nieuwe infrastructuur dient te voldoen aan de bovengenoemde ontwerpprincipes.

Er is echter meer nodig dan infrastructurale maatregelen alleen. Een meer integrale blik is nodig om serieuze stappen te maken richting nul verkeersslachtoffers in 2050. Afhankelijk van de opgave bekijken we daarom per gebied welk pakket aan maatregelen in samenhang het meest effectief is. Daarbij gaan we uit van de drie E's: **Engineering** (veilige infrastructuur en veilige voertuigen), **Education** (rijopleidingen, voorlichting, campagnes en trainingen) en **Enforcement** (verkeershandhaving). Zo voeren we gerichte [verkeersveiligheidscampagnes](#) uit zoals BOB en Mono, en promoten we slimme technologieën zoals intelligente snelheidsassistentie (ISA), om verkeersveilig gedrag bij weggebruikers te bevorderen. Met hetzelfde doel geven we voorlichting en trainingen aan doelgroepen die kwetsbaar en/of onervaren zijn in het verkeer, zoals scholieren en ouderen.

Tot slot is verkeershandhaving een cruciale factor bij het verbeteren van de verkeersveiligheid. Omdat dit document zich nog met name richt op de wegbeheerders heeft verkeershandhaving – uitgevoerd door politie en het openbaar ministerie (OM) – hierin nog geen vaste plek. Wel zijn politie en OM nauw betrokken bij de regionale samenwerking. Met deze partijen streven we ernaar te komen tot afspraken in het regionaal uitvoeringsprogramma 2030 dat volgt uit het voorliggende document. Want met goede afstemming en een gezamenlijke aanpak bereiken we meer resultaat. Over de samenwerking tussen wegbeheerders en de veiligheidsketen, zie ook paragraaf 3.3.

### 1.4. Naar een volwaardig uitvoeringsprogramma 2030

Het SPV2030 loopt tot aan 2030. Landelijk bevinden we ons tot aan 2025 in de fase 'Ervaren, leren en evalueren', waarin regio's oefenen met de risicogestuurde aanpak en doelen stellen. Vanaf 2025 hebben regio's concreet beleid en monitoring ingericht op basis van risico-indicatoren (de fase 'Bijstellen en professionaliseren').<sup>3</sup> Om te komen tot een gedragen en effectief regionaal uitvoeringsprogramma voor de langere termijn, is dit contourendocument een tussenstap. In de loop van 2022, als we over de hoogwaardige data beschikken, breiden we dit document gezamenlijk uit tot volwaardige uitvoeringsprogramma's 2030. Daarin nemen we concrete, meetbare doelen voor 2030 op, en afspraken over de rolverdeling tussen de betrokken partijen en financieringsafspraken. In het voorliggende document zijn de risicothema's uit de intentieverklaring (2021) vertaald naar twaalf regiorisico's, en zijn er per regiorisico maatregelen gedefinieerd om zo de kortst mogelijke weg in te slaan naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Meer over de doorontwikkeling van dit document naar een volwaardig regionaal uitvoeringsprogramma 2030 staat in hoofdstuk 3.

1 Ook de SWOV onderstreept in haar [jaarlijkse onderzoeksrapport](#) dat veilige infrastructuur zeer effectief is en de prioriteit van wegbeheerders verdient.  
2 Wegbeheerders hebben de vrijheid om op bepaalde plekken andere maatregelen te treffen, bijvoorbeeld omdat andere projectdoelen dan de verkeersveiligheid een grote rol spelen. Dergelijke projecten worden dan echter buiten het regionaal uitvoeringsprogramma om uitgevoerd.  
3 Zie ook de planning van het SPV2030 op [deze pagina](#).

**Figuur 3: Van intentieverklaring naar regionale uitvoering.**



## 1.5 Financiering

Gemeenten, provincies en het Rijk hebben in 2019 de afspraak gemaakt dat eind 2021 regionale risicoanalyses en uitvoeringsprogramma's worden opgeleverd. Beide documenten zijn voor de Noord-Hollandse wegbeheerders dan ook voorwaardelijk om aanspraak te kunnen maken op rijkssubsidie voor infrastructurele projecten. In dit contourendocument maken we echter geen afspraken over de eigen middelen die de betrokken partijen inzetten. Wel wordt bij de maatregelen in hoofdstuk 2, indien van toepassing, ook aangegeven welke vormen van cofinanciering er voor de maatregel beschikbaar is. In hoofdstuk 3 wordt toegelicht hoe we de financiële aspecten meenemen om eind 2022 te komen tot het regionaal uitvoeringsprogramma 2030. In de jaren tot 2030 zal duidelijk moeten worden of de beschikbare middelen voldoende zijn om de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 te realiseren.

### Cofinanciering infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen zijn hard nodig, maar erg kostbaar. Voor de periode 2020-2030 heeft het Rijk daarom een bedrag van € 500 miljoen vrijgemaakt voor cofinanciering, die via de [Investeringsimpuls verkeersveiligheid](#) in meerdere tranches onder wegbeheerders wordt verdeeld. Het Rijk draagt voor 50 procent (de 'rijksverdubbelaar') bij aan infrastructurele projecten van wegbeheerders om de meest verkeersonveilige provinciale en gemeentelijke wegen aan te pakken. Het ministerie van IenW heeft provincies en gemeenten opgeroepen gezamenlijk eenzelfde bedrag beschikbaar te stellen, zodat tot 2030 landelijk in totaal € 1 miljard beschikbaar is voor het verkeersveiliger maken van infrastructuur.<sup>4</sup> De eerste tranche van € 200 miljoen<sup>5</sup> is in 2020 verdeeld; de tweede tranche van € 100 miljoen wordt in 2022 opengesteld.

Voor infrastructurele maatregelen ter bevordering van de verkeersveiligheid is in 2022 vanuit de provinciale subsidieregeling [Kleine infrastructuur 2022](#) € 15 miljoen subsidie beschikbaar. Voor weginfrastructuur gaat het om 55 procent subsidie, voor fietsinfrastructuur om 75 procent. Voor wegbeheerders in Zuid-Kennemerland en IJmond (exclusief de provincie zelf) is een bedrag van ca. € 2,4 miljoen gereserveerd, maar zij kunnen daarnaast ook gebruikmaken van het algemeen budget binnen deze regeling van € 7,5 miljoen (50 procent van het totaalbudget 2022).

<sup>4</sup> Zie: [Verzamelbrief minister van IenW](#), 16 december 2019.

<sup>5</sup> Het aanvankelijke bedrag van € 100 miljoen is destijds verhoogd vanwege de coronacrisis, onder andere om de bouwsector te steunen. Het is nog niet duidelijk of er hierdoor in latere jaren minder budget beschikbaar is.

# Gemeenten en provincie ondertekenen bestuurlijke regionale intentieverklaring verkeersveiligheid - Voorjaar 2021



# MAATREGELEN

Om de verkeersveiligheid structureel te verbeteren moet er veel gebeuren. Helaas kunnen we niet alles tegelijkertijd en moeten we keuzes maken. De risicogestuurde aanpak helpt ons hierin. In dit hoofdstuk wordt beschreven welke maatregelen we de komende jaren prioriteit geven en waarom.

## 2.1. Twaalf regiorisico's

Aan de hand van de regionale en gemeentelijke risicoanalyses en in gesprekken met gemeenten zijn twaalf verkeersveiligheidsrisico's bepaald die het meest urgent zijn in de regio. 'Regiorisico's' noemen we die, en die liggen in lijn met de risicothema's uit het SPV2030.<sup>6</sup> Deze regiorisico's gaan we de komende jaren gezamenlijk aanpakken. Door middel van een interactieve tool hebben de wegbeheerders in de regio aangegeven welke zes regiorisico's wat extra prioriteit verdienen in de regio. Ook hier is gelet op de resultaten uit de diverse risicoanalyses. Er wordt dus op alle twaalf de regiorisico's ingezet, waarvan zeven (hieronder gemarkeerd met een ster) met wat extra nadruk.

### Regiorisico's Zuid-Kennemerland en IJmond

- 1 Snelheidsoverschrijdingen \*
- 2 Ongeloofwaardige 30-wegen \*
- 3 Afleiding in het verkeer \*
- 4 50-wegen \*
- 5 Drukte en diversiteit op fietspaden
- 6 Snor-, brom- en motorfietsen \*
- 7 Scholieren \*
- 8 Rijden onder invloed
- 9 Onveilige kruising \*
- 10 Oudere verkeersdeelnemers
- 11 Bermen langs 60 en 80-wegen
- 12 Frontale aanrijdingen op 80 en 100-wegen

## 2.2. Selectie van maatregelen

In het uitvoeringsprogramma dat volgt uit dit contourendocument leggen we ook concrete afspraken vast over de maatregelen die we gaan treffen. Denk daarbij bijvoorbeeld aan het aantal kilometers aan fietsinfrastructuur dat we veiliger gaan inrichten. In dit contourendocument daarentegen leggen we voor elk regiorisico nog alleen vast welke maatregelen we het meest haalbaar en effectief achten om de komende jaren in te zetten in de aanpak van de regiorisico's. Voor ieder regiorisico is een maatregelenlijst samengesteld. Deze maatregelen zijn geïnventariseerd tijdens een gezamenlijke regionale brainstormsessie en tijdens bilaterale gesprekken met gemeenten. Daarnaast is onder andere geput uit de [Menukaart Investeringsimpuls](#) (2020).

Vervolgens hebben gemeenten en provincie de geïnventariseerde maatregelen voor elk regiorisico in een digitale tool gewaardeerd met hoge (3), gemiddelde (2), lage (1) en geen prioriteit (0). Alle maatregelen die gemiddeld genomen een hoge en gemiddelde prioriteit kregen, zijn opgenomen in dit contourendocument. Wel is eerst een check gedaan op de effectiviteit van de maatregelen in de [Effectiviteitswijzer](#) van het Kennisnetwerk SPV.<sup>7</sup>

6 Op [deze pagina](#) is meer informatie te vinden over de negen risicothema's uit het SPV2030.

7 Voor zover deze al in de database van de [Effectiviteitswijzer](#) van het Kennisnetwerk SPV zijn opgenomen.



## Regiorisico 1: Snelheidsoverschrijdingen

Stijgt de gemiddeld gereden snelheid op een weg, dan leidt dit tot een grotere kans op ongevallen. Daarnaast is de impact van een ongeluk groter bij hogere snelheden.<sup>8</sup> Als hogere snelheden wenselijk zijn op bepaalde wegen, dan moet de weg daar voldoende veilig voor zijn ingericht.

We onderschrijven de landelijke ambitie uit het SPV2030 dat we streven naar significant minder verkeersslachtoffers door te snel rijden in 2030.<sup>9</sup> Voor snelheidsoverschrijdingen zijn nog geen betrouwbare gegevens beschikbaar op regionaal niveau. Gezamenlijk werken we daarom aan de risico-indicator Veilige snelheden, waarmee we op korte termijn meer inzicht krijgen in snelheidsoverschrijdingen in Zuid-Kennemerland en IJmond (zie hoofdstuk 3).

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Meer **snelheidsremmers** aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto en voetganger/fietser.<sup>10</sup>
- > Meer **mobiele flitspalen** plaatsen, zodat de verkeersdeelnemers beseffen dat er op iedere locatie een snelheidscontrole kan zijn en zich dus beter aan de maximumsnelheid houden.<sup>11</sup>
- > **Spaarpalen** neerzetten als de evaluatie van de pilots positief is. Binnen Spaarpaal-projecten belonen weggebruikers buurtinitiatieven als ze zich aan de maximumsnelheid houden.
- > Middels gedragsbeïnvloeding de gewoonte stimuleren dat de geldende **maximumsnelheid de sociale norm** is.<sup>12</sup>
- > Het ontwikkelen van **intelligente snelheidsassistentie** (ISA), waarbij voertuigen de geldende maximumsnelheid registreren en zich er automatisch aan houden.
- > VRI's waar mogelijk afstellen op de maximumsnelheid, zodat gemotoriseerd verkeer een **groene golf** krijgt als zij zich aan de maximumsnelheid houden.
- > **30-wegen inrichten als verblijfsgebieden**, zodat verkeersdeelnemers in gemotoriseerde voertuigen eerder geneigd zijn om zich aan de maximumsnelheid te houden (zie ook het regiorisico 'ongeloofwaardige 30-wegen').
- > Waar mogelijk en noodzakelijk **trajectcontroles** invoeren, zodat verkeersdeelnemers in gemotoriseerde voertuigen zich beter aan de maximumsnelheid houden. Dit is een effectievere maatregel dan het plaatsen van permanente flitspalen.<sup>13</sup>
- > Onderzoeken of **BOA's** een rol kunnen spelen in de **handhaving** van snelheidsoverschrijdingen op 30- en 50-wegen, om zo de pakkans bij overtredingen te vergroten.
- > Een **netwerkvisie** ontwikkelen over de positie en wenselijkheid van de diverse vervoerwijzen op de diverse wegtypen. Op wegen waar langzaam verkeer prioriteit krijgt, brengen we de maximumsnelheid naar 30.



8 Zie ook: <https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/snelheid-en-snelheidsmanagement>

9 Meer over deze ambitie uit het SPV2030 staat op [deze pagina](#) van het Kennisnetwerk SPV.

10 Bron: [maatregel 23 in de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

11 Over de effectiviteit van mobiele flitspalen staat niks in de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV. Wel zijn vaste snelheidscamera's en trajectcontrole effectief om de verkeersveiligheid te verbeteren, ook zijn die voor Nederlandse automobilisten acceptabeler dan controle uit een verdekt opgestelde politieauto (Bron: [maatregel 23 in de Effectiviteitswijzer](#), Kennisnetwerk SPV).

12 Dit is volgens de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV een beperkt effectieve maatregel, zie [maatregel 8](#).

13 Zie [maatregel 22 in de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

## Regiorisico 2: Ongeloofwaardige 30-wegen

Erftoegangswegen (30 km/uur) liggen in wijken waar kinderen spelen en veel fietsers en voetgangers gebruikmaken van de openbare ruimte. De risico's zijn er dus aanzienlijk, en daarom is het limiet van 30 km/uur van belang. 30-wegen die uitnodigen toch harder te rijden, verdienen dus extra aandacht.

Sommige steden brengen de maximumsnelheid op veel 50-wegen omlaag naar 30 km/uur. In sommige gevallen kan dat een goede oplossing zijn. Maar als de wegen niet als geloofwaardige 30-wegen zijn ingericht is de kans groot dat veel weggebruikers er toch te hard gaan rijden. Een beperkte afwaardering leidt over het algemeen tot een beperkte of geen verbetering van de verkeersveiligheid.<sup>14</sup> Bij het maken van een goede afweging gaan we de uitgangspunten in het Afwegingskader 30 km/h van het CROW hanteren. Een interessant voorbeeld van een gemeentelijk afwegingskader is die van Amsterdam<sup>15</sup>.

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Meer fietsvriendelijke **snelheidsremmers** aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto en voetganger/fietser.<sup>16</sup>
- > **Uitrit- en poortconstructies** creëren aan het begin en einde van 30-zones, zodat de voorrangregeling duidelijk is en het voor weggebruikers duidelijk is wanneer de 30-zone begint.<sup>17</sup>
- > In 30-zones **kruispuntplateaus** aanleggen, zodat de gelijkwaardigheid (rechts voorrang) wordt benadrukt en de snelheid van verkeer wordt verlaagd.
- > Brede 30-wegen die ogen als een gebiedsontsluitingsweg **versmallen**, zodat de gereden snelheid wordt verlaagd. 30-wegen **verklinken**, zodat de wegen meer de uitstraling van 30-wegen hebben.
- > Bestaande **fietsstroken verbreden**,<sup>18</sup> zodat het fietsverkeer meer ruimte krijgt op gebiedsontsluitende 30-wegen. Bij hoge auto-intensiteiten gaat deze maatregel gepaard met ontmoedigen van de auto op deze weg.
- > Meer **fietsstraten** aanleggen op wegen met een gebiedsontsluitende functie voor de fietser,<sup>19</sup> zodat de fiets maatgevend is met daarbij de maximumsnelheid van 30. Bij hoge auto-intensiteiten gaat deze maatregel gepaard met ontmoedigen van de auto op deze weg.
- > In alle woonwijken (verblijfsgebieden) **30-zonering** invoeren, zodat er langzamer wordt gereden in deze verblijfsgebieden.
- > 30-wegen als verblijfsgebied inrichten, zodat de voetganger en fietser genoeg ruimte krijgen.
- > **Haaksparkeren** op drukke 30-wegen terugdringen.
- > **Ontbrekende fietsschakels** aanleggen, waar fietsverkeer op onveilige wegen rijdt.
- > Betere **verkeershandhaving** op 30-wegen die (bijna) Duurzaam Veilig zijn ingericht.



14 Zie ook de [Factsheet 30km/uur-gebieden](#); SWOV, mei 2018.

15 [https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/974886/beleidsnota\\_30km\\_in\\_de\\_stad.pdf](https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/974886/beleidsnota_30km_in_de_stad.pdf)

16 Bron: [maatregel 23 in de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

17 Zie "Operationalisatie van de definitie van voldoende veilig wegen en fietsinfrastructuur"; Rijkswaterstaat, 2021.

18 Conform de 'Aanbeveling fiets- en kantstroken'; CROW.

19 Conform de 'Aanbevelingen fietsstraten binnen de bebouwde kom'; CROW.

## Regiorisico 3: Afleiding in het verkeer

Om een verkeersongeval te voorkomen is concentratie op het verkeer van groot belang. Uit landelijk onderzoek weten we dat afleiding door bijvoorbeeld de telefoon of andere prikkels in of buiten het voertuig geregeld oorzaak zijn van verkeersongevallen, al zijn er nog geen gebiedsspecifieke gegevens beschikbaar over dit onderwerp (zie ook hoofdstuk 3 onder 'overige risicofactoren'). Door toenemend gebruik van technologie onderweg wordt dit risico bovendien steeds urgenter.

We onderschrijven de ambitie rond afleiding in het verkeer uit het SPV2030. Die luidt: 'In 2030 nemen verkeersdeelnemers alert en ontspannen deel aan het verkeer, hebben zij hun aandacht bij de rijtaak en maken zij gebruik van veilige rijtaak-ondersteunende systemen. De omgeving leidt niet af of verleidt niet tot niet-rijtaak gerelateerde activiteiten.'<sup>20</sup>

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Bestaande **campagne** gericht op afleiding in het verkeer voortzetten (MONO).<sup>21</sup> Daarbij kijken we goed naar het bereiken van de juiste doelgroepen en effectiviteit.
- > Samen beleid ontwikkelen (inclusief afspraken over de handhaving ervan), gericht op het voorkomen van **afleidende uitingen langs de weg** (zoals reclame), met name op belangrijke beslismomenten, zoals bij een kruising.
- > **Slimmer handhaven** om handheld bellen te voorkomen via camera's, zodat deze kansrijke oplossing wellicht in de toekomst verder ingezet kan worden.
- > **Technologie op telefoons** stimuleren die ervoor zorgt dat het toestel bestuurders onderweg niet afleidt.
- > Binnen de activiteiten rond **verkeerseducatie** die we op diverse doelgroepen richten, zorgen dat het onderwerp 'afleiding in het verkeer' goed wordt geborgd;

De subjectieve en objectieve **pakkans verhogen** voor het gebruik van de telefoon tijdens het besturen van een voertuig.



Wethouder Bram Diepstraten (gemeente Velsen) en Noord-Hollands gedeputeerde Jeroen Olthof ondersteunen de MONO-campagne in hun rol als verkeersveiligheidsambassadeur (voorjaar 2021).

19 Meer over deze ambitie uit het SPV2030 staat op [deze pagina](#) van het Kennisnetwerk SPV.

20 Zie: [MONO | Kom veilig thuis](#)

## Regiorisico 4: 50-wegen

Van alle wegtypen gebeuren de meeste verkeersongevallen op wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur. In Zuid-Kennemerland-IJmond ging het de afgelopen jaren om zo'n 62 procent van het totaal aantal verkeersslachtoffers. Ook in Zuid-Kennemerland-IJmond zijn fietsers nog op bijna de helft van de 50-wegen toegestaan op de rijbaan.<sup>22</sup> Veel 50-wegen in het landelijk gebied zijn al erg oud en vaak niet Duurzaam Veilig ingericht, en vaak is dat door ruimtegebrek ook lastig te realiseren. Deze wegen worden echter steeds drukker en de verkeersmix wordt diverser, met alle risico's van dien.

Omdat er zoveel ongevallen gebeuren op 50-wegen brengen sommige steden de maximumsnelheid op deze wegen omlaag naar 30 km/uur. In sommige gevallen kan dat een goede oplossing zijn. Maar als de wegen niet als geloofwaardige 30-wegen zijn ingericht is de kans groot dat weggebruikers er toch te hard gaan rijden. Bij het maken van een goede afweging gaan we de uitgangspunten in het Afwegingskader 30 km/h van het CROW hanteren.

### Risico-indicator 'voldoende veilige' 50-wegen

Op dit moment werken we voor 50-wegen en de daarlangs gelegen fietsinfrastructuur aan de risico-indicator Veilige infrastructuur. Een 50-weg is voldoende veilig als: (1) er rijrichtingscheiding met markering aanwezig is; (2) er voldoende veilige oversteekvoorzieningen zijn voor langzaam verkeer op logische locaties; (3) er niet wordt geparkeerd op of langs de rijbaan; en (4) fietsers op een naastgelegen fietspad of parallelweg fietsen. Met de risico-indicator wordt voor alle 50-wegen in de regio beoordeeld in hoeverre de weg aan deze criteria voldoet (zie ook hoofdstuk 3).

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Meer **snelheidsremmers** aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto en voetganger/fietser.<sup>23</sup>
- > **Uitrit- en poortconstructies** creëren aan het begin en einde van 30-zones, zodat de voorrangregeling duidelijk is en het voor weggebruikers duidelijk is wanneer de 30-zone begint.<sup>24</sup>
- > Zo veel mogelijk **parkeervoorzieningen** langs 50-wegen op te heffen, zodat in- en uitparkerende auto's en openslaande deuren geen risico voor het verkeer vormen (zie kader).
- > Langzaam verkeer op 50-wegen zo veel mogelijk scheiden van gemotoriseerd verkeer door het aanleggen van vrijliggende fietspaden of parallelwegen (zie kader). We zorgen voor veilige schampstrook tussen fietspad en rijbaan of parkeerstrook.
- > Het aantal **erfaansluitingen** op 50-wegen beperken (zie kader).
- > De **maximumsnelheid** op 'grijze' 50-wegen met veel langzaam verkeer waar mogelijk terugbrengen naar 30 (zie toelichting bij dit regiorisico).
- > Haalbare **netwerkmaatregelen** inventariseren om grijze 50-wegen waar veel verkeersveiligheidsrisico's liggen te ontlasten.
- > Voldoende **ruimte voor voetgangers** langs 50-wegen creëren, waardoor (ook mindervalide) voetgangers elkaar makkelijk en veilig kunnen passeren.

<sup>22</sup> Blijkt uit onderzoek van de Fietsersbond (2020).

<sup>23</sup> Bron: [maatregel 23 in de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

<sup>24</sup> Zie "Operationalisatie van de definitie van voldoende veilig wegen en fietsinfrastructuur"; Rijkswaterstaat, 2021.

## Regiorisico 5: Drukke en diversiteit op fietspaden

Het wordt steeds drukker op de regionale en lokale fietspaden. Ook worden de verschillen in snelheid, massa en omvang van vervoermiddelen op het fietspad steeds groter. Denk bijvoorbeeld aan de speed pedelec<sup>25</sup>, maar ook aan (elektrische) bakfietsen en snelle (flits)bezorgers op de elektrische fiets. De meeste fietspaden zijn ontworpen voor gewone fietsen, en dus niet goed voorbereid op de toekomst. Want door de toenemende drukte en de toenemende verschillen in snelheid ontstaan steeds meer risicovolle verkeerssituaties.

Voor dit risico werken we aan de risico-indicator 'Veilige fietsinfrastructuur'. Op dit moment zijn er nog geen ongevalgegevens bekend die specifiek gaan over fietspaden. Ook hebben we nog niet goed in beeld hoe druk het precies is op regionale en lokale fietspaden, en hoe de verkeersmix eruitziet. Daarom werken we ook aan het verbeteren van deze gegevens (zie ook het kader).

### Risico-indicator 'voldoende veilige' fietspaden

Op dit moment werken we voor fietspaden aan de risico-indicator Veilige fietsinfrastructuur. We voeren eerst een nulmeting uit voor alle fietspaden langs 50-wegen in de regio. Een fietspad is voldoende veilig als: (1) de bermen vrij zijn van obstakels en voldoende breed zijn; (2) de rand vergevingsgezind is (niet te hoog en te scherp); (3) het fietspad zelf vrij is van obstakels (paaltjes bijvoorbeeld); (4) het fietspad vlak, stroef, heel en schoon is; en (5) er kant- en as-markering aanwezig is.<sup>14</sup> Op deze criteria worden fietspaden in een 'nulmeting' beoordeeld. In 2022 doen we dat eerst voor alle fietspaden in de regio die langs 50-wegen liggen (zie hoofdstuk 3).

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > **Extra drukke fietspaden** met geregeld veel elektrische fietsen **verbreden** naar de **streefbreedtes** van het CROW<sup>6</sup>, zodat fietsers elkaar veilig kunnen passeren en naast elkaar kunnen fietsen. Dit is een effectieve verkeersveiligheidsmaatregel.<sup>6</sup>
- > Andere **te smalle fietspaden** zo veel mogelijk **verbreden** naar de **minimumbreedtes** van het CROW. Hoe intensiever het fietspad wordt gebruikt, hoe relevanter de maatregel.
- > **Regionaal beleid** op lichte elektrische voertuigen (LEV's) ontwikkelen, waarover het Rijk kaders opstelt. Binnen de kaders is regionaal maatwerk vereist.
- > Meer **ruimte voor fietsers** binnen de bebouwde kom creëren.
- > De **snorfiets** met helmplicht op 30-wegen binnen de bebouwde kom **naar de rijbaan sturen**, zodat op het fietspad ruimte wordt gecreëerd en het risico op aanrijdingen van snorfietsers met afslaand verkeer kleiner wordt.
- > Intensievere **verkeershandhaving** snelheidsoverschrijdingen van snorfietsers op fietspaden.
- > **Helmegebruik voor elektrische fietsen**, zodat de bestuurders ervan beter beschermd worden tegen de gevolgen van een val.
- > **Verlichting** en/of **kantmarkering** aanleggen op fietspaden buiten de bebouwde kom, zodat het zicht op het fietspad verbetert en enkelvoudige (snor- en brom)fietsongevallen worden voorkomen.
- > Daarnaast worden onder regiorisico 6 en 10 **infrastructurele maatregelen** genoemd, die bijdragen aan de in dit regiorisico benoemde doelen, zoals het toepassen van kantmarkering en het wegnemen van obstakels.



<sup>25</sup> Een speed pedelec (snelle elektrische fiets) heeft een gele nummerplaat, dus berijders van speed pedelecs rijden binnen de bebouwde kom op de rijbaan, of op een verplicht bromfietspad. Buiten de bebouwde kom hoort de speed pedelec thuis op een verplicht (brom)fietspad als deze aanwezig is.

## Regiorisico 6: Snor-, brom- en motorfietsen

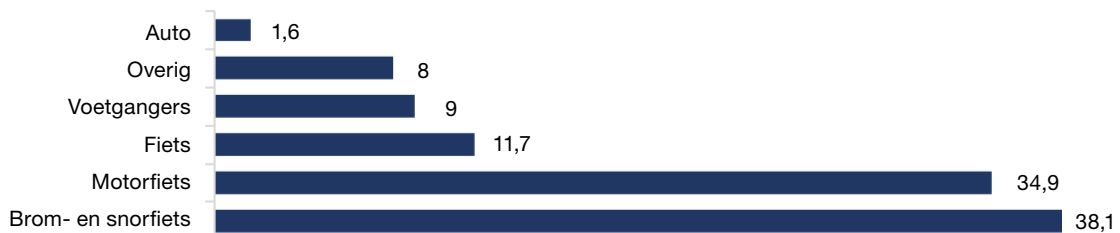
Motorrijders en snor- en bromfietsers zijn relatief vaak bij ongevallen betrokken. Vanwege het verschil in massa met personenauto's en het verschil in snelheid en massa met fietsers hebben verkeersongevallen met bromfietsers vaak een ernstige afloop. In Zuid-Kennemerland-IJmond zat maar liefst 26 procent van de verkeersslachtoffers op een brom- of snorfiets, terwijl deze vervoermiddelen veel minder worden gebruikt dan bijvoorbeeld de fiets of de auto.<sup>26</sup> Bestuurders ervan zijn dus extra kwetsbaar in het verkeer. Daar komt bij dat bestuurders ervan vaak te hard rijden.

Bovendien vormen deze voertuigen ook een bron van overlast in de omgeving. Van alle vervoerwijzen is het aantal fatale verkeersongevallen per miljard reizigerskilometers het grootst bij snor- en bromfietsen (39) en motoren (35). Zuid-Kennemerland-IJmond kent 72 geregistreerde snor- en bromfietsen per duizend inwoners. Dat is rond het landelijk gemiddelde. Het geregistreerde aantal motorfietsen ligt met 39 per duizend inwoners relatief laag.

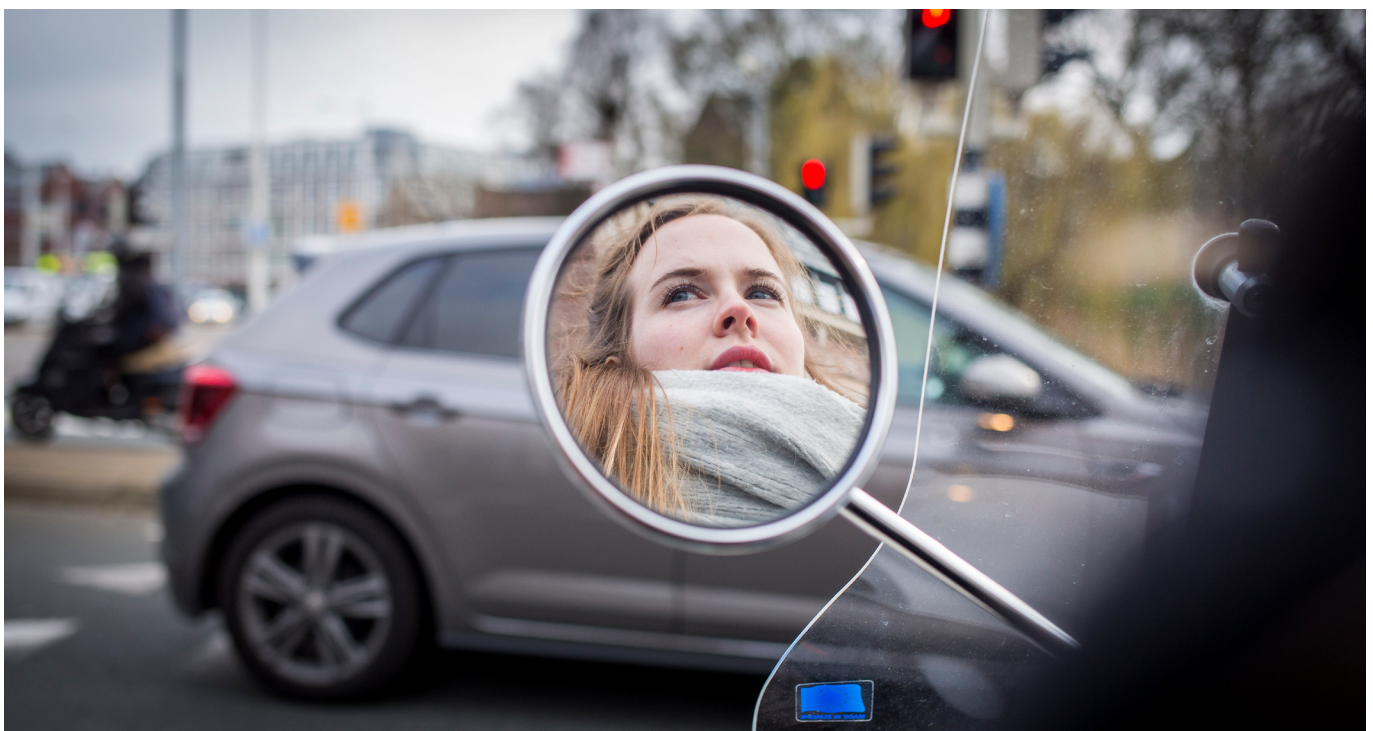
### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > De **snorfiets** met helplicht **op 30-wegen** binnen de bebouwde kom **naar de rijbaan sturen**, zodat op het fietspad ruimte wordt gecreëerd en er minder aanrijdingen zijn van snorfietsers met afslaand verkeer.
- > **Verlichting en/of kantmarkering** aanleggen op (brom)fietspaden buiten de bebouwde kom waar dit nog niet is gebeurd, zodat het zicht op het fietspad wordt verbeterd en enkelvoudige snor- en bromfietsongevallen worden voorkomen.
- > Onderzoeken hoe we het gebruik van snor- en bromfietsen kunnen **ontmoedigen**, omdat snor- en bromfietsers een hoog risicoprofiel hebben in de verkeersslachtofferstatistieken.
- > Een **verdiepingscursus promoten** voor snor-, brom- en motorfietsers om de verkeersveiligheidsrisico's beter te herkennen.
- > We zetten in op meer **verkeershandhaving** op wegen en fietspaden met veel brom- en (snor)fietsers, om te pakkans bij verkeersovertredingen te vergroten. Het zonder licht rijden in het donker krijgt hierbij bijzondere aandacht.

Figuur 4: Overlijdensrisico per vervoerswijze (2018 en 2019), landelijk beeld



Aantal verkeersdoden per miljard reizigerskilometers per vervoerswijze. Bron: SWOV



## Regiorisico 7: Scholieren

Vergeleken met andere leeftijdsgroepen zijn kinderen (4-16 jaar) gelukkig minder vaak slachtoffer van een verkeersongeval, ook in Zuid-Kennemerland en IJmond. Toch is ieder kind dat slachtoffer wordt in het verkeer er een te veel. Lopende en fietsende schoolkinderen zijn kwetsbaar, onder meer omdat zij vaak nog onervaren zijn in het verkeer. Hun vaardigheden zijn immers nog volop in ontwikkeling: zaken als het inschatten van snelheid van een auto is voor veel kinderen nog lastig. Door alle kinderen in de regio goede verkeerslessen te geven op school, zorgen we ervoor dat kinderen meer ervarenheid opbouwen op de fiets, en zich bewuster worden van de risico's in het verkeer. Daarmee onderschrijven we de volgende ambities uit het SPV2030:

1. Jongeren en nieuwe bestuurders nemen deel aan het verkeer met voldoende hogere orde vaardigheden, zoals gevaarherkenning (risicobewustzijn, zelfreflectie en kalibratie).
2. Scholieren, met name fietsers tussen 10 en 14 jaar, gaan goed geïnformeerd en geïnstrueerd over de risico's op weg naar school.<sup>27</sup>

Zelfstandig naar school lopen of fietsen is goed voor de gezondheid en de ontwikkeling van kinderen. Zo leren kinderen zich bovendien veilig te bewegen in het verkeer op latere leeftijd. Maar als het verkeer onveiliger wordt, zijn ouders eerder geneigd hun kinderen met de auto naar school te brengen. En meer autoverkeer over schoolroutes en in schoolomgevingen zorgt voor weer voor nieuwe risico's. Naast goede verkeerseducatie is het daarom ook van belang om onveilige schoolroutes en schoolomgevingen aan te pakken, zodat kinderen in Zuid-Kennemerland en IJmond veilig zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen.

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Op schoolroutes zonder vrijliggende fietspaden het **aanleggen van gescheiden fietsinfrastructuur** prioriteit geven, mits deze routes niet door 30-zones lopen.
- > **Gemotoriseerd verkeer reduceren** op schoolroutes en in schoolomgevingen om conflicten tussen fietsende scholieren en het gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk te voorkomen.
- > **Schoolomgevingen** eenduidig en herkenbaar inrichten. Deze maatregel is 'waarschijnlijk effectief'.<sup>28</sup>
- > **Actieve mobiliteit** (lopen en fietsen) in het algemeen **stimuleren** om het gemotoriseerd verkeer te verminderen, bijvoorbeeld door het parkeren of afzetten dichtbij scholen onaantrekkelijker te maken.
- > Het educatieproject '**Van Acht naar één**' voor nieuwe brugklassers starten, om ze beter voor te bereiden op de nieuwe (vaak langere) fietstocht naar de middelbare school.
- > De (intensief gebruikte) **schoolroutes beter in kaart brengen** zodat we voor deze routes een gerichtere (regionale) aanpak kunnen ontwikkelen.
- > De inzet van **overzetbrigades** (klaar-overs) stimuleren op basisschoolroutes.
- > Voldoende **ruimte voor voetgangers** nabij basisscholen creëren, zodat ouders gemakkelijk met hun kinderen en kinderwagens naar school kunnen lopen.



<sup>27</sup> Meer over deze twee ambities uit het SPV2030, die horen bij het risicothema 'onervaren verkeersdeelnemers' staat op [deze pagina](#) van het Kennisnetwerk SPV.  
<sup>28</sup> [Maatregel 1 van de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

## Regiorisico 8: Rijden onder invloed

Rijden onder invloed van alcohol en drugs vergroot de kans op een ongeval aanzienlijk. Bij zo'n 75 tot 140 van Nederlandse dodelijke verkeersongevallen in 2019 was er alcohol in het spel.<sup>29</sup> Uit politiedata blijkt dat het aantal aanhoudingen vanwege rijden onder invloed in Zuid-Kennemerland-IJmond met 3,5 per duizend inwoners in 2019 en 2020 ongeveer gelijk was aan de meeste andere Noord-Hollandse regio's.<sup>30</sup> We onderschrijven de ambitie uit het SPV2030 dat er in 2030 significant minder weggebruikers deelnemen aan het verkeer die onder invloed zijn van alcohol en/of drugs.<sup>31</sup>

Hoewel de landelijke trend naar beneden lijkt te gaan, blijft het gebruik van dergelijke middelen een aandachtspunt. Ook opkomende trends in het middelengebruik zijn zorgwekkend als het gaat om de verkeersveiligheid. Denk bijvoorbeeld aan het groeiende gebruik van lachgas. In januari 2020 is de strafmaat voor rijden onder invloed verhoogd, maar naast verkeershandhaving zijn ook andere maatregelen nodig om het aantal weggebruikers onder invloed te verminderen. Om dit probleem gericht te kunnen aanpakken is daarnaast ook beter (data) inzicht nodig in het rijden onder invloed in Zuid-Kennemerland-IJmond (zie ook hoofdstuk 3 onder 'overige risicofactoren').

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Regionaal werken aan een gerichte, **risicogestuurde probleemanalyse** om zo beter in beeld te krijgen waar en wanneer rijden onder invloed een probleem vormt en om welk type middelengebruik het gaat. Denk hierbij aan een 'alcoholmeetnet'.<sup>32</sup>
- > De **subjectieve pakkans verhogen** door de zichtbaarheid van verkeershandhavers te vergroten.
- > De **BOB-campagne** en aanverwante campagnes rond rijden onder invloed voortzetten.
- > **Alcohol- en drugscontroles** in het verkeer een meer geaccepteerd onderdeel van het dagelijkse leven maken. De objectieve pakkans willen we gaan vergroten.
- > Rijden onder invloed onderdeel maken van de **verkeerslessen** op school.
- > **Gerichtere verkeershandhaving** op locaties/momenten met een verhoogd risico op veel bestuurders die onder invloed zijn. Hiervoor is eerst een goede risicogestuurde probleemanalyse nodig.
- > Hoogwaardig **openbaar vervoer** van en naar evenementen en uitgaanslocaties aanbieden, zodat er een goed alternatief is voor de auto en fiets.



29 Bron: SWOV – [Naar het onderzoek](#).

30 Bron: CBS. [Naar de dataset](#). Overigens hebben deze gegevens maar beperkte zeggingskracht bij het in beeld brengen van de opgave op dit gebied omdat de hoge cijfers ook veroorzaakt kunnen worden door meer inzet. Daarvoor is aanvullend onderzoek nodig. Zie verder hoofdstuk 3 onder 'andere risicofactoren'.

31 Meer over deze ambitie uit het SPV2030 staat op [deze pagina](#) van het Kennisnetwerk SPV.

32 Landelijk onderzoek hiernaar is [in 2019 verricht](#).



## Regiorisico 9: Onveilige kruisingen

Veel conflictsituaties doen zich logischerwijs voor op het punt waar het verkeer kruist. Met name fietsoversteken van solitaire en vrijliggende fietspaden worden in Zuid-Kennemerland-IJmond als risicovol beschouwd. In Zuid-Kennemerland-IJmond worden daarnaast ook ongeregelde voorrangskruispunten en zebrapaden als risicovolle kruispunten genoemd.<sup>33</sup>

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Meer **snelheidsremmers** bij fietsoversteken aanleggen. Snelheidsremmers zijn een effectieve maatregel voor het voorkomen van ongevallen tussen auto's en fietsers.<sup>34</sup>
- > Zorgen dat alle **ongeregelde fietsoversteken** over 50+-wegen ten minste één rustpunt hebben, geregeld worden (verkeerslichten worden geplaatst) of dat de snelheid van gemotoriseerd verkeer wordt beperkt.
- > Bij fietsoversteken op 50+-wegen waar infrastructurele verbeteringen niet mogelijk zijn of de verblijfsfunctie de norm is, de **snelheid terugbrengen** naar 30 (binnen de bebouwde kom) of 50 of 60 (buiten de bebouwde kom).<sup>35</sup>
- > **Fietsoversteken zichtbaar en herkenbaar maken** voor alle verkeersdeelnemers.
- > **Ongeregelde voorrangskruispunten** ombouwen tot rotondes.
- > De **zebrapaden op orde brengen**, en waar nodig beter verlichten of een rustpunt toevoegen.



33 Het Kennisnetwerk SPV brengt in 2022 een landelijke definitie uit voor veilig ingerichte kruispunten. Pas dan kan de veiligheid van diverse typen kruispunten met behulp van objectieve data onderling worden vergeleken.

34 Bron: [maatregel 23 in de Effectiviteitswijzer](#); Kennisnetwerk SPV.

35 Deze maatregel ([maatregel 20](#)) is volgens de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV effectief.

## Regiorisico 10: Oudere verkeersdeelnemers

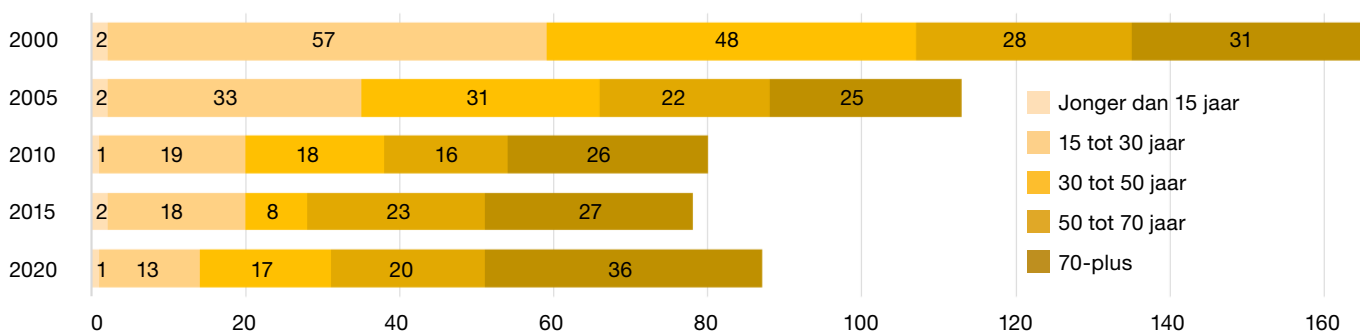
In Zuid-Kennemerland-IJmond wordt veel gefietst. We blijven ook tot op steeds hogere leeftijd doorfietsen. Dat is heel gezond, maar zorgt ook voor risico's in het verkeer. Want oudere fietsers zijn extra kwetsbaar in het verkeer. Zuid-Kennemerland-IJmond kent dan ook veel inwoners van 60 jaar en ouder, en de verwachting is dat het aandeel 60-plussers de komende jaren alleen maar verder zal stijgen. Uit de gegevens over verkeersslachtoffers blijkt dat ouderen sterk zijn oververtegenwoordigd. Daarom is het belangrijk dat ouderen – zeker op de fiets – extra worden ondersteund en beschermd in het verkeer.<sup>36</sup>

Blijven fietsen op hogere leeftijd moedigen we aan, maar wel als dat verantwoord kan. Daarom is in het kader van het SPV2030 landelijk de afspraak gemaakt dat op lokaal niveau het openbaar vervoer wordt geoptimaliseerd om veilige en toegankelijke alternatieven te kunnen bieden. Ook is afgesproken dat alle kwetsbare verkeersdeelnemers in 2030 goed geïnformeerd zijn over de risico's die zij lopen in het verkeer, met passende persoonlijke bescherming aan het verkeer deelnemen, en dat het dragen van een fietshelm voor hen normaal is geworden.

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Fietsinfrastructuur meer **seniorproof inrichten**. Denk hierbij aan een schuine of geen verhoogde stoep, zodat een stuurfoutje niet gelijk tot een val leidt.
- > Ouderen stimuleren voor **veilige vervoersopties** te kiezen die aansluiten op hun fysieke gesteldheid. Denk daarbij aan de driewieler als ouderen problemen krijgen met evenwicht, maar ook aan toegankelijke OV-opties als fietsen niet langer verantwoord is.
- > **Ouderen informeren** over de mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de fiets te vergroten, bijvoorbeeld via het programma Doortrappen. Zo worden ouderen beter in staat zichzelf en anderen te beschermen in het verkeer.<sup>37</sup>
- > **Beschermingsmiddelen** op de fiets (waaronder de fietshelm) onder ouderen promoten, zodat bij een val de kans op ernstig (hoofd)letsel afneemt.<sup>38</sup>
- > Onderzoeken of de **maximumsnelheid van elektrische fietsen** verder te beperken is, omdat de elektrische fiets soms te snel gaat voor de oudere gebruiker.
- > Het gebruik van de **fietshelm stimuleren**, met name onder ouderen op de (elektrische) fiets, omdat het dragen van een helm een beschermend effect heeft bij typische verkeersongevallen die voorkomen onder deze leeftijdsgroep.
- > De meest voorkomende oorzaken onderzoeken achter verkeersongevallen waarbij verkeersdeelnemers op een **scootmobiel** het slachtoffer worden, en concrete afspraken maken welke partijen vanuit hun bevoegdheden kunnen bijdragen aan vermindering van het ongevalsrisico voor deze groep.

**Figuur 5: Ontwikkeling aantal verkeersdoden provincie Noord-Holland naar leeftijdsgroep (2000-2020). Cijfers zijn inclusief de gemeenten die vallen onder de Vervoerregio Amsterdam. Bron: CBS.**



<sup>36</sup> Dit zijn de benoemde resultaten in 2030 (resultaten 2-4) binnen het SPV-risicothema 'kwetsbare verkeersdeelnemers'. Meer info staat op [deze pagina](#) van het Kennisnetwerk SPV.

<sup>37</sup> Volgens de effectiviteitswijzer van Kennisnetwerk SPV dient de effectiviteit van deze maatregel verder onderzocht te worden, zie [maatregel 11 in de Effectiviteitswijzer](#)

<sup>38</sup> Deze maatregel blijkt effectief, zie [Fietshelmen | SWOV](#).

## Regiorisico 11: Bermen langs 60- en 80-wegen

Goede bermen zijn belangrijk voor veilige wegen, met name de vergevingsgezindheid van de berm. Als een auto van de weg raakt moet de bestuurder de gelegenheid hebben om dit te corrigeren. Daarnaast geven bermen voertuigen de mogelijkheid om met pech in de berm te parkeren. Het is belangrijk dat objecten die dicht op de weg staan worden afgeschermd door middel van een afschermingsvoorziening die de impact van een botsing vermindert.

Ongeveer de helft van de 60- en 80-wegen in beheer bij de provincie Noord-Holland heeft onvoldoende veilige obstakelvrije afstanden.<sup>39</sup> Dat zijn obstakels binnen 3 meter afstand van 60-wegen en 5 meter afstand van 80-wegen.<sup>40</sup> Daarnaast zijn de obstakels binnen de obstakelvrije afstand vaak niet goed afgeschermd. Of dit ook voor de 60- en 80-wegen van andere wegbeheerders in de regio geldt moet nog worden onderzocht.

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > **Obstakels** waar mogelijk verwijderen langs 60- en 80-wegen, zodat de kans dat gemotoriseerde voertuigen tegen obstakels botsen aanzienlijk afneemt.<sup>41</sup> Obstakels die niet kunnen worden verwijderd afschermen met bijvoorbeeld geleiderails.<sup>42</sup>
- > **Kantmarkering** zichtbaarder maken, zodat gemotoriseerde voertuigen onder alle weersomstandigheden en ook bij duisternis minder snel van de weg raken.
- > Zo veel mogelijk **bermverharding** toepassen, zodat weggebruikers gemakkelijk kunnen terugsturen als ze van de weg raken.
- > Waar mogelijk **rammelstroken** toepassen om weggebruikers op 60- en 80-wegen te waarschuwen als zij te dichtbij de berm rijden.<sup>43</sup>
- > De slecht leesbare **richtingsborden vernieuwen**, zodat de automobilist zich beter kan richten op het verkeer.



39 Zie: [Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland](#); SWOV, 2021.

40 Zie: [Definitie van 'voldoende veilige' weg- en fietsinfrastructuur](#); Kennisnetwerk SPV, september 2020.

41 Dit is een [effectieve maatregel](#) volgens de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV.

42 Dit is een [effectieve maatregel](#) volgens het de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV

43 [Deze maatregel](#) (maatregel 10) is in de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV als effectief beoordeeld.

## Regiorisico 12: Frontale aanrijdingen op 80- en 100-wegen

Frontale aanrijdingen hebben van alle verkeersongevallen vaak de meest ernstige afloop.<sup>44</sup> Dat is met name zo bij zwaardere voertuigen op wegen met hogere snelheden. Op 80- en 100-wegen in beheer bij de provincie zijn frontale aanrijdingen de meest voorkomende oorzaak van verkeersongevallen met dodelijke afloop.

Rijrichtingen moeten op dergelijke wegen daarom veilig van elkaar zijn gescheiden, bijvoorbeeld door middel van een middenberm. We weten dat op veel provinciale 80- en 100-wegen nog onvoldoende veilige rijrichtingscheiding aanwezig is.<sup>45</sup> 'Onvoldoende veilig' houdt hier in dat moeilijk of niet-overrijdbare (80-wegen) of een niet-overrijdbare rijrichtingscheiding (100-wegen) ontbreekt.<sup>46</sup>

### Maatregelen die prioriteit krijgen

- > Op eenbaanswegen **rammelstroken** toepassen in de weg, zodat bestuurders worden gewaarschuwd als ze te dicht bij de andere rijrichting rijden.<sup>47</sup>
- > Een **middenberm aanleggen** die niet-overrijdbaar is, zodat het onmogelijk wordt om op de verkeerde weghelft terecht te komen en frontale ongelukken voorkomen worden.<sup>48</sup>
- > Rijrichtingen op eenbaanswegen moeilijk overrijdbaar maken door middel van **lage broodjes** met retroreflectiestrips of reflectorpaaltjes, zodat gevaarlijke inhaalmanoeuvres ontmoedigd worden.
- > **Asmarkeringen** onder alle weersomstandigheden en dag en nacht zichtbaarder zijn voor weggebruikers.
- > **De verlichting** waar nodig verbeteren, zodat het wegverloop en ander (onverlicht) verkeer beter zichtbaar is.

44 Bij 40 procent van de ongevallen met dodelijke afloop van 2014 t/m 2020 in Noord-Holland ging het om frontale aanrijdingen. Zie: Road Safety Toolkit (irap.org).

45 Zie: [Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland](#); SWOV, 2021.

46 Zie: [Achtergronddocument bij definitie van 'voldoende veilige' weg- en fietsinfrastructuur](#); Kennisnetwerk SPV, september 2020. Pagina 10, tabel 1.5b.

47 Deze maatregel is in de Effectiviteitswijzer van het Kennisnetwerk SPV, aangeduid als effectief, mits geen fietsers van de weg gebruikmaken, zie [maatregel 10](#).

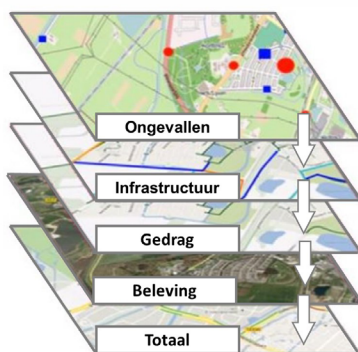
48 Deze maatregel is in de [Effectiviteitswijzer](#) het Kennisnetwerk SPV aangeduid als 'waarschijnlijk effectief'.

## DOORONTWIKKELING

In dit hoofdstuk benoemen we de zaken die we in 2022 gaan ondernemen om dit document verder te brengen tot een volwaardig regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid voor Zuid-Kennemerland en IJmond.

### 3.1. Meetbare regidoelen stellen

In het regionaal uitvoeringsprogramma nemen we geen lijst met concrete infrastructurele projecten op. Het is immers voor wegbeheerders in de regio vaak lastig te bepalen welke (infrastructurele) projecten er de komende jaren precies kunnen worden uitgevoerd. Concrete, meetbare regidoelen staan in de regionale aanpak daarom centraal. Zo bouwen we flexibiliteit in waarbij de partijen naar eigen inzicht en mogelijkheden kunnen bijdragen aan de regionale doelen, maar hebben we tegelijkertijd een helder gezamenlijk eindbeeld van 2030 voor ogen.



In 2022 gaan we de regidoelen gezamenlijk stellen. Denk bijvoorbeeld aan het percentage wegen dat we verkeersveiliger willen hebben gemaakt in de regio, of het aandeel van het verkeer in de regio dat zich aan de geldende maximumsnelheid houdt. In dit kader ontwikkelen we diverse verkeersveiligheidsindicatoren. Metindicatoren kunnen we zowel ongevallen als de risico's (risico-indicatoren)<sup>49</sup> meetbaar in beeld brengen. Met de indicatoren wordt eerst een 'nulmeting' verricht van de huidige situatie. Op basis van de nulmetingen kunnen vervolgens regidoelen worden gesteld voor het

jaar 2030. Daarnaast kunnen we met de indicatoren, gerichte en effectieve maatregelen kiezen en de effecten van getroffen maatregelen monitoren. De provincie Noord-Holland neemt het voortouw in het ontwikkelen van de indicatoren, en de andere partijen (ook uit de andere vier regio's in de provincie) zijn betrokken in de in 2021 gestarte Klankbordgroep verkeersveiligheidsdata NH.

Naast een scherp beeld van de huidige situatie (de nulmetingen) zijn ook de kosten voor verbeteringen (zeker voor infrastructuur) van belang bij het stellen van haalbare regidoelen. Om te komen tot ambitieuze maar realistische regidoelen maken we daarom onder andere gebruik van [kostenkengetallen](#), en maken we een inschatting van de middelen (cofinanciering en eigen middelen) die we de komende jaren verwachten te kunnen inzetten. Maar ook andere factoren spelen een rol, zoals als (ambtelijke) capaciteit, en bij infrastructuur: inpassingsmogelijkheden en onderhoudsplanningen. Ook die aspecten wegen we in het stellen van regidoelen mee. Hieronder volgt een beschrijving van de onderwerpen waar we op korte en langere termijn indicatoren voor ontwikkelen.

#### Reductie van verkeersongevallen

Nul verkeersslachtoffers in 2050 is ons gezamenlijke einddoel. Dat is ambitieus, maar 2050 is tegelijkertijd ook nog erg ver weg. Op weg naar die doelstelling kunnen we ook een tussentijds doel stellen voor 2030. Dat doen we door middel van 'uitkomstindicatoren'. Met de uitkomstindicatoren kan worden gemonitord wat het effect is van al onze inspanningen op datgene waarvoor we het doen: het verminderen van het aantal verkeersslachtoffers. Bureau Hastig heeft in opdracht van de provincie Noord-Holland een adviesrapport geschreven over het ontwikkelen van één of meerdere uitkomstindicatoren. In 2022 wordt regionaal besproken of en hoe we uitkomstindicatoren willen inzetten in het uitvoeringsprogramma 2030.

49 Meer over risico-indicatoren staat op [deze overzichtspagina](#) en in [deze factsheet](#) van het Kennisnetwerk SPV.

Ook bekijken we hoe de Veiligheidsratio (beschikbaar in [Movimaps](#) van bureau Hastig) – die op wijkniveau een verkeersveiligheidsscore geeft op basis van verkeersongevallen afgezet tegen verkeersintensiteit – een plek kan krijgen in de regionale aanpak.

### Veilige infrastructuur

Als samenwerkende partijen nemen we ook regiodoelen op over verkeersveilige infrastructuur. Dat doen we aan de hand van de risico-indicatoren voor veilige infrastructuur, die we gezamenlijk ontwikkelen. Daarbij maken we gebruik van de ‘Definitie voldoende veilige weg- en fietsinfrastructuur’ van het Kennisnetwerk SPV.<sup>50</sup> We zijn medio 2021 begonnen met alle 50-wegen in de regio, en de daarlangs gelegen fietspaden. De resultaten worden voorjaar 2022 opgeleverd. Daarnaast heeft de SWOV de weginrichting van alle provinciale wegen beoordeeld, en die gegevens zijn reeds beschikbaar.<sup>51</sup> In 2022 wordt ook de weginrichting van andere onderdelen in het verkeersnetwerk (bijvoorbeeld alle 30-wegen, kruispunten en/of alle solitaire fietspaden) van Zuid-Kennemerland en IJmond geïnventariseerd en beoordeeld op verkeersveiligheid.

Onze ambitie is dat alle voor de verkeersveiligheid relevante weg- en fietsinfrastructuur in Zuid-Kennemerland en IJmond op termijn is beoordeeld op verkeersveilige weginrichting. Op die manier kunnen we op diverse schaalniveaus per type infrastructuur het aandeel (in kilometers) achterhalen dat voldoende veilig is ingericht. Ook op het niveau van wegkenmerken en maatregelen hebben we straks een regionaal beeld, bijvoorbeeld het aantal/aandeel fietspaden zonder visuele geleiding. Ook voor dergelijke maatregelen gaan we meetbare regiodoelen stellen. Tot slot streven we ernaar om op termijn ook het aandeel van het (fiets)verkeer te kunnen achterhalen dat over voldoende veilige infrastructuur rijdt.

### Veilige snelheden

‘Snelheidsoverschrijdingen’ is één van onze in hoofdstuk 2 beschreven regiorisico’s, en speelt ook in een aantal andere regiorisico’s een rol (zoals ‘ongelofwaardige 30-wegen’). Ook voor gereden snelheden ontwikkelen we risico-indicatoren. Zo kunnen we veel beter bepalen in hoeverre en op welke wegen snelheid een probleem is, en gericht maatregelen inzetten om snelheden naar beneden te brengen. Deze indicatoren ontwikkelen we op basis van de definitie van het Kennisnetwerk SPV,<sup>52</sup> en met behulp van de hierover door bureau Hastig aan de provincie Noord-Holland geleverde adviesrapportage. We streven ernaar de indicator medio 2022 gereed te hebben, en daarmee in beeld te hebben op welke wegen de snelheden te hoog liggen, en op welk aandeel van de wegen gereden snelheden onder de maximumsnelheid liggen.<sup>53</sup>

### Andere risicofactoren

Het Kennisnetwerk SPV heeft ook een definitie voor de risico-indicator ‘Veilige verkeersdeelnemers’ gepubliceerd.<sup>54</sup> Daarin worden indicatoren gedefinieerd over o.a. het aandeel nuchtere bestuurders (rijden onder invloed), en het gebruik van voldoende beschermingsmiddelen (gordel, kindersitje, helm). In 2022 bepalen we gezamenlijk of we op korte termijn ook voor (een deel van) deze aspecten indicatoren gaan inzetten. Voor de landelijk beoogde risico-indicatoren ‘Veilige voertuigen’ en ‘Hoogwaardige traumazorg’ zijn nog geen concrete definities en databronnen voorhanden. Voor die indicatoren volgen we de landelijke initiatieven nauwgezet.

## 3.2. Monitoring en evaluatie

Met de ontwikkelde indicatoren gaan we de komende jaren met enige regelmaat een meting verrichten, zodat we kunnen nagaan wat de effecten zijn van getroffen maatregelen, en welke stappen we in de regio hebben gemaakt richting onze regiodoelen in 2030. Het resultaat van die metingen ontsluiten we in een digitale viewer, waarmee we de verkeersveiligheid in de regio nauwgezet kunnen monitoren. In 2022 maken we ook afspraken over de momenten en wijze waarop we de voortgang op onze regiodoelen (bestuurlijk) gaan rapporteren. Die afspraken leggen we vast in het regionaal uitvoeringsprogramma. De resultaten uit de monitoring zullen worden gebruikt om (onderdelen van) het uitvoeringsprogramma bij te sturen indien dit nodig is om de regiodoelen in 2030 te kunnen realiseren.

## 3.3. Samenwerking wegbeheerders en veiligheidsketen

Zoals in hoofdstuk 1 beschreven is (regionale) samenwerking tussen de diverse disciplines van belang om echt stappen te kunnen maken richting nul verkeersslachtoffers in 2050. Dat geldt niet in de laatste plaats voor de samenwerking tussen wegbeheerders en de veiligheidsketen (politie/OM). Denk daarbij aan het uitwisselen van data en goede contacten op bestuurlijk niveau. In 2022 onderzoeken we hoe we de aanpak van wegbeheerders en de veiligheidsketen beter kunnen stroomlijnen en hierin tot concrete afspraken kunnen komen voor in het regionaal uitvoeringsprogramma 2030. Een voorbeeld van een uitkomst kan een handhavingsplan zijn met speerpunten voor politie: Algemeen draaiboek (kennisnetwerkspv.nl).

## 3.4. Rollen maatschappelijke partijen

Sinds de eerste regionale bijeenkomsten over het SPV2030 in 2019 zijn maatschappelijke partijen aangeschoven. Dit zijn allemaal partijen die zich hardmaken voor het verbeteren van de verkeersveiligheid, zoals de ANWB, de Fietsersbond en Veilig Verkeer Nederland. Het meedenken door en de praktijkinzichten van deze organisaties worden zeer gewaardeerd. Het komend jaar zullen we ook bespreken welke rol zij kunnen vervullen bij het nastreven van de regionale doelstellingen.

51 Zie: [Verkeersveiligheid van provinciale wegen in Noord-Holland](#); SWOV, 2021.

52 Zie: [\(Voorlopige\) definitie van Veilige snelheid](#); Kennisnetwerk SPV, september 2021.

53 Op termijn moet het ook mogelijk worden het aandeel van het verkeer te bepalen dat zich houdt aan de veilige snelheid, gelet op de weginrichting. Voor een weg met een limiet van 50km/u kan 30km/u de meest veilige snelheid zijn, omdat de weg eigenlijk te onveilig is ingericht voor een snelheid van 50km/u. Hier ligt een relatie met de risico-indicator [veilige weginfrastructuur](#).

54 Zie: [Definitie van veilige verkeersdeelnemers](#), Kennisnetwerk SPV, juni 2021.



Maart 2022

## Colofon

### Teksten:

Yannick Sonne

Thijs Dekker

Olle Jonker

### Verantwoording fotografie:

Romy Veldhoven

Malu den Blanken