

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

Aan de colleges van Burgemeester en Wethouders van alle Noord-Hollandse gemeenten

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

mw. A.K. van de Weerd

BEL/MOB

Telefoonnummer 023-5143917

weerda@noord-holland.nl

1 | 2

Verzenddatum

16 JUNI 2020

Kenmerk

1436573/1436575

Uw kenmerk

Betreft: Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 – Regionale risicogestuurde aanpak

Geacht college,

In deze brief nemen wij u mee in het proces dat samen is doorlopen om te komen tot deze eerste versie van de regionale risicoanalyse. Hierin wordt een aantal risicothema's voor de regio genoemd, waarop we de komende tijd extra willen inzetten. We roepen u op om met behulp van de bijgevoegde basispresentatie uw gemeenteraad op de hoogte te brengen van het proces rondom het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit biedt een basis om de komende tijd met elkaar toe te werken naar een regionaal uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Op 14 februari 2019 is door het Rijk, de vervoerregio's, het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten (VNG) het startakkoord SPV2030 ondertekend. Met de ondertekening van dit startakkoord spreken de verschillende partijen hun betrokkenheid uit ten aanzien van de uitvoering van het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (oftewel: SPV2030)¹.

Het SPV2030 beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen en toe te werken naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Om dat te bereiken moet verkeersveiligheid structureel aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's. Dit zijn de gezamenlijke programma's met concrete maatregelen om de belangrijkste risico's die voortvloeien uit de risicoanalyse in het verkeerssysteem aan te pakken. Het afgelopen jaar is hier in de regio hard aan gewerkt, de regionale risicoanalyses zijn hier een belangrijke stap in.

Risicogestuurde aanpak

Het SPV2030 beschrijft een nieuwe regionale risicogestuurde verkeersveiligheidsaanpak (voor de regio Gooi en Vechtstreek, Zuid-Kennemerland & IJmond en Noord-Holland Noord). Hierin wordt ingezet op het voorkomen van ongevallen door de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem proactief aan te pakken.

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk-nummer 34362354
Btw-nummer NL.0010.03.124.B.08

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten-rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>

Deze aanpak beoogt dus om niet alleen te sturen op het nemen van infrastructurele maatregelen op locaties waar ongevallen gebeuren, aangezien het plaatsvinden van een ongeval diverse oorzaken kan hebben. Deze vernieuwde aanpak beoogt risico's in kaart te brengen om daarop maatregelen in te zetten, met het gebruik van diverse databronnen zoals bevolkingssamenstelling, de kwaliteit en het gebruik van de infrastructuur, de gereden snelheid, alcohol- en drugsgebruik en het aantal ongevallen. Deze maatregelen zijn afhankelijk van de risico's, maar zijn gericht op een drieluik aan verschillende type maatregelen: handhaving van bestaande regelgeving, het nemen van gedragsmaatregelen (denk aan educatie, communicatie en campagnes) of infrastructurele maatregelen.

Regionale risicoanalyse

Voor u ligt de eerste regionale risicoanalyse. Deze analyse is tijdens regionale sessies in samenwerking met de betrokken wegbeheerders, politie, openbaar ministerie en diverse maatschappelijke partners gemaakt. Met het opstellen van de risicoanalyse is gebruik gemaakt van het stappenplan van het landelijke kennisnetwerk SPV2030². Daarbij is, zoveel als mogelijk, beschikbare data als input gebruikt. Het is een groeidocument: naarmate er meer data beschikbaar komt, bijvoorbeeld met betrekking tot het aantal e-bike ongevallen of ongevallen met landbouwvoertuigen, worden deze gegevens toegevoegd aan de risicoanalyse. Deze analyse vormt samen met de lokale, bestuurlijke aandachtspunten en input van inwoners van uw gemeente de prioritering van de gemeentelijke risicothema's. U heeft daarbij de mogelijkheid om inwoners te consulteren. De provincie kan u ondersteunen om een dergelijk proces op te starten.

Vervolgproces: regionaal uitvoeringsprogramma en gemeentelijke risicoanalyse

Een volgende stap is om samen, op basis van de risicoanalyse, toe te werken naar een regionaal uitvoeringsprogramma (inclusief financieringsstrategie). In het uitvoeringsprogramma worden, samen met de betrokken regionale partners, maatregelen uitgewerkt die worden gekoppeld aan heldere doelstellingen voor de regio. Daarin wordt ook vastgesteld wie verantwoordelijk is voor welke maatregel en doelstelling. Qua financiering wordt onderzocht hoe de huidige beschikbare middelen voor verkeersveiligheid van het Rijk, provincies en gemeenten optimaal kunnen worden ingezet en welke extra middelen nodig zijn om tot goede effectieve uitvoeringsagenda's te komen. Op basis hiervan komen overheden samen tot een financieringsstrategie.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,

provinciesecretaris

H.J. Schartman

voorzitter

A.Th.H. van Dijk

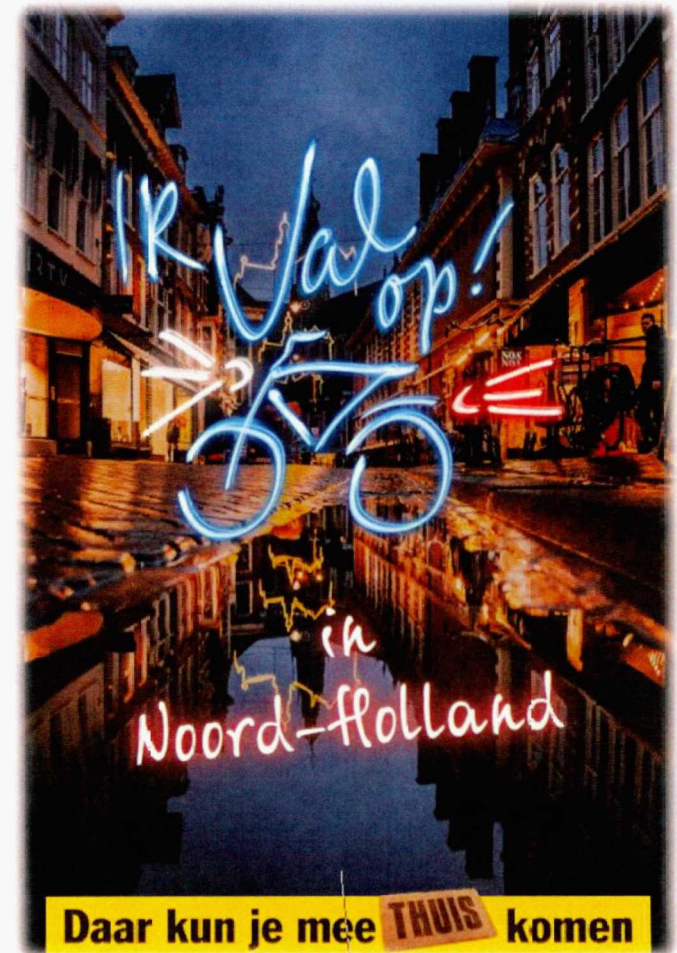
Deze beslissing is namens Gedeputeerde Staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast

2 bijlage(n): regionale risicoanalyse en basispresentatie gemeenteraad.

² <https://kennisnetwerkspv.nl/Tools>

Inhoud

1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030
2. Regionale doorvertaling (risico analyse)
3. Regionale doorvertaling
(uitvoeringsprogramma)
4. Vervolg



1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

De landelijke ambitie

De nulambitie: elke verkeersslachtoffer is er één teveel!

De nulambitie betekent dat de overheden de handen ineenslaan om een zo groot mogelijk effect op de verkeersveiligheid te bereiken

Benadrukt belang van de (regionale) samenwerking, met wegbeheerders/mede-overheden, politie en maatschappelijke partners



1. Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Het SPV2030 in het kort, gericht op 9 beleidsthema's:

1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders

**kennis
netwerk
spv** Strategisch Plan
Verkeersveiligheid

Gericht op het verkeerssysteem en het voertuig (1 t/m 3), specifieke risicogroepen en modaliteiten (4, 5) en individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag (6 t/m 9)

De landelijke ambities

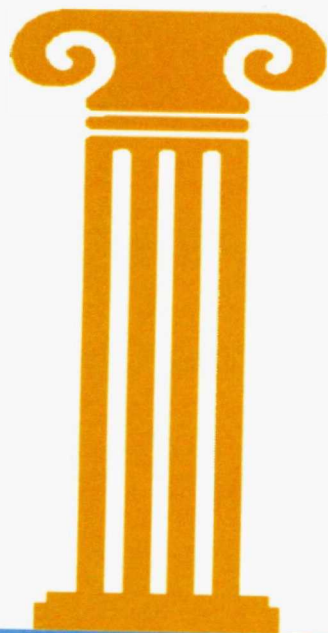
(14 februari 2019)

- heden

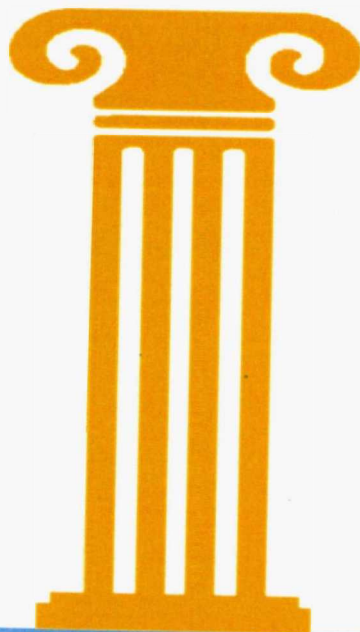


1. Aanpak op basis van drie pijlers

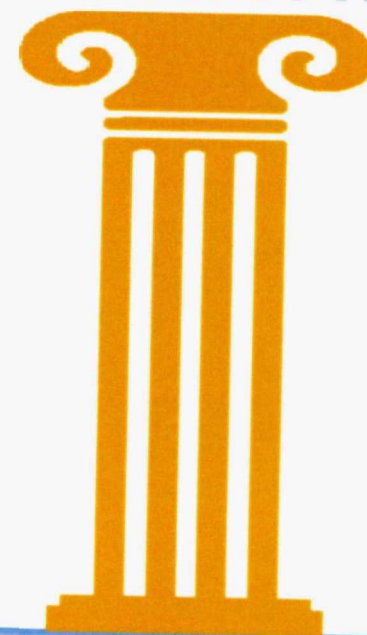
GEDRAG



INFRA



HANDHAVING



2. Regionale doorvertaling

Governance-structuur

De regionale verkeersveiligheid bijeenkomsten vinden ambtelijk 5x per jaar in iedere regio plaats, hierin:

- brengen we samen de regionale risico thema's in kaart;
- delen we verschillende data bronnen;
- werken we toe naar regionale uitvoeringsprogramma's (maatregelen om risicothema's aan te pakken);
- delen we landelijke kennis met de regio/gemeenten en halen we vragen op.



2. Regionale doorvertaling

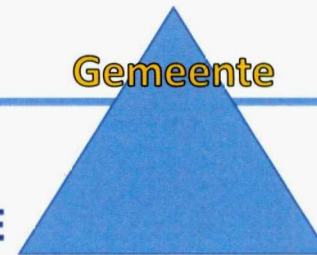
Concreet: Ambassadeurs Verkeersveiligheid

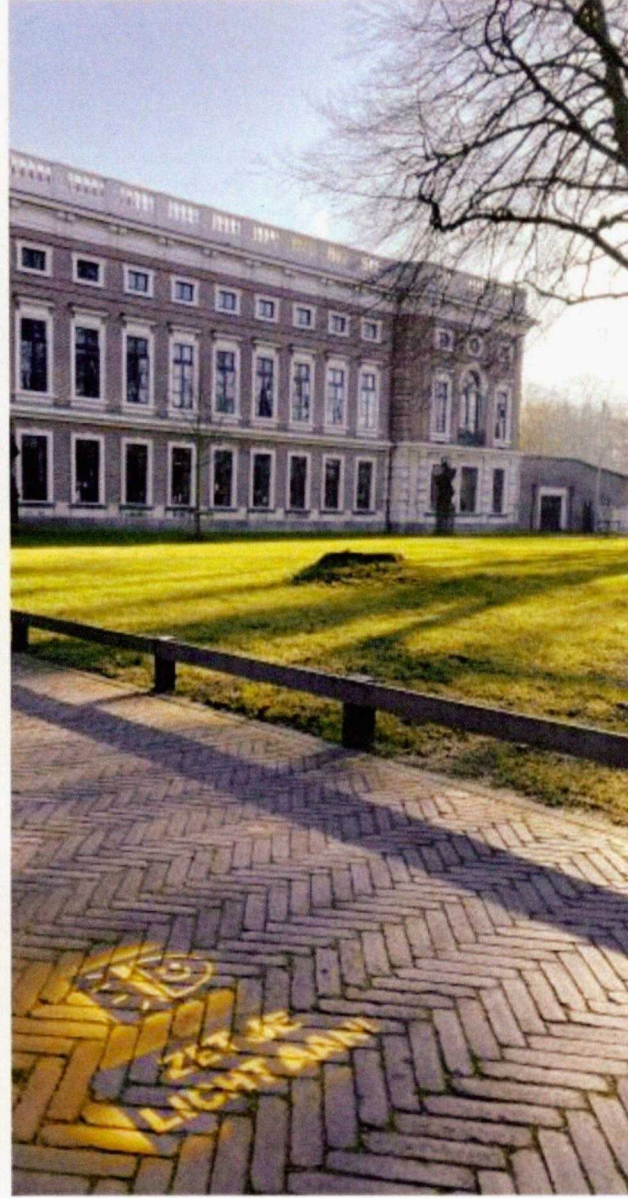
Noord-Hollandse ambassadeurs:

- Jeroen Olthof (gedeputeerde Provincie Noord-Holland)
- Nico Schimmel (wethouder Gooise Meren)
- Erik Bekkering (wethouder Bergen)
- Bram Diepstraten (wethouder Velsen)



Gemeente





2. Regionale doorvertaling

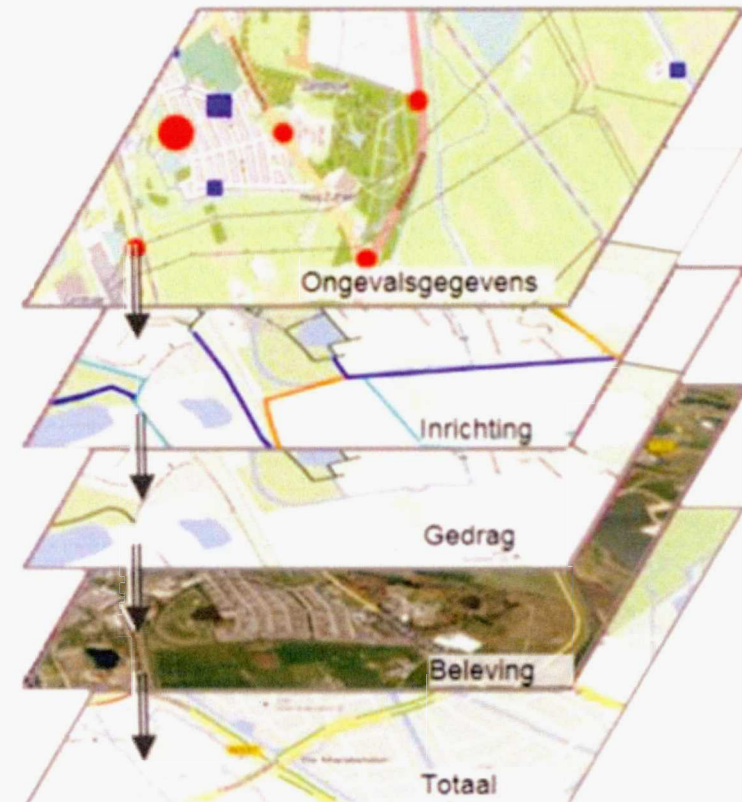
Risicoanalyse:

Regionale risicoanalyse:

- Gebruik diverse databronnen;
- Gebruik beschikbare databronnen;
- Stappenplan Kennisnetwerk SPV2030;
- Kiezen drie/vier regionale risicothema's (zie volgende sheet).

Gemeentelijke risicoanalyse:

- Per wegbeheerder wordt een integrale risicoanalyse gemaakt;
- Per risico thema wordt op lokaal, gemeentelijk en regionaal niveau in kaart gebracht waar het risico zich bevindt en in welke mate.



2. Regionale doorvertaling

Regionale risicoanalyse: eerste versie op basis van data



Veilige infrastructuur,
kwetsbare en onervaren
verkeersdeelnemers en
afleiding



Veilige infrastructuur,
heterogeniteit in het
verkeer (landbouw),
kwetsbare en onervaren
verkeersdeelnemers



Veilige infrastructuur,
kwetsbare en onervaren
verkeersdeelnemers en
afleiding

3. Regionale doorvertaling

Waar staan we nu? → Regionale Uitvoeringsprogramma's

Op basis van de risicothema's benoemd in de risicoanalyse gaan we samen met de regionale partners toewerken naar een uitvoeringsprogramma waarin maatregelen worden gekoppeld aan de thema's.



Regionaal
Uitvoerings-
programma

GEDRAG

INFRA

HANDHAVING



Vervolg:

Sluiten de gekozen risicothema's aan bij jullie beleving?

Vervolg:

- Regionale risicothema's op basis van data, input raden en inwoners vaststellen;
- Plaatsing risicoanalyse op website provincie;
- Jaar 2020-2021 toewerken naar uitvoeringsprogramma met de regio;
- Eind 2021 informeren over uitvoeringsprogramma van de regio.

Het SPV 2030 beschrijft negen beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeerveiligheid. Daarnaast wordt per thema een toekomstbeeld geschetst en ter inspiratie oplossingsrichtingen.

Drie thema's kijken naar risico's vanuit het verkeerssysteem en het voertuig:

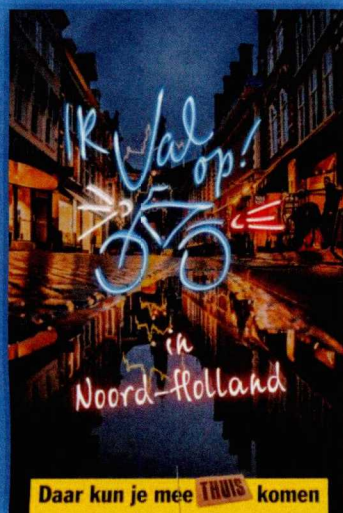
1. Veilige infrastructuur
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen

Twee thema's betreffen specifieke risicogroepen (jongeren, ouderen) en modaliteiten (tweewielers, voetgangers):

4. Kwetsbare verkeersdeelnemers
5. Onervaren verkeersdeelnemers

De laatste vier betreffen risico's vanuit de individuele verkeersdeelnemer en zijn gedrag.

6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. Afleiding in het verkeer
9. Verkeersovertreders



Maar in de tussentijd zitten we natuurlijk niet stil...

doortrappen





Verkeersveiligheid

Risicoanalyse regio Zuid-Kennemerland & IJmond

2020

Samenvatting

Samenstelling bevolking	Infrastructuur en fietspaden	Snelheid	Alcohol- en drugsgebruik	Ongevallen en slachtoffers	Thema's
Aandeel kinderen (kwetsbaar & onervaren) Regio: 16,2% Noord-Holland: 15,7%	Snelheidsregimes Zuid-Kennemerland & IJmond: op bijna alle regimes hoger dan NH's gemiddelde.	Gemiddeld rijdt 7,5% te hard op 50 km/uur wegen in de regio.	Landelijk gemiddelde automobilisten dat de alcohollimiet overtreedt is 1,4%.	Bij de meeste ongevallen is een personenauto betrokken in deze regio: 42%.	Thema 1: Aandeel kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (inclusief specifieke aandacht eenzijdige ongevallen).
Aandeel jongeren (onervaren) Regio: 10,8% Noord-Holland: 11,8%	Snelheidsregimes Zuid-Kennemerland & IJmond: op 120+ km/uur gelijk aan NH's gemiddelde.	Gemiddeld rijdt 3,9% te hard op 80 km/uur wegen in de regio.	1,9% van automobilisten in NH, waar de regio onder valt, overtreedt de alcohollimiet. Dit is dus hoger dan gemiddeld.	Aantal ongevallen met brom- of snorfiets is hoog: 17%.	Thema 2: Veilige infrastructuur (inclusief specifieke aandacht eenzijdige ongevallen)
Aandeel ouderen (kwetsbaar) Regio: 19,9% Noord-Holland: 17,8%	O.b.v. risicoscore: meeste winst te behalen op 30 en 50 km/uur wegen.	4% van de passanten rijdt te hard op een provinciale weg.		Aantal ongevallen fiets: 13%.	Thema 3: Afleiding (expert judgement).
Aantal brom- en snorfietsen stijgt in alle gemeenten (2007-2019).		Gemiddeld meer automobilisten rijden te hard op een 50 km/uur weg in 2019.		Registratie ziekenhuizen: veel fietsers betrokken in de regio bij (eenzijdig) ongeval.	Thema 4: Technologische ontwikkelingen (expert judgement).
CBS: lichte stijging verwacht 0-25 jarigen. Grote stijging 65+'ers.				Brom- of snorfiets vaker betrokken bij ongeval dan in andere regio's.	

Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 en risicogestuurd beleid

Op rijksniveau is in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030) een vernieuwde visie op de verkeersveiligheidsaanpak gegeven. Het SPV2030 beschrijft een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Om dat te bereiken moet verkeersveiligheid structureel aandacht krijgen in landelijke, regionale en lokale uitvoeringsprogramma's verkeersveiligheid. Dit zijn gezamenlijke programma's met concrete maatregelen om de belangrijkste risico's die voortvloeien uit de risicoanalyse in het verkeerssysteem aan te pakken. De Noord-Hollandse doorvertaling van het SPV2030 is verwerkt in de 'Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030'.



Wat is risicogestuurd beleid?

- Risicogestuurd beleid is gericht op een proactieve aanpak van *risico's* in het verkeerssysteem.
- Er wordt niet alleen naar ongevallen en slachtoffers gekeken;
- Door een risicoanalyse van specifieke delen van het wegennet: van welke factoren weten we zeker dat ze leiden tot potentieel gevaarlijke situaties in het verkeerssysteem?
- Gekeken wordt naar veelvoorkomende oorzaken en daarvan afgeleide risicofactoren, de risico-indicatoren.
- Aan de hand van risico-indicatoren kunnen we dus meten hoe vaak en in welke mate bepaalde risicofactoren – wegkenmerken, omstandigheden of gedragingen – voorkomen die een aantoonbare relatie hebben met verkeersonveiligheid.

Risico-indicatoren kunnen worden gedefinieerd op het gebied van gedrag, de veiligheid van infrastructuur, de veiligheid van voertuigen en de 'afhandeling' van ongevallen.

Zie voor meer informatie: <https://kennisnetwerkspv.nl/Risicogestuurd-beleid/Factsheets>



Met risico-indicatoren bedoelen we hier hetzelfde als 'Safety Performance Indicators' (SPI's): meetbare variabelen waarmee we veiligheidsrisico's in het verkeerssysteem in kaart kunnen brengen.

Stappenplan risicoanalyse

Steeds meer wegbeheerders kiezen dus voor een 'risicogestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Daarbij kijken we niet alleen naar ongevalscijfers, maar maken we daarnaast een risicoanalyse van het verkeerssysteem. Hoe dat werkt, wordt stap voor stap uitgelegd in het stappenplan van het kennisnetwerk SPV.

De volgende stappen worden doorlopen:

1. Bevolkingssamenstelling
2. Infrastructuur
3. Snelheid
4. Alcohol- en drugsgebruik
5. Ongevallen en verkeersslachtoffers
6. Prioriteren

Voor de totstandkoming van de risicoanalyse is gebruik gemaakt van het stappenplan van het kennisnetwerk SPV, zie voor meer informatie:

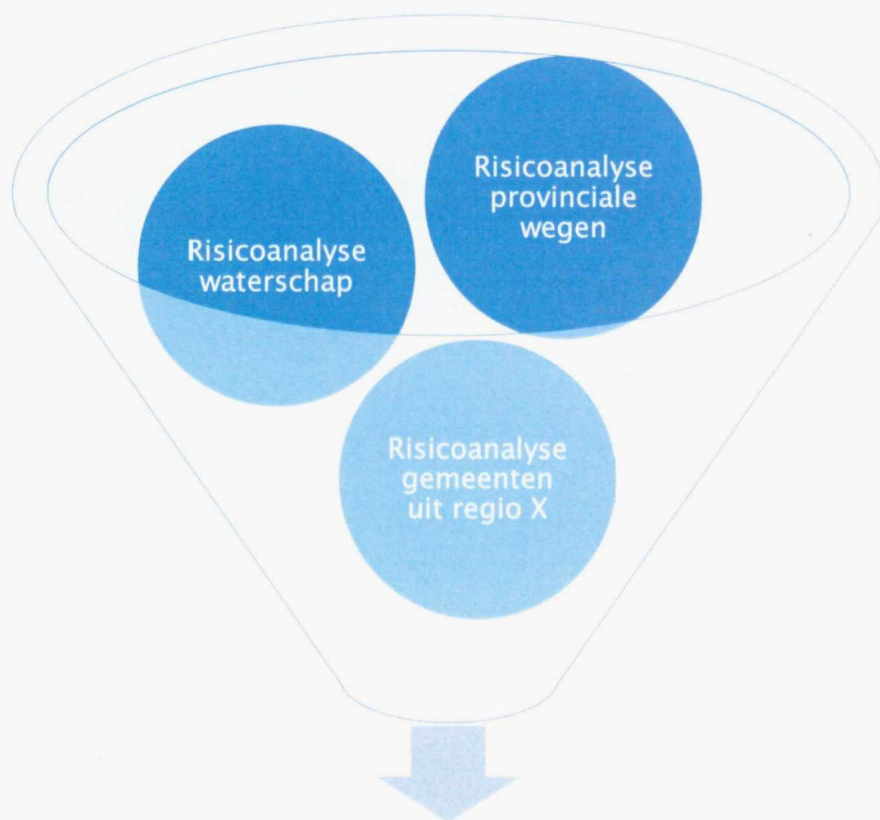
<https://www.kennisnetwerkspv.nl/stappenplan/index.htm>

Let op: alleen data die voorhanden was is hierin verwerkt!

**kennis
netwerk**
spv Strategisch Plan
Verkeersveiligheid



Startakkoord SPV2030: Elke regio maakt een risicoanalyse van het eigen verkeerssysteem. Zo'n risicoanalyse laat zien op welke punten het verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. Vervolgens is de vraag hoe we het verkeerssysteem gaan verbeteren en welke maatregelen nodig zijn om de belangrijkste risico's proactief aan te pakken. Om die vraag te beantwoorden stelt elke regio een gezamenlijk Uitvoeringsprogramma op. Dit is de volgende stap, na de regionale risicoanalyse.



Regionale risicoanalyse



Zuid-
Kennemerland &
IJmond



Gooi en
Vechtstreek



Noord-
Holland
Noord



De regio Zuid-Kennemerland & IJmond bestaat uit de volgende gemeenten: Beverwijk, Bloemendaal, Haarlem, Heemskerk, Heemstede, Velsen, Zandvoort.

Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

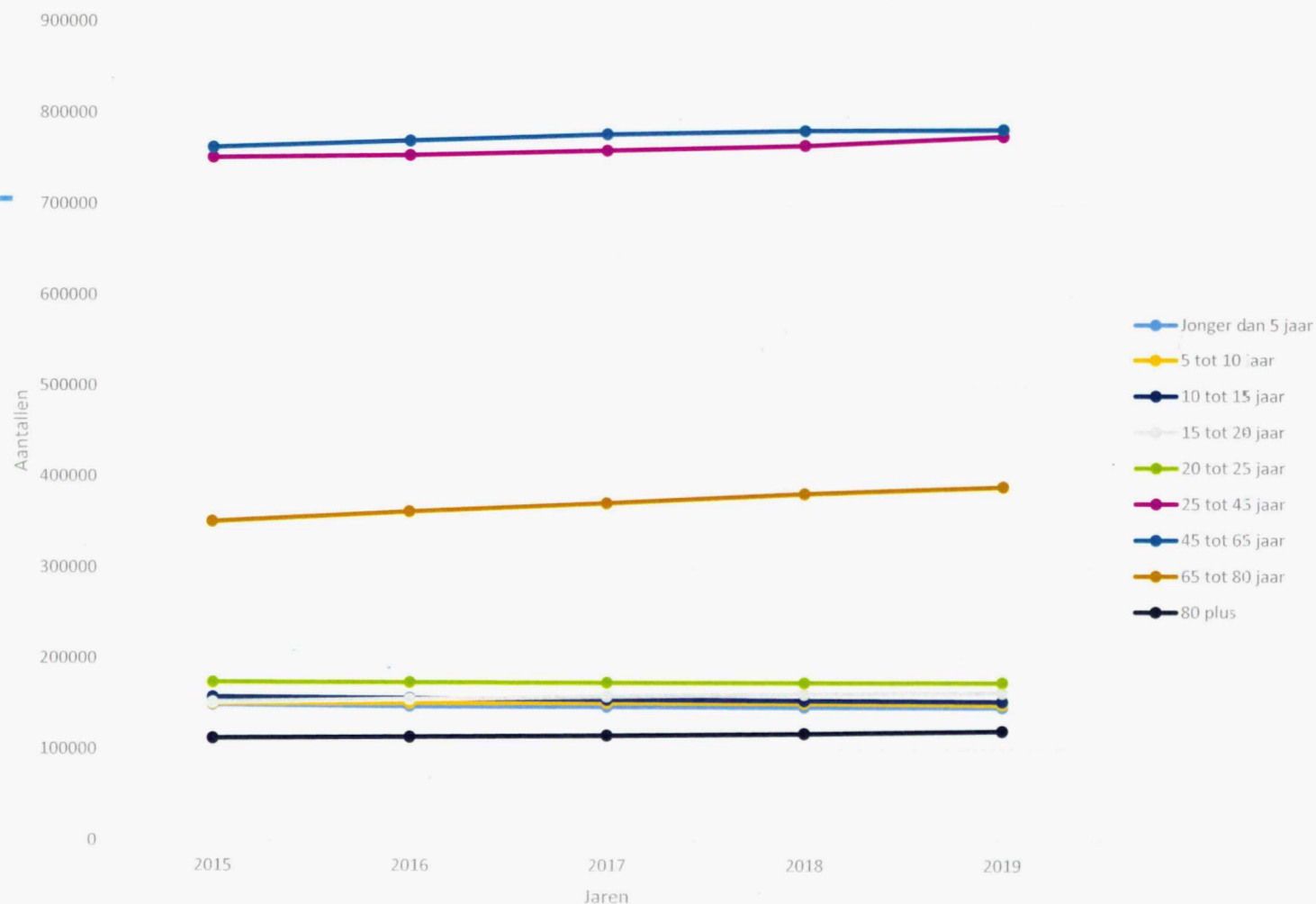
In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 zijn de thema's: onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers. Met behulp van CBS-gegevens brengen we de opgave in beeld.

Wie zijn de onervaren verkeersdeelnemers?	Wie zijn de kwetsbare verkeersdeelnemers?
Kinderen (0 t/m 15 jaar)	Kinderen (0 t/m 15 jaar)
Beginnende en jonge (t/m 24 jaar) automobilisten	Voetgangers
Anderen die nog maar kort een bepaald voertuig besturen (zoals mensen die voor het eerst een e-bike of scooter kopen)	Fietsers
Beginnende fietsers (vaak kinderen, maar bijvoorbeeld ook toeristen)	Brom- en snorfietsers
	Ouderen (65 jaar en ouder)

- In deze analyse gaan we ervan uit dat elke inwoner ook een voetganger is. Dit geldt ook voor fietsers, aangezien er geen nauwkeurige cijfers zijn over het aantal fietsers.

Totale bevolkings- samenstelling provincie Noord- Holland

Provincie Noord-Holland (bevolkingssamenstelling 1 januari, CBS)



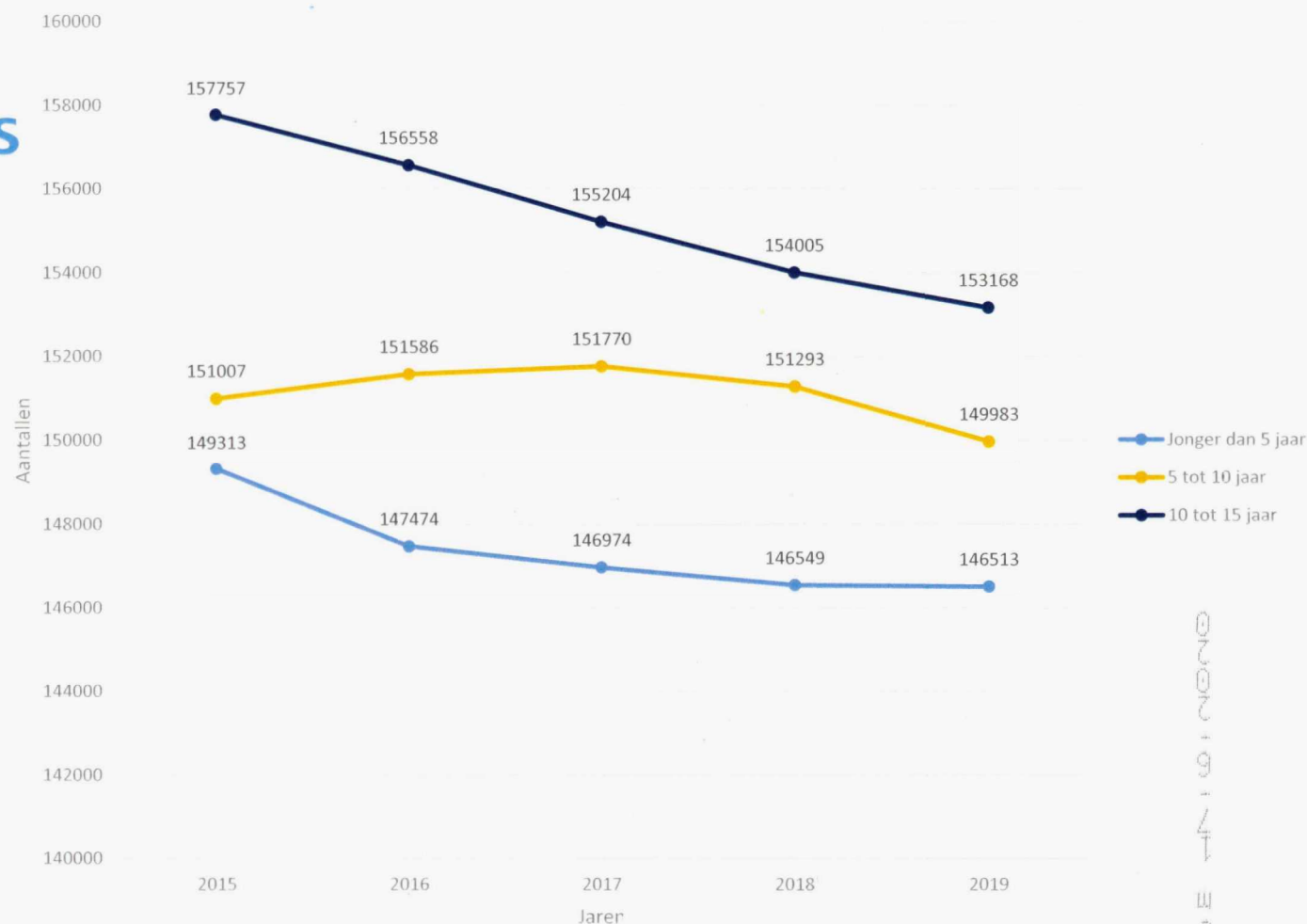
Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers Noord-Holland (0-15 jaar)



**Aandeel
0-15 jaar:
15,7%**



Bevolkingssamenstelling op 1 januari, provincie Noord-Holland, CBS



ONDERZOEK



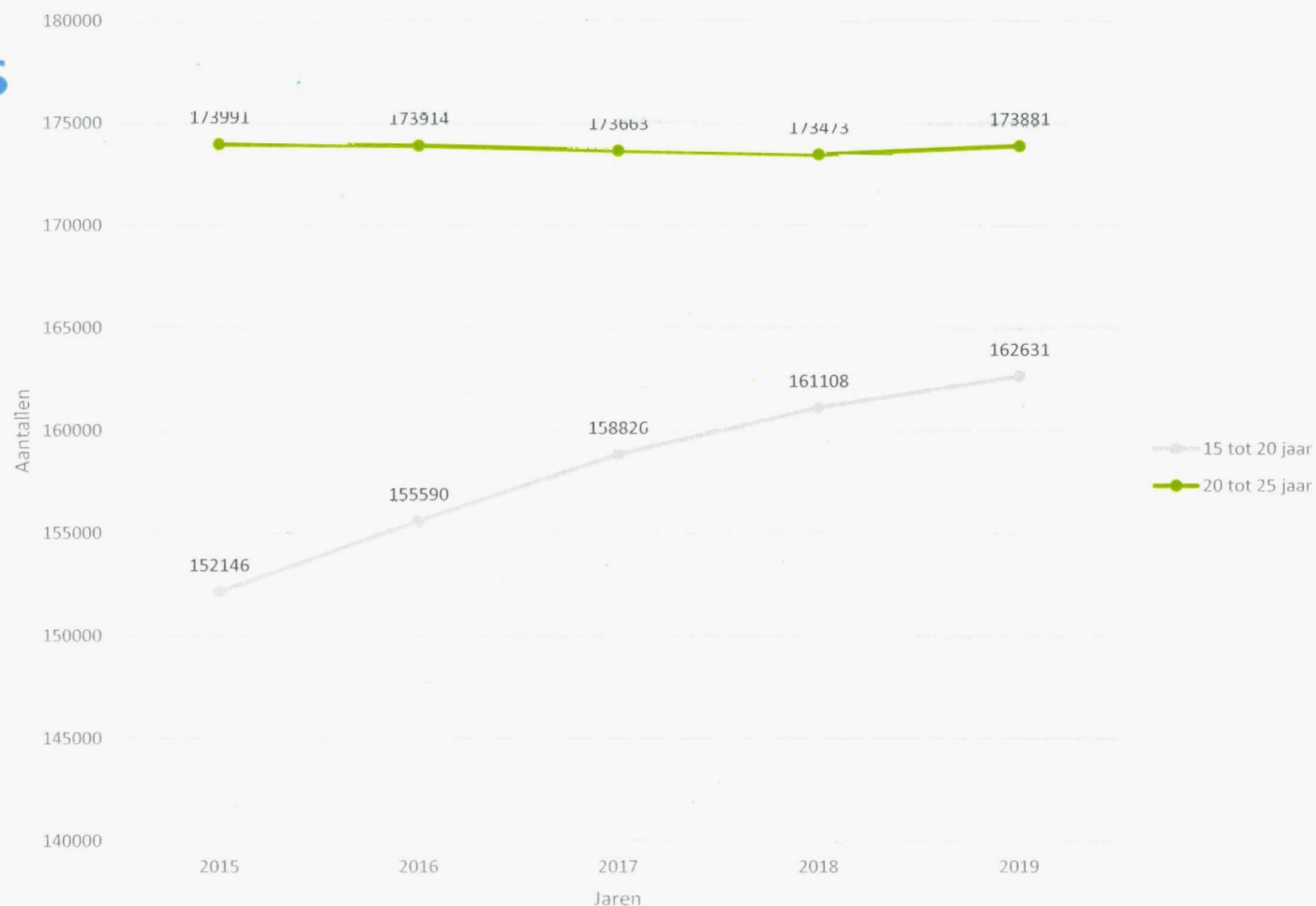
Onervaren verkeersdeelnemers Noord-Holland (15-25 jaar)



**Aandeel
15-25 jaar:
11,8%**



Bevolkingssamenstelling op 1 januari, provincie Noord-Holland, CBS



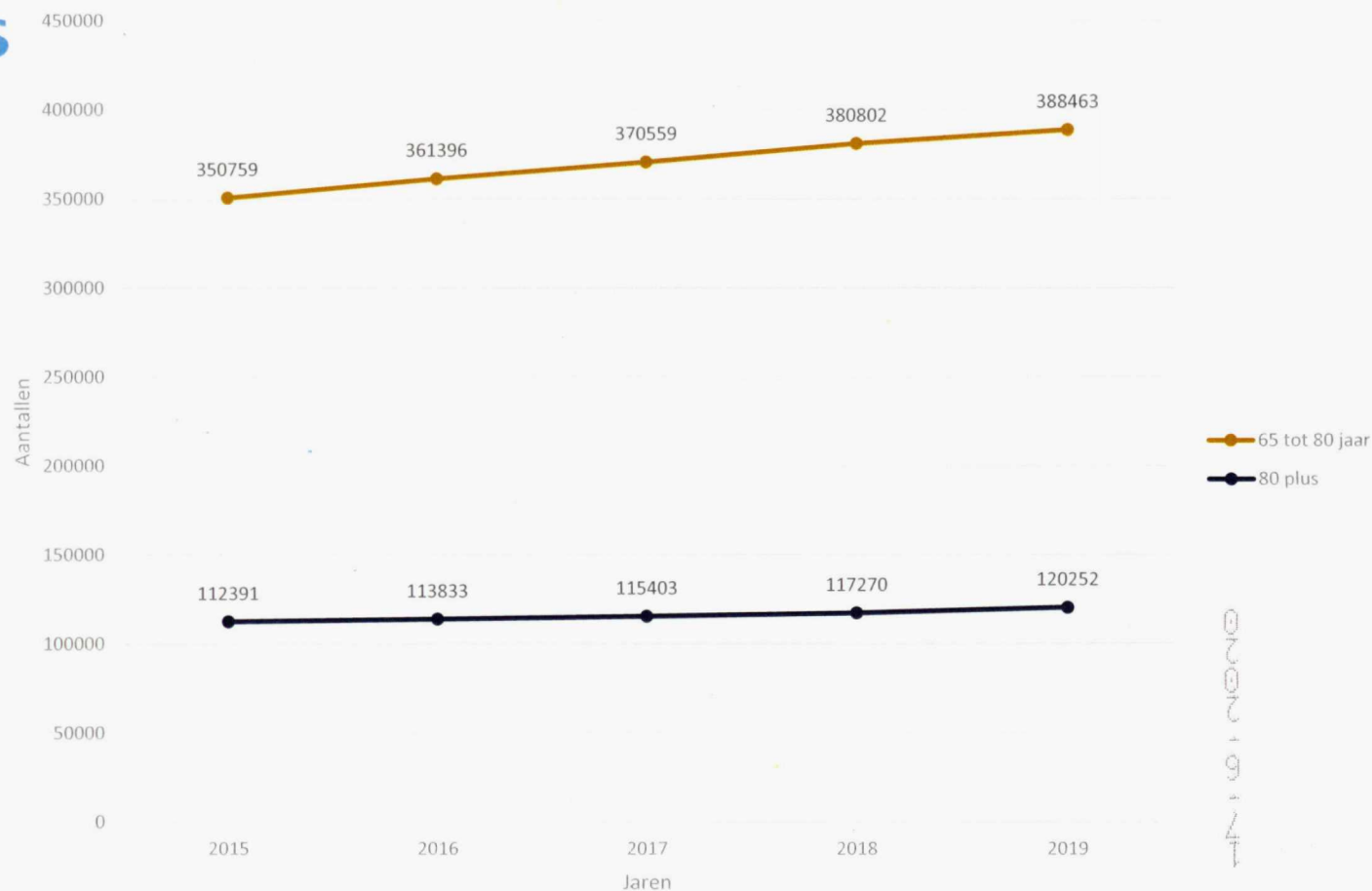
Kwetsbare verkeersdeelnemers Noord-Holland (65+)



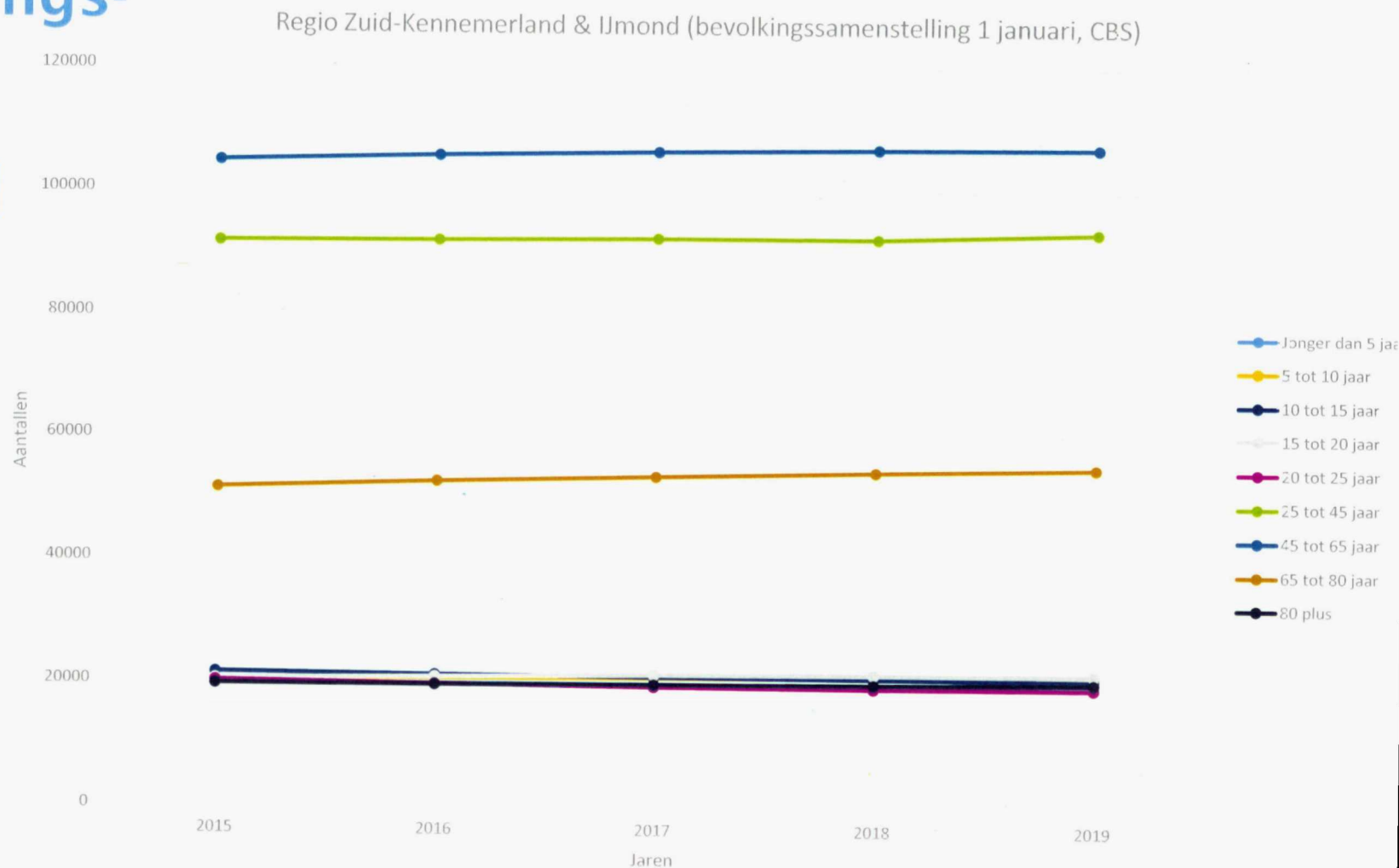
**Aandeel
65+:
17,8%**



Bevolkingssamenstelling op 1 januari, provincie Noord-Holland, CBS



Totale bevolkingssamenstelling regio Zuid-Kennemerland & IJmond

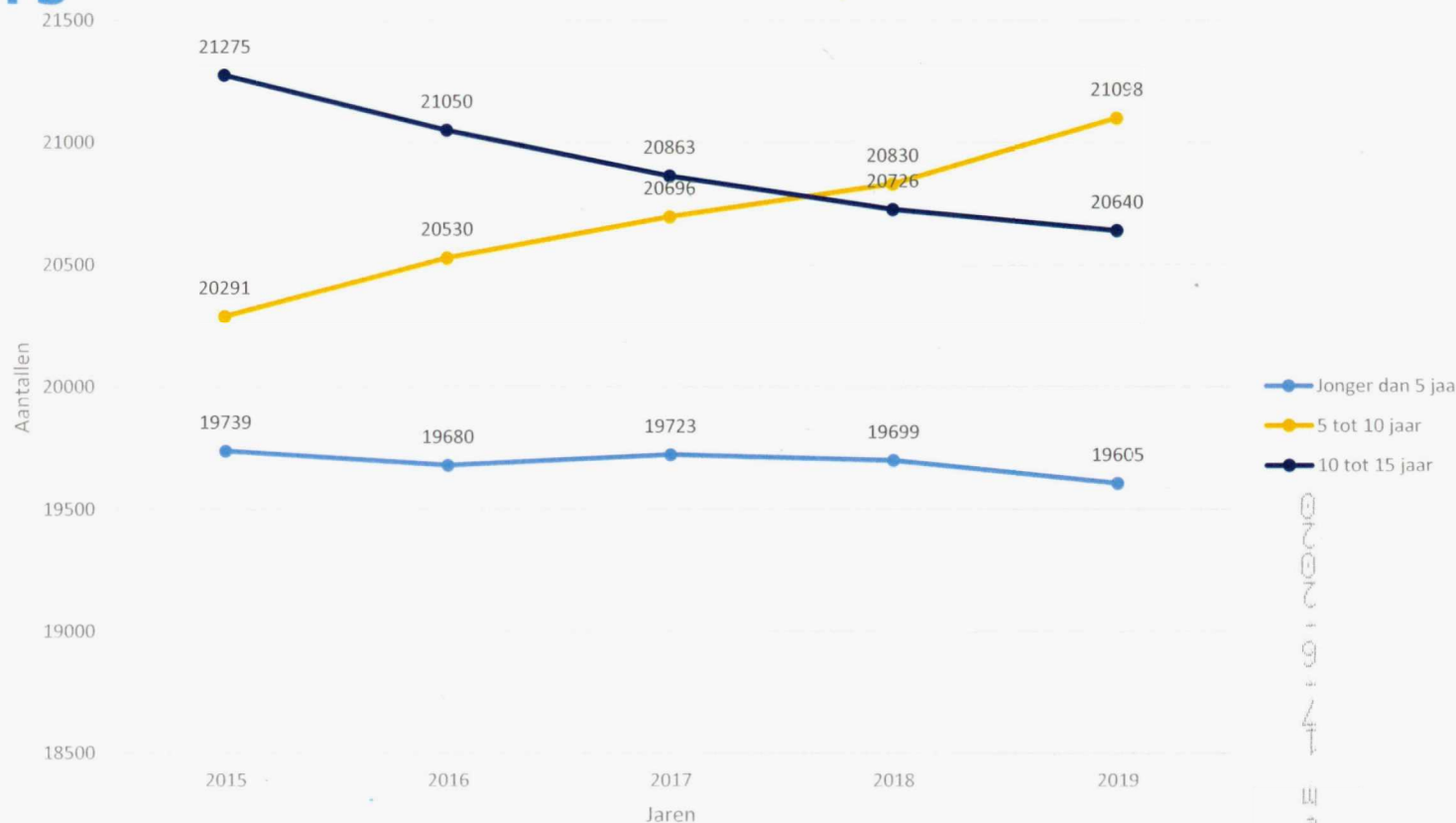


Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers regio Zuid-Kennemerland & IJmond (0-15 jaar)



**Aandeel
0-15 jaar:
16,2%**

Regio Zuid-Kennemerland & IJmond (bevolkingssamenstelling 1 januari, CBS)

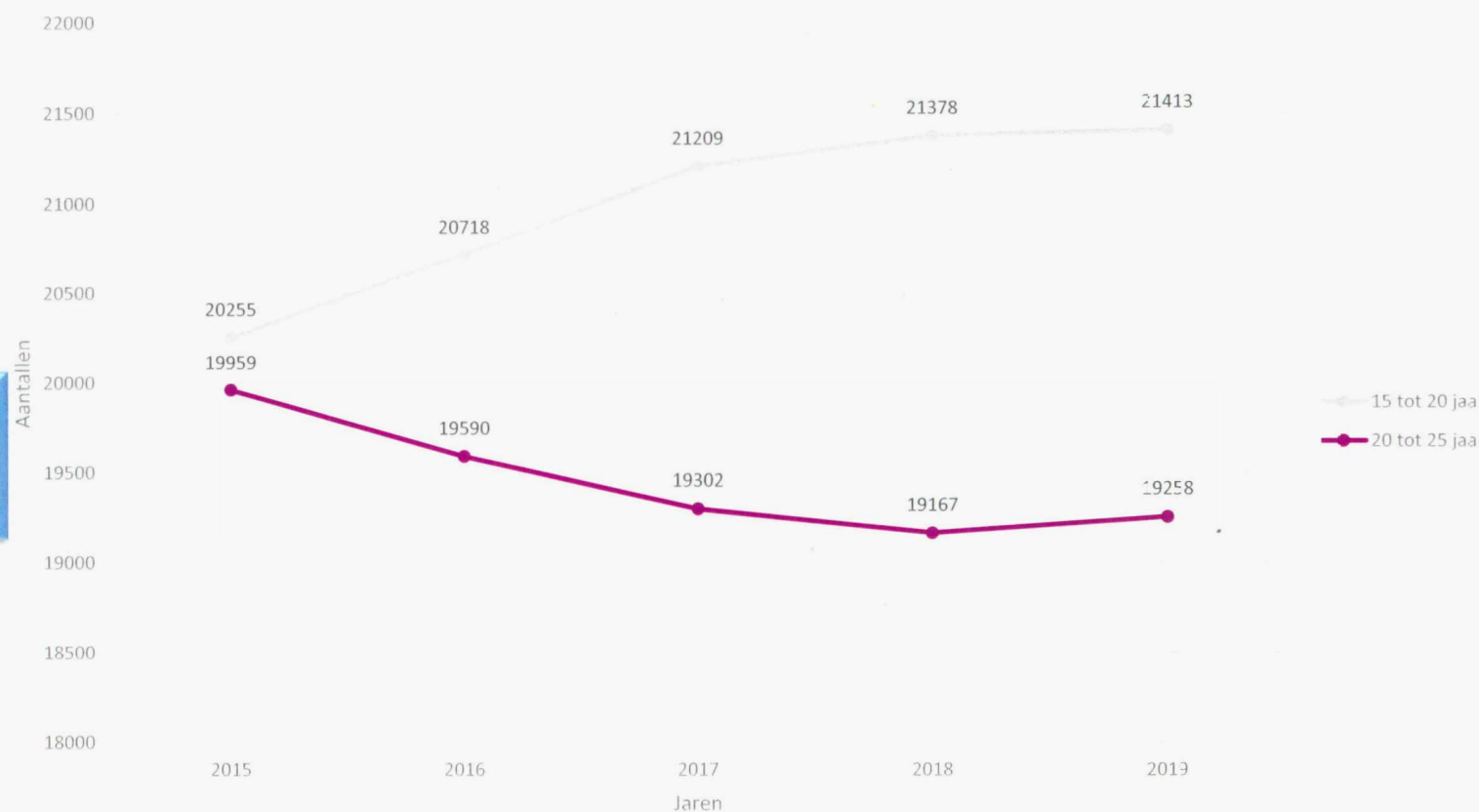


Onervaren verkeersdeelnemers regio Zuid- Kennemerland & IJmond (15-25 jaar)



**Aandeel
15-25 jaar:
10,8%**

Regio Zuid-Kennemerland & IJmond (bevolkingssamenstelling 1 januari, CBS)

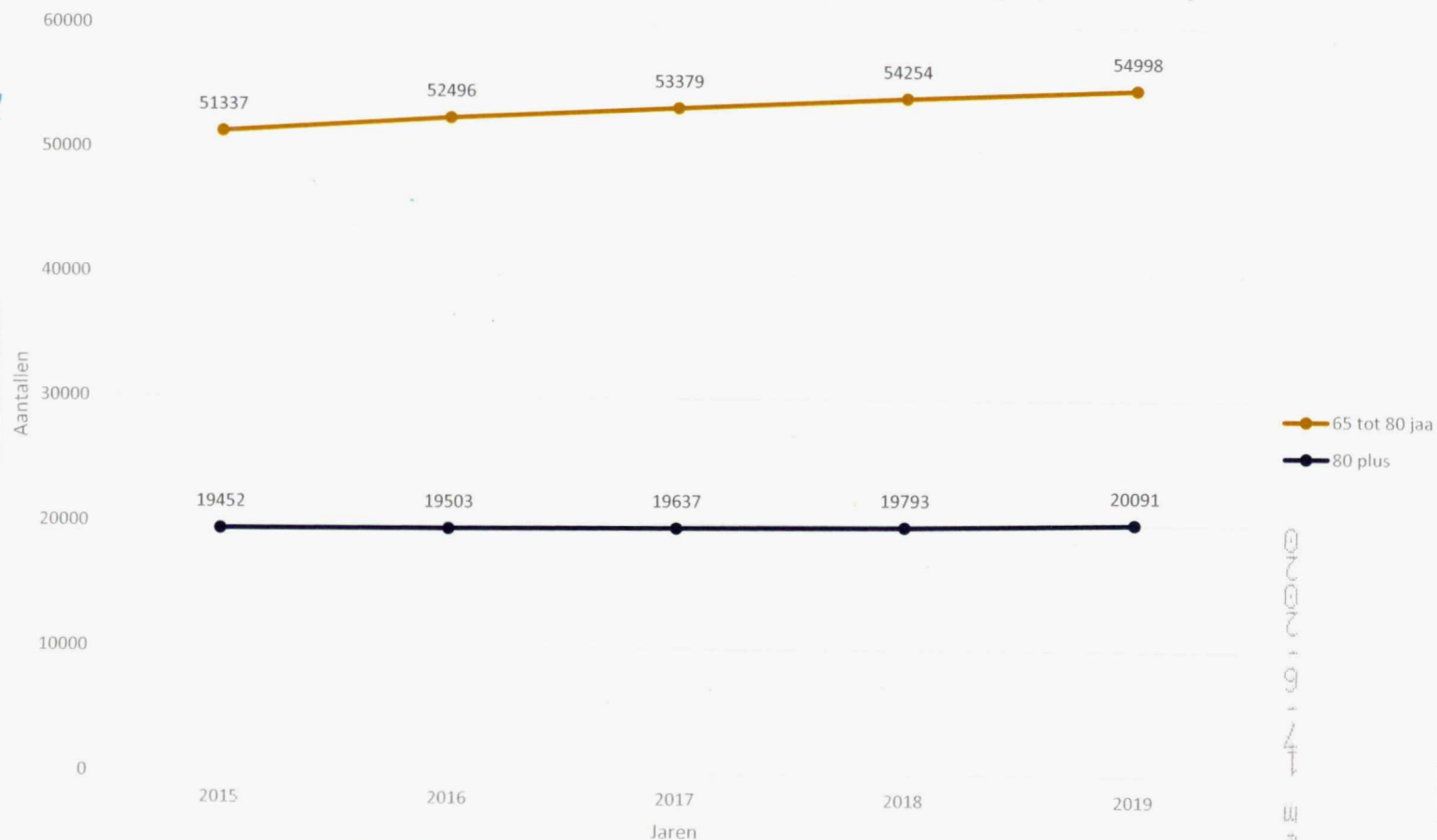


Kwetsbare verkeersdeelnemers regio Zuid- Kennemerland & IJmond (65+)

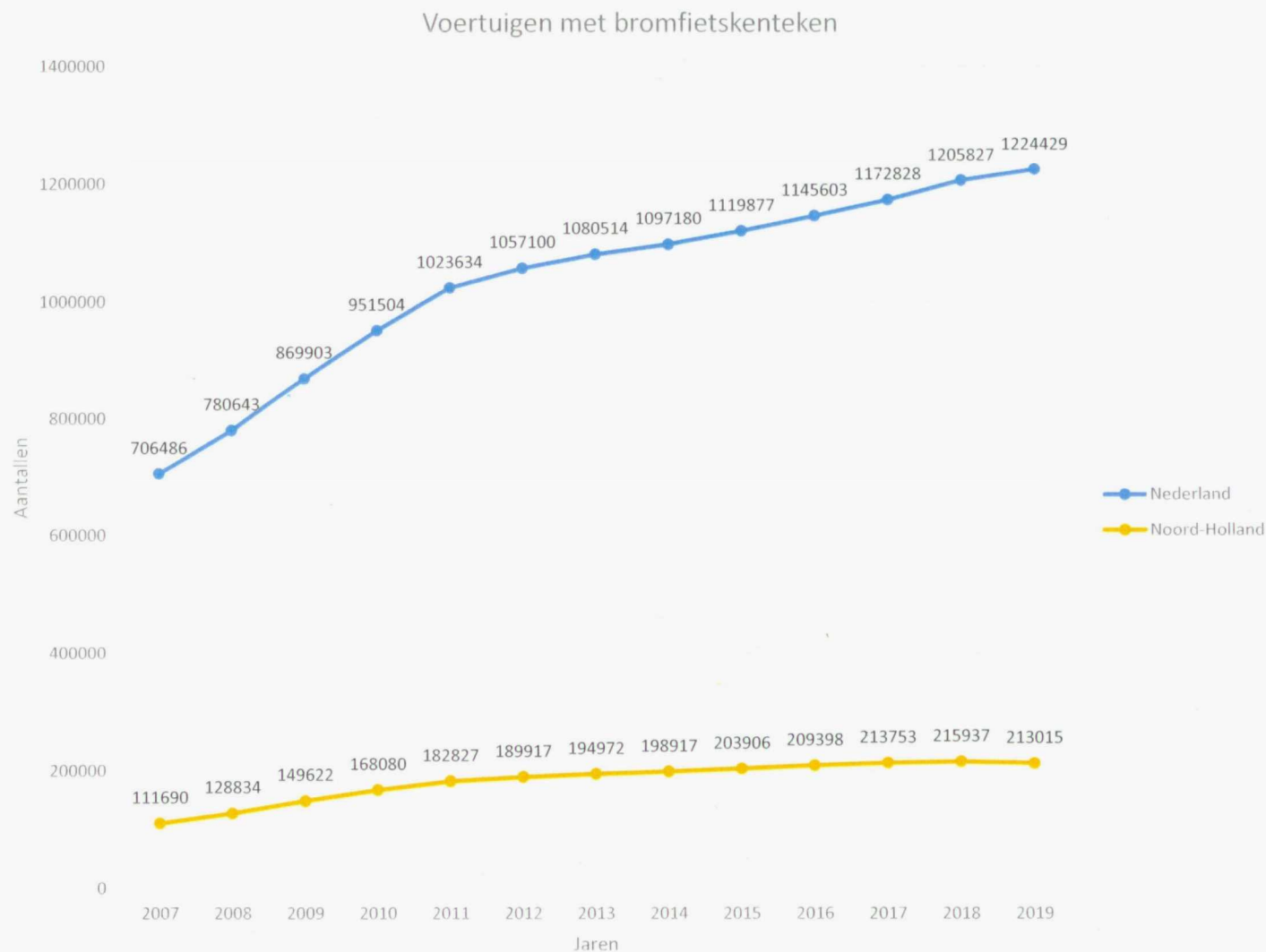


**Aandeel
65+:
19,9%**

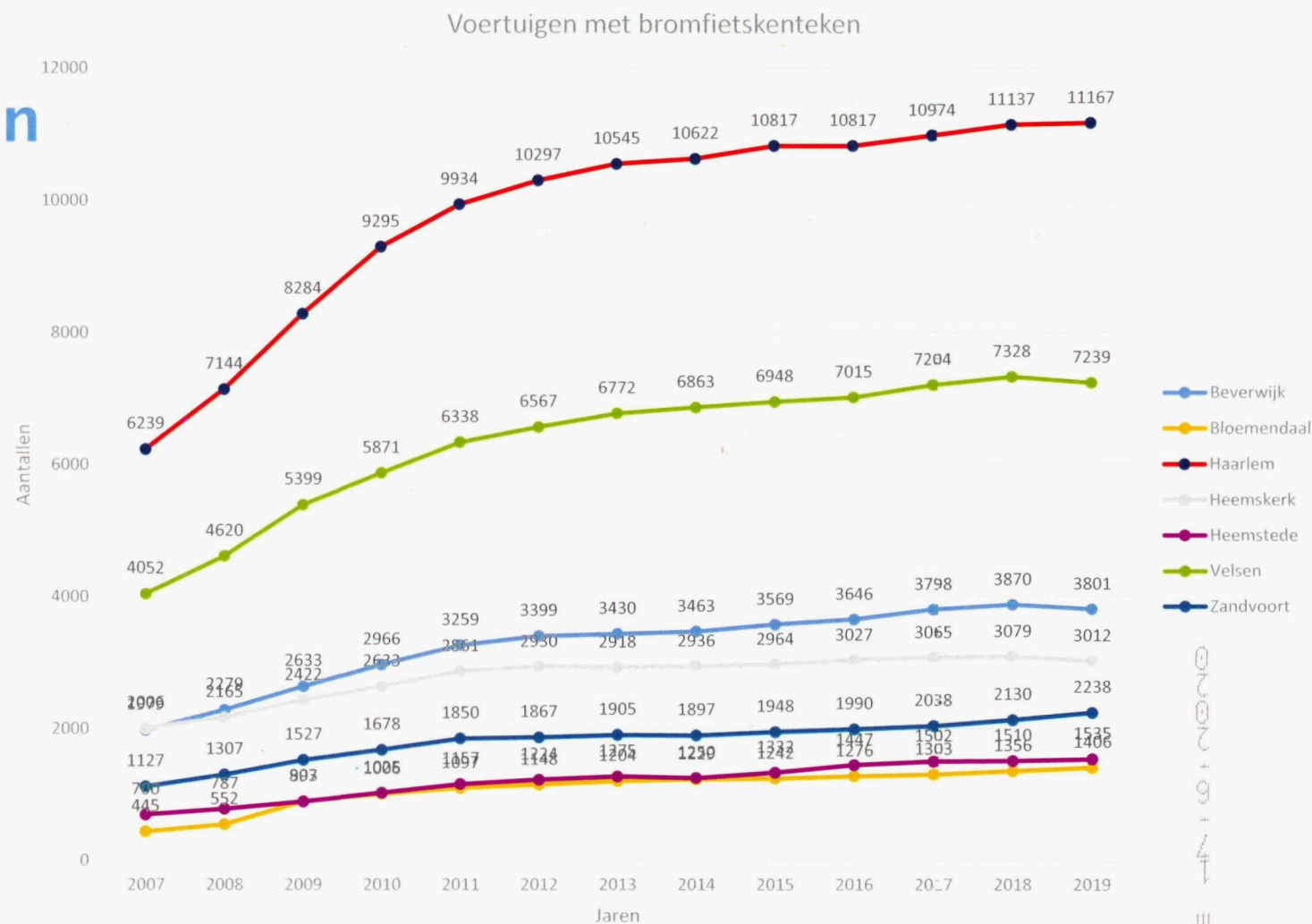
Regio Zuid-Kennemerland & IJmond (bevolkingssamenstelling 1 januari, CBS)



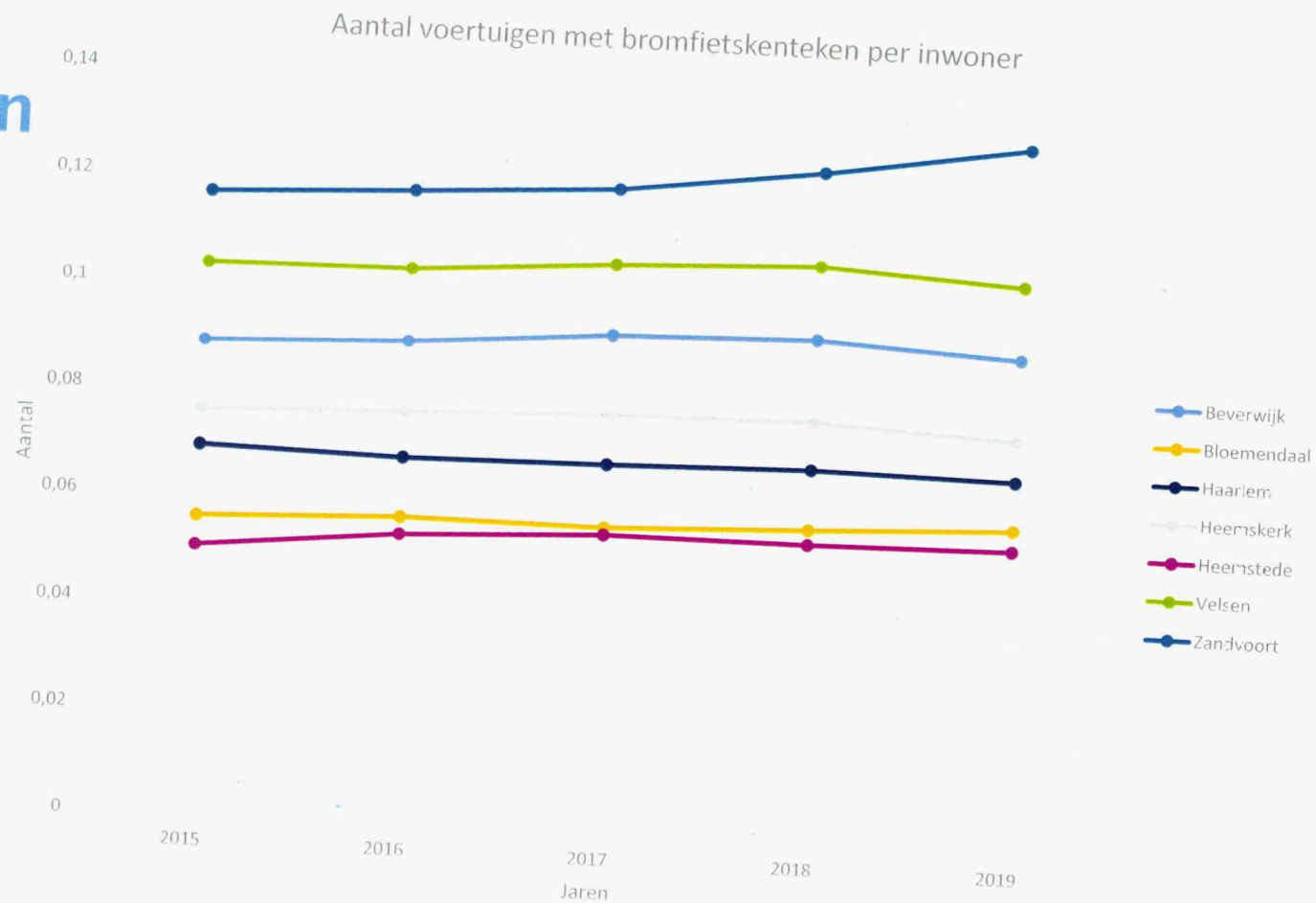
Voertuigen met bromfietskenteken in Noord-Holland t.o.v. Nederland (2007-2019)



Voertuigen met bromfietskenteken in regio Zuid- Kennemerland & IJmond (2007-2019)



Aantal voertuigen met bromfietskenteken per inwoner in regio Zuid- Kennemerland & IJmond (2015-2019)



Stap 1: Hoe is de bevolking samengesteld?

Conclusies stap 1, Zuid-Kennemerland & IJmond:

- Aandeel kinderen (kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers) is hoger (16,2%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (15,7%). Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een stabiele trend.
- Aandeel jongeren (onervaren verkeersdeelnemers) is lager (10,8%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (11,8%). Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een lichte groei.
- Aandeel ouderen (kwetsbare verkeersdeelnemers) is hoger (19,9%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (17,8%), Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een lichte groei.
- Aantal brom- en snorfietsen stijgt van 2007-2019 in alle gemeenten. Waarvan het meest in de gemeente Haarlem, Velsen en Beverwijk. Terwijl het bromfietsbezit per inwoner juist het meest stijgt in de gemeente Zandvoort, Velsen en Beverwijk.
- Uit de regionale prognose 2020-2050 van het CBS blijkt dat in de regio Zuid-Kennemerland & IJmond een summiere stijging te verwachten is in het aandeel 0-15 jarigen (+2.900) en 15 tot 25 jarigen (+3.300). De stijging in het aandeel 0-15 jarigen is lager dan in de regio Gooi en Vechtstreek, maar hoger dan in de regio Noord-Holland Noord. De stijging in het aandeel 15-25 jarigen is echter hoger dan in de andere regio's. Wat betreft het aantal 65+ ers is een grote stijging te verwachten, deze stijging (+32.400) is groter dan in de regio Gooi en Vechtstreek, en lager dan in de regio Noord-Holland Noord

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur van wegen en fietspaden

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Daarom is vanuit de regio een inventarisatie gemaakt naar de kenmerken. Hierbij is gebruik gemaakt van de volgende opzet:

Weginfrastructuur		Fietsinfrastructuur
Maak een inventarisatie van de wegen in jouw gemeente. Begin bij wegen met een hoog risico indicator en verzamel zoveel mogelijk kenmerken. Begin met de belangrijkste kenmerken per wegtype:		Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente of provincie. Begin bij fietspaden met een hoge intensiteit en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin in elk geval met de belangrijkste:
Type weg	Kenmerken	
30km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt? 3. Zijn de intensiteiten passend voor 30km/uur-weg?	1. Is er sprake van een vrijliggend fietspad? 2. Is het fietspad voldoende breed? 3. Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afschuinde stoepranden tussen stoep en fietspad?
50km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI? 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?	
60km/uur	1. Licht er een plateau op kruisingen? 2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	Breng daarnaast in kaart de plekken met een groot ongevalsrisico waar goede fietsinfrastructuur ontbreekt. Hier is in eerste instantie grote winst te behalen.
80km/uur	1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet overrijdbare middenbermscheiding? 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?	

Risico als hulpmiddel bij regionale aanpak

Hastig

Hastig heeft een methodiek ontwikkeld om te komen tot een risicomaat per snelheidsregime voor een gemeente of een wijk binnen de gemeente. In het **verkeersveiligheidskompas** wordt de informatie over de geregistreerde ongevallen (BRON) gepresenteerd. Hier is een laag aan toegevoegd die een indicatie geeft van de **intensiteit** op een bepaalde weg. Op basis daarvan wordt per gemeente en per wijk in de gemeente een **risicomaat** per snelheidsregime berekend: het aantal letselongevallen per jaar gedeeld door de totale voertuigprestatie (in miljoen voertuigkilometers).

De provincie Noord-Holland levert toegang tot deze online tool aan **alle wegbeheerders** binnen de provincie Noord-Holland. Zodat iedere wegbeheerder tot aan wijkniveau kan inzoomen. In de volgende sheets kunt u een aantal voorbeelden uit de tool vinden.

LEGENDA

Ongeval afloop

ums letsel dodelijk

Risico indicator

laag hoog

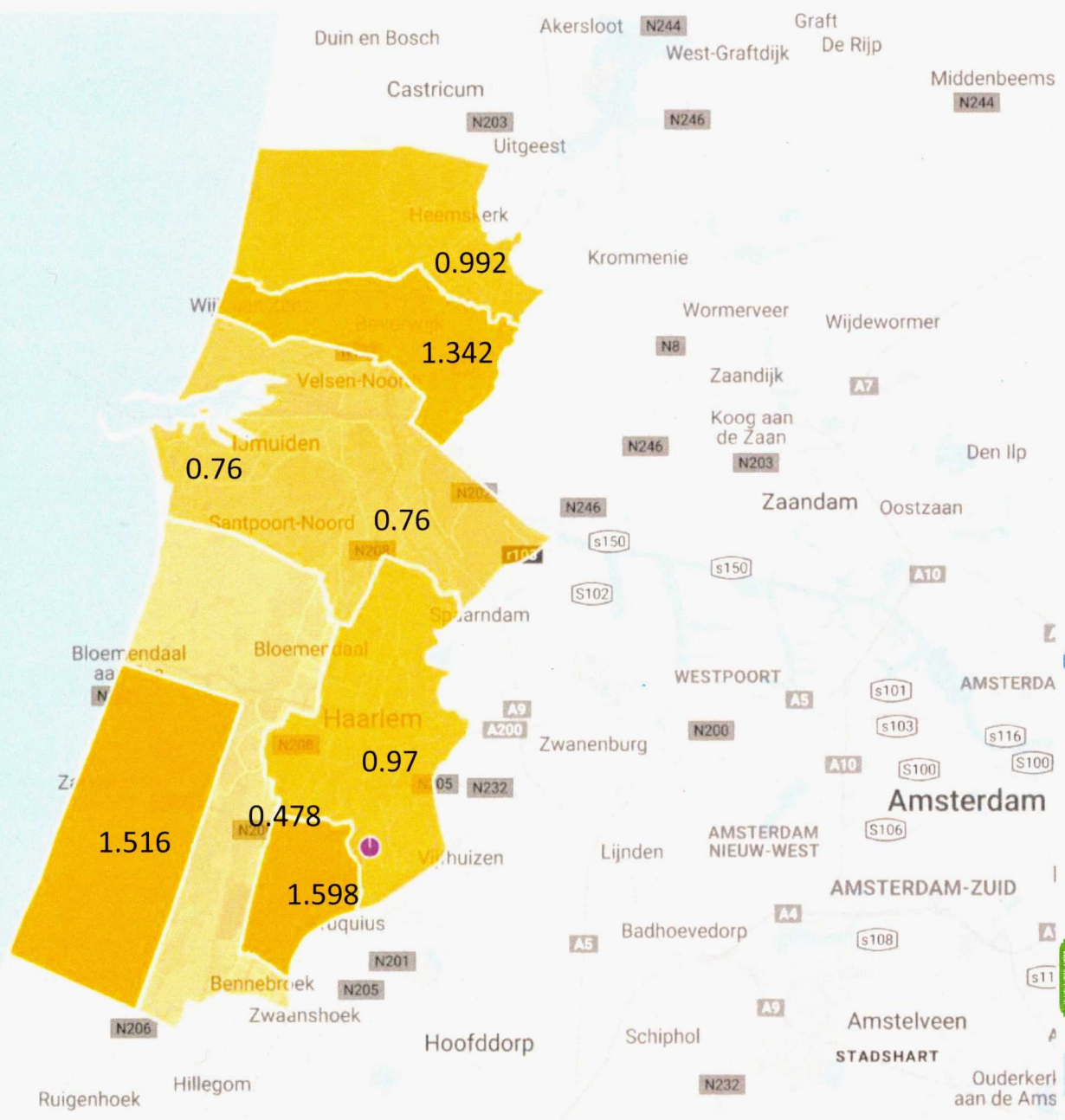
Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

Risico indicator Noord-Holland

Geldende snelheidsregimes

Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie



overzicht risico 2014-2018

Regio Haarlem IJmond Noord-Holland

snelheids-regiem	let&dod ong/ir	risico indicator	risico indicator
30	73.6	0.955	0.638
50	286.2	0.327	0.280
60	11.6	0.172	0.145
70	8.6	0.036	0.032
80	9.0	0.061	0.033
100	7.2	0.031	0.006
120+	5.0	0.006	0.006

in kaart 30 km/u

Overzicht

kies gemeente/regio/provincie

Verkeersveiligheidskompas

2014-2018

letsel/dodelijk

alle wegbeheerders

krsp en wegv

exact/nabij

30 km/u

met 3 of meer per locatie

1 locaties in kaart

Doelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport

LEGENDA

Ongeval afloop

ums letsel dodelijk

Risico indicator

laag hoog

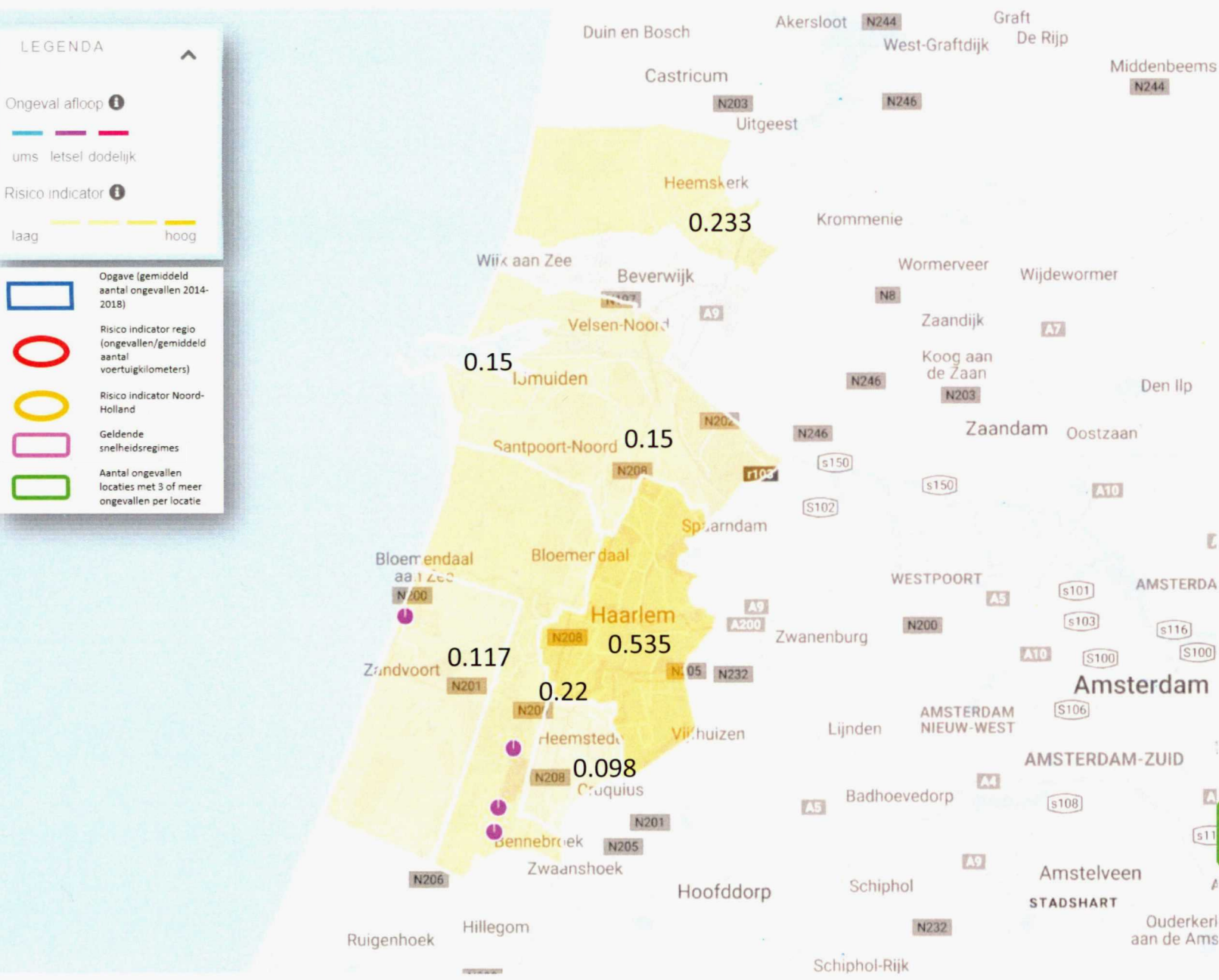
Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

Risico indicator Noord-Holland

Geldende snelheidsregimes

Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie



overzicht risico 2014-2018

Regio Haarlem IJmond Noord-Holland

snelheids-regiem	let&dod ong/jr	risico indicator	risico indicator
30	73.6	0.955	0.638
50	286.2	0.327	0.200
60	11.6	0.172	0.145
70	8.6	0.036	0.032
80	9.0	0.061	0.033
100	7.2	0.031	0.006
120+	5.0	0.006	0.006

in kaart 60 km/u

Overzicht

kies gemeente/regio/provincie

Verkeersveiligheidskompas

2014-2018

letsel/dodelijk

alle wegbeheerders

krsp en wegv

60 km/u

exact/nabij

met 3 of meer per locatie

4 locaties in kaart

Deelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport

24

Kaartgegevens ©2020 2 km

Gebruiksvoorwa

LEGENDA

Ongeval afloop

— ums — letsel dodelijk

Risico indicator

— laag — hoog

Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

Risico indicator Noord-Holland

Geldende snelheidsregimes

Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie

overzicht risico 2014-2018

Regio Haarlem IJmond Noord-Holland

snelheids-regiem	let&dod ong/jr	risico indicator	risico indicator
30	73.6	0.955	0.638
50	286.2	0.327	0.280
60	11.6	0.172	0.145
70	8.6	0.036	0.032
80	9.0	0.061	0.033
100	7.2	0.031	0.006
120+	5.0	0.006	0.006

in kaart 70 km/u

Overzicht

kies gemeente/regio/provincie

☒ Verkeersveiligheidskompas

2014-2018

letsel/dodelijk

krsp en wegv

70 km/u

alle wegbeheerders

exact/nabij

met 3 of meer per locatie

2 locaties in kaart

Deelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport 25

LEGENDA

Ongeval afloop **i**

— ums — letsel dodelijk

Risico indicator **i**

— laag — hoog

 Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

 Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

 Risico indicator Noord-Holland

 Geldende snelheidsregimes

 Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie

overzicht risico 2014-2018 **i**

Regio Haarlem IJmond Noord-Holland

snelheids-regiem	let&dod ong/jr	risico indicator	risico indicator
30	73.6	0.955	0.638
50	286.2	0.327	0.280
60	11.6	0.172	0.145
70	8.6	0.036	0.032
80	9.0	0.061	0.033
100	7.2	0.031	0.000
120+	5.0	0.006	0.006

in kaart 80 km/u ▼

Overzicht

kies gemeente/regio/provincie

☒ Verkeersveiligheidskompas

2014-2018 ▼

letsel/dodelijk ▼

alle wegbeheerders

krsp en wegv ▼

exact/nabij ▼

80 km/u ▼

met 3 of meer per locatie

2 locaties in kaart

Doelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport 26

Kaartgegevens ©2020 2 km

Gebruiksvoorwa

LEGENDA

Ongeval afloop

— ums — letsel dodelijk

Risico indicator

— laag — hoog

 Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

 Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

 Risico indicator Noord-Holland

 Geldende snelheidsregimes

 Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie



overzicht risico 2014-2018

Regio Haarlem IJmond Noord-Holland

snelheids-regiem	let&dod ong/jr	risico indicator	risico indicator
30	73.6	0.955	0.638
50	286.2	0.327	0.280
60	11.6	0.172	0.145
70	8.6	0.036	0.032
80	9.0	0.061	0.033
100	7.2	0.031	0.006
120+	5.0	0.006	0.006

in kaart 100 km/u

Overzicht

kies gemeente/regio/provincie

Verkeersveiligheidskompas

2014-2018

letsel/dodelijk

krsp en wegv

100 km/u

met 3 of meer per locatie

alle wegbeheerders

exact/nabij

3 locaties in kaart

Doelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport

Kaartgegevens ©2020 2 km

Gebruiksvoorwaarden

LEGENDA

Ongeval afloop

ums letsel dodelijk

Risico indicator

laag hoog

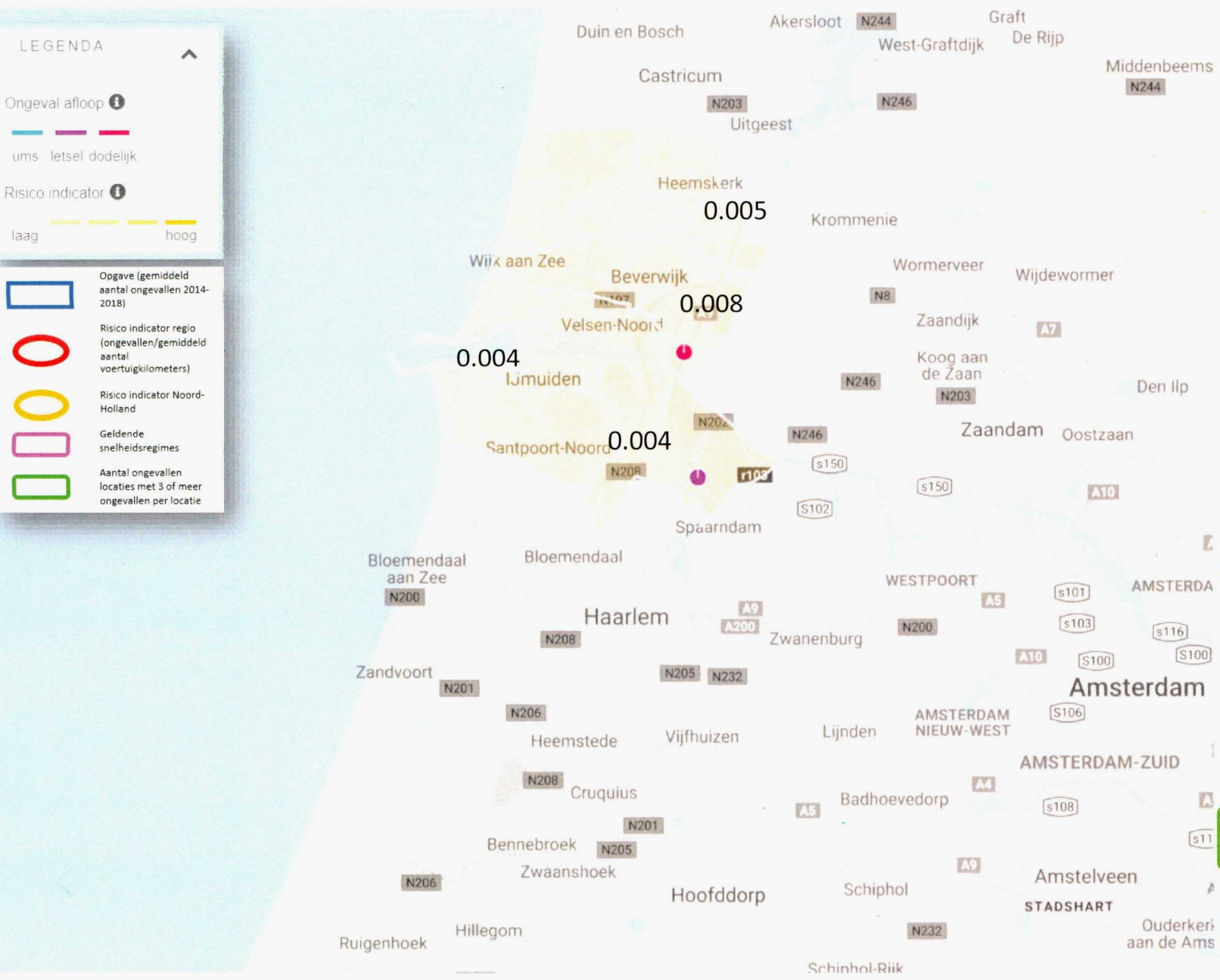
Opgave (gemiddeld aantal ongevallen 2014-2018)

Risico indicator regio (ongevallen/gemiddeld aantal voertuigkilometers)

Risico indicator Noord-Holland

Geldende snelheidsregimes

Aantal ongevallen locaties met 3 of meer ongevallen per locatie



overzicht risico 2014-2018

Regio Haarlem IJmond			Noord-Holland	
snelheids-regiem	let&dod ong/jr	risico indicator	risico indicator	
30	73.6	0.955	0.638	
50	286.2	0.327	0.280	
60	11.6	0.172	0.145	
70	8.6	0.036	0.032	
80	9.0	0.061	0.033	
100	7.2	0.031	0.006	
120+	5.0	0.006	0.006	

in kaart

120+ km/u

kies gemeente/regio/provincie

☒ Verkeersveiligheidskompas

2014-2018

letsel/dodelijk

krsp en wegv

120 km/u

alle wegbeheerders

exact/nabij

met 3 of meer per locatie

2 locaties in kaart

Doelgroepen accentueren:

kaartlaag

info

blog

Rapport

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur en fietspaden

Conclusies stap 2 (o.b.v. risicokompas Hastig, Zuid-Kennemerland & IJmond:

- De regio Zuid-Kennemerland & IJmond scoort op de snelheidsregimes 30, 50, 60, 70, 80 en 100 km/uur hoger, qua risico-indicator, dan het Noord-Hollandse gemiddelde.
- De regio Zuid-Kennemerland & IJmond scoort op het snelheidsregime 120+ hetzelfde als het Noord-Hollandse gemiddelde.
- Als er puur wordt gekeken naar de risico-score van de regio Zuid-Kennemerland & IJmond valt op dat het meeste winst te behalen is in de 30 en 50 km/uur wegen. Qua gemeente is het meeste winst te behalen in:
 - 30km/u → Heemstede (1.598), Zandvoort (1.516) en Beverwijk (1.342)
 - 50km/u → Beverwijk (0.35), Haarlem (0.343) en Velsen (0.335)

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur en fietspaden

Vervolg:

Een volgende stap is om per gemeente in te zoomen op de wijken die, volgens de Hastig tool donkerder kleuren dan de rest:

In het stappenplan risicoanalyse worden drie kenmerken genoemd, waarmee er snel een eerste indruk van de kwaliteit van de infrastructuur van 30km/uur wegen verkregen kan worden:

- Snelheidsremmers
- Wegdek
- Intensiteit

Kenmerk	Invulling kenmerk Schiedam	Invulling score Schiedam
Liggen er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	Lange rechtstand is gedefinieerd als 100 meter, maar op het oog geschat.	1 snelheidsremmer per 100 meter = 1 1 snelheidsremmer op langer wegvak dan 100 meter = 0,5 Geen snelheidsremmers = 0
Bestaat het wegdek uit andere verharding dan asfalt?	Er is een onderscheid gemaakt tussen asfalt en elementenverharding (klinkers), zonder verdere uitsplitsing.	Klinkers = 1 Combinatie klinkers en asfalt = 0,5 Asfalt = 0
Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-weg?	Passende intensiteit is gedefinieerd als maximaal 5.000 mvt/etmaal en alleen meegenomen als de intensiteiten bekend waren.	Passende intensiteiten = 1 Niet passende intensiteiten = 0



https://www.kennisnetwerkspv.nl/getattachment/Kennis/Inventarisatie-verkeersveiligheid-gemeente-Schieda/3880-SPV_factsheet_RisicoAnalyse-Schiedam_def.pdf.aspx = Vocrbeeld risicoanalyse gemeente Schiedam

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur en fietspaden

Vervolg:

Aanvullende kenmerken 30km/uur-wegen:

- Herkenbaarheid
- Oversteekbaarheid
- Voorrang

Herkenbaarheid

Om de herkenbaarheid van wegen te scoren, is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als erftoegangsweg? De scores zijn bij een goed herkenbare weg 1, matig herkenbaar 0,5 en niet herkenbaar 0.

Oversteekbaarheid

Dit hangt nauw samen met de intensiteit en gereden snelheid. Omdat deze informatie in veel gevallen ontbreekt, gaat het hier om een relatief subjectieve beoordeling. Bij de oversteekbaarheid is gekeken of er voldoende mogelijkheden zijn om veilig over te steken. Bijvoorbeeld: wordt het zicht ontnomen op oversteken-de voetgangers of kan op brede wegen in etappes over gestoken worden? Bij een goed oversteekbaarheid is de score 1, bij een matige oversteekbaarheid is de score 0,5 en bij een slechte oversteekbaarheid is de score 0.

Voorrang

In 30 km/uur-gebieden is voorrang in principe niet geregeld. Als de kruisingen tussen de verschillende 30 km/uur-wegen gelijkwaardig zijn, dan is de score 1, bij deels geregelde voorrang is de score 0,5 en indien alle kruisingen een voorrangsregeling hebben is de score 0.

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur en fietspaden

Vervolg:

Een volgende stap is om per gemeente in te zoomen op de wijken die, volgens de **Hastig tool** donkerder kleuren dan de rest:

Stappenplan risicoanalyse noemt drie kenmerken waarmee je snel een eerste indruk kunt krijgen van de kwaliteit van de infrastructuur van 50km/uur wegen:

- Kruispuntvorm
- Fietsvoorzieningen

Kenmerk	Invulling kenmerk Schiedam	Invulling score Schiedam
Kruispuntvorm	Er is gekeken naar de kruisingen tussen 50- en 50km/uur-wegen. Deze kruisingen moeten in principe een VRI of rotonde hebben.	VRI of rotonde = 1 Voorrangskruising = 0
Fietsvoorzieningen	Langs de 50km/uur-wegen hoort een vrijliggend fietspad te liggen of een parallelstructuur.	Vrijliggend fietspad of parallelstructuur = 1 Fietsstrook = 0,5 Ontbreken fietsvoorziening = 0

Stap 2: Kijk naar de infrastructuur en fietspaden

Vervolg:

Aanvullende kenmerken 50km/uur-wegen:

- Intensiteit
- Herkenbaarheid
- Oversteekvoorzieningen
- Schoolomgeving
- Parkeren

Intensiteit	De intensiteit is bepaald op basis van twee databronnen: gegevens uit het telprogramma Basec en floating car data uit de analysetool VIA Statistiek . Vervolgens is hierbij gescoord in hoeverre de intensiteit bij de weg past. Op alle geanalyseerde wegen bleek de intensiteit bij de weg te passen.
Herkenbaarheid	Hiervoor is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als erftoegangsweg? De scores zijn bij een goed herkenbare weg 1, matig herkenbaar 0,5 en niet herkenbaar 0.
Oversteekvoorzieningen	De oversteekvoorzieningen zijn beoordeeld op hun herkenbaarheid, opvallendheid en vormgeving. Bijvoorbeeld: zijn de oversteekvoorzieningen goed aangelicht, ligt de voetgangersoversteekplaats op een drempel/plateau, staat er een bord of een portaal boven de weg en is het zicht op de overstekende voetganger goed? Bij een goede beoordeling is de score 1, bij een matige beoordeling is de score 0,5 en bij een slechte beoordeling 0.
Schoolomgeving	Bij scholen die direct aan een 50 km/uur-weg liggen, kan de omgeving worden ingericht als een schoolzone: een opvallende en herkenbare weginrichting die direct duidelijk maakt dat er een school staat. Een van de belangrijkste elementen daarbij is dat de schoolzone consequent is uitgevoerd. Een goed (consequent) uitgevoerde schoolzone kreeg daarom een score 1, een minder goede uitvoering kreeg een score 0,5 en bij het ontbreken van een schoolzone kreeg de omgeving de score 0.
Parkeren	Parkeervoorzieningen direct aan een 50 km/uur-weg kunnen de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden. Een weg zonder parkeerplaatsen kreeg dan ook de score 1, met langspaarkeervakken de score 0,5 en met haakspaarkeervakken een score 0.

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Daarom is onderzocht hoeveel bestuurders te hard rijden en op welke wegen of wegdelen dit gebeurt.

Relevante risico-indicator hierbij is: **Veilige Snelheid**

Hierbij is gekeken naar het aandeel van het verkeer in de regio die zich aan de snelheidslimiet houdt.

Er is hierbij gebruik gemaakt van de V85. **V85** = de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden.

Radarcontroles



Als er wordt gekeken naar de verhouding tussen het aantal passanten en snelheidsovertreders, dan is voor het jaar 2019 (ongeacht wegbeheerder) het volgende beeld voor de regio **Zuid-Kennemerland & IJmond** te schetsen:

- Gemiddeld rijdt **7,5%** te hard op 50km/uur wegen in de regio;
- Gemiddeld rijdt **3,9%** te hard op 80km/uur wegen in de regio.

Als er wordt ingezoomd op de **provinciale wegen** dan is het volgende beeld te schetsen:

- Gemiddeld rijdt **4,5%** te hard op een N-weg in de politieregio Noord-Holland;
- In de regio Zuid-Kennemerland & IJmond geldt dit voor **4%** van de passanten op de provinciale weg;
- Als de provinciale wegen worden uitgesplitst naar snelheidsregiem is het volgende beeld te schetsen:
 - Gemiddeld rijdt **7,2%** te hard op 50km/uur wegen in de politieregio NH;
 - Gemiddeld rijdt **4%** te hard op 70km/uur wegen in de politieregio NH;
 - Gemiddeld rijdt **4,2%** te hard op 80km/uur wegen in de politieregio NH;
 - Gemiddeld rijdt **2,8%** te hard op 100km/uur wegen in de politieregio NH;

Uit de radarcontrolegegevens van de politie over 2019 blijkt dus dat er gemiddeld meer automobilisten te hard rijden op een 50km/uur weg.

Risicokompas snelheid

Aan het risico kompas van Hastig wordt z.s.m. snelheidsdata van Bemobile toegevoegd. Dit maakt het voor wegbeheerders mogelijk om per snelheidsregime in te zoomen op de gereden snelheid (V85).



Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers?

Conclusies stap 3, Zuid-Kennemerland & IJmond

Uit de controlegegevens van de politie over 2019 blijkt dat gemiddeld meer automobilisten te hard rijden op een 50km/uur wegen.

Zodra de snelheidsgegevens zijn verwerkt in de risicokompas is het mogelijk om op elk snelheidsregiem in te zoomen op de gereden snelheid (V85). Dan is ook een conclusies te trekken over het snelheidsregiem waar het vaakst te hard wordt gereden.

Stap 3: Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?

Vervolg:

Een volgende stap is om per gemeente in te zoomen op de wijken die, volgens de Hastig tool donkerder kleuren dan de rest:

Snelheid is een belangrijke risico-indicator voor de verkeersveiligheid. Voor de risicoanalyse kun je als gemeente de snelheid op verschillende manieren bepalen:

- 30km/uur wegen

Als de meeste verkeersdeelnemers zich aan de snelheid houden (dus als de V85 lager of gelijk is aan de snelheidslimiet), dan is de score 1, als dat niet het geval is, dan is de score 0.

- 50km/uur wegen

Als de V85 onder de snelheidslimiet ligt, dan is de score 1; bij een V85 < 6km/uur boven de snelheidslimiet is de score 0,5; bij een V85 > 6 km/uur boven de snelheidslimiet is de score 0.

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik zijn belangrijke risico-indicatoren voor de verkeersveiligheid. Daarom is onderzocht hoeveel bestuurders onder invloed op de weg zitten.

Relevante risico-indicator hierbij is: **Veilige (nuchtere) verkeersdeelnemers**

Welk aandeel van de bestuurders neemt nuchter (niet onder invloed van alcohol of drugs) deel aan het verkeer?

SPI – Alcohol (nulmeting)

Onderzoeksrapport ‘Rijden onder invloed in Nederland 2002-2017’ van ministerie van Infrastructuur en Wegen

Tabel 2.2

Overtreders (in procenten) naar politieregio (2003-2017).

	2002	2006	2010	2011	2013	2015	2017
Amsterdam	5,5	2,8	3,8	3,7	2,5	3,2	1,8
Den Haag	4,2	3,4	3,0	2,5	1,6	0,8	0,9
Limburg	3,9	1,7	1,8	2,2	1,5	1,4	2,0
Midden-Nederland	4,5	2,6	2,1	1,9	2,1	2,0	1,0
Noord-Holland	4,2	3,3	3,3	2,0	2,0	3,0	1,9
Noord-Nederland	2,1	1,8	1,1	1,3	1,3	1,5	2,0
Oost-Brabant	5,9	3,6	2,6	2,9	2,1	1,5	1,1
Oost-Nederland	2,8	1,9	1,7	1,7	1,4	1,1	1,6
Rotterdam	4,7	4,5	2,4	1,4	0,9	1,6	1,6
Zeeland en West-Brabant	3,7	3,4	1,6	2,1	2,8	1,8	1,7
Totaal	4,0	2,9	2,2	2,0	1,7	1,7	1,4

1,9% van de automobilisten overtreedt de alcohollimiet

Landelijk gemiddelde



Er staat een pijl bij ‘Midden Nederland’ aangezien de regio Gooi en Vechtstreek onder de politieregio midden Nederland valt.

Alcohol: Online dataset politie



Hiernaast staan cijfers van de politie weergegeven, hieruit valt af te leiden hoeveel geregistreerde misdrijven er zijn geweest m.b.t. rijden onder invloed van drugs/alcohol of medicijnen. Dit is echter geen accurate risico-indicator, aangezien het aantal bekeuringen sterk afhankelijk is van het aantal controles dat de politie uitvoert. Indien de gemeente cijfers kan achterhalen over het aantal politiecontroles en het aandeel geconstateerde overtredingen (per categorie) daarbij dan geeft dat een nauwkeuriger beeld.

<https://data.politie.nl/#/Politie/nl/>

Soort misdrijf 3.5.2 Onder invloed (weg) ▼

Onderwerp Geregistreerde misdrijven ▼

Regio's ▼	Perioden ▼							
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
	aantal							
Nederland	40 278	35 412	31 354	26 699	26 034	25 427	28 533	32 466
Noord-Holland (PV)	7 457	6 161	5 559	4 730	4 604	4 478	4 644	5 080
Beverwijk	115	103	93	75	67	59	103	96
Bloemendaal	193	139	89	89	85	78	56	117
Haarlem	371	278	236	248	241	250	213	228
Heemskerk	52	56	38	48	28	46	35	42
Heemstede	39	70	49	42	47	39	36	44
Velsen	250	220	197	152	129	114	126	109
Zandvoort	74	106	59	62	60	71	35	41

Bron: Politie



<https://www.cjib.nl/feiten-cijfers> → jaartal → onderaan downloaden Excel met: Feitgecodeerde instroom van zaken voor gegevens per gemeente (voor data over bekeuringen: handheld bellen, helmdracht, gordelgebruik, roodlicht negatief, alcohol gebruik (brom)fiets, automobilisten, snelheidsovertreding binnen en buiten bebouwde kom en parkeerboetes)

Stap 4: Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs?

Conclusies stap 4, Zuid-Kennemerland & IJmond

- Uit de landelijke gegevens blijkt dat 1,9% van de automobilisten in 'Noord-Holland' waar de regio Zuid-Kennemerland & IJmond qua politie eenheid onder valt, de alcohollimiet overtreedt. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde van 1,4%.

Stap 5: Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers

Ook bij risicoanalyse zijn ongevallencijfers een onmisbare informatiebron. Net als in stap 1 ligt de nadruk hierbij op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Het aantal dodelijke en ernstig gewonde slachtoffers onder deze groepen is daarom afgezet tegen de totale bevolking in de gemeente.

Hierbij is gekeken naar:

- Verkeersdoden
- Ziekenhuisgewonden
- Ongevallen met lichtgewonden en uitsluitend materiële schade (UMS)

Ongevallenanalyse 2013-2017 Noord-Holland

Ontwikkeling Dodelijke verkeersslachtoffers in Noord-Holland en Nederland

Werkelijke aantallen (in %)



Ongevallenanalyse 2013-2017 Noord-Holland

partij	leeftijdsgroep / betrokkenen										Totaal
	00 t/m 03	04 t/m 11	12 t/m 15	16 t/m 17	18 t/m 24	25 t/m 34	35 t/m 49	50 t/m 64	65+	onbeke...	
Bestelauto	-	-	-	-	1%	1%	1%	1%	+0%	+0%	5%
Brom/snorfiets	-	-	+0%	3%	5%	3%	2%	2%	1%	1%	17%
E-bike	-	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	-	2%
Fiets	+0%	1%	2%	1%	2%	2%	3%	4%	4%	1%	19%
Overig	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	7%
Overige voertuig...	-	-	-	-	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%
Personenauto,...	-	+0%	+0%	+0%	5%	8%	10%	7%	4%	4%	38%
Voetganger	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	1%	1%	6%
Voorwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4%	4%
Vrachtauto, trek...	-	-	-	-	+0%	+0%	+0%	1%	+0%	+0%	2%
Totaal	+0%	1%	2%	4%	14%	15%	19%	17%	13%	13%	100%

Percentuele gegevens t.a.v. het aantal ongevallen gerelateerd aan botspartner en leeftijdscategorie:

Hoger dan Noord-Holland 

Lager dan Noord-Holland 

(zie volgende pagina)



→ Meer informatie? De absolute cijfers zijn te raadplegen in de risicokompas onder het kopje: Rapport

Hastig 45

Ongevallenanalyse 2013-2017 Zuid-Kennemerland & IJmond

	leeftijdsgroep / betrokkenen										
partij	00 t/m 03	04 t/m 11	12 t/m 15	16 t/m 17	18 t/m 24	25 t/m 34	35 t/m 49	50 t/m 64	65+	onbeken...	Totaal
Bestelauto	-	-	-	-	1%	1%	1%	1%	+0%	+0%	5%
Brom/snorfiets	-	-	+0%	4%	5%	2%	2%	2%	1%	2%	17%
E-bike	-	-	-	+0%	+0%	-	+0%	+0%	1%	+0%	1%
Fiets	-	+0%	1%	1%	1%	1%	2%	3%	2%	+0%	13%
Overig	+0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	2%	2%	6%	15%
Overige voertuig...	-	-	-	-	-	-	-	+0%	-	-	+0%
Personenauto, ...	-	-	+0%	+0%	6%	8%	10%	8%	5%	5%	42%
Voetganger	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	+0%	3%
Voorwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	3%	3%
Vrachtauto, trek...	-	-	-	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	+0%	+0%	2%

Percentuele gegevens t.a.v. het aantal ongevallen gerelateerd aan botspartner en leeftijdscategorie:

Hoger dan Noord-Holland 

Lager dan Noord-Holland 

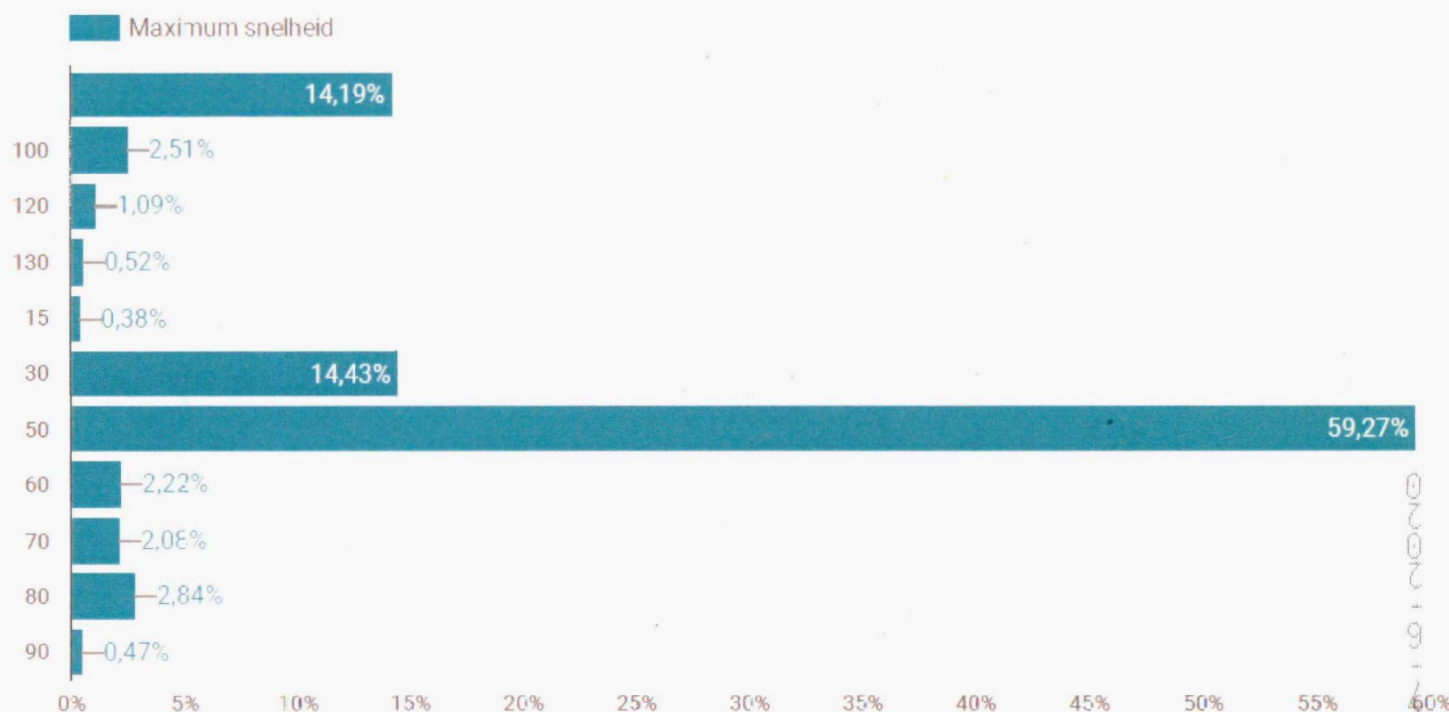


→ Meer informatie? De absolute cijfers zijn te raadplegen in de risicokompas onder het kopje: Rapport

Hastig 46

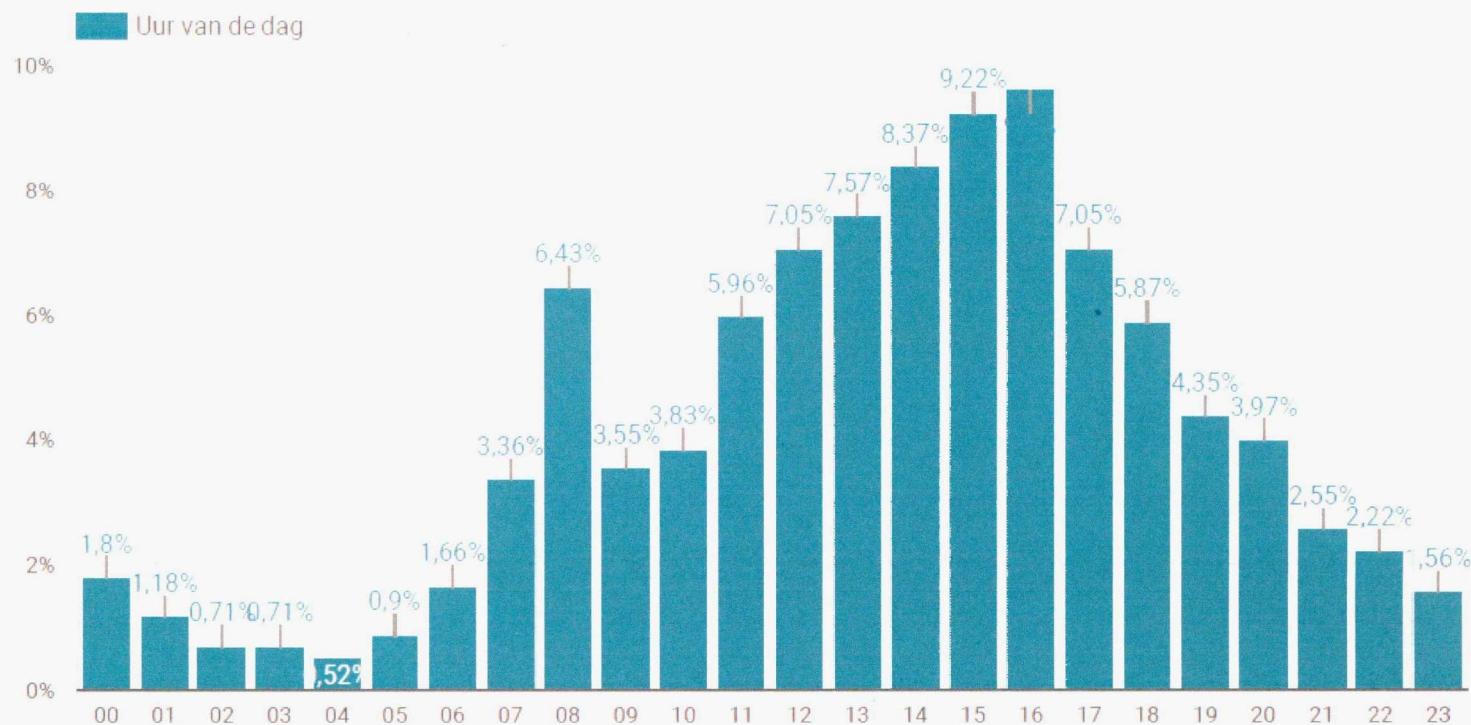
Ongevallenanalyse 2013-2017 Zuid-Kennemerland & IJmond

Gegevens t.a.v. het aantal ongevallen gerelateerd aan het snelheidsregime
Meeste ongevallen vinden plaats op 50km/uur wegen.



Ongevallenanalyse 2013-2017 Zuid-Kennemerland & IJmond

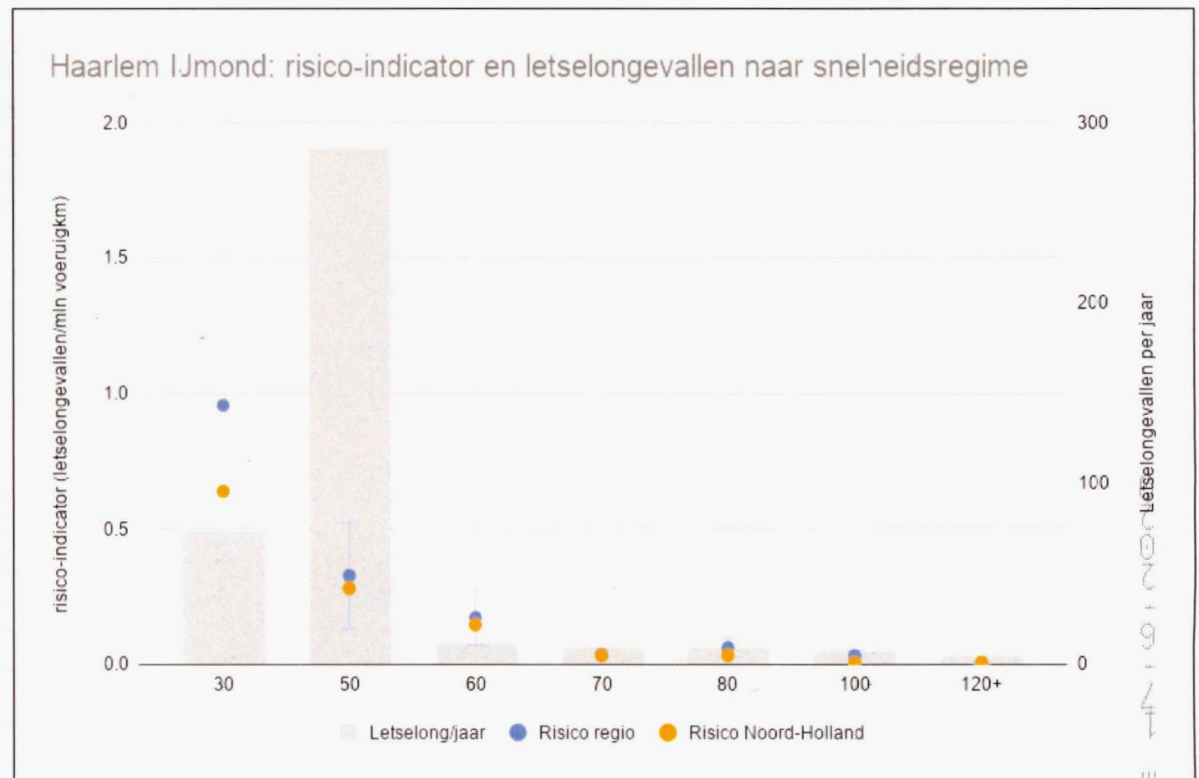
Gegevens t.a.v. het aantal ongevallen gerelateerd aan het tijdstip van de dag
Meeste ongevallen vinden tussen 15:00-17:00 uur plaats



Risico-indicator en letselongevallen naar snelheidsregime Zuid-Kennemerland & IJmond

Risico-kompas:

- Risico op 30km/uur wegen is het grootst.



SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken in Noord-Holland

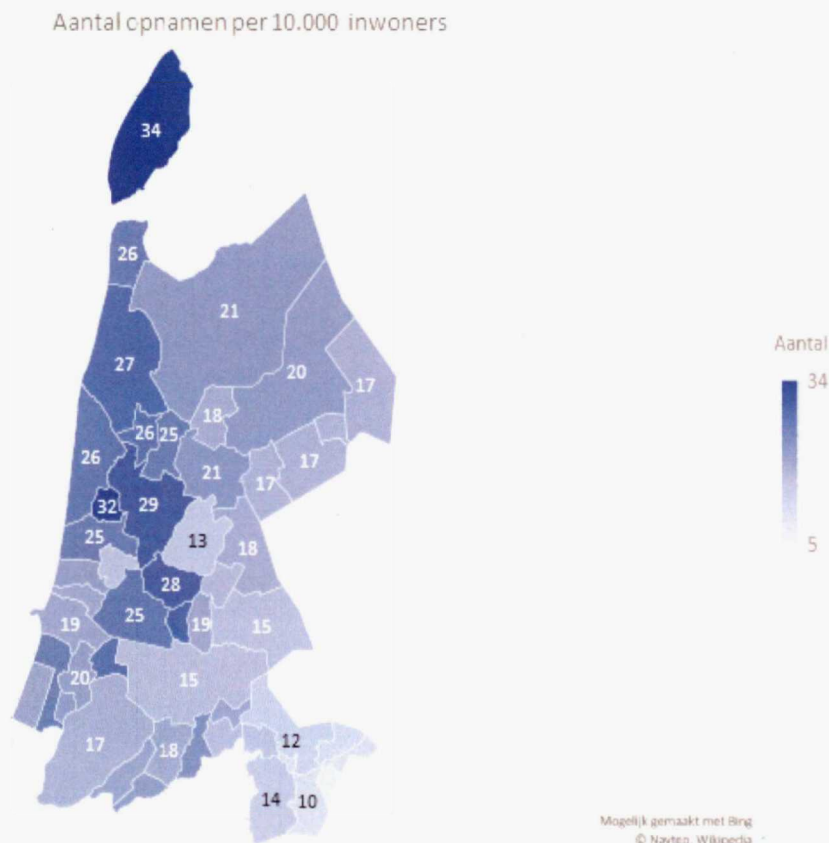
veiligheid  nl

VeiligheidNL heeft over 2017 onderzoek gedaan voor de provincie Noord-Holland. Doelstelling was: **inzicht verschaffen in de omvang en aard van de verkeersongevallen waarvoor inwoners uit Noord-Holland zijn opgenomen in het ziekenhuis**. In het opgeleverde rapport wordt een overzicht gegeven van bezoeken aan de afdeling voor spoedeisende hulp (SEH) en ziekenhuisopnamen na een verkeersongeval, waarbij inwoners uit Noord-Holland zijn betrokken. Dit brengt aanvullende informatie aangezien niet bij elke verkeersongeval (denk aan eenzijdige ongevallen) de politie betrokken is. Hierdoor mist er data, waardoor het aantal slachtoffers daadwerkelijk hoger is dan uit de ongevallendata blijkt.

In het **Letsel Informatie Systeem (LIS)** van VeiligheidNL staan slachtoffers geregistreerd die na een ongeval, geweld of zelfbeschadiging zijn behandeld op een **Spoedeisende Hulp (SEH)** afdeling van een selectie van ziekenhuizen in Nederland. Het LIS heeft buiten Amsterdam geen data van SEH bezoeken in Noord-Holland. Wel beschikt VeiligheidNL op basis van LIS over een representatieve steekproef van verkeersslachtoffers op SEH-afdelingen in Nederland. Daarnaast kan VeiligheidNL op basis van de **Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg (LBZ)** op regioniveau een uitsplitsing maken van alle ziekenhuisopnamen van verkeersslachtoffers.

Deze uitsplitsing naar regio's is op basis van de **postcode** van het woonadres van de patiënt, **niet** op ongevalslocatie. Dit betekent dat wanneer er in een gemeente een hoog incidentiecijfer is, er in 2017 relatief meer patiënten opgenomen zijn in een ziekenhuis als gevolg van een verkeersongeval. Dit betekent **niet** per definitie dat het ongeval ook in die gemeente heeft plaatsgevonden. Maar als gemeente heb je wel verantwoordelijkheid voor deze slachtoffers aangezien: **1.** verkeersongevallen vaak een kwestie zijn van gedrag dat wordt aangeleerd in de directe omgeving; **2.** na een ziekenhuisopname patiënten bij thuiskomst tijdelijk of langdurig aanspraak kunnen doen op de WMO.

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken



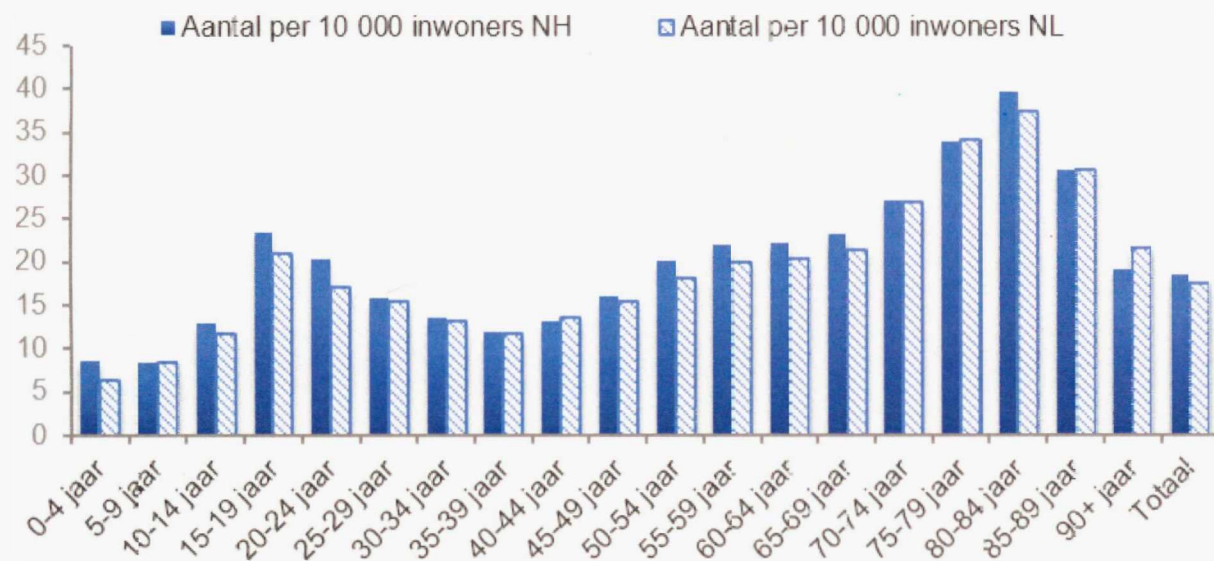
Incidentie van ziekenhuisopnamen per gemeente (op basis van woonadres patiënt)

- Nederland = 17 per 10.000 inwoners
- Noord-Holland = 19 per 10.000 inwoners
- Zuid-Kennemerland & IJmond = 21 per 10.000 inwoners

Verkeersongevallen: ziekenhuisopnamen van inwoners per gemeente, aantal en per 10.000 inwoners

Gemeente/regio	Opnamen	Opnamen per 10.000
Noord-Holland	5.219	19
Beverwijk	76	19
Bloemendaal	56	25
Haarlem	317	20
Heemskerk	78	20
Heemstede	54	20
Velsen	129	19
Zandvoort	32	19

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Noord-Holland



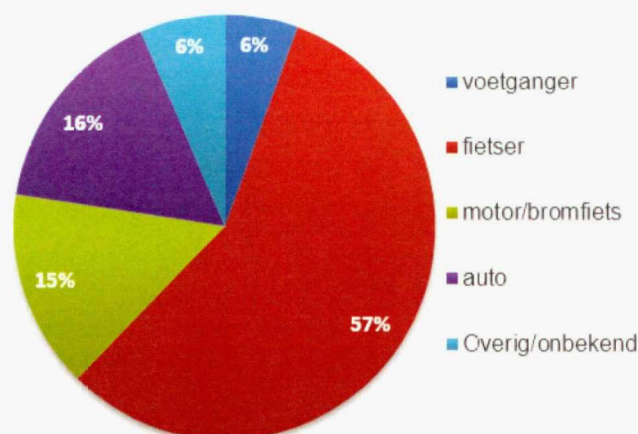
Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand)

Noord-Hollandse verkeersongevallen versus Nederland in 2017:
Ziekenhuisopnamen naar leeftijd, aantal per 10.000 inwoners

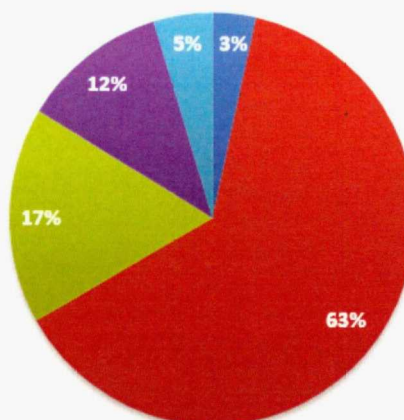
De incidentie is in Noord-Holland vrijwel gelijk aan de rest van het land. Ook landelijk zijn pieken zichtbaar bij jongeren tussen de 15-25 jaar en bij senioren vanaf 70 jaar. In deze leeftijdscategorieën vinden ook de meeste fietsongevallen plaats.

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Noord-Holland

Opnamen



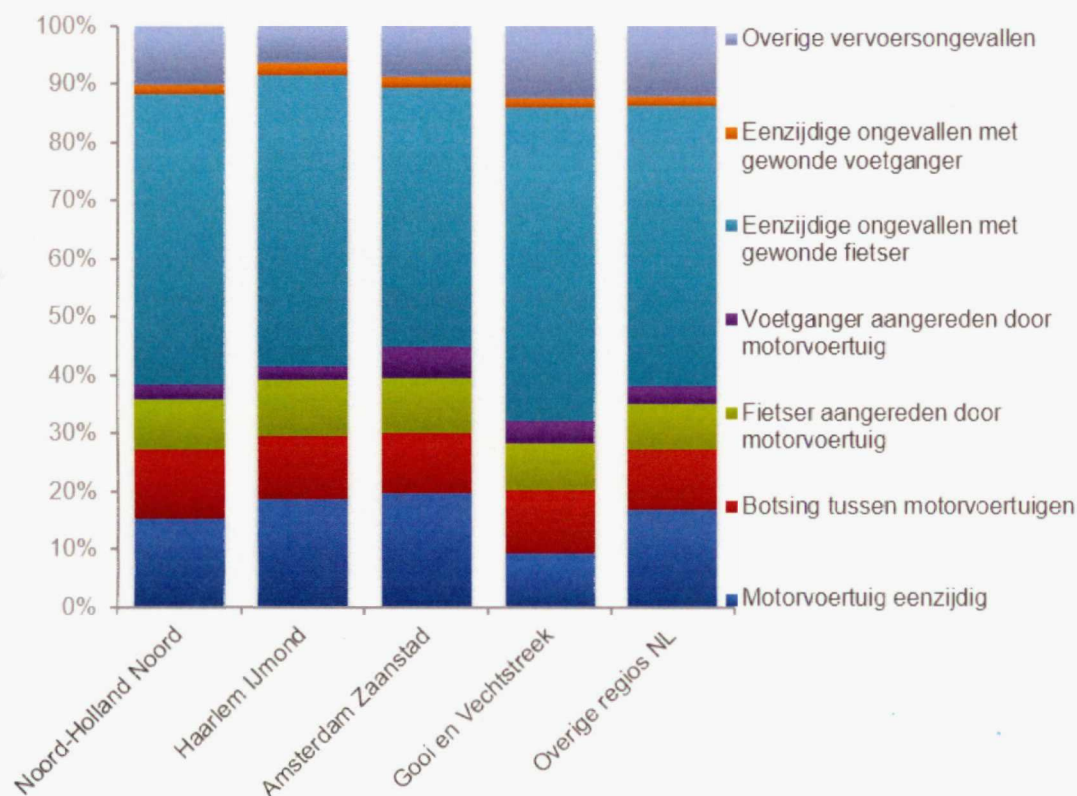
SEH-bezoeken



Noord-Hollandse ziekenhuisopnamen en SEH-bezoeken naar verkeersdeelname (2017)

Het aandeel fietsers is op de SEH ten opzichte van de ziekenhuisopnamen iets hoger omdat de kans op een zwaar letsel kleiner is in verhouding tot ongelukken met motorvoertuigen.

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Noord-Holland

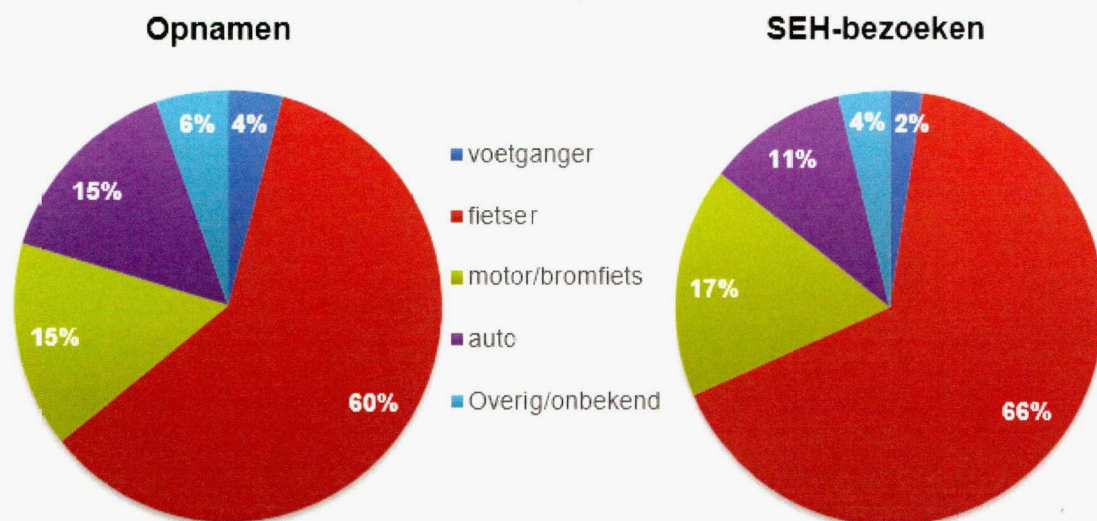


Noord-Hollandse ziekenhuisopnamen en SEH-bezoeken naar oorzaak in de Noord-Hollandse regio's (2017)

In de regio Zuid-Kennemerland & IJmond blijkt vooral het aantal eenzijdige motorvoertuigen hoog te scoren ten opzichte van de andere regio's in Noord-Holland, gevolgd door het aantal eenzijdige fiets ongevallen.

Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Lefsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL.

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Zuid-Kennemerland & IJmond

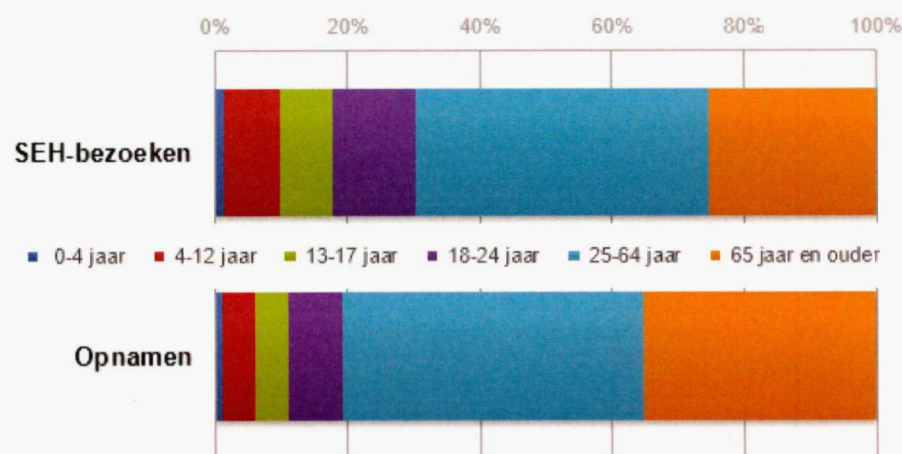


Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL

Ziekenhuisopnamen en SEH-bezoeken van slachtoffers uit Zuid-Kennemerland & IJmond naar type verkeersdeelnemer (2017):

- Grootste aandeel fietsers
- Gevolgd door motor/bromfiets en auto

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Zuid-Kennemerland & IJmond

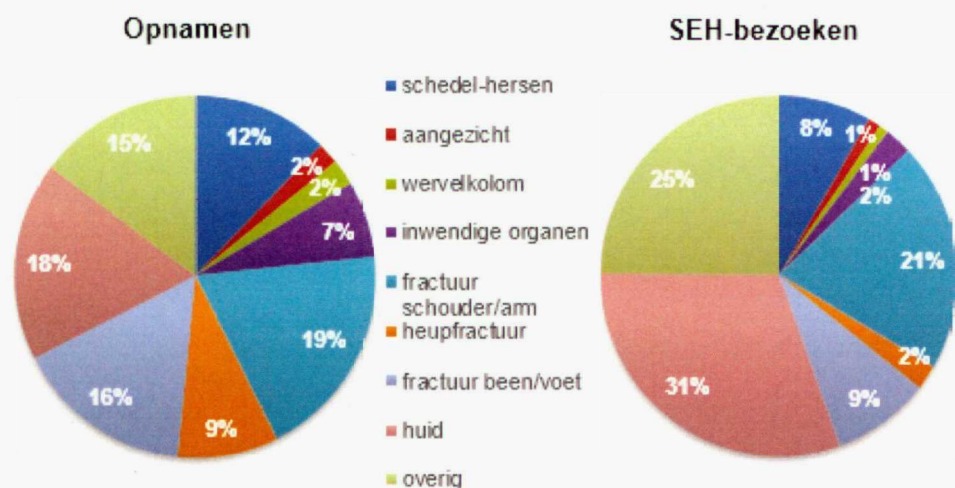


Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL

Ziekenhuisopnamen en SEH-bezoeken van slachtoffers uit Zuid-Kennemerland & IJmond naar leeftijd (2017):

- Leeftijdscategorie 25-64 jaar (45%) en 65+ (26%) – SEH-bezoeken;
- Leeftijdscategorie 25-64 jaar (49%) en 65+ (38%) – opnamen.

SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Zuid-Kennemerland & IJmond



Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiscare 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL

Ziekenhuisopnamen en SEH-bezoeken van slachtoffers uit Zuid-Kennemerland & IJmond naar type ongevalsletsel(2017):

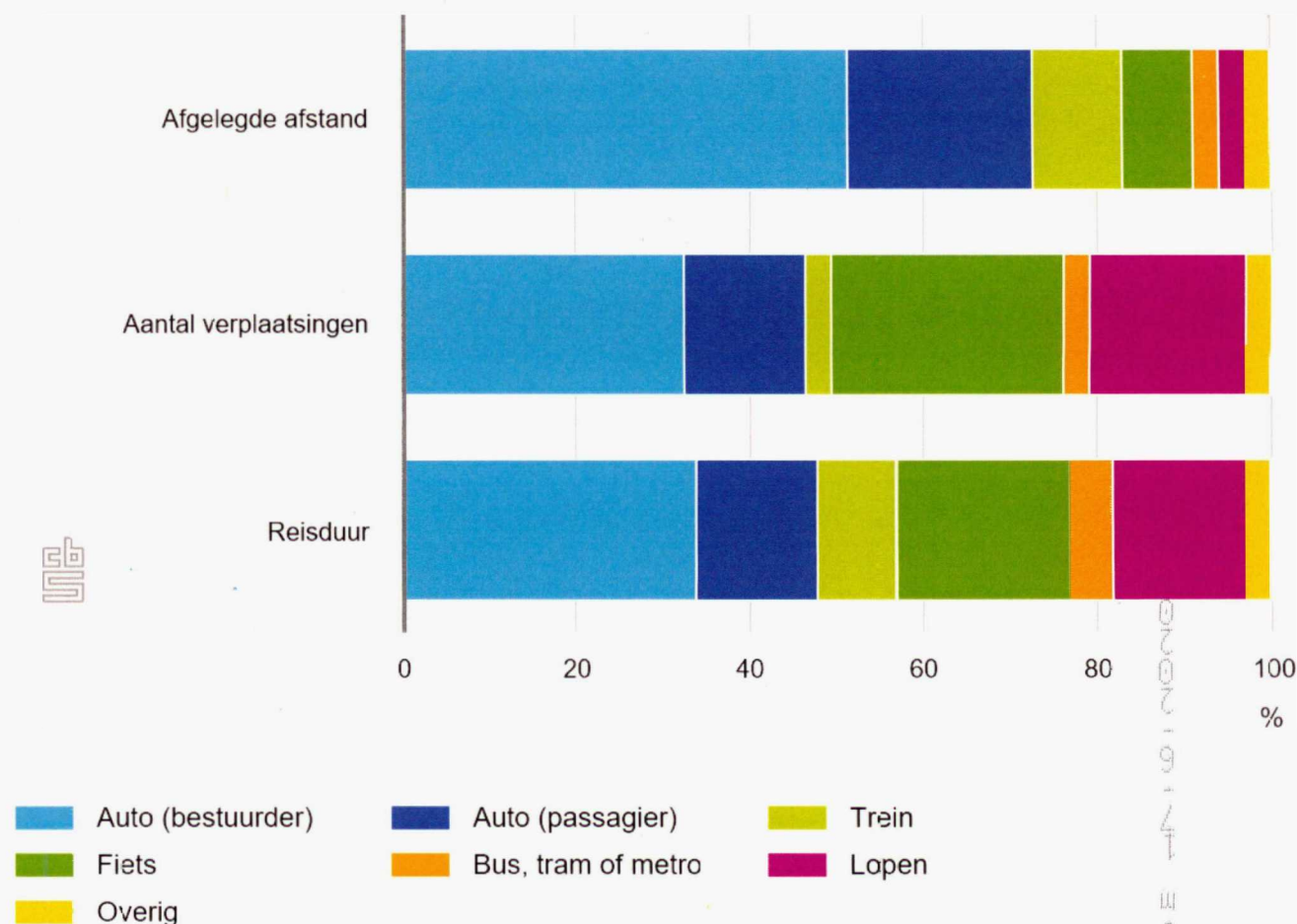
- Grootste aandeel ongevalsletsel aan huid, gevolgd door overig en fractuur schouder/arm.

Mobiliteit NL, 2017

Van de totale afgelegde afstand in Nederland (2017) wordt 51% met de auto afgelegd, 21% auto (passagier), 10% met trein, 8% met de fiets en 3% lopend.

Wanneer er dus relatief veel verkeersongevallen plaatsvinden met de fiets of met voetgangers, wegen die zwaarder in de risicoanalyse aangezien deze modaliteit minder afstand aflegt.

Mobiliteit van Nederlanders naar vervoerswijze, 2017



Stap 5: Ongevallen- en slachtoffercijfers

Conclusies stap 5, Zuid-Kennemerland & IJmond:

- Bij de meeste ongevallen is een personenauto betrokken (42%). Daarbij gaat het vooral om personen tussen de 35 en 64 jaar.
- Daarna vinden er behoorlijk wat ongevallen plaats waarbij een brom- & snorfiets/motor betrokken is (17%). Daarbij gaat het vooral om personen tussen de 16 en 24 jaar oud.
- Gevolgd door de fiets (13%). Daarbij gaat het vooral om de leeftijdscategorie 50-64 jaar.
- Vooral het aantal ongevallen met de brom- en snorfietsers en fietsers wegen zwaar aangezien de afstand die met deze vervoerwijzen wordt afgelegd veel minder is dan met de auto.
- Uit de landelijke registratie bij ziekenhuizen blijkt dat behoorlijk wat fietsers uit de regio Zuid-Kennemerland & IJmond betrokken zijn geweest bij een ongeval. Dit gaat dan vaak om eenzijdige ongevallen waarbij geen ander vervoersmiddel betrokken was. Daarnaast is de motor/bromfiets in Zuid-Kennemerland & IJmond in verhouding tot de andere PVVB-regio's relatief vaker betrokken bij en verkeersongeval.

Stap 6: Prioriteren: welke risico's pakken we als eerste aan?

Een risicoanalyse brengt niet alleen de belangrijkste risico's in kaart, het helpt ook om helder te krijgen welke risico's prioriteit moeten krijgen: waar zitten de grootste problemen en met welke risico's gaan we als eerste aan de slag?

Dus voor welke maatregelen maken we als eerste budget vrij?

In grote lijnen kun je op drie manieren prioriteren:

1. Op basis van de inhoud (op welke risico-indicator wordt minder goed gescoord?
= resultaten stappenplan 1-5)
2. Op basis van politiek-bestuurlijke voorkeur (specifieke aandachtspunten van het bestuur)
3. Op basis van een voorkeur van burgers (veelvoorkomende klachten, enquêtes en focusgroepen) Bijvoorbeeld het meldpunt van Veilig Verkeer Nederland: <https://participatiepunt.vvn.nl/kaart>

Stap 6: Prioriteren

Zuid-Kennemerland & IJmond:

Voor de regionale risico analyse zijn de volgende stappen doorlopen:

1. *Op basis van de inhoud (op welke risico-indicator wordt minder goed gescoord)?*

De hiervoor genoemde gegevens van stap 1 tot en met 5 dienen als input hiervoor. Deze input is besproken in de regionale verkeersveiligheid bijeenkomsten. Vervolgens is een top vier aan regionale thema's geprioriteerd.

2. *Op basis van politiek-bestuurlijke voorkeur (specifieke aandachtspunten van het bestuur)*

De conceptrisico analyse is in de ambtelijke en bestuurlijke provinciale verkeer en vervoer beraden besproken. Vervolgens is de risico analyse per regio vastgesteld.

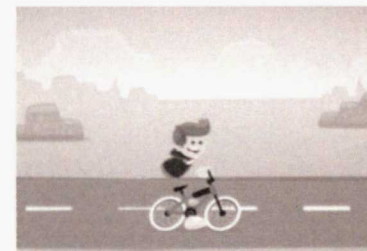
3. *Op basis van een voorkeur van burgers (veelvoorkomende klachten, enquêtes en focusgroepen)*

Dit is in de regionale risico analyse niet als input gebruikt. Voor de gemeentelijke risico analyses wordt deze stap wel meegenomen.



Prioritering thema's SPV2030 in Zuid-Kennemerland & IJmond

1. **Veilige infrastructuur**
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technologische ontwikkelingen
4. **Kwetsbare verkeersdeelnemers**
5. **Onervaren verkeersdeelnemers**
6. Rijden onder invloed
7. Snelheid in het verkeer
8. **Afleiding in het verkeer**
9. Verkeersovertreders
10. Data op orde



Stap 6: Prioriteren naar thema's

Conclusies stap 6, Zuid-Kennemerland & IJmond

1. Aandeel kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Uit de bevolkingssamenstelling is op te maken dat het '**aandeel kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers**' hoger is dan het Noord-Hollandse gemiddelde (kinderen, ouderen en brom- en snorfietsgebruikers). Daarnaast blijkt uit de prognose tot 2050 dat vooral de groep 65+ een grote stijging zal doormaken. Als er wordt gekeken naar de ziekenhuisgegevens blijkt dat meer dan in andere regio's er geregeld eenzijdige ongevallen plaatsvinden met motorvoertuigen, gevolgd door eenzijdige fietsongevallen. Uit de slachtofferongevallen blijkt dat ook vooral de personenauto betrokken is (42%), gevolgd door de brom- en snorfiets (17%) en de fietser (13%) (vooral leeftijdscategorie 50-64 jaar). Vooral die laatste groep vraagt om extra aandacht aangezien de afstand die met deze vervoerwijzen wordt afgelegd veel minder is dan met de auto. Met educatieve maatregelen (algemeen), campagnes zoals Doortrappen of infrastructurele (locatie specifiek) maatregelen kan de verkeersveiligheid voor fietsers en bromfietzers verbeterd worden.

2. Veilige Infrastructuur

Uit de kwaliteit van de infrastructuur is op te maken dat er winst is te behalen in de '**veilige infrastructuur**' in de 30 en 50 km/uur wegen. Het gaat dan vooral om de gemeente Heemstede, Zandvoort en Beverwijk wat betreft 30km/uur zones en de gemeente Beverwijk, Haarlem en Velsen wat betreft de 50km/uur zones. Door de risico wijken, waar mogelijk, veiliger infrastructureel in te richten (locatie specifiek) kan de verkeersveiligheid in deze zones worden verbeterd.

Stap 6: Prioriteren naar thema's

Conclusies stap 6, Zuid-Kennemerland & IJmond:

3. Afleiding (Expert judgement):

In de regio Zuid-Kennemerland & IJmond is de voorkeur uitgesproken ook aandacht te schenken aan afleiding in het verkeer. Afleiding kan gezien worden als 'misplaatste' aandacht of aandacht voor 'het verkeerde'. Aangezien onze mentale capaciteit beperkt is, kunnen we onze aandacht slechts op een deel van de omgeving richten. De aandacht van een verkeersdeelnemer zou in de eerste plaats bij het verkeer moeten zijn. Een verkeerssituatie kan tenslotte in enkele seconden levensbedreigend worden. De mobiele telefoon staat symbool voor 'afleiding in het verkeer'. Maar behalve mobiel bellen, appen of luisteren naar muziek, zijn veel automobilisten, fietsers en voetgangers bezig met allerlei andere activiteiten die hen kunnen afleiden. Voorbeelden zijn een navigatiesysteem instellen, eten en drinken, praten met passagiers of dagdromen. Afleiding heeft negatieve effecten op het gedrag in het verkeer. Vooral activiteiten die ervoor zorgen dat de ogen lang niet op de weg zijn gericht, zijn gevaarlijk: onder andere 'whatsappen', reiken naar objecten in de auto en langdurig kijken naar objecten buiten de auto. Er zijn verschillende maatregelen die afleiding in het verkeer tegen kunnen gaan, zoals een wettelijk verbod, voorlichting en educatie of technische voorzieningen die het onmogelijk maken om bijvoorbeeld een mobiele telefoon te gebruiken tijdens verkeersdeelname.

4. Technologische ontwikkelingen (Expert judgement) → Lobby richting rijk in verband met 'intelligente snelheidsaanpassing ISA).

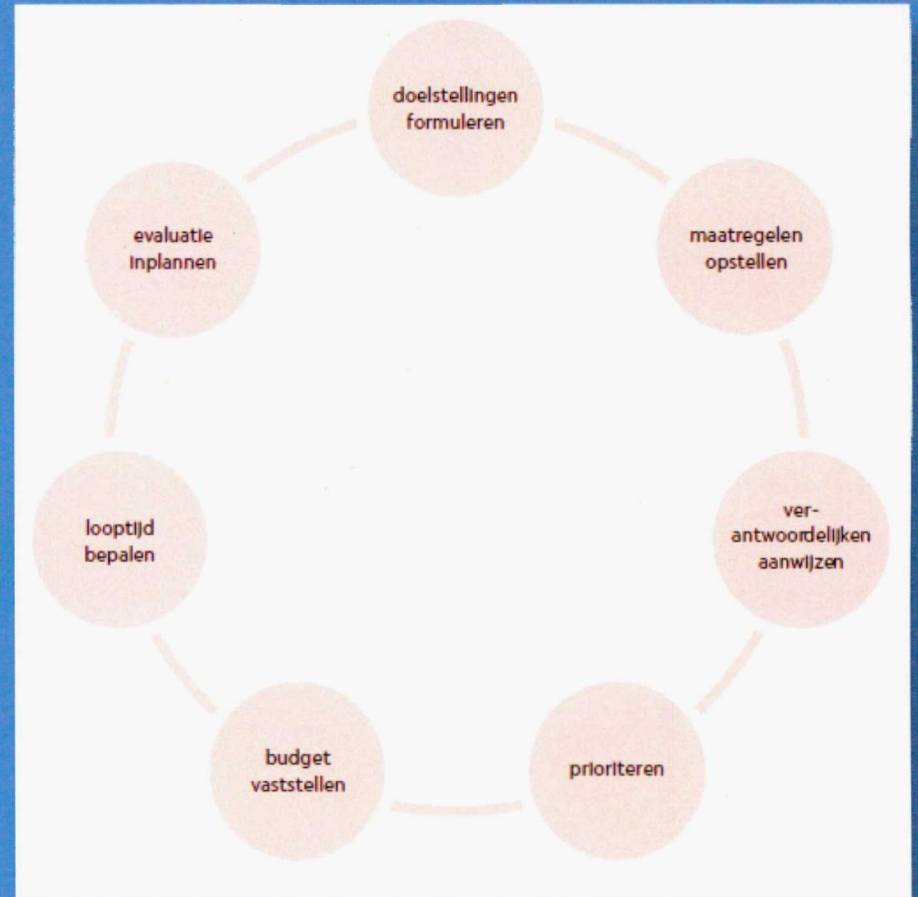
Vervolg

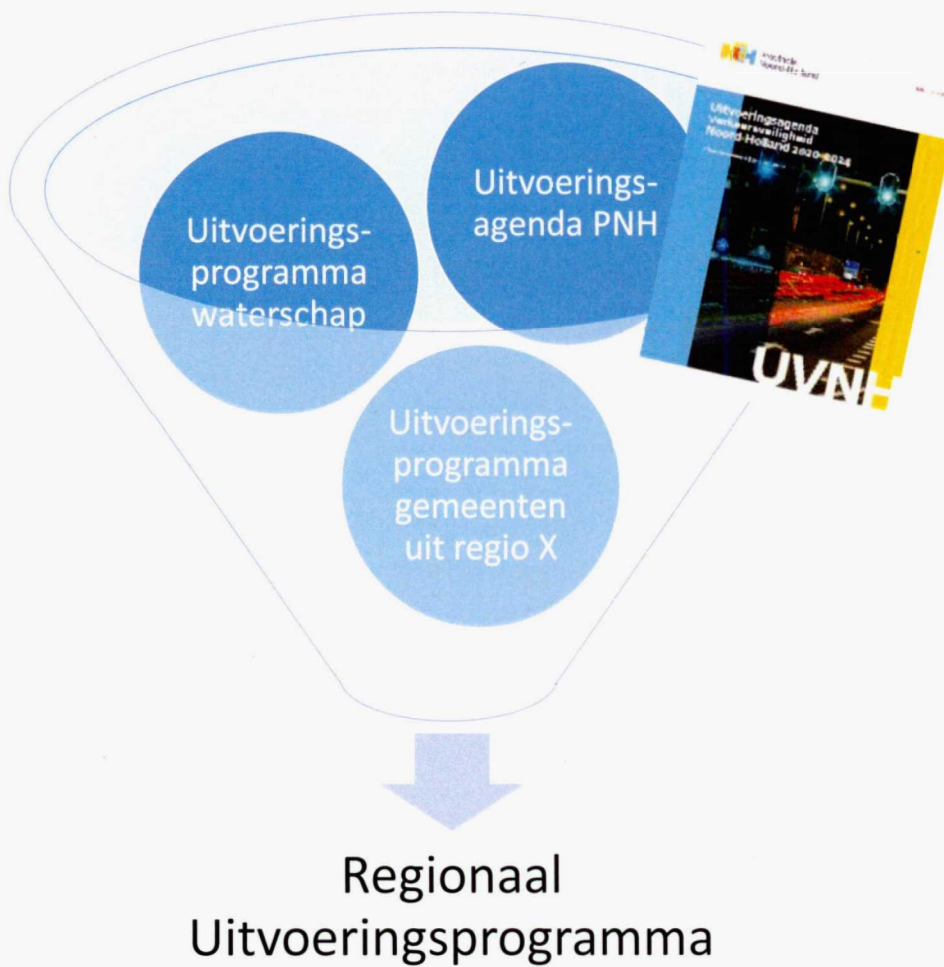
Na de risicoanalyse is de volgende stap om een regionaal uitvoeringsprogramma op te stellen.

Een uitvoeringsprogramma is een actieplan met concrete maatregelen om de verkeersveiligheidsrisico's in de regio te verminderen. In het programma worden die maatregelen uitgewerkt en gekoppeld aan heldere doelstellingen. Ook wordt voor elke maatregel een doelstelling vastgelegd wie ervoor verantwoordelijk is. Daarnaast wordt bepaald welke doelstelling prioriteit heeft, binnen welk tijdsbestek ze moeten zijn bereikt en wat het beschikbare budget is. Tot slot wordt er een evaluatie gepland aan het eind van de looptijd.

Om invulling te geven aan deze stappen wordt in het vervolg traject gebruik gemaakt van het stappenplan van het kennisnetwerk

(<https://kennisnetwerkspv.nl/Tools>)





Zuid-Kennemerland
& IJmond



Gooi en
Vechtstreek



Noord-Holland
Noord



Port Betaald



AC1CC #X820X0X#00#0000#