

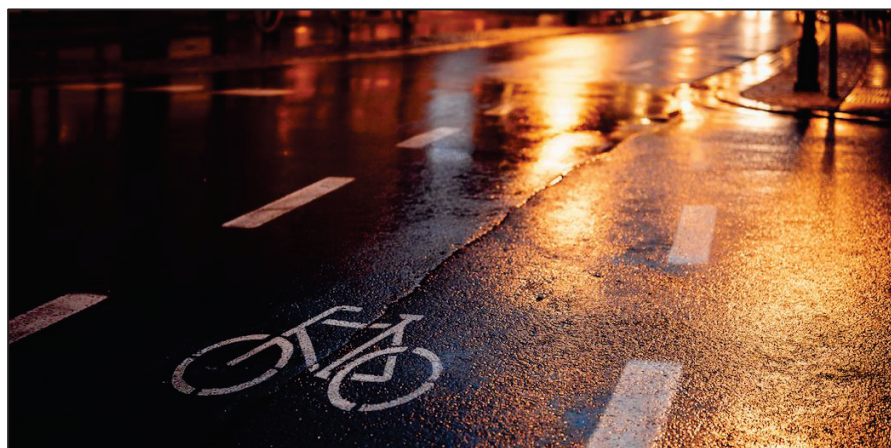
gemeente  
beverwijk



# Analyse verkeersveiligheid gemeente Beverwijk

Documentnummer INT-20-58131

Opgesteld door ing. J. Dolman gemeente Beverwijk.



## Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	3
1.1	Aanleiding .....	3
1.2	Werkwijze voor het verkeersveiligheidsbeleid .....	3
<b>2</b>	<b>Risicoanalyse verkeerssysteem gemeente Beverwijk</b> .....	5
2.1	Stappenplan .....	5
2.1.1	Stap 1 Samenstelling bevolking? .....	5
2.1.2	Stap 2 Kenmerken van de wegen .....	6
2.1.3	Stap 3 Snelheidsoverschrijdingen .....	8
2.1.4	Stap 4 Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol en drugs? .....	9
2.1.5	Stap 5 Ongevallen en slachtoffer cijfers .....	9
2.1.6	Stap 6 Meldingen en klachten .....	12
2.1.7	Stap 7 opvallende risicothema's binnen Beverwijk: .....	13
<b>3</b>	<b>Aanbevelingen welke risico's als eerste aangepakt moeten worden?</b> .....	14
3.1	theorie .....	14
3.2	prioritering .....	15
<b>Bijlage 1</b>	.....	17

# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Op landelijk niveau is het aantal ernstig verkeersgewonden en verkeersdoden de laatste jaren gestegen. Er is om deze reden een nieuwe aanpak ontwikkeld om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland aan te pakken: het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (vanaf hier SPV). Hierin hebben onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, de provincies en de gemeenten hun gezamenlijke visie op een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid vastgelegd om een trendbreuk te bewerkstelligen. Het perspectief in het SPV is veranderd van een jarenlange reactieve aanpak op basis van ongevallen naar een proactieve aanpak op basis van risico's. De nadruk ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. Door vooraf een inschatting te maken van een risico en deze risico-indicator meetbaar te maken, kunnen we preventief actie nemen op basis van gerichte maatregelen. Deze nieuwe, proactieve werkwijze in het verkeersveiligheidsdomein wordt de risico gestuurde aanpak genoemd. Echter zal er naast de risico gestuurde aanpak ook aandacht zijn voor de ongeval locaties en onveilige situaties die door inwoners en weggebruikers in de gemeente Beverwijk gemeld worden.

Concreet komen er een aantal ontwikkelingen samen die aanleiding zijn voor een nieuw plan ter verbetering van de verkeersveiligheid in de gemeente Beverwijk en Wijk aan Zee:

- De sterke stijging in het aantal verkeersslachtoffers in geheel Nederland;
- Landelijk is in 2019 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) gelanceerd, om een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheid in Nederland. In dit plan wordt gepleit voor een preventieve, risico-gestuurde aanpak (in plaats van een reactieve aanpak waarin maatregelen pas genomen worden als er ongevallen zijn gebeurd). Het SPV 2030 gaat in op een negental beleidsthema's met ambities om de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken. In het kader van het SPV 2030 worden ook regionale verkeersveiligheidsplannen opgesteld. Deze landelijke en regionale uitwerking biedt een goede basis om het gemeentelijk beleid verder invulling te geven:
- In de raadsvergadering van 3 januari 2020 heeft de raad de motie "Onderzoeken plan voor verbeteren verkeersveiligheid" overgenomen;
- De samenloop met de Mobiliteitsvisie. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is een doelstelling die in de Mobiliteitsvisie omschreven staat;
- Het uitvoeringsplan wat bij de Mobiliteitsvisie zit geeft aan dat er een concreet plan moet worden opgesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid in Beverwijk.

In dit document is een nadere analyse van de verkeersonveiligheid in de gemeente Beverwijk opgenomen. Deze analyse vormt de basis voor de formulering van het uitvoeringsplan waarin concrete projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid staan beschreven. In het eerste gedeelte van het voorliggende document is de aanpak voor het opstellen van het verkeersveiligheidsplan beschreven. In het tweede gedeelte is de uitgebreide analyse voor de gemeente opgenomen en zijn de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen voor de beleidskeuzes beschreven.

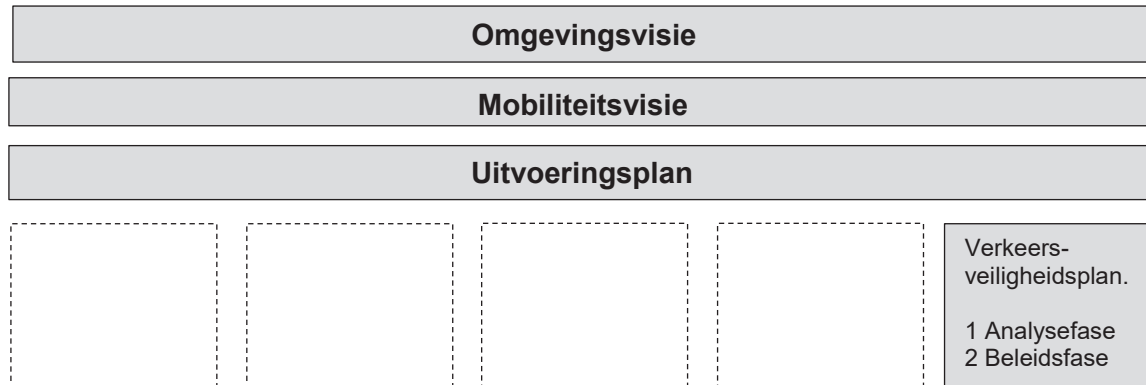
## 1.2 Werkwijze voor het verkeersveiligheidsbeleid

De aanpak om te komen tot een nieuw verkeersveiligheidsplan bestaat uit twee hoofdonderdelen. De twee hoofdonderdelen zijn:

**1. Analysefase** (voorliggend document). In deze fase wordt informatie verzameld en geanalyseerd om inzichtelijk te maken wat de stand van zaken is voor de gemeente

Beverwijk en te achterhalen wat de oorzaken zijn van de verkeersonveiligheid. Dit leidt tot beleidsambities om het nieuwe verkeersveiligheidsplan op te gaan richten.

**2. Beleidsfase.** In de tweede fase wordt het verkeersveiligheidsplan uitgewerkt in een uitvoeringsplan met concrete acties en een tijdsplan om de verkeersonveilige situaties te verbeteren.



*Figuur 1 schematische weergave opbouw beleid waarin het verkeersveiligheidsplan zijn plaats heeft.*

## 2 Risicoanalyse verkeerssysteem gemeente Beverwijk.

Met de risicoanalyse brengen wij de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem van de gemeente Beverwijk in kaart. Een risicoanalyse is een proactief instrument om risico's te meten en ongevallen te voorkomen door de risico's aan te pakken. In aansluiting op de preventieve SPV-aanpak is voor deze analyse gebruikgemaakt van verschillende bronnen, waaruit de volgende gegevens zijn gehaald: Wat is de samenstelling van de bevolking, welke wegkenmerken, situaties, of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid en wat zijn de ongevallengegevens?

Om de risico's te kunnen identificeren, is gebruikgemaakt van de analysetool van Hastig die is aangeboden door de provincie Noord Holland. Deze analysetool berekend per snelheidsregiem wat de kans is op een letselongeval. De tool is een vertrekpunt om meer grip te krijgen op de grootste risico's.

### 2.1 Stappenplan

De risicoanalyse is uitgevoerd aan de hand van het stappenplan zoals deze door het Kennisnetwerk SPV is opgesteld. Gezamenlijke met Provincie Noord-Holland, regiogemeenten (Haarlem-IJmond) en vertegenwoordigers van belangrijke stakeholders (zoals fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland en de politie) hebben we nadere afspraken gemaakt over de invulling van de stappen. In een aantal gevallen zijn er nog onvoldoende of geen specifieke data voor gemeenten beschikbaar. Daarom kijken we bij elk onderdeel ook naar de situatie in Nederland.

De volgende stappen zijn doorlopen:

#### 2.1.1 Stap 1 Samenstelling bevolking?

De nadruk ligt in het SPV op twee groepen verkeersdeelnemers: kwetsbare verkeersdeelnemers en onervaren verkeersdeelnemers. In tabel 1 staat een overzicht van de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, hoeveel inwoners in deze groepen vallen en hoe deze groepen zich verhouden t.o.v. de rest van Nederland.

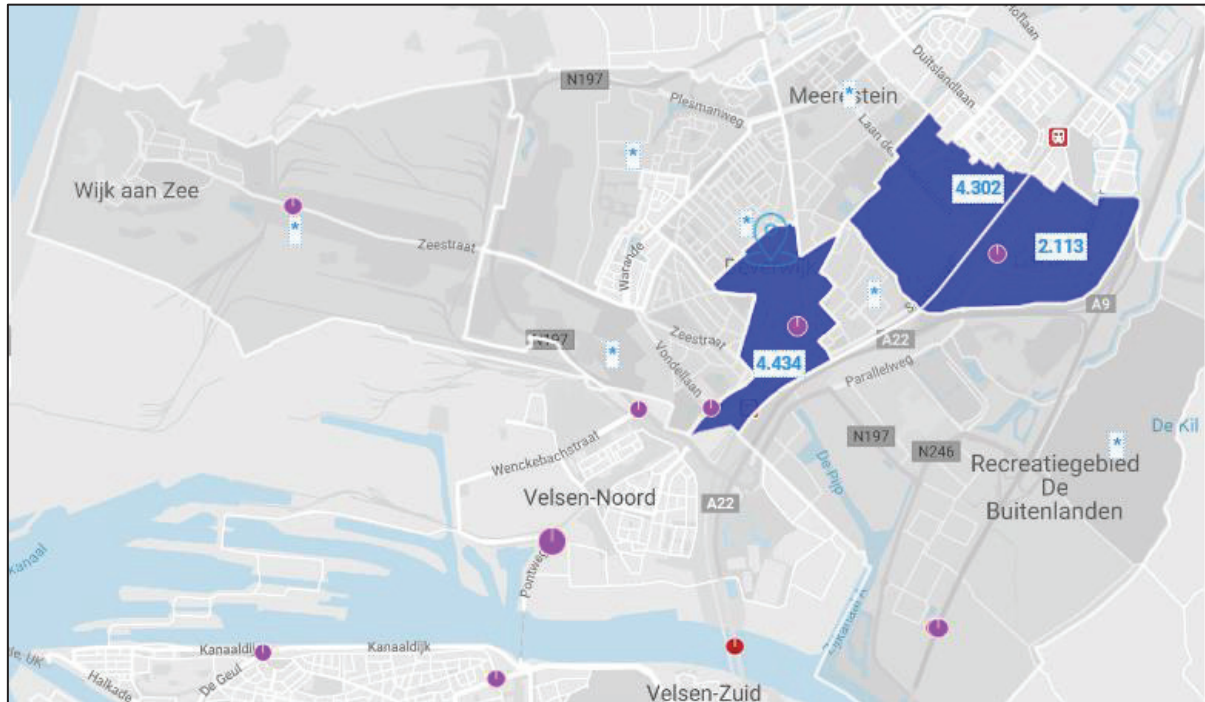
Verkeersdeelnemers	Cijfers	Gegevens
Voetgangers	41 176 (CBS 2018)	Vrijwel iedere inwoner is een voetganger
Fietsers	41 176 (CBS 2018)	De meeste mensen fietsen, maar er zijn geen nauwkeurige cijfers over het aantal fietsers.
Brom- en snorfietsers	4443 (CBS 2019)	In Beverwijk zijn er relatief veel brom- en snorfietsers: 108 brom-snorfietsers per 1000 inwoners t.o.v. van 71 landelijk
Kinderen 0 t/m 14 jaar	6609 (BRP 2019)	In Beverwijk is 16% 14 jaar of jonger, landelijk ligt dit percentage op 15,8%
Ouderen 70+	5444 (BRP 2019)	In Beverwijk is 13,2 % 70 jaar of ouder t.o.v. van 13,3% landelijk
Onervaren/ beginnende bestuurders-uitgifte rijbewijzen	126 (BRP 2019)	/

Tabel 1 overzicht kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers gemeente Beverwijk (bron: C.B.S. en B.R.P. gemeente Beverwijk)



## 2.1.2 Stap 2 Kenmerken van de wegen.

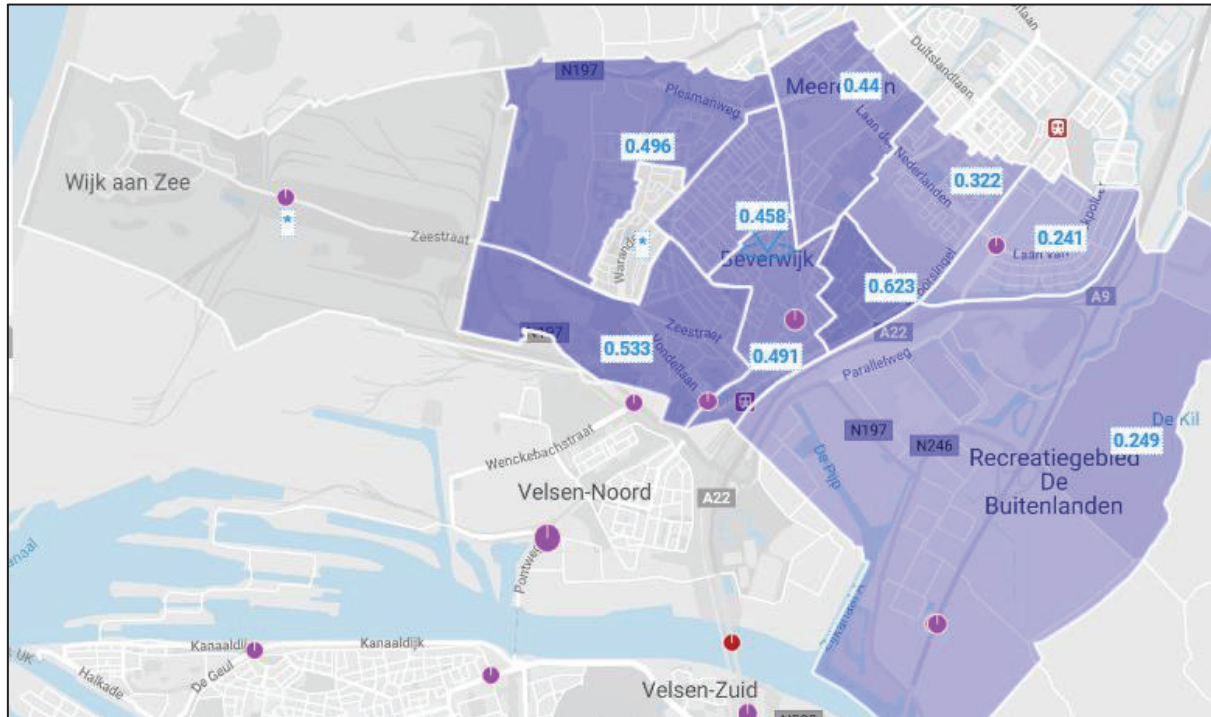
De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Met de analysetool "Noord-Holland.kijkopkaart.nl"<sup>1</sup> is gezocht naar (CBS) wijken met een hoog risicofactor. Vervolgens zijn de wegen in deze wijken gecontroleerd op een aantal kenmerken (zie bijlage 1) die van invloed zijn op de verkeersveiligheid. In tabel 2 staan de locaties aangegeven waar het risico op een ongeval het grootst is.



Afbeelding1 uitsnede analysetool Noord-Holland.kijkopkaart.nl wijken met hoogste risico factor voor 30km/u wegen (bron: Hastig)

<sup>1</sup> De tool "Noord-Holland.kijkopkaart.nl" geeft inzicht in het aantal ongevallen en het ongevalsrisico op wijkniveau. Daarnaast geeft het programma ook inzicht in gereden snelheden in relatie tot maximale snelheid en de intensiteit.





Afbeelding 2 uitsnede analysetool Noord-Holland.kijkopkaart.nl wijken met hoogste risico factor voor 50km/u wegen (bron: Hastig)

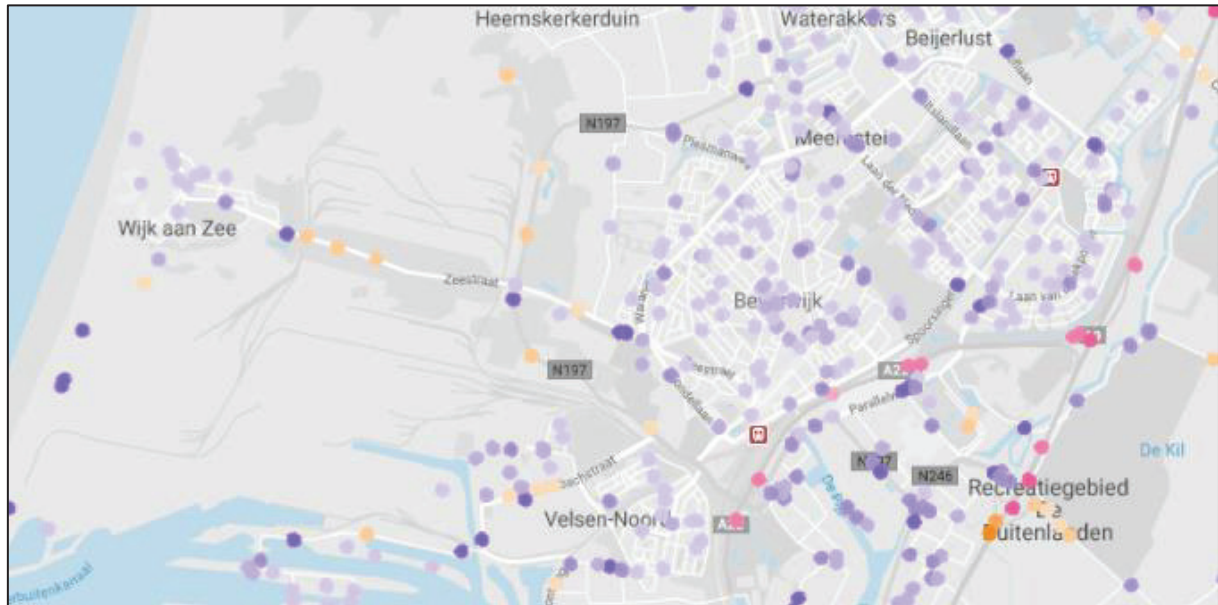
Onderstaand de locaties met het hoogste risico op een ongeval.

	wijk	Straat/wegvak	Risico score	wegtype
1	Centrum	Peperstraat	4.434	E.T.W.
2	Centrum	Hendrik Mandeweg	4.434	E.T.W.
3	Centrum	Graaf Florislaan (tussen H.Mandeweg en de Van Borsellestraat	4.434	E.T.W.
4	Oosterwijk en Zwaansmeer	Beneluxlaan (tussen Laan der Nederlanden en de Hoflanderweg	4.302	E.T.W.
5	Oosterwijk en Zwaansmeer	Beneluxplantsoen	4.302	E.T.W.
6	Oosterwijk en Zwaansmeer	Moezelstraat	4.302	E.T.W.
7	Oosterwijk en Zwaansmeer	Sauerstraat	4.302	E.T.W.
8	Oosterwijk en Zwaansmeer	Luxemburglaan (tussen L. der Nederlanden en de Neckarstraat)	4.302	E.T.W.
9	Oosterwijk en Zwaansmeer	Alzettestraat	4.302	E.T.W.
10	Broekpolder	Laan van Archeologie	2.113	E.T.W.
11	Oranjebuurt	Hendrik Mandeweg	0.623	G.O.W.
12	Oranjebuurt	van Borsselestraat	0.623	G.O.W.
13	Oranjebuurt	Graaf Florislaan	0.623	G.O.W.
14	Vondelkwartier	Populierenlaan	0.623	G.O.W.
15	Vondelkwartier	Duinwijklaan	0.623	G.O.W.
16	Vondelkwartier	Vondellaan	0.623	G.O.W.
17	Vondelkwartier	Zeestraat	0.623	G.O.W.
18	Centrum	Graaf Jansstraat (tussen Schans en Meerstraat)	0,491	G.O.W.
19	Centrum	Hendrik Mandeweg (tussen Breestraat en Alkmaarseweg)	0,491	G.O.W.

Tabel 2 overzicht locaties met het hoogste risico op een ongeval (bron: Hastig)

### 2.1.3 Stap 3 Snelheidsoverschrijdingen

Om een indruk te krijgen van de gereden snelheid op een bepaalde locatie, is gebruik gemaakt van de V85-snelheid. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers op de betreffende locatie niet wordt overschreden. De snelheidsgegevens die gebruikt zijn komen voort uit data die is aangekocht door de provincie Noord Holland. In onderstaande kaart staan alle punten aangegeven waar de V85 snelheid van beschikbaar is. De locaties waar de V85 snelheid het meest afwijkt van de geldende snelheid ter plaatse staan in tabel 3 aangegeven.



Afbeelding 3 overzicht locaties V85 punten (bron: Hastig)

Onderstaand de locaties waar de V85 het meest afwijkt van de geldende snelheid ter plaatse.

	wijk	Straat/wegvak	V85	regiem
1	Noordwestelijk-tuinbouwgebied	Zeestraat (tussen komgrens en aansluiting met de Creutzberglaan).	70 km/u	50 km/u
2	De Pijp en Wijkerbroek	De Meerlanden (tussen Noorderweg en Parallelweg)	70 km/u	50 km/u
3	Oranjebuurt	Spoorsingel (tussen aansluiting met de Schans en Laan der Nederlanden)	65 km/u	50 km/u
4	De Pijp en Wijkerbroek	Kanaalweg	62 km/u	50 km/u
5	Noordwestelijk-tuinbouwgebied	Zeestraat (tussen aansluiting met de Creutzberglaan en aansluiting met de Warande	59 km/u	50 km/u
6	Broekpolder	Laan van Broekpolder	59 km/u	50 km/u
7	De Pijp en Wijkerbroek	Parallelweg	58 km/u	50 km/u
8	De Pijp en Wijkerbroek	Wijkermeerweg	57 km/u	50 km/u
9	Broekpolder	Meerlanden (tussen Parallelweg en de rotonde Watermolen)	57 km/u	50 km/u
10	Vondelkwartier	Populierenlaan (gecategoriseerd als 30)	46 km/u	
11	Meerestein	Bleriotlaan (gecategoriseerd als 30)	45 km/u	
12	Kuenenkwartier	Florastraat (gecategoriseerd als 30)	44 km/u	
13	Vondelkwartier	Duinwijklaan (gecategoriseerd als 30)	43 km/u	
14	Kuenenkwartier	Huiderlaan	42 km/u	30km/u
15	Vondelkwartier	Groenelaan	41 km/u	30km/u



16	Centrum	Peperstraat	41 km/u	30km/u
17	Warande	Laan van Blois (gecategoriseerd als 30)	40 km/u	30km/u
18	Kuenenkwartier	Oostertuinen	40 km/u	30km/u
19	Wijk aan Zee	Julianaweg Wijk aan Zee	37 km/u	30km/u
20	Warande	Westertuinen	37 km/u	30km/u

Tabel 3 overzicht locaties waar de v85 het meest afwijkt van de geldende snelheid ter plaatse (bron: Hastig)

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

In de provincie Noord-Holland overtreed 1,9% van de automobilisten de alcohollimiet<sup>2</sup>. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde van 1,4%. Het is niet bekend in welke mate dit werkelijk leidt tot verkeersslachtoffers. Uit landelijk onderzoek blijkt dat bij 12 tot 23% van de dodelijke ongevallen alcohol in het spel was. In de periode van 2015 tot en met 2019 is er door de politie in totaal 385 keer geconstateerd dat bestuurders onder invloed waren tijdens deelname aan het verkeer in de gemeente Beverwijk.

Verdachte afgehandeld		2015	2016	2017	2018	2019	Afgelopen 5 jaren
wbs: BEVERWIJK	D20 RIJDEN ONDER INVLOED DRUGS/GENEESMID AL DAN NIET ICM ALCOHOL	2	3	3	2	4	14
	D21 RIJDEN ONDER INVLOED (UITSLUITEND ALCOHOL)	56	55	48	83	68	310
	D23 WEIGEREN ADEMANALYSE	4	4	1	0	1	10
	D24 WEIGEREN BLOEDPROEF	0	0	0	0	1	1
	D27 VERDENKING RIJDEN ONDER INVLOED	0	0	0	0	1	1
	<b>3.5.2. Onder invloed (weg)</b>	<b>62</b>	<b>62</b>	<b>52</b>	<b>85</b>	<b>75</b>	<b>336</b>
wbs: WIJK AAN ZEE	D21 RIJDEN ONDER INVLOED (UITSLUITEND ALCOHOL)	13	7	6	10	13	49
	<b>3.5.2. Onder invloed (weg)</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>49</b>

Tabel 4 overzicht geconstateerde hoeveelheid bestuurders onder invloed die deelnamen aan het verkeer in de periode van 2015 tot en met 2019 (bron: politie)

### 2.1.5 Stap 5 Ongevallen en slachtoffer cijfers.

Het aantal verkeersgewonden in de gemeente Beverwijk laat een aantal jaar een stijgende lijn zien. In 2019 heeft bijna een verdubbeling plaatsgevonden ten opzichte van 2017 (zie diagram 1). Op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen zijn de volgende cijfers te benoemen:

- In de periode 2015-2019 zijn in totaal 316 verkeersslachtoffers gevallen (doden en gewonden). Hierbij waren 8 verkeersdoden te betreuren.
- In 2019 zijn 81 verkeersslachtoffers gevallen, waarvan 2 dodelijke slachtoffers.

Bij de stijgende lijn in aantal slachtoffers moet opgemerkt worden dat de politie de wijze en kwaliteit van ongevallenregistratie in 2018 heeft verbeterd. Dit verklaart de stijging echter maar gedeeltelijk. De genoemde aantallen zijn de slachtoffers op alle wegen in de gemeente (dus ook de rijkswegen en provinciale wegen).

<sup>2</sup> Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijden onder invloed in Nederland 2002-2017, juli 2018

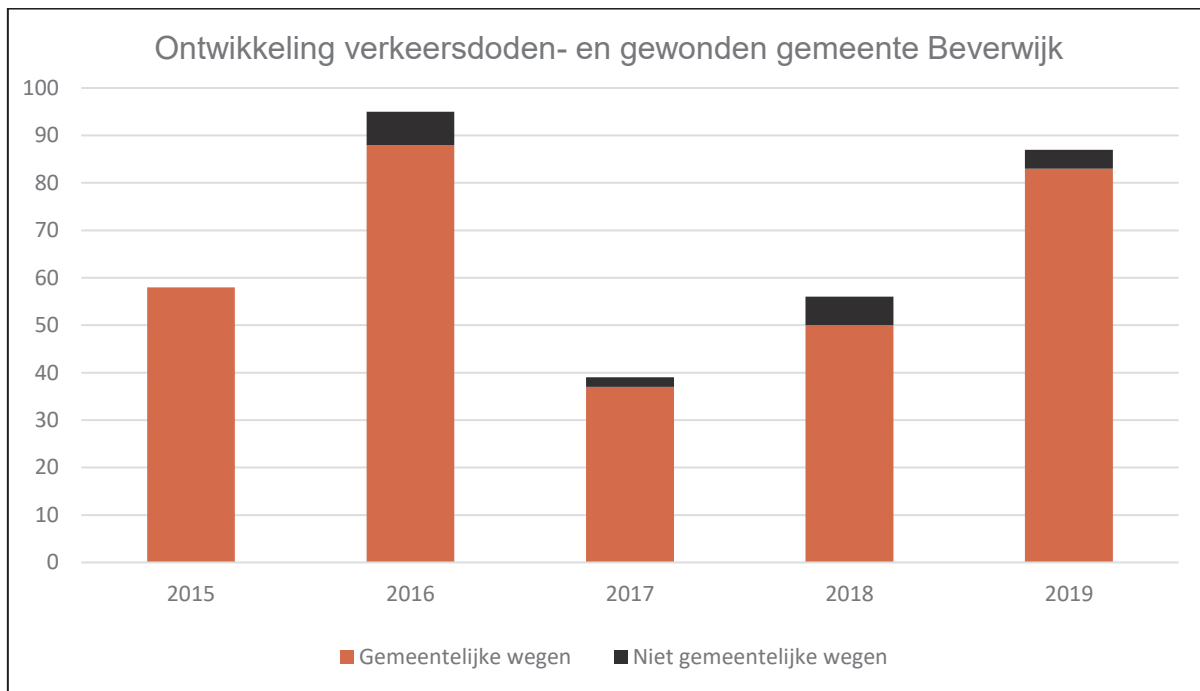


Diagram 1 ontwikkeling verkeersdoden- en gewonden gemeente Beverwijk (bron:viastat)

### Wie zijn er betrokken?

De volgende diagrammen geven de verdelingen weer van het aantal verkeersslachtoffers voor de verschillende leeftijden en vervoerswijzen. Onder jongeren in de leeftijd van 17 tot en met 24 jaar, valt 29% van de slachtoffers. In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (=bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel) valt ongeveer 72% van de verkeersslachtoffers.

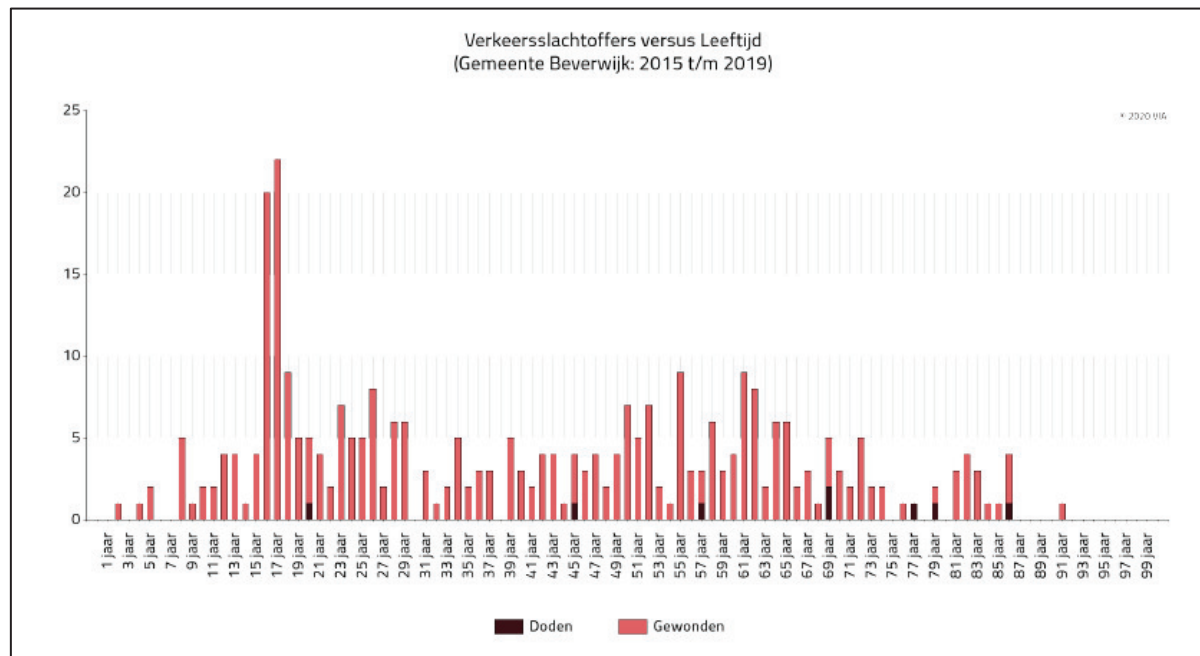


Diagram 2 verkeersslachtoffers versus leeftijd (bron: Viastat)

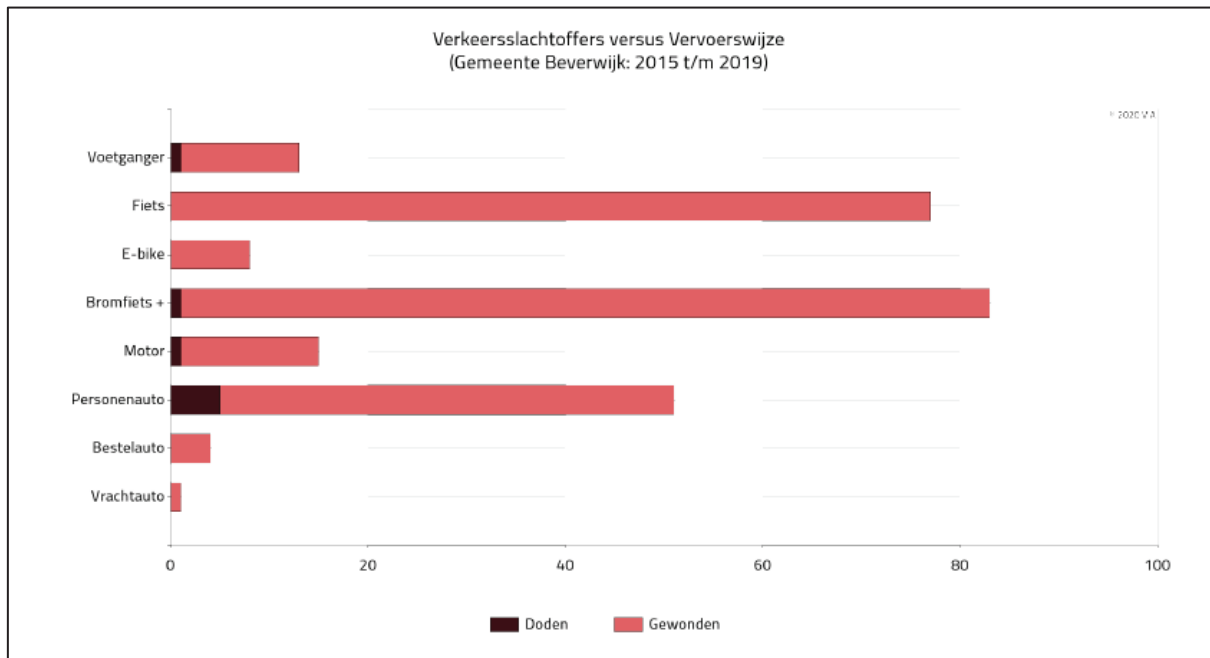


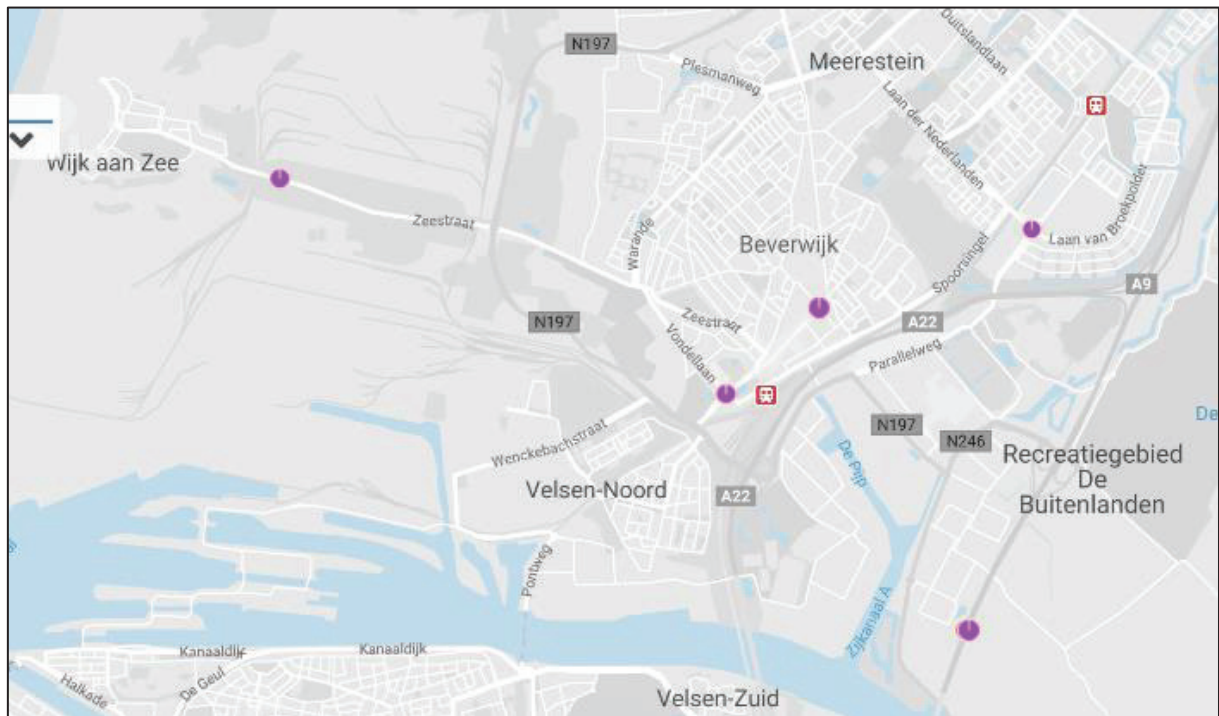
Diagram 3 verkeersslachtoffers versus vervoerswijze (bron:viastat)

Opmerking: De vervoerswijze van 20% van de verkeersslachtoffers is onbekend en niet in deze grafiek opgenomen. Verder moet er ook rekening worden gehouden met de onderregistratie van ongevallen.

### Locaties ongevallen

Er zijn in de gemeente Beverwijk 4 locaties (zie afbeelding 4) waar in de periode 2015 tot en met 2019 4 of meer verkeersslachtoffers zijn geregistreerd. Deze ongevallen hebben allemaal nagenoeg op dezelfde locatie plaatsgevonden. Het gaat om de volgende kruispunten/wegvakken:

- Kruispunt Peperstraat/Breestraat/Jacob van Deventerstraat. 5 letsel ongevallen;
- Rotonde de Watermolen. 4 letsel ongevallen;
- Kruispunt Vondellaan/Velserweg/Halve Maan;
- Wegvak Zeestraat in Wijk aan Zee



Afbeelding 4 overzicht ongeval locaties met meer dan 4 slachtoffers in de periode van 2015-2019

### 2.1.6 Stap 6 Meldingen en klachten

persoonlijke gevoelens die mensen hebben over de verkeersonveiligheid of wat algemener naar de zorg om verkeersonveiligheid voor zichzelf en/of anderen kan ertoe leiden dat weggebruikers hun eigen mobiliteit en sociale activiteiten inperken en verdient mede daarom beleidsaandacht. In onderstaande tabel staan de meest voorkomende klachten die bij de gemeente de laatste jaren zijn binnengekomen.

	wijk	Straat/wegvak	Melding
1	Broekpolder	Rotonde Watermolen	Gevaarlijke situatie voor fietsers.
2	Broekpolder	Laan van Broekpolder	Snelheid verkeer en slechte oversteekbaarheid
3	Vondelkwartier	Vondellaan	Snelheid verkeer, gevaarlijke situaties voor fietsers
4	Kuenenkwartier	Antillenstraat	Snelheid verkeer
5	Centrum	Baanstraat	Snelheid verkeer
6	Broekpolder	De meerlanden	Snelheid verkeer en slechte oversteekbaarheid
7	Centrum	Graaf Florislaan	Snelheid verkeer
8	De Pijp en Wijkerbroek	Kanaalweg	Oversteekbaarheid bij bushalte
9	Centrum	Koningstraat	Snelheid verkeer, slechte oversteekbaarheid en gevaar voor fietsers
10	Vondelkwartier	Populierenlaan	Snelheid verkeer, slechte oversteekbaarheid
11		Van Borsellestraat	Snelheid verkeer
12		Zeestraat	Snelheid verkeer
13	Centrum	Burgemeester Scholtenstraat	Snelheid verkeer, slechte oversteekbaarheid en gevaar voor fietsers

Tabel 5 locaties met meeste meldingen en klachten (bron: Verbeter de Buurt en meldingen via info@beverwijk.nl)

### **2.1.7 Stap 7 opvallende risicothema's binnen Beverwijk:**

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? Om die vragen voor de gemeente Beverwijk te beantwoorden, zijn de belangrijkste bevindingen op een rij gezet en worden er vervolgens in hoofdstuk 3 aanbevelingen gedaan welke risico's er als eerste aangepakt moeten worden.

#### Onder langzaam verkeer vallen de meeste slachtoffers!

Uit de analyse blijkt:

- Dat de meeste verkeersslachtoffers in de gemeente Beverwijk vallen onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers en dan met name de groep die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur (zie stap 5).

#### Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht!

Uit de analyse blijkt:

- Dat de kans om betrokken te raken bij een ongeval het grootste is op een 30km/u weg in het centrum (zie stap 2);
- Er nog een aantal wegen afgewaardeerd moet worden van 50 naar 30km/u (zie bijlage 1);
- Een aantal wegen niet volledig Duurzaam Veilig is ingericht (zie bijlage 1);
- Dat er een aantal (ongewenste) grijze wegen zijn. Dit zijn wegen waar het niet voldoende duidelijk is of er nu sprake is van 50km- of een 30km-weg. Deze onduidelijkheid leidt tot onveilig gedrag en daarmee een groter verkeersveiligheidsrisico. Vanuit preventieve aanpak en principes van Duurzaam Veilig is een eenduidige, herkenbare en onderscheidende inrichting nodig (zie bijlage 1);
- Op een aantal wegen in de gemeente Beverwijk wordt regelmatig te hard gereden. De snelheidsovertredingen zijn voornamelijk terug te zien op 50km-wegen aan de randen van de stad. Maar ook op een deel van de 30km-wegen wordt de snelheidslimiet overschreden (zie stap 3).

#### Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico

Als derde thema zijn de risicogedragingen van individuele verkeersdeelnemers te benoemen. Uit de analyse is een aantal groepen te noemen die een relatief groot risico hebben, om als slachtoffer bij een ongeval betrokken te raken. Belangrijke conclusies uit de analyse:

- Onder de jongeren, in de leeftijd van 12 tot en met 24 jaar, valt 29% van de slachtoffers (zie stap 5);
- In de groep kwetsbare vervoerswijzen (voetgangers, fietsers, e-bike en bromfietzers+ (= bromfiets, snorfiets, scootmobiel en brommobiel)) valt ongeveer 72% van de verkeersslachtoffers (zie stap 5);



## 3 Aanbevelingen welke risico's als eerste aangepakt moeten worden?



### 3.1 theorie

Er zijn drie categorieën instrumenten om menselijk gedrag te beïnvloeden en zo de verkeersveiligheid te verbeteren: Engineering, Education en Enforcement: het klassieke trio van de drie E's van verkeersgedragsbeïnvloeding. Ze worden hieronder kort behandeld.

#### Engineering

De technische benadering, 'het ingenieurswerk', via het ontwerp van voertuig, weg en omgeving. Verreweg het belangrijkste in dit kader is het Duurzaam Veilig vormgeven van de infrastructuur, volgens de principes homogeniteit, functionaliteit, vergevingsgezindheid en herkenbaarheid. Hiermee worden onbedoeld gebruik van de infrastructuur (bijvoorbeeld sluijverkeer), ontmoetingen met hoge snelheids-, richting- en massaverschillen, en onzeker gedrag van verkeersdeelnemers voorkomen. In gedachten moet worden gehouden dat het oplossen van geconstateerde problemen met Engineeringmaatregelen (reactief) wat anders is dan de Duurzaam Veilig aanpak, die problemen juist voorkomt (proactief).

#### Education

Educatie betekent in het algemeen 'onderwijs en vorming'. Verkeerseducatie is het containerbegrip voor verkeersopvoeding, verkeersonderwijs, verkeers- of rijopleiding en verkeersvoorlichting. Onderwijs, en dus ook verkeerseducatie, kennen vier (groepen) instrumenten:

#### Enforcement

Het opstellen, het bekendmaken en het handhaven van regels door de wetgever, respectievelijk de politie. Instrumenten bij handhaven zijn het straffen van ongewenst gedrag en eventueel het belonen van gewenst gedrag.

De inzet van een afzonderlijke E is niet altijd effectief. Alleen van uitsluitend infrastructurele maatregelen, Engineering dus, kan met enige zekerheid verandering van verkeersgedrag (bijvoorbeeld langzamer rijden, minder voorrangsongevallen) worden verwacht. Verkeershandhaving moet in samenhang met educatie worden opgezet: mensen moeten in het vooruitzicht worden gesteld dat ze gepakt kunnen worden als ze zich niet aan de regels houden. Het effect van politiehandhaving, Enforcement dus, wordt dramatisch vergroot door voorlichting/publiciteit over die controles. Ook kan voorlichting een waardevolle bijdrage leveren aan infrastructurele maatregelen: de herkenbare wegkenmerken die aangeven wat ter plaatse de limiet is, moeten wel eerst bekendgemaakt worden, voor van die markering effect mag worden verwacht. Aan de andere kant is het bij verkeershandhaving en voorlichting dweilen met de kraan open als de infrastructuur het ongewenste gedrag oproept. Zeker bij snelheidsgedrag moet primair worden geprobeerd om het gewenste snelheidsgedrag via de vormgeving van de infrastructuur, Engineering dus, aantrekkelijk te maken of zelfs af te dwingen. Pas daarna heeft het zin om te gaan handhaven (als dat dan nog nodig is).

Preciezer gezegd: Soms is de ene E een voorwaarde voor het succesvol toepassen van een andere E. In veel gevallen ligt de meest effectieve gedragsbeïnvloeding in een combinatie van twee of drie E's.

## 3.2 prioritering

Voor het verkeersveiliger maken van het verkeerssysteem van de gemeente Beverwijk worden de volgende prioriteiten voorgesteld:

### Inrichten volgens de Duurzaam Veilig principes

Pak als eerste de wegen aan die nog niet afgewaardeerd zijn en technisch nog niet voldoen aan de eisen van Duurzaam Veilig. Kijk bij de prioritering naar de locaties met de hoogste kans op een ongeval en waar de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers het meest gevaar lopen. Voorbeelden van locaties die in aanmerking komen zijn:



- Peperstraat
- Hendrik Mandeweg
- Populierenlaan (Schoolzone)
- Graaf Florislaan (tussen H.Mandeweg en de Van Borsellestraat)

### 30 kilometer als norm voor wegen met gemengd verkeer

Zorg voor veilige snelheden. Vooral te hard rijdende auto's vormen nu een belangrijk risico. Maak wegbeelden herkenbaar in woongebieden en op straten met gemengd verkeer wordt 30 kilometer per uur de norm. Voorbeelden van locaties die in aanmerking komen zijn:

- Vondellaan
- Koningstraat
- Zeestraat bibeko
- Baanstraat

### Locaties met meerdere ongevallen

Op plekken waar ondanks de risico gestuurde aanpak veel ongevallen plaatsvinden, wordt geadviseerd om in te grijpen. De risico gestuurde aanpak is het uitgangspunt, maar waar nodig is het advies om reactief te handelen. Blijf structureel aandacht houden voor de locaties waar veel ongevallen plaatsvinden. Voorbeelden van locaties die in aanmerking komen zijn:

- Kruispunt Peperstraat/Breestraat/Jacob van Deventerstraat. 5 letsel ongevallen;
- Rotonde de Watermolen. 4 letsel ongevallen;
- Kruispunt Vondellaan/Velserweg/Halve Maan;
- Wegvak Zeestraat in Wijk aan Zee.

### educatie & (gedrags)campagnes

Het beeld van de risicogroepen en het risicogedrag in de gemeente Beverwijk komt grotendeels overeen met het beeld in de regio, provincie en de rest van Nederland. Hiervoor worden op landelijk, provinciaal en regionaal niveau diverse initiatieven uitgevoerd en ontwikkeld (in het kader van het SPV). Voor de aanpak op risicogroepen en risicogedrag wordt aanbevolen het beleid te richten op het volgende:

- Vanuit de gemeente Beverwijk wordt aangesloten bij en samengewerkt met de regionale verkeersveiligheidsaanpak. Maatregelen, campagnes en communicatie vanuit de regio worden ook in de gemeente Beverwijk structureel ingezet;
- Aanvullend op de regionale aanpak kan de gemeente meer doen. Bijzondere aandacht is dan wenselijk voor bromfietzers, snorfietzers en oudere fietsers.

### Handhaving

Als gemeente kunnen we handhaven op verkeerd geparkeerde auto's. Maar voor handhaving op bijvoorbeeld te hard rijden, alcohol en drugs in het verkeer en asociaal verkeersgedrag is de politie verantwoordelijk. Het vervolgen van verkeersovertreders en het

plaatsen van flitspalen is in handen van het OM. Het is dan ook zeer belangrijk, om verkeershandhaving op de agenda van de politie en het OM te krijgen. Om dit voor elkaar te krijgen wordt het volgende aanbevolen:

- Verkeersveiligheid opnemen in het integraal veiligheidsplan;
- Aansluiten bij de ambtelijke vooroverleggen van de collega's van de afdeling Openbare Orde en Veiligheid (OOV) t.b.v. het driehoeksoverleg van burgemeester, politie en het OM;

**Bijlage 1**

**Ingevuld excelformat m.b.t. stap 2 risicoanalyse - Infrastructuur van wegen en fietspaden**

Tip: ga nu alleen aan de slag met de wijken die donker kleuren in de Risico Kompas  
 0 is niet aanwezig/niet aan de orde / slecht / nee  
 0,5 is op de helft van de gebieden aan de orde maar niet overal  
 1 is aanwezig/ aan de orde / goed / ja

**Prioritering (30 km/uur)**

Wijk	Straat	Snelheidsremmers op lange rechtslanden	Wegdek andere verharding dan gesloten	Intensiteiten passend voor een 30 km/u weg	Wordt de snelheidslimiet gecoördineerd	Herkenbaarheid (VSGS)	Oversteekbaarheid	30 km/u ris punten voorrang niet geresgeld?	Is de weg vrij van landbouwverkeer?	Opgeteld	Risicoscore uit risicoompas	Totaal aantal ongevallen 2014-2018 zoals in risicoompas	Snelheidsgegevens bekend? (vul die hier in)
Centrum	Pepersstraat	0	0?	0	0	0	0	0?	0	0	4,434	1 v65=40 km/h	
	Hendrik Mandeweg	0	0?	0,5	0	0	0	0?	0,5	0,5	4,434	3 v65=38 km/h	
	Graaf Florislaan (tuss en H. Mandeweg en de Van Borsellestraat)	0	0	1	0	0	0,5	0?	1,5	1,5	4,434	4 v65=48 km/h	
Oosterwijk en Zwaansmeer	Bensluxlaan (tuss en Laan der Nederlanden en de Hoflanderweg)	0	1?	0	0,5	0	0,5	0,5	2	2	4,302	1 v65=58 km/h	
	Mopselsstraat	0	0?	1	0,5	1	1	1?	3,5	3,5	4,302	1 v65=38 km/h	
	Luxemburglaan (tuss en L. der Nederlanden en de Neckarstraat)	0	0?	1	0,5	1	1	1?	4	4	4,302	0 v65=30 km/h	
	Alzettesstraat	0,5	0,5?	1	0	1	1	1?	4	4	4,302	0 v65=30 km/h	
	Bensluxplantsoen	0	0?	0,5	0	1	1	1?	2,5	2,5	4,302	0?	
	Sauerstraat	0,5	0?	1	0	1	1	1?	3,5	3,5	4,302	0?	
Broekpolder	Laan van Archeologie	0,5	1?	0,5	0	0	1	0,5?	3,5	3,5	2,113	2 v65=34 km/h	
									0	0			
									0	0			
									0	0			
									0	0			
									0	0			

**Ingevuld excelformat m.b.t. stap 2 risicoanalyse - Infrastructuur van wegen en fietspaden**

Tip: ga nu alleen aan de slag met de wijken die donker kleuren in de Risico Kompas  
 0 is niet aanwezig/niet aan de orde / slecht / nee  
 0,5 is op de helft van de gebieden aan de orde maar niet overal  
 1 is aanwezig/ aan de orde / goed / ja

**Prioritering (50 km/uur)**

Wijk	Straat	Zijn de kruispunten ingericht met rotonde (voorkleur) of VRI?	Heeft de weg vrijliggende fietspaden?	Wordt de snelheidslimiet geaccepteerd	Intensiteit passend voor 50km/uur inrichting	Herkenbaarheid (VSGS)	Oversteekvoorzieningen	Loopt de weg langs een schoolomgeving	Wordt er niet geparkeerd langs de rijbaan	Is de weg vrij van landbouwverkeer?	Opgeteld	Risicoscore uit risicoompas	Totaal aantal ongevallen in de periode 2014-2018 zoals in risicoompas	Snelheidsgegevens bekend? (vul die hier in)
Oranjebuurt	Graaf Florislaan	0	0	1	0	0	0	1	0?	0	2	0,623	1 v65=51 km/h	
	van Borselestraat	0	0?	?	?	0	0	1	0?	1	1	0,623	0 v65=51 km/h	
	Hendrik Mandeweg	0	0?	?	?	0	0	1	0?	1	1	0,623	0 v65=50 km/h	
Vondelkwartier	Vondellaan	0	0?	?	?	0	0,5	1	0?	1,5	1,5	0,533	2 v65=49 km/h	
	Populierenlaan	0	0?	?	?	0	0	0	0?	0	0	0,533	1 v65=51 km/h	
	Duinwijklaan	0	0?	?	?	0	0	1	0?	1	1	0,533	0 v65=42 km/h	
	Zeesstraat	0	0?	0,5	?	0	0	1	0?	1,5	1,5	0,533	7 v65=55 km/h	
Centrum	Breestraat (tussen Peperstraat en Alkmaarseweg)	0	0?	?	?	0	0	1	0?	2	2	0,491	5 v65=45 km/h	
	Graaf Jansstraat (tussen Schans en Meerstraat)	0	0?	?	?	0	0,5	1	0?	1,5	1,5	0,491	2 v65=40 km/h	
										0	0			
										0	0			
										0	0			
										0	0			