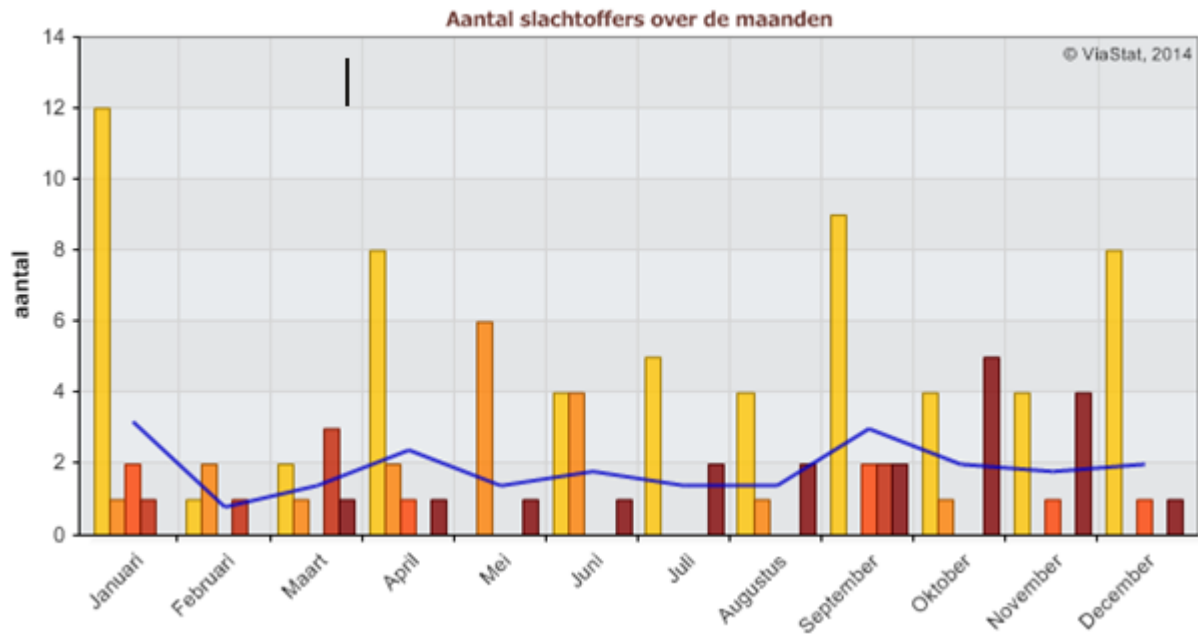


# Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk

Risicoanalyse van het verkeerssysteem – een stappenplan



# Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. Provinciale verkeersveiligheidsanalyse	5
1.1. Samenstelling bevolking: onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers	6
1.2. Infrastructuur en fietspaden: veilige infrastructuur en risicomaat in de regio	7
1.3. Infrastructuur en fietspaden: veilige infrastructuur en risicomaat in de gemeente	8
1.4. Verkeerssnelheid	8
1.5. Gedrag, alcohol en drugsgebruik	9
1.6. Ongevallen en slachtoffercijfers	9
1.7. Welke risico's het eerste aanpakken?	10
1.8. Vervolgstappen	11
2. Verkeersveiligheidsinventarisatie Heemskerk	12
2.1. Bevolkingssamenstelling en risicogroepen in het verkeer	12
2.2. Infrastructuur, bijzondere aandacht-locaties en verkeersintensiteiten	15
2.3. Ongevallenlocaties	21
2.4. Risico-indicatoren en wijkindeling	23
2.5. Snelheid weggebruikers (S85)	25
2.6. Gedrag, alcohol- en drugsgebruik	26
2.7. Het 30km-regime	28
2.8. Het 50km-regime	30
2.9. Het 60km-regime	33
3. Meldingen en verkeersveiligheidsbeleving	34
3.1. Meldingen bij Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland	34
3.2. Meldingen verkeer bij Melddesk Heemskerk	34
3.3. Enquête verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)	35
3.3.1. Verkeersveiligheid - per wegcategorie	35
3.3.2. Verkeersveiligheid - locatie-specifiek	37
3.4. Rapport Bereikbaarheid Centrum, 352 reacties geven richting	41
3.5. Verkeersveiligheidsreacties via social-media	42
4. Verkeersveiligheidsanalyse Heemskerk	43
4.1. Risicogroepen en gedrag	43
4.2. Infrastructuur en bijzondere locaties met verhoogd ongevallenrisico	45
4.3. Prioritering	52
Bijlage 1: Risico-kompas	53
Bijlage 2: Bevolkingsgegevens Noord-Holland	54
Bijlage 3: Risico-indicatoren Zuid-Kennemerland & IJmond	60
Bijlage 4: Ongevallengegevens Noord-Holland	64
Bijlage 5: Ziekenhuisopnamen: mannen-vrouwen	70

# Inleiding

## Nieuw te maken beleid

Bij verkeersveiligheidsbeleid is momenteel een verschuiving zichtbaar van beleid op basis van ongevals cijfers naar een 'risico-gestuurd' verkeersveiligheidsbeleid. Op 14 februari 2019 is hiertoe het Startakkoord Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030 ondertekend. Hierin is afgesproken dat alle regionale overheden in 2019, met ondersteuning van een procesbegeleidings- en een expertiseteam, tot gedegen analyses van de belangrijkste verkeersveiligheidsrisico's komen. De Noord-Hollandse doorvertaling van het SPV2030 is verwerkt in de "Opgave Verkeersveiligheid Noord-Holland 2030". Voor Noord-Holland betekent dit dat elke gemeente een risicoanalyse maakt van het gemeentelijk verkeerssysteem.

## Risico-gestuurd beleid

Risico-gestuurd 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.

## Risicoanalyse

De risicoanalyse laat zien op welke punten het lokale verkeerssysteem moet worden verbeterd om onveilige situaties te voorkomen. De risicoanalyse brengt de belangrijkste risico's in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid? Het Kennisnetwerk SPV heeft hiervoor een praktische tool ontwikkeld: het Stappenplan Risicoanalyse. Volgens het stappenplan kijken wegbeheerders eerst naar drie belangrijke risico-indicatoren: de kwaliteit van infrastructuur, rijsnelheden en rijden onder invloed. Daarnaast worden ook de geregistreerde ongevallen geanalyseerd. De ambitie is om per wegbeheerder een integrale risicoanalyse te maken, voor vier pijlers: ongevalgegevens, inrichting, gedrag, beleving.

## Opbouw van de risico-analyse

Deze risico-analyse is opgebouwd uit 4 onderdelen, die per hoofdstuk worden behandeld. Allereerst wordt ingegaan op de verkeersveiligheidsanalyse van de provincie Noord-Holland, met name de regio Zuid-Kennemerland-IJmond. Dit is immers het kader voor het Heemskerkse verkeersveiligheidsbeleid.

- Stap 1.  Begin met de basis: hoe is de bevolking samengesteld?
- Stap 2.  Kijk naar de infrastructuur van de wegen en fietspaden
- Stap 3.  Hoe hard rijden verkeersdeelnemers in jouw gemeente?
- Stap 4.  Hoeveel bestuurders rijden onder invloed van alcohol of drugs?
- Stap 5.  Kijk (ook) naar ongevallen- en slachtoffercijfers
- Stap 6.  Prioriteren: Welke risico's pakken we als eerste aan?

*Afbeelding 1.  
De hoofdstappen van het Stappenplan  
Risico-analyse*

In Hoofdstuk 2 vindt de lokale verkeersveiligheidsinventarisatie plaats. Voor Heemskerk betekent dit een inventarisatie van locaties met een hoog ongevalrisico en van locaties met 4 of meer ongevallen in de periode (2014-2018). Hierbij wordt gebruik gemaakt van het door de provincie opgestelde "Risico-kompas". Dit kompas geeft informatie over alle snelheidsregimes binnen de provincie Noord-Holland.

De Heemskerkse inventarisatie gaat in op de gemeentelijke wegen met de snelheidsregimes van 30km/uur, 50km/uur en 60km/uur. Voor deze wegen worden de belangrijkste risico's in zes stappen in kaart gebracht.

In hoofdstuk 3 wordt aandacht besteed aan de beleving van de verkeersveiligheid: hoe ervaren de inwoners dit? Hierbij is niet alleen aandacht voor de drie in Heemskerk geldende snelheidsregimes 30km/uur, 50km/uur en 60km/uur, maar wordt ook ingezoomd op fietspaden, fietsstroken, trottoirs, overige infrastructuur en specifiek verkeersonveilige locaties.

In hoofdstuk 4 wordt op basis van de drie eerdere hoofdstukken de verkeersveiligheid in Heemskerk geanalyseerd. Er worden voorstellen gedaan om de verkeersveiligheid te verhogen waarbij een eerste prioritering wordt genoemd. De risicoanalyse bevat nog geen maatregelen, deze komen later aan bod in een Uitvoeringsprogramma.

# 1. Provinciale verkeersveiligheidsanalyse



Afbeelding 2.  
De Provinciale  
risicoanalyse

De provinciale risicoanalyse Zuid-Kennemerland & IJmond 2020 vormt de basis voor de verkeersveiligheidsanalyse van de gemeente Heemskerk. Landelijk worden 10 aandachtsgebieden (thema's) genoemd waarop de provincie kan inzoomen om de verkeersveiligheid te verhogen, te weten:

1. **Veilige infrastructuur**
2. Heterogeniteit in het verkeer
3. Technische 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

De provincie Noord-Holland zet voor onze regio vooral in op de thema's 1, 4, 5 en 8.

Tabel 1 hieronder geeft een samenvatting van de provinciale analyse op het gebied van de verkeersveiligheid, hierbij is onderscheid gemaakt naar samenstelling bevolking, infrastructuur en fietspaden, snelheid, alcohol- en drugsgebruik, ongevallen en slachtoffers en de bovengenoemde thema's. De oranje vakken geven aan waar voor de regio Zuid-Kennemerland & IJmond vooral winst valt te halen op het gebied van verkeersveiligheid.

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.	

Tabel 1. Samenvatting Provinciale risicoanalyse Zuid-Kennemerland & IJmond 2020.

### 1.1. Samenstelling bevolking: onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers

In het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 worden de thema's: onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers genoemd. Met behulp van CBS-gegevens brengt de provincie de opgave in beeld. In de analyse gaat zij ervan uit dat elke inwoner ook een voetganger is. Dit geldt ook voor fietsers, aangezien er geen nauwkeurige cijfers zijn over het aantal fietsers.

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)

Afbeelding 3.  
De Provinciale risicoanalyse

Om uitspraken te kunnen doen over thema's onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers heeft de provincie een aantal statistische gegevens onderzocht. Zij heeft hiertoe de CBS-gegevens bekeken over de periode 2015-2019 (zie bijlage 2), met betrekking tot :

1. Totale bevolkingssamenstelling provincie Noord-Holland;
2. Totale bevolkingssamenstelling regio Zuid-Kennemerland & IJmond;
3. Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers Noord-Holland (0-15 jaar);
4. Onervaren en kwetsbare verkeersdeelnemers regio Zuid-Kennemerland & IJmond (0-15 jaar);
5. Onervaren verkeersdeelnemers Noord-Holland (15-25 jaar);
6. Onervaren verkeersdeelnemers regio Zuid-Kennemerland & IJmond (15-25 jaar);
7. Kwetsbare verkeersdeelnemers provincie Noord-Holland (65+ jaar);
8. Kwetsbare verkeersdeelnemers regio Zuid-Kennemerland & IJmond (65+ jaar);
9. Voertuigen met bromfietskenteken in Noord-Holland t.o.v. Nederland (2007-2019);
10. Voertuigen met bromfietskenteken in regio Zuid-Kennemerland & IJmond (2007-2019);
11. Voertuigen met bromfietskenteken per inwoner in regio Zuid-Kennemerland & IJmond.

Op basis van deze statistische informatie kunnen de onderstaande uitspraken over de regio gedaan worden:

1. **Het aandeel kinderen** (kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (0-15 jaar)) **is voor onze regio hoger** (16,2%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (15,7%). Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een stabiele trend.
2. **Het aandeel jongeren** (onervaren verkeersdeelnemers (15-25 jaar)) **is lager** (10,8%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (11,8%). Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een lichte groei.
3. **Het aandeel ouderen** (kwetsbare verkeersdeelnemers (65+ jaar)) **is hoger** (19,9%) dan het Noord-Hollandse gemiddelde (17,8%), Daarnaast vertoont dezelfde groep in de afgelopen 5 jaar een lichte groei.
4. **Het 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.

Hoewel de provincie hier niet nader op ingaat lijkt het er op dat het aantal ziekenhuisopnamen na een verkeersongeval (zie bijlage 5) bij mannen aanzienlijk hoger te ligt dan bij vrouwen. Hieraan kunnen niet direct conclusies worden verbinden, omdat het aantal opnamen per jaar behoorlijk fluctueert, dieper statistisch onderzoek is hiervoor nodig.

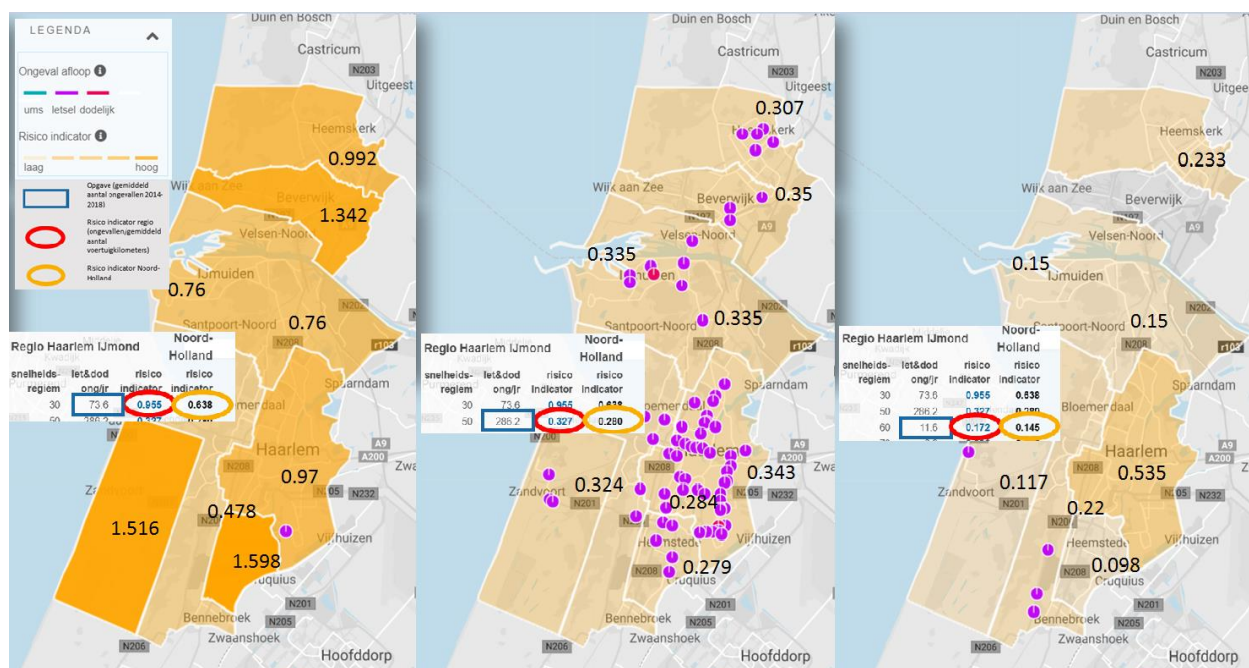
## 1.2. Infrastructuur en fietspaden: veilige infrastructuur en risicomaat in de regio

De verschillende kenmerken van wegen en fietspaden zijn van invloed op de verkeersveiligheid. Daarom zal per gemeente een inventarisatie dienen te worden gemaakt naar de kenmerken van de infrastructuur.

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 <u>wegtype</u> :		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	1. Is er sprake van een <u>vrijliggend</u> fietspad? 2. Is het fietspad voldoende breed? 3. Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afschurende stoepanden tussen stoep en fietspad?  Breng daarnaast in kaart de plekken met een groot ongevalsrisico waar goede fietsinfrastructuur ontbreekt. Hier is in eerste instantie grote winst te behalen.
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?	
50km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht als rotonde (voorkeur) of VRI? 2. Heeft de weg <u>vrijliggende</u> fietspaden?	
60km/uur	1. Ligt er een plateau op kruisingen? 2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden?	
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?	

Tabel 2. Inventarisatie naar weg- en fietsinfrastructuur.

Het bedrijf 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. Provinciaal zijn voor de regio de risico-indicatoren in kaart gebracht. Afbeelding 4 laat voor de regio per gemeente de risico-indicatoren zien bij respectievelijk de snelheidsregimes van 30, 50 en 60km/uur.



Afbeelding 4. Risico-indicatoren per gemeente van links naar rechts 30km/uur, 50km/uur en 60km/uur.

De regio Zuid-Kennemerland & IJmond scoort (zie bijlage 3) 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/uur: Heemstede (1.598), Zandvoort (1.516) en Beverwijk (1.342) en 50km/uur: Beverwijk (0.35), Haarlem (0.343) en Velsen (0.335).

### **1.3. Infrastructuur en fietspaden: veilige infrastructuur en risicomaat in de gemeente**

Een volgende stap is om per gemeente in te zoomen op de wijken, die volgens de Hastig-tool donkerder kleuren dan de rest (voor Heemskerk is deze informatie te vinden in hoofdstuk 2.4):

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

Aanvullende kenmerken 30km/uur-wegen:

- Herkenbaarheid
- Oversteekbaarheid
- Voorrang

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

Aanvullende kenmerken 50km/uur-wegen:

- Intensiteit
- Herkenbaarheid
- Oversteekvoorzieningen
- Schoolomgeving
- Parkeren

### **1.4. Verkeerssnelheid**

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

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 procentueel meer automobilisten te hard rijden op een 50km/uur weg dan binnen de overige snelheidsregimes.



In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het Centraal Justitieel Incassobureau dat het aantal snelheidsovertredingen laat zien in regio Zuid-Kennemerland-IJmond.

### 1.5. Gedrag, alcohol en drugsgebruik

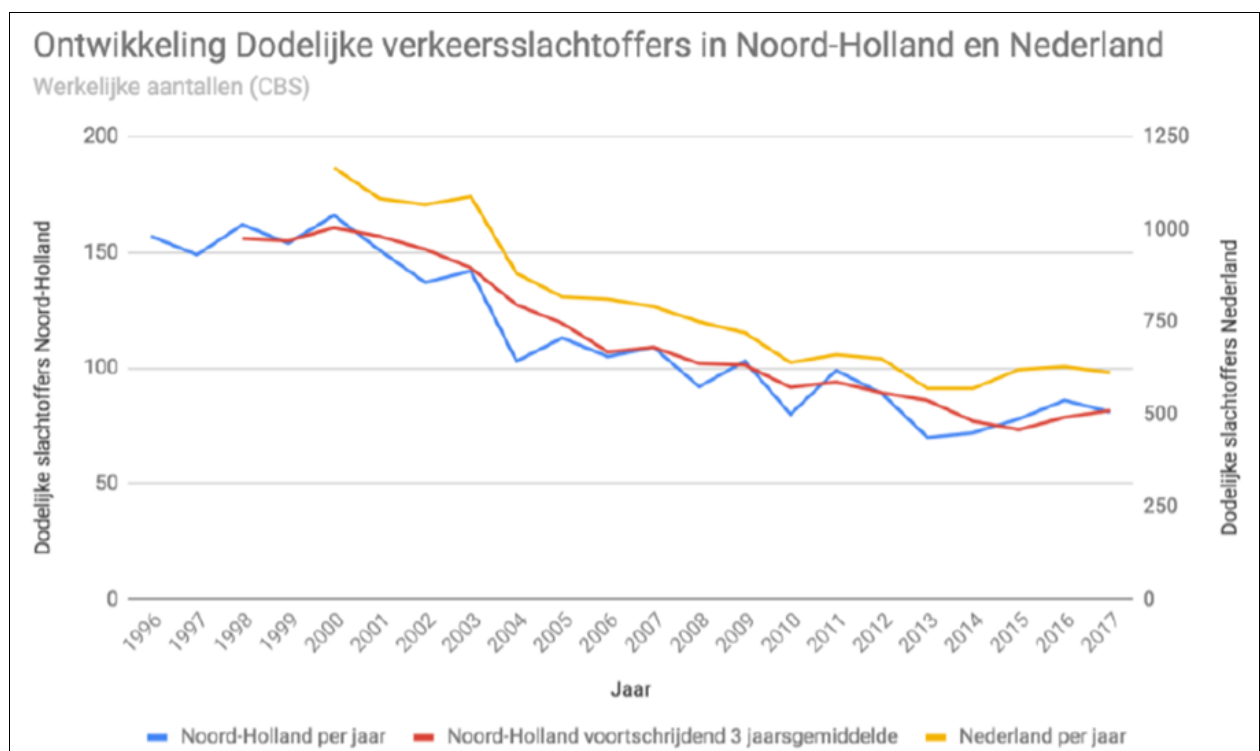
Alcohol-, drugs- en in sommige gevallen medicijngebruik zijn belangrijke risico-indicatoren voor de verkeersveiligheid. Daarom is onderzocht hoeveel bestuurders onder invloed op de weg zitten. Welk aandeel van de bestuurders neemt nuchter (niet onder invloed van alcohol of drugs) deel aan het verkeer? 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 alcoholimiet overtreedt. Dit is hoger dan het landelijke gemiddelde van 1,4%.

In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van het Centraal Justitieel Incassobureau dat het aantal alcohol-, verkeerslicht en handheldeblootredingen laat zien in regio Zuid-Kennemerland-IJmond.

### 1.6. Ongevallen en slachtoffercijfers

Bij risicoanalyse zijn ongevallencijfers een onmisbare informatiebron. Hierbij ligt de nadruk 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)



Afbeelding 5. Ongevallen analyse 2013-2017 Noord-Holland.

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 ongevalldata 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.

Op basis van ongevalgegevens (zie bijlage 4) kunnen de onderstaande uitspreken over de regio gedaan worden:

1. Bij de meeste ongevallen is een personenauto betrokken (42%). Daarbij gaat het vooral om personen tussen de 35 en 64 jaar.
2. 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.
3. Gevolgd door de fiets (13%). Daarbij gaat het vooral om de leeftijdscategorie 50-64 jaar.
4. 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.
5. 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.

### **1.7. Welke risico's het eerste aanpakken?**

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, voor de regionale risico analyse zijn de volgende stappen doorlopen:

- 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.
- 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.
- 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.

Voor de regio Zuid-Kennemerland & IJmond zal prioriteit worden gegeven aan de volgende vier thema's:

#### *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.

### *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.

## **1.8. Vervolgstappen**

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.

## 2. Verkeersveiligheidsinventarisatie Heemskerk

### 2.1. Bevolkingssamenstelling en risicogroepen in het verkeer

De gemeente Heemskerk heeft al enige jaren een bevolkingsaantal van tegen de 40.000 inwoners. De bevolking zal ook de komende jaren ongeveer gelijk blijven. Als we de bevolkingssamenstelling van Heemskerk vergelijken met die van de provincie Noord-Holland dan valt op dat de Heemskerkse bevolking in percentage niet noemenswaardig afwijkt van die van Noord-Holland voor de leeftijdscategorie tot en met 25 jaar (zie tabel 3). De leeftijdsgroep daarboven (25-45 jaar) is in Heemskerk ruim minder vertegenwoordigd dan in provincie en bij de groep boven de 45 is juist een oververtegenwoordiging. Voor de verkeersveiligheid ligt de nadruk op de kwetsbare verkeersdeelnemers en op de onervaren verkeersdeelnemers.

leeftijd		< 5	5-10	10-15	15-20	20-25	25-45	45-65	65-80	>80	alle leeftijden	totaal aantal inwoners
gebied - jaartal		percentage van totale aantal inwoners										totaal aantal inwoners
Nederland	2010	5,6	6,1	5,9	6,1	6,1	27,0	27,9	11,4	3,9	100	16 574 989
	2015	5,3	5,5	6,0	5,9	6,3	25,1	28,1	13,4	4,3	100	16 900 726
	2016	5,2	5,5	5,8	6,0	6,3	24,8	28,2	13,8	4,4	100	16 979 120
	2017	5,1	5,4	5,7	6,1	6,2	24,7	28,2	14,0	4,5	100	17 081 507
	2018	5,1	5,4	5,6	6,1	6,2	24,6	28,2	14,3	4,5	100	17 181 084
	2019	5,0	5,3	5,5	6,1	6,2	24,6	28,0	14,6	4,6	100	17 282 163
Noord-Holland	2010	5,7	5,9	5,6	5,7	6,0	28,8	27,6	10,7	3,9	100	2 669 084
	2015	5,4	5,5	5,7	5,5	6,3	27,2	27,6	12,7	4,1	100	2 761 929
	2016	5,3	5,4	5,6	5,6	6,2	27,1	27,7	13,0	4,1	100	2 784 854
	2017	5,2	5,4	5,5	5,7	6,2	27,0	27,7	13,2	4,1	100	2 809 483
	2018	5,2	5,3	5,4	5,7	6,1	27,0	27,6	13,5	4,1	100	2 831 182
	2019	5,1	5,3	5,4	5,7	6,1	27,2	27,4	13,6	4,2	100	2 853 359
Heemskerk	2010	5,2	5,8	6,0	6,9	5,5	24,3	28,6	13,6	4,3	100	38 848
	2015	4,7	5,1	5,9	5,9	6,2	21,8	29,8	15,1	5,5	100	39 138
	2016	4,7	5,1	5,7	6,0	6,0	21,6	30,0	15,3	5,6	100	39 299
	2017	4,7	5,1	5,6	6,1	5,7	21,7	30,0	15,4	5,7	100	39 171
	2018	4,6	5,1	5,5	6,1	5,4	21,7	30,0	15,6	5,9	100	39 146
	2019	4,5	5,1	5,4	6,0	5,5	21,8	29,7	15,8	6,1	100	39 164

Tabel 3 Bevolkingsopbouw Nederland, Noord-Holland en Heemskerk. Indien het percentage 1,0% of meer naar boven afwijkt t.o.v. het grotere gebied, dan is met oranje kleur aangegeven, bij gelijke afwijking naar beneden is dit door groen aangegeven (bron <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl>).

Als we naar leeftijdsopbouw kijken dan vallen de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen drie leeftijdscategorieën, te weten:

- 0-14 jaar: kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (provinciaal 15,8%; Heemskerk 15,0%);
- 15-25 jaar: onervaren verkeersdeelnemers (provinciaal 11,8%; Heemskerk 11,5%);
- > 65 jaar: kwetsbare verkeersdeelnemers (provinciaal 17,8%; Heemskerk 21,9%)

Omdat de bevolking tot 25 jaar in Heemskerk niet noemenswaardig afwijkt van die van de provincie, ligt het in de lijn om voor deze verkeerdeelnemers aansluiting te zoeken bij voorgestelde provinciale maatregelen. De groep ouderen boven de 65 jaar is in Heemskerk sterk vertegenwoordigd, neemt de laatste jaren toe en zal ook de komende jaren sneller stijgen (zie tabel 4) dan het percentage ouderen in de provincie. Voor Heemskerk is daarom speciale aandacht nodig voor deze groep uit de samenleving.

Leeftijd	2000	2005	2010	2018	2019
0 -14	6.980	6.708	6.561	5.941	5.861
15-29	6.054	5.902	6.737	6.740	6.769
30-44	8.781	7.793	7.525	6.287	6.301
45-64	8.901	9.826	11.095	11.730	11.642
65 en ouder	5.205	6.120	6.930	8.448	8.591
<b>totaal</b>	<b>35.921</b>	<b>36.439</b>	<b>38.848</b>	<b>39.146</b>	<b>39.164</b>

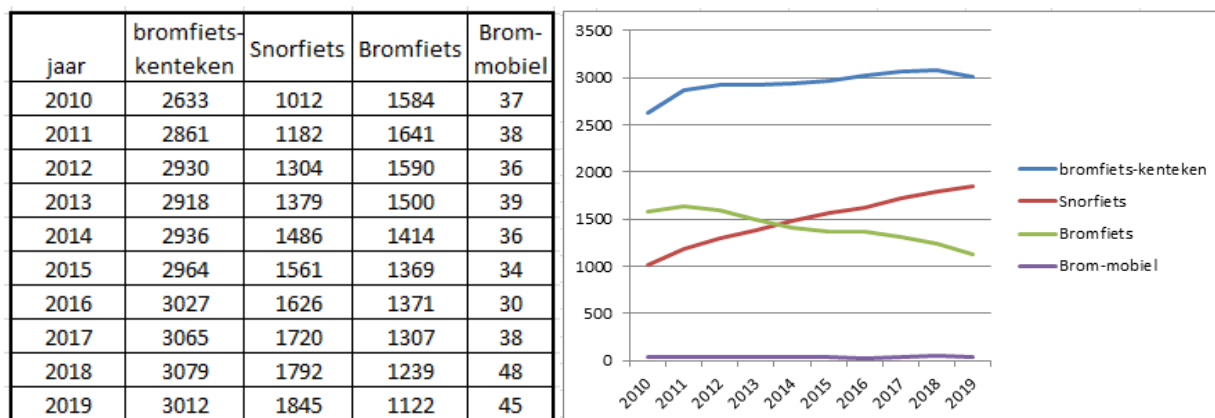
Tabel 4. Bevolkingssamenstelling Heemskerk (bron: basisadministratie 01-01-2020)

Als we naar type weggebruiker kijken dan vallen de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers eveneens binnen drie categorieën, te weten: voetganger, fietser en brom- en snorfietsers. Over het aantal voetgangers en fietsers is geen statistische informatie bekend. Vermoedelijk ligt het percentage voetgangers tussen de 90% en 95% van het aantal inwoners, en het percentage van fietsers tussen de 80%-90%. Heemskerk wijkt gezien haar bevolkingssamenstelling zeer waarschijnlijk niet noemenswaardig af van de provinciale percentages.

gebied-jaar		aantal voertuigen per 1000 inwoners			aantal voertuigen met bromfietskenteken
		snorfiets	bromfiets	brommobiel	
Nederland	2010	26	30	1	951 504
	2016	38	28	1	1 145 603
	2017	40	28	1	1 172 828
	2018	42	27	1	1 205 827
	2019	43	26	1	1 224 429
Noord-Holland	2010	26	36	1	168 080
	2016	41	33	1	209 398
	2017	43	32	1	213 753
	2018	44	31	1	215 937
	2019	44	30	1	213 015
Heemskerk	2010	26	41	1	2 633
	2016	41	35	1	3 027
	2017	44	33	1	3 065
	2018	46	32	1	3 079
	2019	47	29	1	3 012

Tabel 5. Snorfiets, bromfiets en brommobiel bezit per 1000 inwoners Nederland, Noord-Holland en Heemskerk. Indien het percentage 10% of meer naar boven afwijkt t.o.v. het grotere gebied, dan is dit met oranje kleur aangegeven. (bron <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl>).

Het blijkt dat het bezit van snorfietsen, bromfietsen en brommobielen per 1000 inwoners in Heemskerk niet noemenswaardig afwijkt van het bezit per 1000 inwoners in Noord-Holland, wel ligt het bezit hoger dan in Nederland het geval is, maar is aanzienlijk lager dan in de rest van de IJmond (zie bijlage 2).



Afbeelding 6. Het aantal voertuigen met een bromfietskenteken in Heemskerk in de periode 2010-2019, onderverdeeld in snorfiets, bromfiets en brommobiel (bron <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl>).

Uit afbeelding 6 blijkt dat het aantal snorfietsen in Heemskerk jaarlijks toeneemt, het aantal bromfietsen neemt elk jaar af en het kleine aantal brommobielen blijft nagenoeg gelijk. Het totaal aantal voertuigen met bromfietskenteken neemt iets toe. Deze trend wijkt in Heemskerk daarmee niet af van de provinciale trend. Het ligt dan ook voor de hand om voor voetgangers, fietsers en brom- en snorfietsers aansluiting te zoeken bij de voorgestelde provinciale maatregelen. Aan geen van de hierboven genoemde type weggebruikers zal in Heemskerk ten opzichte van de provincie extra aandacht behoeven te worden besteed.

De provincie zoomt bij haar veiligheidsanalyse in op drie vervoerswijzen en drie leeftijdscategorieën. Het is zinvol om te onderzoeken of in Heemskerk ook andere categorieën verkeersdeelnemers zijn die extra

aandacht vragen. Hiertoe is in tabel 6 een vergelijking opgesteld tussen diverse verkeersdeelnemers in Noord-Holland met gelijke deelnemers in Heemskerk.

	partij	leeftijdsgroep / betrokkenen									totaal	absoluut aantal	
		00-03	04-11	12-15	16-17	18-24	25-34	35-49	50-64	> 65			onbekend
Noord-Holland	bestelauto	-	-	-	-	1%	1%	1%	1%	+0%	+0%	5%	1557
	brom- / snorfiets	-	-	+0%	3%	5%	3%	2%	2%	1%	1%	17%	5287
	e-bike	-	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	1%	2%	347
	fiets	+0%	1%	2%	1%	2%	2%	3%	4%	4%	1%	19%	4063
	overig	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	1%	1%	1%	1%	7%	5266
	overige voertuigen	-	-	-	-	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	121
	personenauto, motor	-	+0%	+0%	+0%	5%	8%	10%	7%	4%	4%	38%	12634
	voetganger	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	1%	1%	1%	1%	6%	1025
	voorwerpen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4%	921
	vrachtauto, trekker, bus	-	-	-	-	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	+0%	2%	667
totaal	+0%	1%	2%	4%	14%	15%	19%	17%	13%	13%	100%	31888	
absoluut aantal	59	383	610	1251	4359	4836	6023	5189	3418	5760	31888		
	partij	00-03	04-11	12-15	16-17	18-24	25-34	35-49	50-64	> 65	onbekend	totaal	absoluut aantal
Heemskerk	bestelauto					+0%	+0%	+0%	1%	+0%		3%	9
	brom- / snorfiets				1%	6%	2%	2%	2%	+0%	3%	17%	45
	e-bike				+0%					+0%		1%	3
	fiets		+0%	1%	1%	1%	+0%	1%	2%	3%	+0%	12%	33
	overig	+0%		1%	1%	1%	1%	1%	+0%	4%	8%	20%	55
	overige voertuigen								+0%			+0%	1
	personenauto, motor					7%	8%	9%	7%	6%	5%	42%	114
	voetganger		+0%					+0%		1%		2%	5
	voorwerpen										1%	1%	3
	vrachtauto, trekker, bus					+0%	+0%		+0%			1%	3
totaal	0%	0%	3%	4%	16%	13%	14%	14%	16%	18%	100%	271	
absoluut aantal	1	2	7	12	44	35	39	38	43	50	271		

Tabel 6. Slachtoffer ongevallen in de provincie Noord-Holland en in Heemskerk in de periode 2013 t/m 2017, onderverdeeld naar leeftijdscategorie en naar vervoersdeelname. Indien in Heemskerk het percentage 3% of meer naar boven afwijkt t.o.v. Noord-Holland, dan is dit met oranje kleur aangegeven, bij afwijking van gelijk percentage naar beneden is dit met groen aangegeven (bron: Risicokompas Hastig).

Uit de tabel blijkt dat in de periode 2013 t/m 2017 het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie 35-65 jaar in Heemskerk procentueel minder is dan in Noord-Holland, boven de 65 jaar zijn er procentueel meer slachtoffers. Op zich is dit begrijpelijk want dit verhoudt zich met de bevolkingssamenstelling tussen Noord-Holland en Heemskerk.

Als we inzoomen op vervoerswijzen dan vallen er in Heemskerk procentueel meer slachtoffers in de categorie personenauto/motor. Het procentueel verschil is niet zodanig dat hier nader onderzoek voor nodig is. Wel valt op het percentage slachtoffers in de categorie overig in Heemskerk (met 20%) aanzienlijk hoger is dan in Noord-Holland (met 7%) het geval is. Dit laatste is vermoedelijk te wijten aan een mindere wijze van registreren in Heemskerk dan in de rest van de provincie.

Hoewel er dus niet echt grote verschillen worden geconstateerd tussen Heemskerk en de provincie Noord-Holland, zijn er toch twee opmerkelijke gegevens te halen uit tabel 7.

Wat opvalt is dat het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie onder de 16 jaar laag is, namelijk 3%, terwijl uit tabel 3 blijkt dat deze groep 15% van het aantal inwoners betreft. Het risico op geregistreerde verkeersongevallen voor personen onder de 16 jaar is dus laag. In de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar vielen 16% van de verkeersslachtoffers. Deze leeftijdscategorie betrof op 1 januari 2020 7,8% (3107/39606) van het aantal inwoners. Vooral vallen in deze groep jongeren veel slachtoffers binnen de categorie brom-/snorfiets en personenauto. Deze groep weggebruikers krijgt vanuit de provincie al extra aandacht, als zijnde onervaren, mogelijk zijn de jongeren in deze leeftijdscategorie ook iets overmoediger.

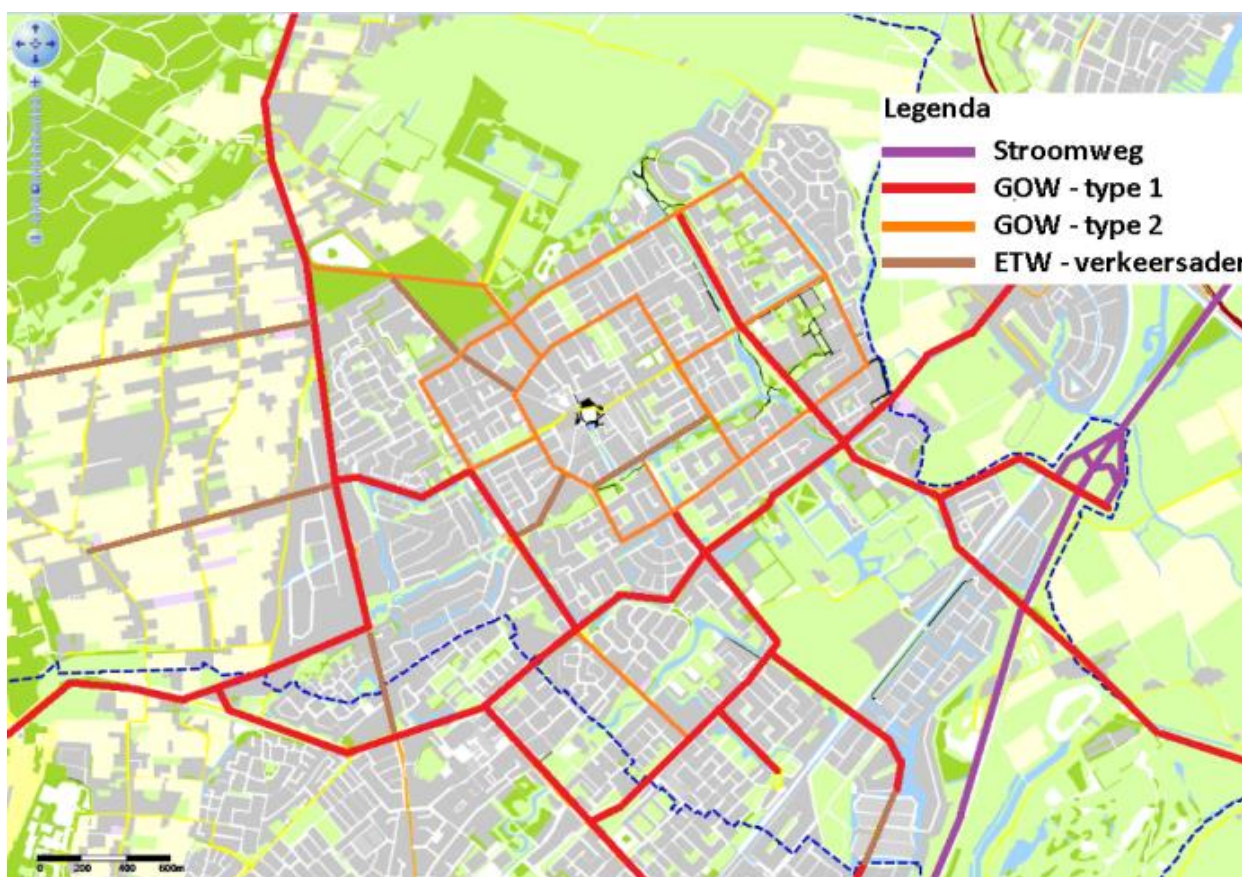
## 2.2. Infrastructuur, bijzondere aandacht-locaties en verkeersintensiteiten

### Wegenstructuur

Hieronder de gewenste infrastructuur in de gemeente Heemskerk zoals opgenomen in het Verkeer en Vervoerplan Heemskerk 2017. Er is hierbij onderscheid gemaakt tussen gebiedsontsluitingswegen (GOW) met 50km-regime erftoegangswegen (ETW) met 30km-regime. Alle niet gemarkeerde wegen in afbeelding 7 zijn aangemerkt als ETW.

Er zijn in Heemskerk twee typen gebiedsontsluitingswegen vastgesteld:

- GOW type 1. Dit type ontsluitingsweg heeft als doel het verkeer in Heemskerk te ontsluiten. Deze wegen vormen dan ook samen de hoofdontsluitingsstructuur. Kenmerk van deze wegen is de scheiding van langzaam en snel verkeer.
- GOW type 2. Dit type ontsluitingsweg heeft geen primaire functie voor de bereikbaarheid van Heemskerk. Wel vormen deze wegen de wijkontsluitingsassen van Heemskerk.

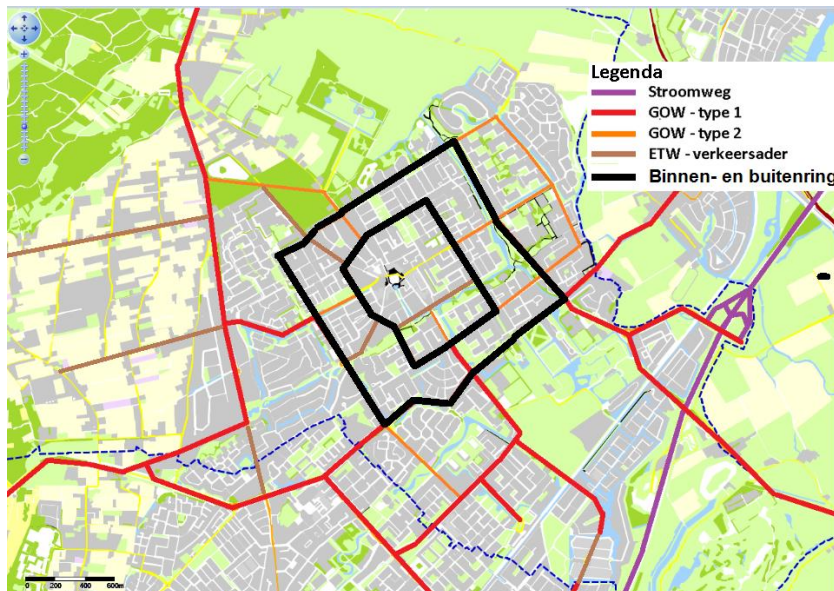


Afbeelding 7. Wegeninfrastructuur volgens Verkeer- en Vervoerplan Heemskerk 2017.



Afbeelding 8. De foto links toont het weg-type GOW-1, de foto rechts het weg-type GOW-2.

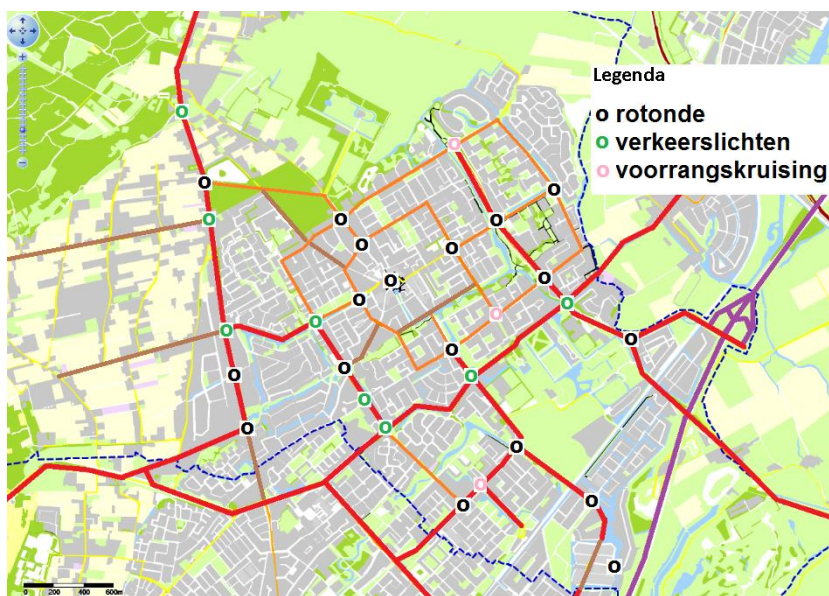
De inrichting van GOW type 2-wegen gaat uit van het niet fysiek scheiden van langzaam en snel verkeer. Dit betekent dat de inrichting bij voorkeur bestaat uit een rijloper en fietsstroken aan beide zijden van de weg. De route De Baandert-Mozartstraat-Marquettelaan is vanwege ruimtelijke inpasbaarheid niet realiseerbaar als GOW-1. Hier is daarom gekozen voor de GOW-2 inpassing. Om het doorgaande verkeer door het centrum te beperken zijn rondom het centrum 2 verkeersringen aangebracht: de Binnenring en de Buitenring (afbeelding 9).



Afbeelding 9.  
Binnen- en Buitenring om het centrum.

Anno 2020 zijn nog niet alle ETW in Heemskerk volgens duurzaam veilig ingericht. Zo geldt op de ETW-verkeersaders Karshoffstraat, Constantijn Huygensstraat en Laan van Broekpolder het 50km-regime. Ook geldt er in de woonwijk De Die, de bedrijventerreinen De Houtwegen en De Trompet (ten oosten van de spoorverbinding) nog de maximum snelheid van 50km/uur.

In Heemskerk zijn de kruisingen tussen GOW vrijwel allen uitgevoerd met verkeerslichten (groene cirkel) of rotondes (zwarte cirkel). In 2018 en 2019 zijn na opmaak van het rapport "Uniformering rotondes" de rotondes in Heemskerk zoveel mogelijk uniform uitgevoerd. De rotonde De Smidse zal in 2021 worden heringericht. Er resteren nog drie kruisingen tussen GOW die zijn ingericht als voorrangskruising (roze cirkel): De Baandert-Mozartstraat; Jan van Kuikweg-Laan van Assumburg en Beneluxlaan-Eurotomsingel.



Afbeelding 10.  
Rotondes en verkeerslichten in Heemskerk.

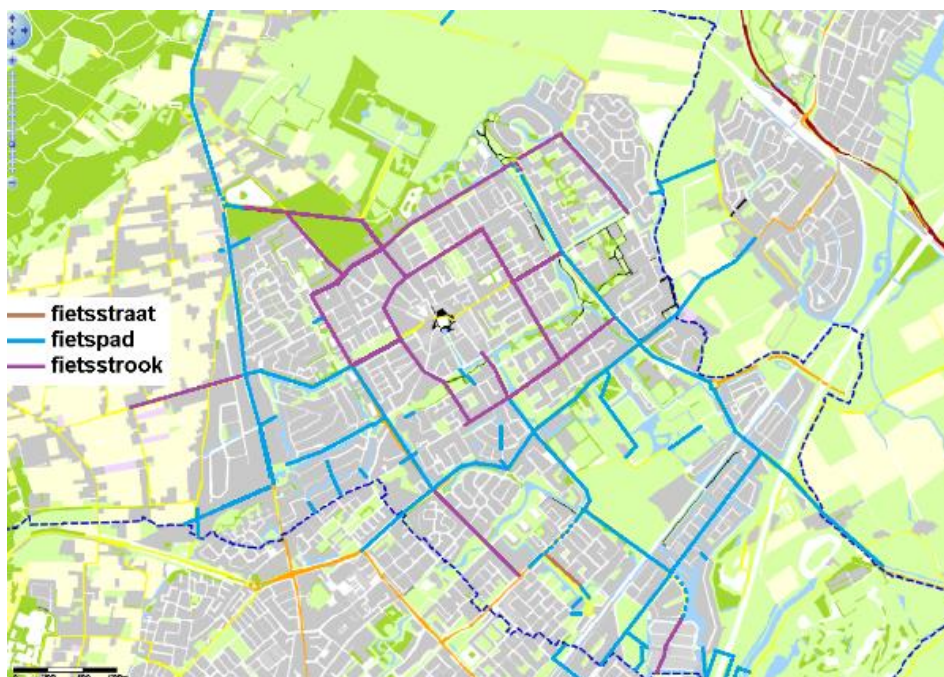


Naast de hierboven genoemde indeling in ETW en GOW zijn er enkele shared-space-gebieden in Heemskerk: Slotherenbuurt, Maerten van Heemskerckplein, Haydnplein en Deutzstraat-tak rotonde Burgemeester Nielenplein, en er zijn enkele woonerven. Het verblijfskarakter prevaleert hier boven het verkeerskarakter. Het idee achter het shared-spaceconcept is dat de weggebruiker zich aanpast aan de ruimtelijke omgeving - bijvoorbeeld alleen parkeert waar dit mogelijk is - en middels oogcontact rekening houdt met de medeweggebruikers, dit alles onder lage snelheid. De praktijk wijst echter uit dat diverse verkeersdeelnemers niet weten waar zij aan toe te zijn en zich daardoor onzeker gaan voelen. Bovendien kent de wetgeving het begrip shared-space niet, waardoor jurisprudentie moet uitwijzen welke weggebruiker in het gelijkgesteld zal worden

In tegenstelling tot het shared-spaceconcept is een woonerf wel vastgelegd in de wetgeving. De snelheid is er maximaal 15km/uur en de parkeerplekken zijn duidelijk vormgegeven. Daarnaast is in het woonerf de verkeersfunctie ondergeschikt aan de verblijfsfunctie: de automobilist is te gast. Voorwaarde bij het woonerfconcept is dat het betreffende weggedeelte geen doorrijfunctie heeft.

### Fiets- en bromfietsinfrastructuur

In de afgelopen jaren is er veel gedaan aan het optimaliseren van het fietsnetwerk. Er zijn meerdere fietspaden en fietsstroken aangelegd. Afbeelding 11 geeft een overzicht van de fietsstraten, fietspaden en fietsstroken. Het kaartje laat indirect zien dat er nog diverse essentiële schakels ontbreken in het fietsnetwerk: niet alle logische fietsroutes zijn compleet of sluiten op elkaar aan. In een enkel geval is een fietspad aangelegd als doorsteek naar of tussen verblijfsgebieden en doet zij dienst als een kortsluitende verbinding. Naast de hier aangegeven fietsverbindingen maakt de fietser gebruik van de erftoegangswegen.



Afbeelding 11.  
Fietsinfrastructuur  
volgens Verkeer- en  
Vervoerplan Heemskerk  
2017.

Momenteel is de IJmondiale doorfietsroute (afbeelding 12) in uitvoering, een verbinding tussen station Uitgeest en de gemeente Haarlem. Er wordt naar gestreefd het Heemskerkse traject eind 2023 te hebben afgerond. Het traject in Heemskerk zal bestaan uit fietsstraten, fietsstroken en vrijliggende fietspaden.

Heemskerk heeft zich in 2012 aangesloten bij het overgrote deel van de andere gemeenten in Nederland en binnen de bebouwde kom de bromfiets naar de rijbaan gedirigeerd, omdat volgens gegevens van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) 'Bromfietzers op de rijbaan' de verkeersveiligheid positief beïnvloedt. Langs de Communicatieweg, op de Rijksweg ten noorden van de Marquettelaan, op de Tolweg ten oosten van de Beyaertlaan en langs de N197 maakt de bromfietser gebruik van een gezamenlijk fiets-/bromfietspad. Verder kent Heemskerk geen fietspaden waarop met de brommer gereden mag worden.



*Afbeelding 12.  
De IJmondiale doorfietsroute, aangegeven als  
oranje lijn.*

### **Voetgangersinfrastructuur**

Voor de voetganger is het belangrijk dat het verblijfskarakter van de buitenruimte wordt benadrukt. In Heemskerk is dit gerealiseerd door woonerven (Meerestein), shared-spacelocaties (Slotherenbuurt, Maerten van Heemskerckplein, Haydnplein en Deutzstraat-tak rotonde Burgemeester Nielenplein) en langs praktisch alle wegen binnen de bebouwde kom zijn trottoirs aanwezig. Voor de voetganger is er in tegenstelling tot de fietser en de automobilist geen netwerk vastgelegd. Het credo is: iedere voetganger moet in principe overal prettig en veilig kunnen komen.

De inrichting van de buitenruimte volgens het woonerfprincipe of shared-spaceconcept kan voor blinden en slechtzienden een probleem vormen omdat zij te weinig houvast hebben voor hun oriëntatie. Veel voorkomende knelpunten zijn het ontbreken van een duidelijk onderscheid tussen rijbaan en voetgangersgebied en het ontbreken van herkenbare oversteekplaatsen. De aanwezigheid van herkenbare natuurlijke gidslijnen over een obstakelvrije route zijn noodzaak bij het ontwerp. Voordeel van de beide principes is dat de gehele openbare ruimte op één niveau ligt, waardoor de toegankelijkheid voor mensen die slecht ter been zijn toeneemt.

Algemene problemen voor voetgangers zijn te herleiden tot de toegankelijkheid. Met name mindervaliden kunnen door obstakels of onvoldoende breedte slecht van de beschikbare ruimte gebruik maken. Elke straat moet daarom in beginsel minimaal één trottoir hebben dat minimaal 1,50 meter breed is, waar mogelijk 1,80 meter, en obstakelvrij met een vrij hoogte van minimaal 2,20 meter. Indien meer dan 100 voetgangers per maatgevend uur gebruik maken van het trottoir is het wenselijk de minimale breedte te vergroten naar 2,00 meter. Bij vernauwingen korter dan 10 meter mag de minimale trottoirbreedte worden teruggebracht tot 1,20 meter, en bij puntvernauwing (lichtmast, verkeersbord e.d.) is een trottoirbreedte van minimaal 0,90 meter acceptabel. In winkelgebieden moet bij uitstallingen, fietsparkeren en terrassen op trottoirs rekening worden gehouden met deze minimale toegankelijkheid. Daar waar nodig worden markeringen voor visueel gehandicapten aangelegd.

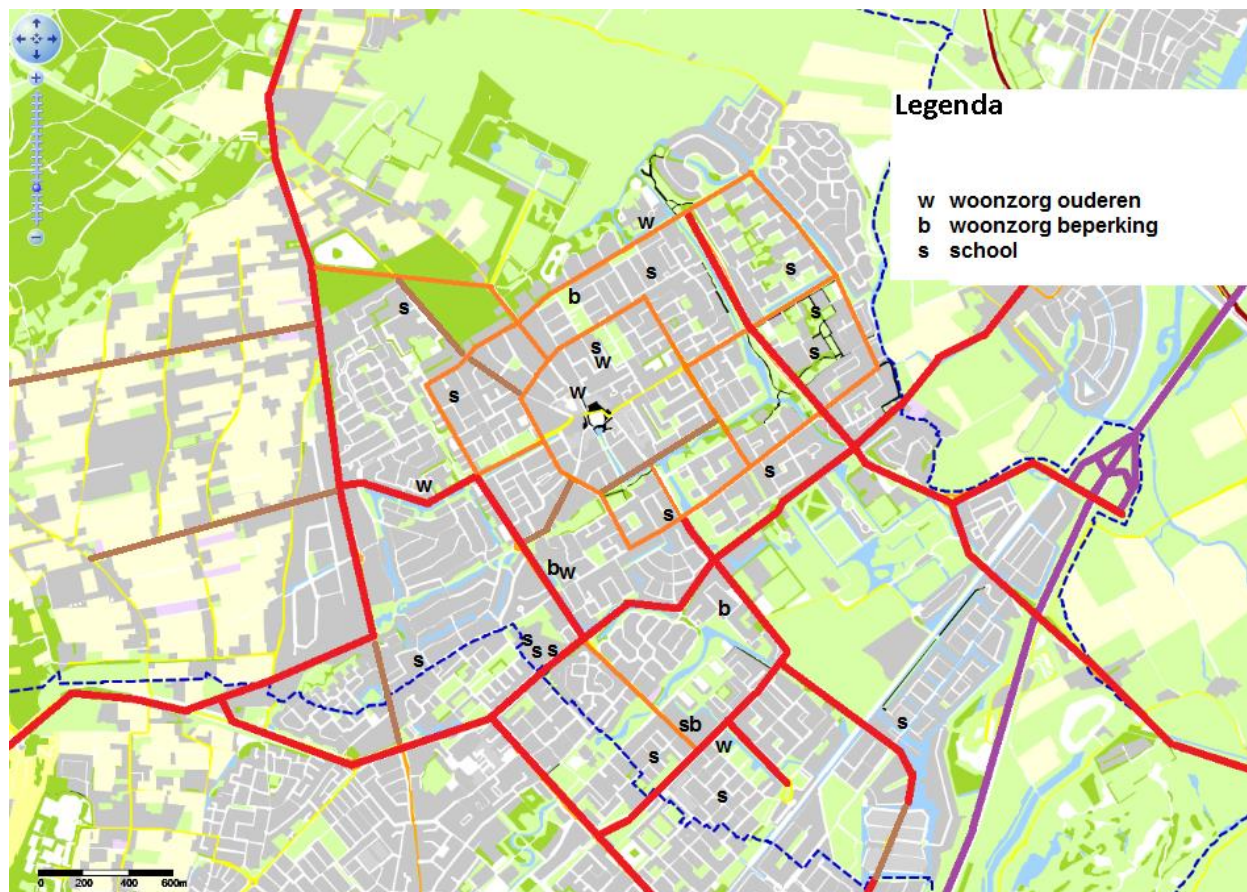
Naast aandacht voor de toegankelijkheid van het voetgangersgebied is het van belang dat er ook aandacht is voor de verkeersveiligheid in het voetgangersgebied, zowel objectieve als subjectieve veiligheid spelen hierbij een rol. Bij het ontwerpen en beheren van de buitenruimte wordt met dit aspect rekening gehouden. De praktijk wijst echter uit dat het vaak niet mogelijk of wenselijk is om de andere verkeersdeelnemers dan voetgangers fysiek te weren op deze voor hen verboden plekken. In dat geval is gedragsaanpassing en indien nodig handhaving een vereiste.

Tenslotte is voor de voetganger de oversteekbaarheid belangrijk, waar wenselijk zijn trottoirbanden verlaagd. Enerzijds zorgt een verlaging voor een betere toegankelijkheid van de mindervalide, anderzijds wordt het trottoir eenvoudiger oprijdbaar voor de fietser. Een afweging hiervoor vindt per locatie plaats. Erftoegangswegen zijn in beginsel op iedere plek oversteekbaar, bij gebiedsontsluitingswegen vindt het

oversteken plaats bij rotondes en verkeerslichten. Gezien de wegbreedte van en de verkeersintensiteiten op de gebiedsontsluitingswegen categorie is een middengeleider hier veelal noodzakelijk.

### Locaties woonzorg en scholen

Bij de veiligheidsanalyse wordt rekening gehouden met kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. In Heemskerk zijn 13 reguliere basisscholen, 1 school voor speciaal onderwijs en 3 scholen voor voortgezet onderwijs (zie afbeelding 13). De leerlingen van deze scholen vallen allen in de categorie kwetsbaar en onervaren verkeersdeelnemers. Met uitzondering van het voortgezet onderwijs zijn alle scholen in 2018/2019 voorzien van schoolzones met attentie-verhogend straatmeubilair.



Afbeelding 13. Locaties van woonzorg (w/b) en scholen (s) in Heemskerk.

Er zijn in Heemskerk 5 verzorgingshuizen en 1 zorgwoning voor ouderen. Daarnaast zijn er 5 locaties waar mensen met een beperking kunnen wonen. Dit zijn allemaal woonvormen waarbij een gedeelte van de bewoners zelfstandig aan het verkeer kan deelnemen. Voor deze twee groepen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn geen aparte voorzieningen getroffen binnen het Heemskerkse verkeer. Het is wenselijk om rond deze locaties extra aandacht te besteden aan het seniorproof zijn van de buitenruimte.

### Spoorwegdoorkruisingen

In Heemskerk kruist het verkeer op 4 locaties het spoornet, te weten Communicatieweg (GOW-1); Zuidermaatweg (voet-/fietspad); Laan van Broekpolder (ongelijkvloers) en station Heemskerk (overpad). Vanuit verkeersveiligheid zijn de gelijkvloerse spoorovergangen, hoewel beveiligd, niet wenselijk. Geen van de drie gelijkvloerse overgangen werd vanwege de lage verkeersintensiteiten opgenomen in het "Landelijk Verbeterprogramma Overwegen".

### Verkeersstromen

In 2016 zijn de verkeersstromen in de IJmond onderzocht. Door gelijktijdig op meerdere locaties verkeerstellingen te doen konden de vervoersstromen voor fiets en motorvoertuigen in kaart worden gebracht. Afbeelding 14 en 15 laten respectievelijk de auto- en fiets-intensiteiten per etmaal zien. De getelde en geprognoseerde verkeersintensiteiten geven geen aanleiding om het verkeersnetwerk of

infrastructuur in Heemskerk aan te passen. Wel blijkt er nog een gemotoriseerde verkeersstroom door het centrum te rijden zonder dat deze hier een bestemming of herkomst heeft. Aangezien het centrum een verblijfskarakter heeft is het wenselijk om de gemotoriseerde verkeersstroom door het centrum te verkleinen. In 2021 zullen er nieuwe verkeertellingen worden gedaan.



Afbeelding 14. Verkeersintensiteiten: aantal motorvoertuigen per etmaal in 2016 (bron: Regionale Verkeers- en Milieukaart).

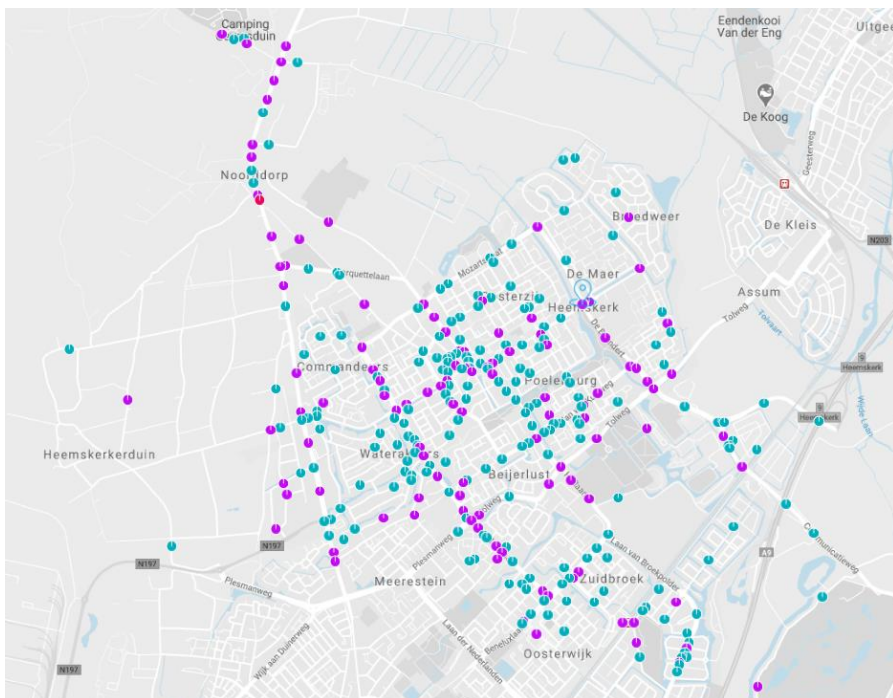


Afbeelding 15. Verkeersintensiteiten: aantal fietsen per etmaal in 2016 (bron: Regionale Verkeers- en Milieukaart).

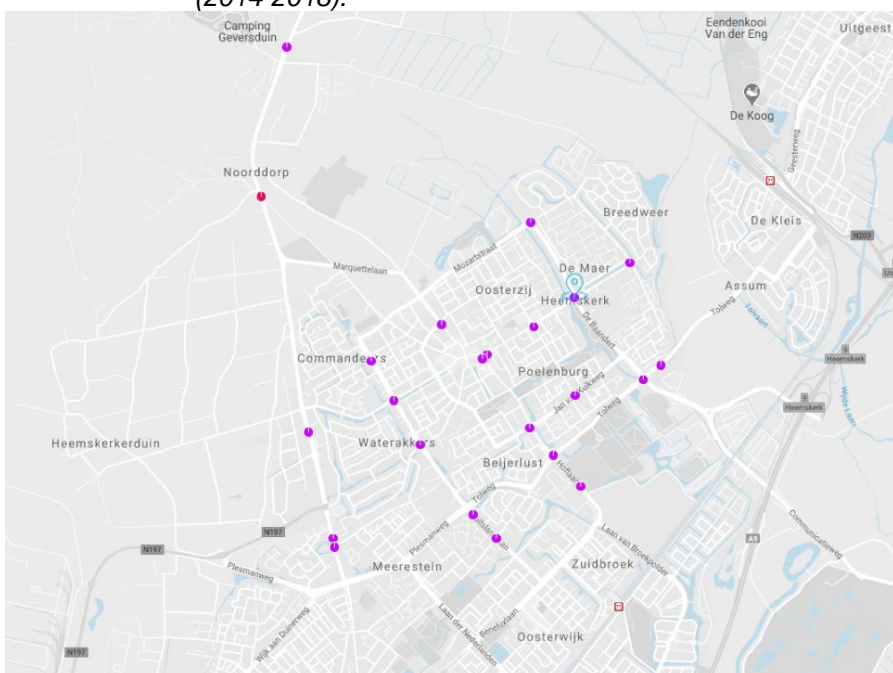
### 2.3. Ongevallenlocaties

De provincie Noord-Holland deelt via haar website het Risico-kompas van Hastig (zie bijlage 1) (<https://noord-holland.kijkopkaart.nl/>). Het Verkeersveiligheidskompas is een onderdeel van het Risicokompas; zij geeft op kaart de ongevallen aan, die afkomstig zijn uit het BRON-bestand van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW). Daarin zijn alle door de politie geregistreerde ongevallen opgenomen. Sinds 2018 brengt IenW minder gegevens over de verkeersongevallen naar buiten.

Hieronder eerst een overzicht met de locaties waar de ongevallen in Heemskerk plaatsvonden in de periode 2014-2018, in totaal werden in deze periode 310 locaties geregistreerd (groen: uitsluitend materiele schade (ums); paars: letselongeval en rood: dodelijk ongeval). In de verdere uitwerking wordt geen onderscheid gemaakt tussen letsel- en dodelijke ongevallen, hieronder verder letselongevallen genoemd. Het volgende kaartje toont de 23 locaties met 2 of meer letselongevallen in deze periode.

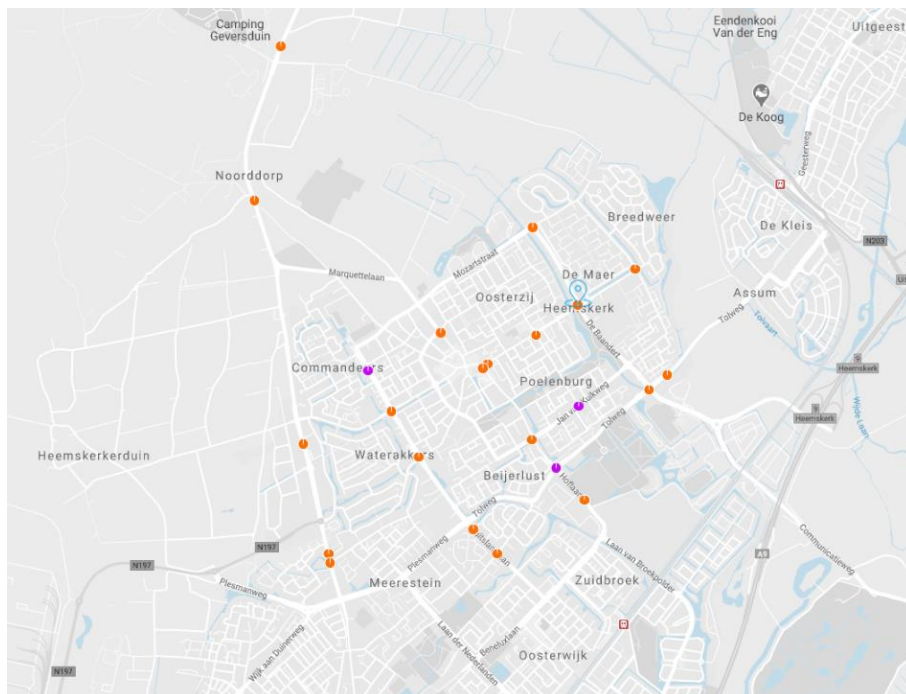


Afbeelding 16. Locaties met geregistreerde ongevallen in Heemskerk (2014-2018).



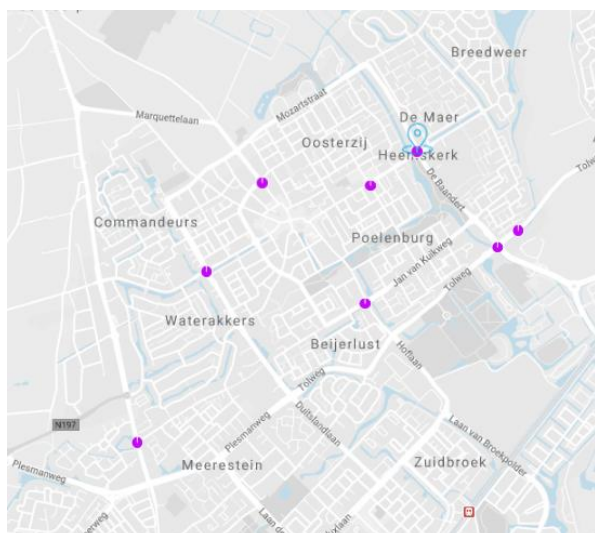
Afbeelding 17. Locaties met 2 of meer geregistreerde letselongevallen in Heemskerk (2014-2018).

Het Verkeersveiligheidskompas schenkt op haar kaarten aan 4 categorieën voertuigen extra aandacht, te weten: fiets, e-bike, brommer en landbouwvoertuig. Tweemaal was er in de genoemde 5 jaar in Heemskerk sprake van een ongeval met een landbouwvoertuig. Naar deze categorie zal daarom geen verder onderzoek worden gedaan. Op 20 van de 23 locaties met 2 of meer letselongevallen blijkt bij in ieder geval één ongeval op die locatie een fiets, e-bike of brommer betrokken te zijn geweest (hieronder oranje aangegeven).

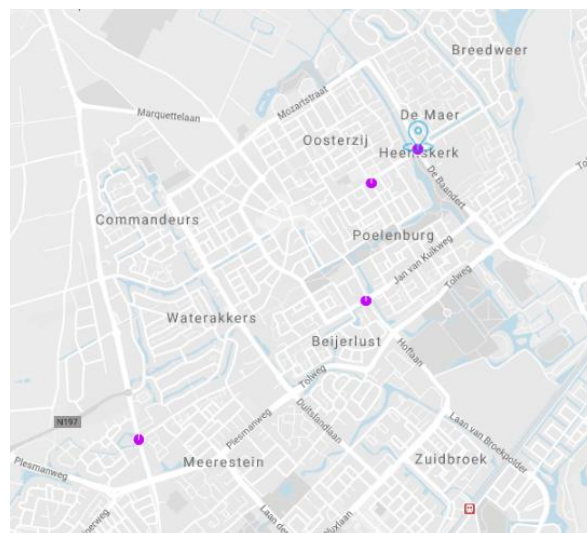


*Afbeelding 18. Locaties met 2 of meer geregistreerde letsel / dodelijke ongevallen in Heemskerk (2014-2018), waarbij fiets, e-bike of brommer betrokken was.*

De volgende twee kaartjes geven de locaties aan, waar de meeste letselongevallen in Heemskerk plaatsvinden. Dit wil niet zeggen dat deze locaties ook per definitie het meest onveilig zijn, immers het aantal ongevallen is mede afhankelijk van de hoeveelheid verkeer op deze locaties. Om beter inzicht te krijgen in het ongevalrisico op een bepaalde locatie heeft het Risicokompas daarom het risico-indicatoren geïntroduceerd.



*Afbeelding 19. Acht locaties met 3 of meer letselongevallen.*



*Afbeelding 20. Vier locaties met 4 of meer letselongevallen.*

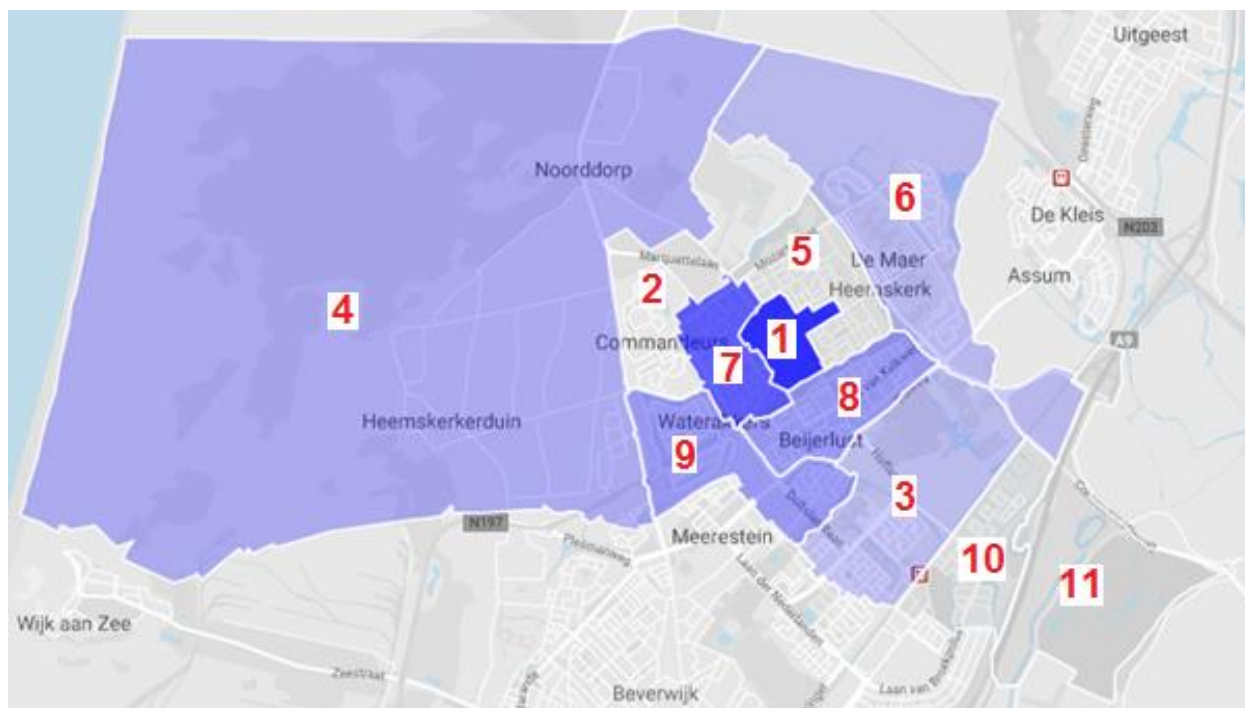
## 2.4. Risico-indicatoren en wijkindeling

Tabel 7 toont de risico-indicatoren voor letselongevallen (inclusief dodelijke ongevallen) in Heemskerk en in Noord-Holland. Hoe dichter de risico-indicator de 1.000 bereikt, hoe hoger het risico op een ongeval. Uit de laatste twee kolommen blijkt dat het ongevallenrisico in Heemskerk op de gemeentelijke wegen hoger is dan het provinciale ongevallenrisico op soortgelijke wegen.

Overzicht risico Heemskerk (2014-2018)			Noord-Holland
snelheidsregime	letsel & dodelijk ongeval/jaar	risico indicator	risico indicator
30	5.0	0.992	0.638
50	19.6	0.307	0.280
60	1.4	0.233	0.145
70	0.4	*	0.032
80	0.4	*	0.033
120+	1.0	0.005	0.006

Tabel 7. Risico-indicatoren Heemskerk en Noord-Holland per snelheidsregime.

Met behulp van het Verkeersveiligheidskompas en het SPI-kompas (zie bijlage 1) zijn de risico-indicatoren voor Heemskerk per wijk en per snelheidsregime weergegeven. Deze risico-indicatoren zijn een afgeleide van het aantal ongevallen en het aantal afgelegde kilometers per wijk en per snelheidsregime. Ten behoeve van de risico-analyse is Heemskerk opgedeeld in 11 wijken. Hierbij is gebruik gemaakt van de wijkindeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).



Afbeelding 21. Wijkindeling gemeente Heemskerk (CBS-gegevens).

Om een goed beeld te krijgen van het ongevallenrisico in Heemskerk zal nu per wijk een nadere verkenning worden uitgevoerd. De tabel op de volgende pagina geeft de risico-indicator weer van het op de kaart aangegeven deelgebied per snelheidsregime. Doordat er in sommige wijken bij bepaalde snelheidsregimes weinig ongevallen zijn, is het niet mogelijk om voor elk snelheidsregime een risicocijfer te berekenen. Waar in tabel 8 wél risicocijfers worden getoond gaat het dus om wegen waarop “genoeg” ongevallen gebeuren om de risicocijfers te kunnen berekenen. De wijken met een hoge risico-indicator worden vervolgens per snelheidsregime (30km/uur, 50km/uur en 60km/uur) verder uitgewerkt.

Wijk	sneldheids-regime	letsel & dodelijke ongevallen/jaar	risico-indicator wijk	risico-indicator Noord-Holland
Wijk 01 Heemskerk-Dorp	30	1.0	1.378	0.638 (0.955 <sup>1</sup> )
Wijk 02 Commandeurs en Marquette	30	0.4	*	
Wijk 03 Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek	30	0.6	*	
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	30	0.8	*	
Wijk 06 Noordbroek en De Trompet	30	0.2	*	
Wijk 07 Kerkbeek	30	0.6	*	
Wijk 08 Assumburg	30	0.4	*	
Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	30	0.8	*	
Wijk 10 Broekpolder	30	0.2	*	
Wijk 01 Heemskerk-Dorp	50	2.2	5.818	
Wijk 03 Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek	50	1.8	0.152	
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	50	1.6	0.296	
Wijk 05 Poelenburg en Oosterzij	50	0.6	*	
Wijk 06 Noordbroek en De Trompet	50	3.8	0.190	
Wijk 07 Kerkbeek	50	3.6	0.897	
Wijk 08 Assumburg	50	1.8	0.439	
Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	50	3.6	0.434	
Wijk 10 Broekpolder	50	0.4	*	
Wijk 11 Oostelijk Heemskerk	50	0.2	*	
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	60	1.2	0.208	0.145
Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	60	0.2	*	0.032
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	70	0.2	*	
Wijk 11 Oostelijk Heemskerk	70	0.2	*	0.033
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	80	0.2	*	
Wijk 06 Noordbroek en De Trompet	80	0.2	*	0.006
Wijk 11 Oostelijk Heemskerk	120+	1.0	0.005	
Wijk 02 Commandeurs en Marquette	onbekend	0.2	*	
Wijk 03 Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek	onbekend	0.6	*	
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	onbekend	1.0	*	
Wijk 06 Noordbroek en De Trompet	onbekend	0.6	*	
Wijk 07 Kerkbeek	onbekend	0.2	*	
Wijk 08 Assumburg	onbekend	0.2	*	
Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	onbekend	0.2	*	
Wijk 10 Broekpolder	onbekend	0.4	*	
Wijk 11 Oostelijk Heemskerk	onbekend	0.2	*	

Tabel 8. Risico-indicator per wijk (\* geeft aan dat de risico-indicator niet berekend kon worden; vanwege een te 'laag' aantal ongevallen; <sup>(1)</sup> tussen haakjes staat de risico-indicator van de regio Zuid-Kennemerland/IJmond vermeld.

Wat in tabel 8 direct opvalt is dat er op wijkniveau voornamelijk risico-indicatoren beschikbaar zijn voor de 50 km/uur-wegen. In de desbetreffende wijk zijn er dus "genoeg" ongevallen geweest op 50 km/uur-wegen om dit cijfer te kunnen berekenen. Het geeft dus aan dat het risico op 50 km/uur-wegen het hoogst is. Een nadere inspectie van tabel 8 laat zien dat de risico-indicator voor Heemskerk in een aantal gevallen hoger is dan de risico-indicator op provinciaal en regionaal (Zuid-Kennemerland/IJmond) niveau. In deze wijken valt dus voor Heemskerk mogelijk winst te behalen op het gebied van verkeersveiligheid.

Daarnaast valt ook op dat er bij enkele wijken risicocijfers worden gegeven voor 60, 70 en 80 km/uur-wegen als ook voor sneldheidsregime onbekend. Dit is het gevolg van foutieve broninformatie. Het 120+regime betreft de A9, deze ligt wel op Heemskerks grondgebied, maar is in beheer van het Rijk, en valt daarmee buiten deze analyse. Tenslotte wordt er voor Wijk 01 Heemskerk-Dorp een hoog risico-cijfer gegeven binnen het 50km-regime, ook dit is te wijten aan foutieve broninformatie.



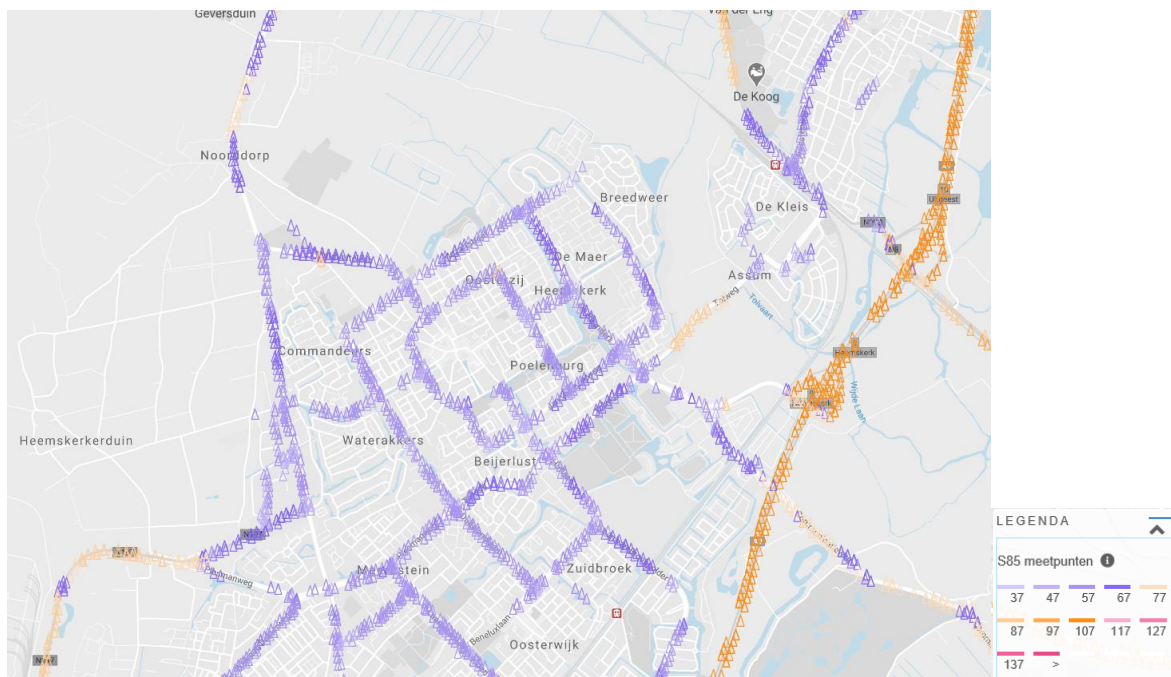
## 2.5. Snelheid weggebruikers (S85)

Naast ongevallengegevens en de risico-indicatoren zijn in het Risico-kompas ook snelheidsgegevens beschikbaar voor alle gemeenten in Noord-Holland. Om een indruk te krijgen over de snelheid op een bepaalde locatie wordt gebruik gemaakt van de V85-snelheid. Dit is de snelheid die door 85% van de weggebruikers niet wordt overschreden op de betreffende locatie.

De exacte V85-snelheden zijn alleen via metingen te bepalen. Uit mobiele data heeft de NDW een schatting kunnen maken van de V85-snelheden. Deze schatting is alleen betrouwbaar indien er voldoende verkeersaanbod was op het betreffende weggedeelte.

De geschatte V85-waarde wordt op de website van Hastig aangeduid met S85. De data is beschikbaar voor drukke wegen met een maximum snelheid van 50 km/u en hoger. De meetpunten liggen circa om de 50 meter en zijn gemeten over heel 2018.

Op afbeelding 22 zijn alle S85-metpunten voor Heemskerk aangegeven. Voor het 50km-regime toont tabel 14 de hoogste S85-waarde voor het betreffende weggedeelte aan. De gegevens voor het 60km-regime zijn terug te vinden in tabel 15.

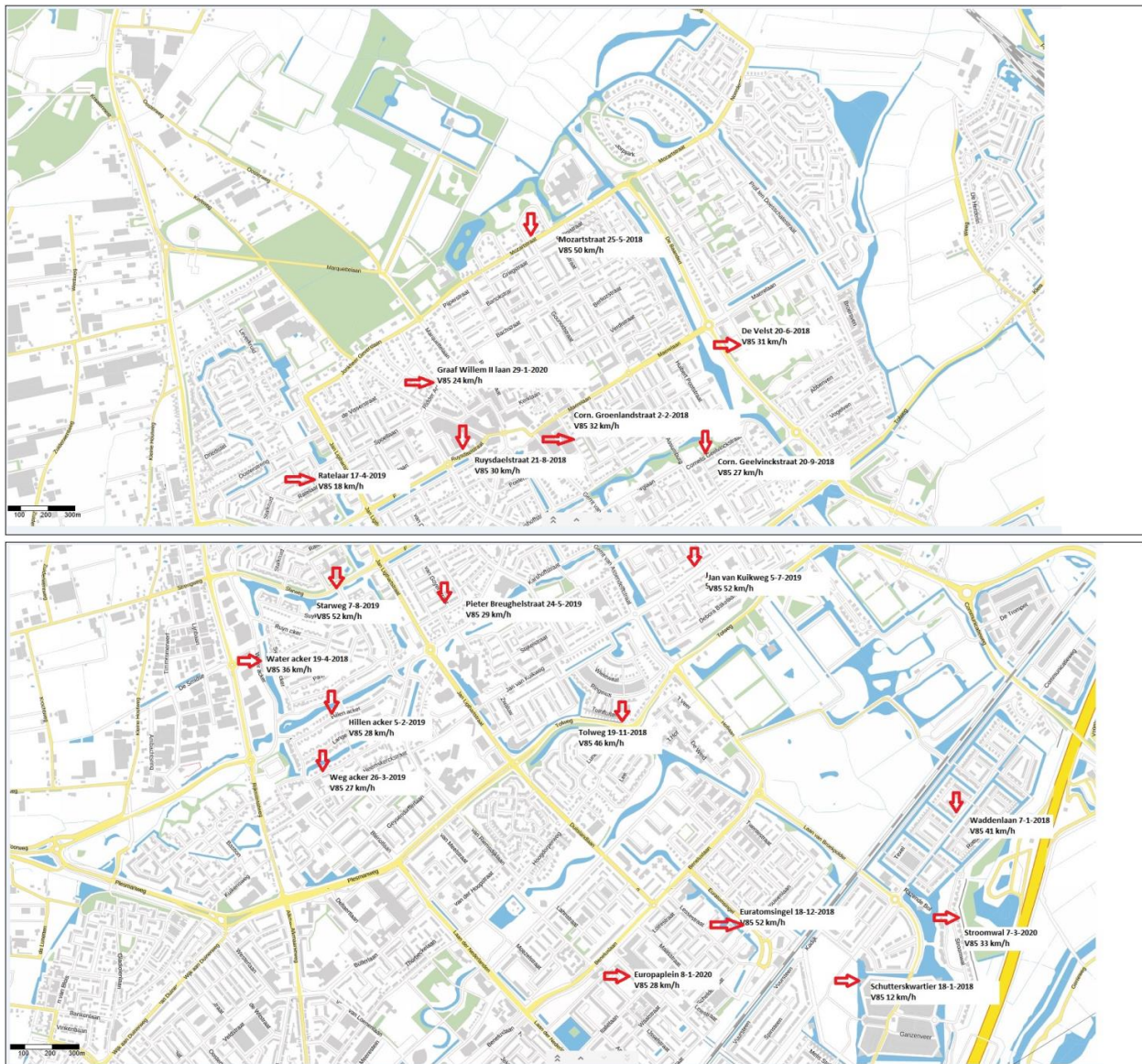


Afbeelding 22. Overzicht van de locaties met de S85-waarden in de gemeente Heemskerk.

Geconstateerd kan worden dat op de meeste 50km/uur-weggedeelten de weggebruiker zich niet houdt aan de snelheidslimiet van 50km/uur en dat op een aantal wegen de snelheid ruim wordt overschreden. Op de 60km/uur-weggedeelten wordt de eveneens de maximum snelheid overschreden.

### Snelheidsmetingen

Naast de snelheidsgegevens uit het Risico-kompas heeft de gemeente Heemskerk in de periode januari 2018 tot maart 2020 door middel van metingen op 19 locaties de V85 vastgesteld. 14 van deze locaties zijn gelegen in het 30km-regime. Van deze locaties werd alleen op de Water acker en Waddenlaan harder gereden dan 33km/uur, namelijk respectievelijk 36km/uur en 41 km/uur.



Afbeelding 23. Overzicht van de locaties met de V85-metingen in de gemeente Heemskerk.

## 2.6. Gedrag, alcohol- en drugsgebruik

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? Heemskerk beschikt, net als de meeste gemeenten in Nederland, niet over cijfers over rijden onder invloed. Het rapport Rijden onder invloed in Nederland geeft wel een indruk van het aandeel bestuurder onder invloed in de regio. Hierin zijn cijfers opgenomen van het percentage autobestuurders die de wettelijke limiet voor alcohol overtreden, op basis van een steekproef in verschillende politieregio's. Dit onderzoek wordt elke twee jaar gehouden.

	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

Tabel 9. Overtreders (in procenten) naar politieregio (2002-2017) (bron: onderzoeksrapport "Rijden onder invloed in Nederland 2002-2017" van het Ministerie van Infrastructuur en Wegen.

Heemskerk valt onder de politieregio Noord-Holland. In deze politieregio overtrad in 2017 1,9% van de automobilisten de limiet voor alcohol. In vergelijking met de andere politieregio's is dat een hoge score, het landelijk gemiddelde lag in 2017 op 1,4%. Het cijfer van Noord-Holland schommelt de afgelopen 10 jaar behoorlijk en zit veelal boven het landelijk gemiddelde.

Regio's	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
Alkmaar	427	359	287	255	239	240	231	209
Bergen (NH.)	131	101	97	72	76	37	43	31
Castricum	50	53	52	44	46	52	36	43
Heerhugowaard	130	88	90	99	138	93	80	112
Heiloo	33	49	28	21	24	17	20	21
Uitgeest	12	15	18	18	15	13	18	21

Tabel 10.  
Aantal geregistreerde rijders onder invloed van drugs/alcohol of medicijnen in de periode 2012-2019  
(bron: <https://data.politie.nl/#/Politie/nl/>).

In tabel 10 staan cijfers van de politie weergegeven, hieruit valt af te leiden hoeveel geregistreerde misdrijven er zijn geweest met betrekking tot rijden onder invloed van drugs/alcohol of medicijnen. Heemskerk steekt gunstig af in de IJmond. Het genoemde cijfer is echter geen accurate risico-indicator, aangezien het aantal bekeuringen sterk afhankelijk is van het aantal controles dat de politie uitvoert. Tabel 11 laat zien op welke controles de politie in de afgelopen jaren in Heemskerk heeft ingezet.

periode	snellheid binnen bebouwde kom	snellheid buiten bebouwde kom	snellheid snelweg	parkeren/stilstaan	verkeerslicht	gordel	helm	handheld bellen	alcohol bromfiets / fiets	alcohol motorvoertuig	totaal
2014	444	4	8	560	26	91	9	44	0	18	1204
2015	15	0	1493	365	15	11	6	18	2	12	1937
2016	925	204	464	275	24	43	18	35	1	5	1994
2017	822	194	1100	191	27	54	12	52	1	11	2464
2018	148	2	167	271	50	73	11	114	1	5	842
2019	332	4	414	197	61	73	12	137	0	8	1238

Tabel 11.  
Aantal geregistreerde verkeersovertredingen in Heemskerk in de periode 2014-2019  
(bron: centraal justitieel Incassobureau, Ministerie van Justitie en Veiligheid).

Uit de in bijlage 2 opgenomen overzichten van het Centraal Justitieel Incassobureau blijkt dat Heemskerk gunstig afsteekt bij de andere gemeente in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond voor wat betreft alcohol-, verkeerslicht- en handheldbelovertredingen.

## 2.7. Het 30km/uur-regime

Tabel 8 geeft aan in welke wijken in Heemskerk binnen het 30km-regime een verhoogd verkeers-ongevalrisico aanwezig was. Alleen voor Wijk 01 (Heemskerk-centrum) kan de risico-indicator worden bepaald. In alle andere wijken waren er dusdanig weinig ongevallen binnen het 30km-regime dat het niet mogelijk was om hiervoor een risicocijfer te berekenen.



Afbeelding 24.  
Het verkeerskompas 2014-2018 met 35 ongeval-locaties in wijk 01.

Om een goed beeld te krijgen van het ongevallenrisico in Heemskerk-Dorp is het gebied beoordeeld op acht kenmerken. De kenmerken zijn vervolgens gewaardeerd met het cijfer. Per kenmerk wordt bij optimale inrichting/gebruik 1 punt toegekend; indien gedeeltelijk (circa de helft van een gebied) aan het criterium wordt voldaan, wordt 0,5 punt gegeven; en indien niet voldaan wordt, wordt er geen punt toegekend.

De kenmerken waarop beoordeeld is, zijn:

- **Snelheidsremmers op lange rechtstanden** (Er is gekeken of de wegvakken voldoende snelheidsremmers hebben.  
*Waardering: Voldoende = 1; Onvoldoende = 0.*
- **Wegdek andere verharding dan gesloten** (30km/uur-wegen horen te zijn voorzien van elementenverharding).  
*Waardering: Elementen verharding = 1; Asphalt = 0.*
- **Verkeersintensiteit** (Kan het weggedeelte de hoeveelheid verkeer aan).  
*Waardering: weggedeelte kan hoeveelheid verkeer aan = 1; weggedeelte kan soms de hoeveelheid verkeer niet aan = 0,5; weggedeelte kan hoeveelheid verkeer niet aan = 0.*
- **Snelheidslimiet** (Voldaan moet worden aan de maximum snelheid van 30km/uur. Er is gekeken naar de V85-snelheid. Dit is de snelheid waaronder 85% van de weggebruiker onder blijft).  
*Waardering: V85 < 30km/uur = 1; V85 > 30 km/uur = 0. Er zijn geen snelheidsmetingen in het centrum gedaan. Zeker is echter dat regelmatig 30km snelheid wordt overschreden.*
- **Herkenbaarheid** (Hiervoor is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als 30km-weg; VSGS = veilige snelheid geloofwaardige snelheidslimiet.  
*Waardering: goed herkenbare weg = 1, matig herkenbaar = 0,5 en niet herkenbaar = 0.*
- **Oversteekbaarheid** (De oversteekvoorzieningen zijn beoordeeld op hun herkenbaarheid, opvallendheid en vormgeving). Uit enquête-onderzoek in december 2018 is baar voren gekomen dat de inwoners de voetgangers-oversteekbaarheid als slecht ervaren.  
*Waardering: goede beoordeling (of niet nodig) = 1, matige beoordeling (of te weinig oversteekvoorzieningen) = 0,5 en slechte beoordeling = 0.*
- **Kruispuntvorm** (Er is gekeken naar de kruisingen tussen 30- en 30km/uur-wegen. De voorrang op deze kruisingen wordt in principe niet geregeld (verkeer van rechts heeft voorrang)  
*Waardering: Voorrang niet geregeld = 1 en voorrang wel geregeld = 0.*

- **Landbouwverkeer** (Door afwijkende snelheid en afmeting kan landbouwverkeer de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden)

Waardering: nauwelijks of geen landbouwverkeer = 1, af en toe landbouwverkeer = 0,5, regelmatig landbouwverkeer = 0.

Bij beoordeling op deze wijze, kan een weggedeelte maximaal 8 punten toebedeeld krijgen. Is dit cijfer lager dan een 6, dan is een nadere analyse voor de weggedeelten nodig om na te gaan waar verbetering mogelijk is. Tabel 12 toont het overzicht van het op deze wijze berekend veiligheidsniveau. Conclusie uit de tabel: hoewel de risicoscore hoog is, blijkt dit niet uit de inrichting van de wegen zoals deze in de tabel kan worden ingevoerd. Vermoedelijk risico zijn de haaks op de wegstaande parkeervakken in combinatie met de verkeersintensiteit in het centrum.

Straat	Snelheidsremmers op lange rechtstanden	Wegdek andere verharding dan gesloten	Intensiteiten passend voor een 30 km/u weg	Wordt de snelheidslimiet geaccepteerd	Herkenbaarheid (VSGS)	Oversteekbaarheid	kruispunt en voorrang niet geregeld?	Is de weg vrij van landbouwverkeer?	veiligheidsniveau	Risicoscore uit risico-compas	Totaal aantal ongevallen per jaar zoals in risico-compas 2014-2018
01. Heemskerk-Dorp	1	1	0,5	0,5	1	0	1	1	6	1,378	64

Tabel 12. Verkeersveiligheidsniveau van Wijk 01 (Heemskerk-Dorp).

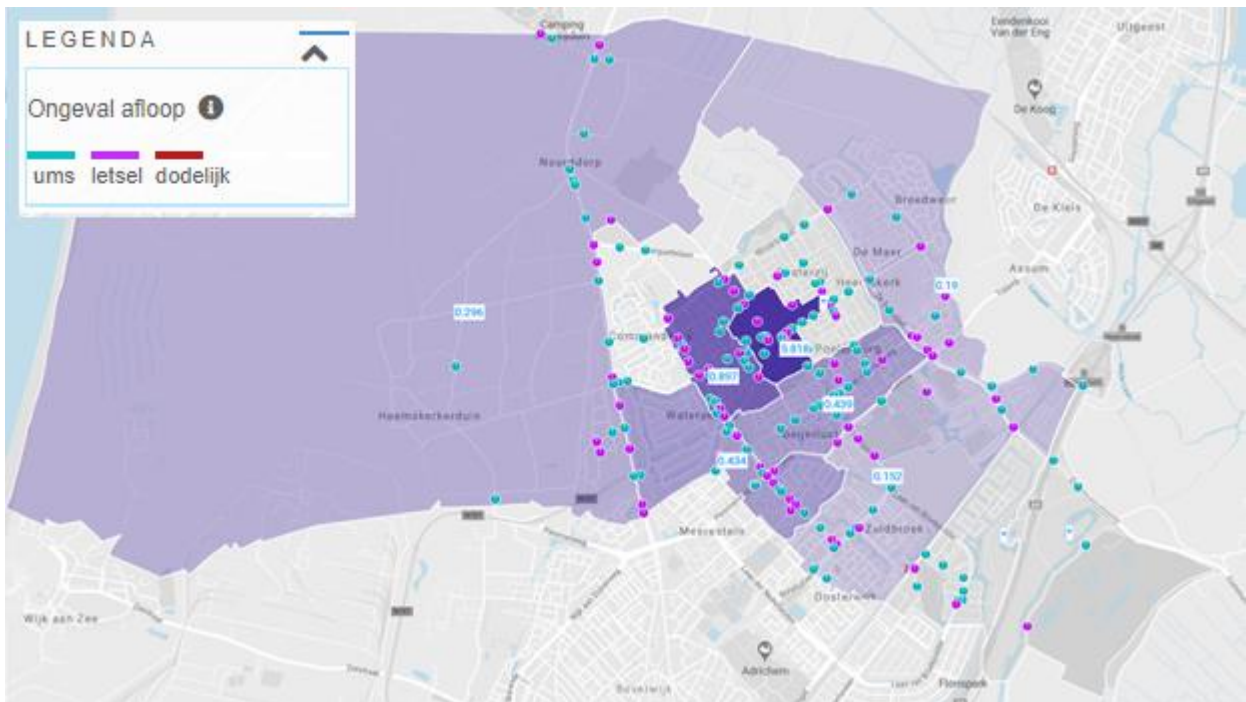
Het Verkeersveiligheidskompas geeft ons inzicht waar de ongevallen plaatsvonden in Heemskerk-Dorp. In de periode 2014-2018 waren dit in totaal 35 locaties in Wijk01 (afbeelding 24). Indien we inzoomen op alleen letselongevallenlocaties dan blijken dit er 10 te zijn (tabel 13). De roodgemarkeerde waarden in tabel geven aan op welke locaties 4 of meer ongevallen plaats hebben gevonden in de periode 2014-2018. Deze locaties vragen om een nadere analyse voor dit weggedeelte.

Locatie	totaal ongevallen 2014-2018	fietsers betrokken	letsel-ongeval	ums
Graaf Willem II laan / Van Coevenhovenstraat	1	0	0	1
Gerrit van Assendelftstraat / Poelenburglaan	1	1	0	1
Kerkweg / Ruysdaelstraat	1	1	0	1
Kerkplein tussen Kerkplein en Kerkweg	1	0	0	1
Jan van Scorelstraat / Maerten van Heemskerckstraat / Poelenburglaan	1	1	0	1
Kerklaan tussen Raadhuisstraat en Sint Agnesplantsoen	1	0	0	1
Deutzstraat / Marquettelaan / van Coevenhovenstraat	1	1	1	0
Ingen Houszstraat / Zamenhof	1	1	1	0
van Coevenhovenstraat tussen Kerkweg en Graaf Willem II laan	1	1	0	1
Deutzstraat / Kerkplein / Kerkweg / Burgemeester Nielenplein	1	1	0	1
Kerkweg tussen Maltezerplein en Jan van Scorelstraat	1	0	0	1
Deutzstraat / Kerklaan	1	0	0	1
Jan van Scorelstraat	1	0	0	1
Anthonie Verherentstraat tussen Kerklaan en van Lennepstraat	1	0	0	1
van Coevenhovenstraat tussen van Coevenhovenstraat en Marquettelaan	1	0	0	1
Zaalberglaan	1	0	0	1
Jan van Scorelstraat tussen Jan van Scorelstraat en Maltezerplein	1	0	0	1
Lauraplein / Maerelaan	1	0	0	1
Cornelis Groenlandstraat tussen Cornelis Groenlandstraat en van Meursstraat	1	0	0	1
Kerkweg tussen Spoellaan en Maltezerplein	1	0	0	1
Deutzstraat tussen Kerklaan en Kerkplein	1	0	0	1
Constantijn Huygensstraat / Gerrit van Assendelftstraat / Karshoffstraat	2	1	0	2
Marquettelaan tussen Marquettelaan en Marquettelaan	2	0	0	2
Anthonie Verherentstraat / Maerelaan / van Lennepstraat	2	0	1	1
Kerkplein tussen Maerten van Heemskerckstraat en Kerkplein	2	1	1	1
Kerkweg tussen Jan van Scorelstraat en Ruysdaelstraat	2	2	1	1
Maerelaan tussen Gerrit van Assendelftstraat en Lauraplein	3	1	2	1
Burgemeester Nielenplein tussen Kerkplein en Maerelaan	3	0	0	3
Gerrit van Assendelftstraat tussen Poelenburglaan en Karshoffstraat	3	0	0	3
Gerrit van Assendelftstraat tussen Maerelaan en Poelenburglaan	4	2	1	3
Deutzstraat tussen Marquettelaan en Kerklaan	4	1	1	3
Maerelaan tussen Bilderdijkstraat en da Costastraat	4	0	0	4
Burgemeester Nielenplein / Gerrit van Assendelftstraat / Maerelaan	5	1	2	3
Kerkweg tussen Ruysdaelstraat en Deutzstraat	6	1	1	5
Laan van Assumburg / Maerelaan	1	0	0	1
<b>TOTAAL</b>	<b>64</b>	<b>17</b>	<b>12</b>	<b>52</b>

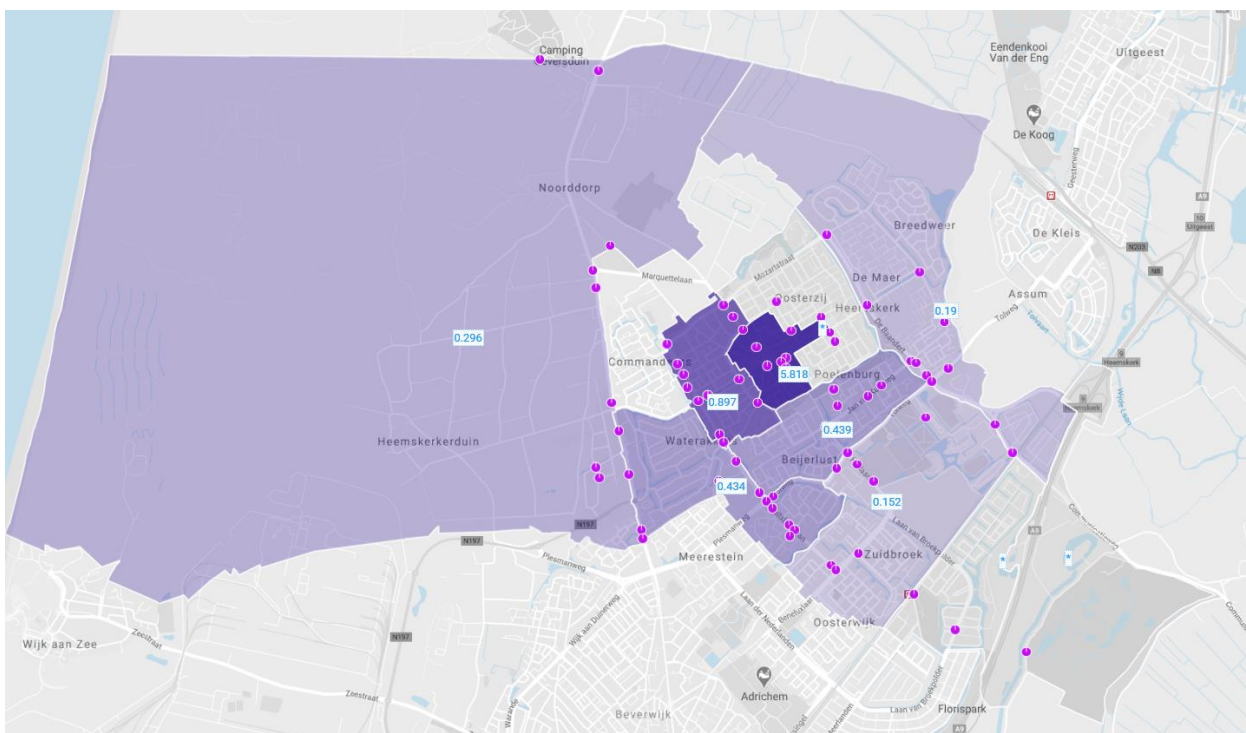
Tabel 13. Er waren 35 locaties met verkeersongevallen in Wijk01 Heemskerk-Dorp (periode 2014-2018).

## 2.8. Het 50km/uur-regime

Het Verkeersveiligheidskompas geeft ons inzicht waar de ongevallen plaats vonden in Heemskerk. In de periode 2014-2018 waren er 182 locaties op 50km-wegen waar ongevallen plaatsvonden (afbeelding 25). Hierbij moet worden aangetekend dat het werkelijk aantal ongeval locaties iets lager lag, omdat enkele locaties met een lager/hoger snelheids-regime abusievelijk ook in deze afbeelding zijn opgenomen. Indien we inzoomen op alleen letselongevallenlocaties dan blijken dit er 71 te zijn (afbeelding 26). Ook hier zijn enkele locaties opgenomen in de afbeelding met lager/hoger snelheids-regime. Ondanks dat de afbeeldingen 25 en 26 niet 100% kloppend zijn, geven zij wel een goede indruk waar de ongevallen plaatsvonden binnen het 50km/uur-regime.



Afbeelding 25. Het verkeersveiligheidskompas 2014-2018 met 182 ongeval-locaties in Heemskerk op 50km-wegen.



Afbeelding 26. Het verkeersveiligheidskompas 2014-2018 met 71 letselongeval-locaties in Heemskerk op 50km-wegen.

Om een goed beeld te krijgen van het ongevalrisico in Heemskerk zijn alle gebiedsontsluitingswegen (50km-wegen, als aangegeven in afbeelding 7) nader bekeken op negen kenmerken. De kenmerken zijn vervolgens gewaardeerd met het cijfer. Per kenmerk wordt bij optimale inrichting/gebruik 1 punt toegekend; indien gedeeltelijk aan het criterium wordt voldaan, wordt 0,5 punt gegeven; en indien niet voldaan wordt, wordt er geen punt toegekend.

De kenmerken waarop beoordeeld is, zijn:

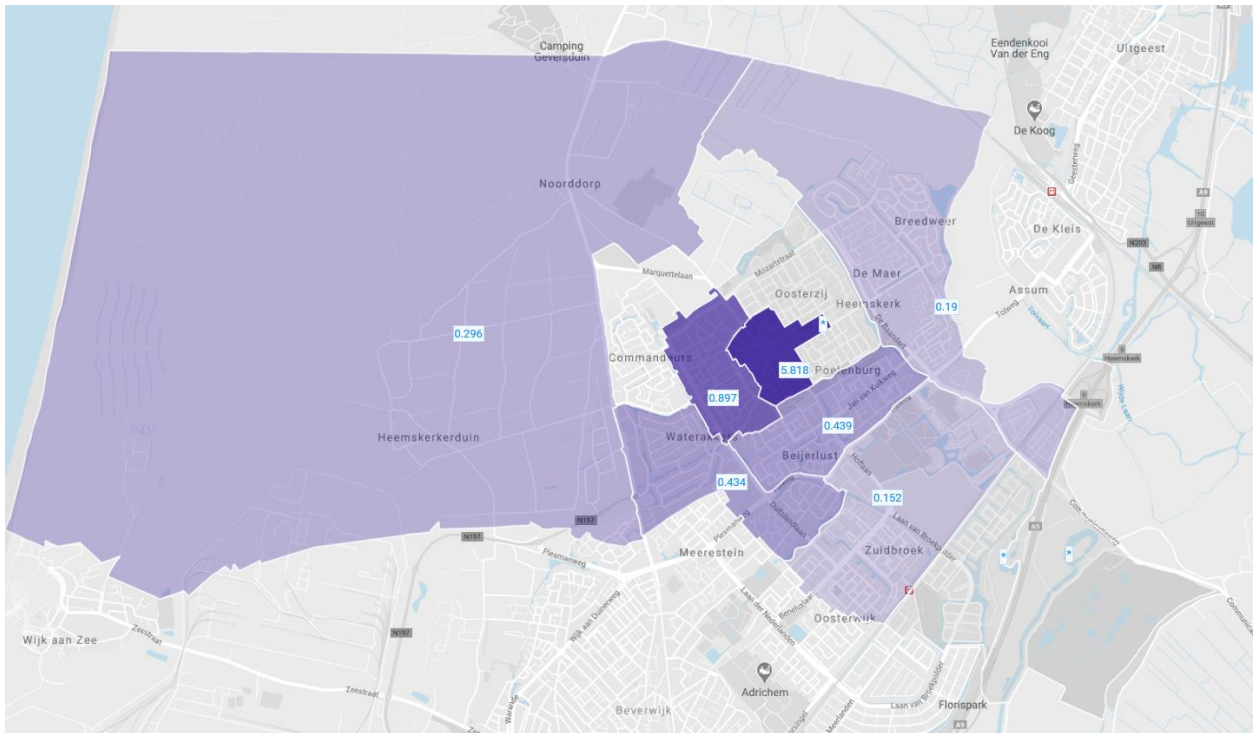
- **Kruispuntvorm** (Er is gekeken naar de kruisingen tussen 50- en 50km/uur-wegen. Deze kruisingen moeten in principe een VRI of rotonde hebben)  
*Waardering: VRI of rotonde = 1; Voorrangskruising = 0*
- **Fietsvoorzieningen** (Langs de 50km/uur-wegen hoort een vrijliggend fietspad te liggen of een parallelstructuur).  
*Waardering: Vrijliggend fietspad of parallelstructuur = 1; Fietsstrook = 0,5; Ontbreken fietsvoorziening = 0*
- **Snelheidslimiet** (Voldaan moet worden aan de maximum snelheid van 50km/uur. Er is gekeken naar de V85-snelheid. Dit is de snelheid waaronder 85% van de weggebruiker onder blijft).  
*Waardering: V85 < 50km/uur = 1; V85 < 56 km/uur = 0,5; V85 > 56 km/uur = 0. De grens van 6 km/uur is gekozen omdat dit de verbalisatiegrens is.*
- **Verkeersintensiteit** (Kan het weggedeelte de hoeveelheid verkeer aan).  
*Waardering: weggedeelte kan hoeveelheid verkeer aan = 1; weggedeelte kan soms de hoeveelheid verkeer niet aan = 0,5; weggedeelte kan hoeveelheid verkeer niet aan = 0.*
- **Herkenbaarheid** (Hiervoor is gekeken naar de Duurzaam Veilig-eisen die aan een weg gesteld worden: in hoeverre is de weg herkenbaar als 50km-weg)  
*Waardering: goed herkenbare weg = 1, matig herkenbaar = 0,5 en niet herkenbaar = 0.*
- **Oversteekbaarheid** (De oversteekvoorzieningen zijn beoordeeld op hun herkenbaarheid, opvallendheid en vormgeving. Bijvoorbeeld: zijn de oversteekvoorzieningen goed aangelicht, voldoet de afmeting en is het zicht op de overstekende voetganger goed?)  
*Waardering: goede beoordeling (of niet nodig) = 1, matige beoordeling (of te weinig oversteekvoorzieningen) = 0,5 en 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).  
*Waardering: goed (consequent) uitgevoerde schoolzone = 1, minder goede uitvoering = 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).  
*Waardering: Een weg zonder parkeerplaatsen = 1, weg met langsparkeervakken = 0,5 en met haaksparkeervakken = 0.*
- **Landbouwverkeer** (Door afwijkende snelheid en afmeting kan landbouwverkeer de verkeersveiligheid negatief beïnvloeden)  
*Waardering: nauwelijks of geen landbouwverkeer = 1, af en toe landbouwverkeer = 0,5, regelmatig landbouwverkeer = 0.*

Bij beoordeling op deze wijze, kan een weggedeelte maximaal 9 punten toebedeeld krijgen. Is dit cijfer lager dan een 6, dan is een nadere analyse voor dit weggedeelte nodig om na te gaan waar verbetering mogelijk is. Tabel 14 toont het overzicht van het op deze wijze berekend veiligheidsniveau.

Naast het berekende veiligheidsniveau benoemt tabel 14 per weggedeelte nog drie veiligheidsaspecten van de weg, te weten: de risicoscore vanuit het risicocompas, het gemiddeld aantal ongevallen per jaar en de hoogste S85-snelheid. Voor het gemiddeld aantal ongevallen per jaar is gekeken naar het totaal aantal ongevallen in de 5-jaarperiode 2014-2018, dit aantal is gedeeld door 5, waarbij het aantal ongevallen op eind(kruis)punten van een 50km-weggedeelten evenredig zijn verdeeld over de aansluitende 50km-wegen. Bij kruispunten zijn in de analyse geen ongevallen toegekend aan de 30km-aansluitende weg.

De roodgemarkeerde waarden in tabel 14 geven aan welke uitkomsten vragen om nadere analyse voor dit weggedeelte. Indien nadere analyse nodig is, wordt dit in de laatste kolom aangegeven met "ja".

Tabel 8 geeft aan in welke wijken in Heemskerk binnen het 50km-regime een verhoogd risico aanwezig is. Dit betreffen de ingekleurde wijken in de afbeelding 27 hieronder. Hoe donkerder de kleur hoe hoger het risico. De risicoscores zijn per weggedeelte terug te vinden in tabel 14.



Afbeelding 27. Wijkindeling gemeente Heemskerk met "overzicht risico 2014-2018".

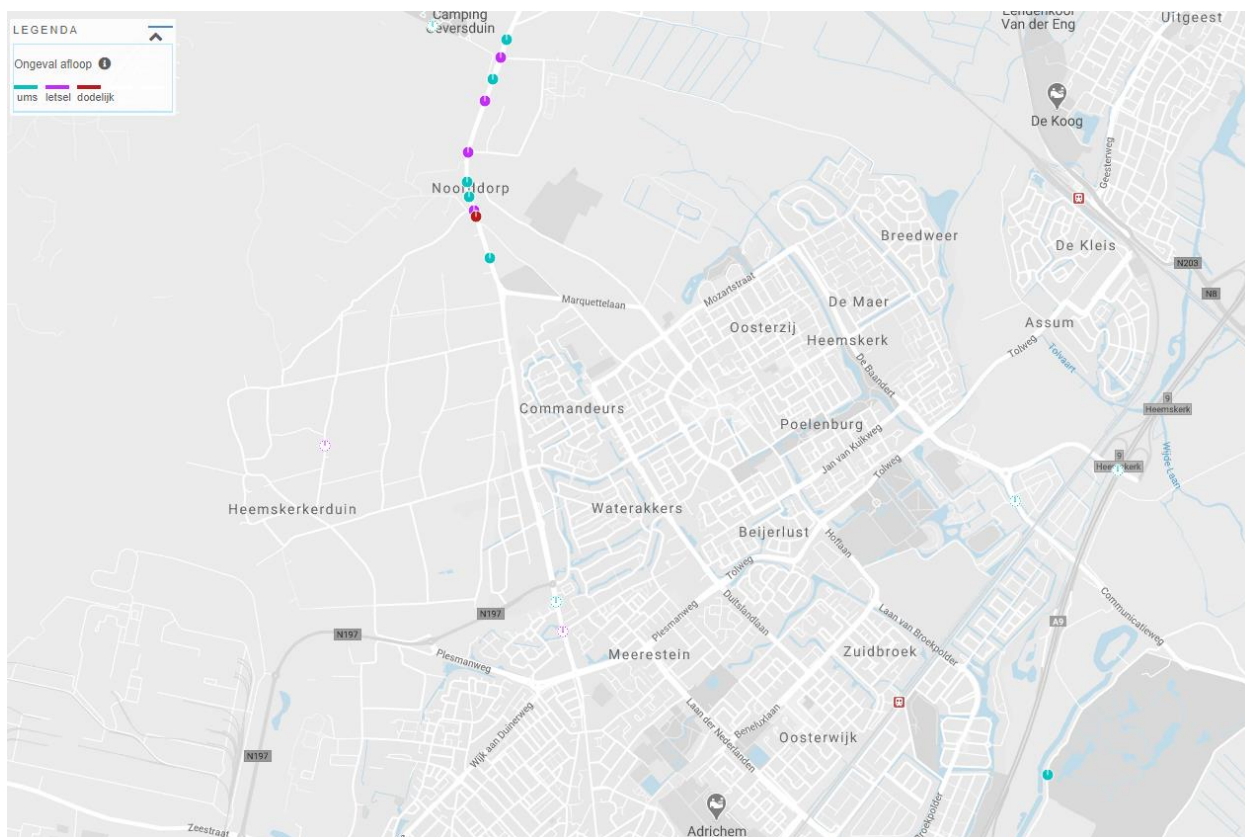
Wijk	weg- lengte in meters	Zijn de kruispunten 50/50-60 ingericht met rotonde (voorkeur of VRI? of niet = 1	Heeft de weg vrijgengende fietspaden ?	Wordt de snelheids- limiet geaccepteerd	Intensiteit passend voor 50km/uur inrichting (ook lager = 1)	Herken- baarheid (VSGS)	Over- steek- voorzien- ingen.	Weg is ingericht als school- zone of loopt niet langs aan	Wordt er niet geparkeerd langs de rijbaan	Is de weg vrij van landbouw- verkeer?	veiligheids- niveau	Risico- score uit risico- compas	gemiddeld aantal ongevallen per jaar (2014- 2018)	Hoogst gemeten S85	nadere analyse nodig
Straat															
Rijksstraatweg	4	1240	1	1	0	1	1	0,5	1	0,5	0,5	0,296	1,70	59,5	nee
Rijksstraatweg	9	670	1	1	0,5	1	1	1	1	0,5	1	0,434	3,17	55,2	ja
Marquettelaan	2	1040	1	0,5	0	1	1	0,5	1	1	7	?	0,87	65,4	ja
Marquettelaan	7	220	1	0,5	0,5	1	1	1	1	1	8	0,897	0,67	50,4	nee
Starweg	2	670	1	1	0	1	1	1	1	1	8	?	0,87	56,5	nee
Plesmanweg	9	250	1	1	0	1	1	1	0	1	7	0,434	0,95	57,3	nee
Beneluxlaan	3	800	0,5	0,5	0,5	1	1	1	1	1	7,5	0,152	3,93	55,5	ja
Laan van Broekpolder	10	870	1	0,5	0	1	0,5	0,5	1	0,5	6	*	1,40	57,8	nee
Laan van Broekpolder	3	460	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0,152	0,20	63,9	ja
Duitslandlaan	3	310	1	0,5	0	1	1	1	1	0,5	7	0,152	1,70	56,2	ja
Duitslandlaan	9	400	1	0,5	0	1	1	1	1	0,5	7	0,434	2,45	56,3	ja
Hoflaan	3	590	0,5	1	0	1	1	0,5	1	1	7	0,152	1,70	58,2	nee
Communicatieweg	6	1190	0	1	0	1	1	0,5	1	1	6,5	0,190	3,60	66,9	ja
Tolweg	6	320	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0,190	2,40	58,3	ja
Tolweg	3	830	0	1	0	1	1	1	1	1	7	0,152	2,00	61,7	ja
Tolweg	9	780	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0,434	2,75	62,9	ja
Jan Ligthartstraat	9	530	1	1	0,5	1	1	1	1	1	8,5	0,434	2,25	52,8	ja
Jan Ligthartstraat	7	860	1	1	0,5	1	1	0,5	1	0,5	7,5	0,897	2,80	55,7	ja
Jonkheer Geverslaan	7	510	1	0,5	0	1	1	0	1	0,5	6	0,897	0,50	56,1	nee
Mozartstraat	5	920	1	0,5	0	1	1	0,5	1	0,5	6,5	*	1,40	58,5	nee
Mozartstraat	6	360	0	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	5,5	0,190	0,40	54,9	ja
De Baandert	6	1340	1	1	0	0,5	1	1	1	1	7,5	0,190	3,45	65,5	ja
Professor Ten Doeschatestraat	6	620	1	0,5	0	1	1	1	1	0,5	7	0,190	0,40	57,6	nee
De Zevenhoeven	6	810	0	0	0	1	0,5	0	1	0,5	4	0,190	0,95	58,7	ja
Maerelaan	6	450	0	0	0,5	1	1	0,5	1	1	6	0,190	0,65	*	nee
Maerelaan	5	350	1	0,5	0,5	1	1	0,5	1	1	7,5	*	1,38	54,3	nee
Jan van Kuikweg	8	1080	0	0,5	0	1	1	0,5	1	0,5	5,5	0,439	4,48	58,2	ja
Koningin Wilhelminastraat	8	230	1	0,5	0	1	1	0	1	0,5	6	0,439	0,20	56,6	nee
Koningin Wilhelminastraat	7	80	0,5	0,5	0,5	1	1	0	1	1	6,5	0,897	0,00	56,0	nee
Karshoffstraat	7	120	0,5	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6	0,897	0,30	52,8	nee
Carel van Manderstraat	7	450	1	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6,5	0,897	1,23	53,3	nee
Ruysdaelstraat	7	330	1	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6,5	0,897	1,07	51,4	nee
Ridder Arnoldlaan	7	220	1	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6,5	0,897	0,47	51,8	nee
Bachstraat	7	80	1	0,5	1	1	1	1	1	0,5	8	0,897	0,47	49,8	nee
Bachstraat	5	460	1	0,5	0,5	1	1	0,5	1	0,5	7	*	1,10	54,9	nee
Beethovenstraat	5	360	1	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6,5	*	1,63	54,0	nee
Laan van Assumburg	5	360	1	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	6,5	*	0,97	55,2	nee
Laan van Assumburg	8	170	0	0,5	0,5	1	1	0	1	0,5	5,5	0,439	0,97	55,7	ja
Gerrit van Assendelftstraat	8	540	0,5	0,5	0,5	1	0,5	0,5	1	1	6,5	0,439	2,23	50,7	ja
Constantijn Huygenstraat	5	380	0	0	0,5	1	0	0	1	0,5	4	*	0,13	*	ja
Karshoffstraat	1	370	1	0	0	1	0	0	1	0,5	4,5	5,818	0,13	58,8	ja
Eurotomsingel	3	480	1	1	0	1	1	1	1	1	8	0,152	0,07	56,8	nee

Tabel 14. Verkeersveiligheidsniveau van de 50km-wegen in Heemskerk.



## 2.9. Het 60km/uur-regime

Het Verkeerskompas geeft ons inzicht waar de ongevallen plaats vonden in Heemskerk. In de periode 2014-2018 waren er 11 locaties op 60km/uur-wegen waar ongevallen plaatsvonden, waarvan 5 locaties met een letsel/dodelijk ongeval (afbeelding 28).



Afbeelding 28. Het verkeerskompas 2014-2018 met 11 ongeval-locaties in Heemskerk op 60km-wegen.

Om een goed beeld te krijgen van het ongevalrisico in Heemskerk zijn de wegen binnen het 60km-regime nader bekeken op de negen kenmerken, zoals hiervoor ook gedaan is bij het 50km-regime, en is gebruik gemaakt van dezelfde analyse.

	Wijk	weg- lengte in meters	Zijn de kruispunten 60/50-60 ingericht met rotonde (voorkeur) of VRI? ook nvt = 1	Heeft de weg vrijgengende fietspaden ?	Wordt de snelheids- limiet geaccep- teerd	Intensiteit passend voor 60km/uur inrichting (ook lager = 1)	Herken- baarheid (VSGS)	Oversteek- voorzien- ingen.	Weg is ingericht als school- zone of loopt <b>niet</b> langs een school- omgeving	Wordt er <b>niet</b> gepar- keerd langs de rijbaan	Is de weg <b>vrij</b> van landbouw- verkeer?	veiligheids- niveau	Risico- score uit risico- compas	gemiddeld aantal ongevallen per jaar (2014- 2018)	Hoogst gemeten SBS	nadere analyse nodig
Straat																
Rijksweg	4	1600	1	1	0	1	1	0	1	0,5	0,5	6	0,296	2,30	89,2	ja
Communicatieweg	11	320	0	1	0	1	1	1	1	1	0,5	6,5	*	0,00	78,4	ja
Genieweg	11	1200	1	0	1	1	0	1	1	1	0,5	6,5	*	0,20	*	nee

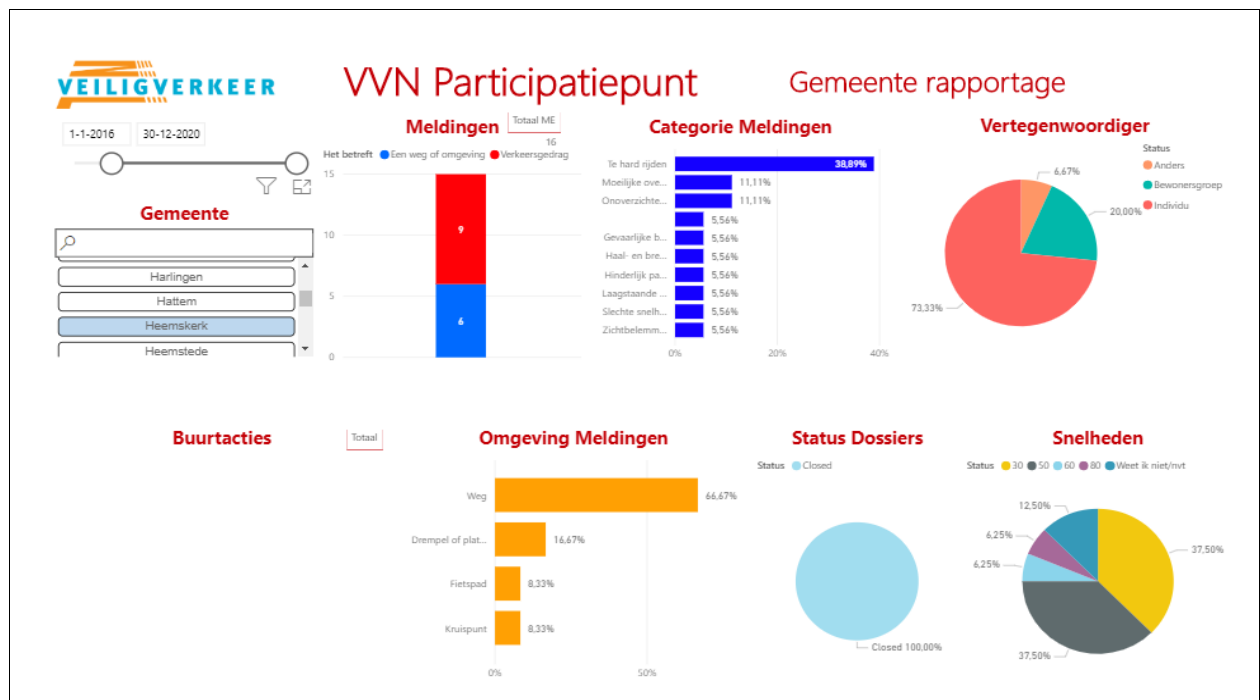
Tabel 15. Analyse van de 60km-wegen in Heemskerk.

De roodgemarkeerde waarden in tabel 15 geven aan welke uitkomsten vragen om nadere analyse voor dit weggedeelte. Indien nadere analyse nodig is, wordt dit in de laatste kolom aangegeven met "ja".

### 3. Meldingen en verkeersveiligheidsbeleving

#### 3.1. Meldingen bij Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland (VVN) heeft een website (<https://participatiepunt.vvn.nl/>) ontwikkeld waarop ieder op een kaart melding kan maken van een verkeersonveilige situatie. Hieronder het overzicht van de meldingen in de periode 1 januari 2016 t/m 15 juli 2020. In totaal zijn er in deze periode 17 meldingen gedaan bij het Participatiepunt, waarvan driekwart betrekking had op te hard rijden. In het rapport “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk, Meldingen en beleving (24 nov 2020)” zijn de gedane meldingen terug te lezen. Gezien het lage aantal meldingen kan worden gesteld dat het Participatiepunt nog veel onbekendheid heeft en daardoor weinig kan toevoegen aan deze analyse.



Afbeelding 29. Overzicht meldingen bij Participatiepunt VVN in de periode 01-01-2016 tot 15-07-2020.

#### 3.2. Meldingen bij Verkeer melddesk Heemskerk

De gemeente Heemskerk heeft een eigen melddesk voor meldingen en klachten (<https://www.heemskerk.nl/melden-en-meedoen/buurtmelding>) waarop ieder melding kan maken van een verkeersonveilige situatie. Over de jaren 2018 en 2019 in totaal jaar 586 meldingen gedaan. De meeste hadden betrekking op: schade aan de rijbaan, verkeerslichten, verkeerspaaltjes, snelheid en de tijdelijke afsluiting van de Rijksstraatweg/Alkmaarseweg. In het rapport “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk, Meldingen en beleving (24 nov 2020)” zijn de gedane meldingen van het jaar 2018 en 2019 terug te lezen. Van de 286 meldingen in 2019 konden er 145 eenvoudig worden verholpen. De overige meldingen hebben ofwel betrekking op dezelfde locaties als genoemd in hoofdstuk 3.3 ofwel de locatie wordt door slechts een enkele melder genoemd.



Afbeelding 30. Overzicht meldingen bij de Melddesk in 2018 en 2019.

### 3.3. Enquête Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)

Aan de inwoners van Heemskerk is in september 2020 middels een enquête gevraagd om hun bevindingen over verkeersveiligheid in Heemskerk aan te geven. Alle enquêteresultaten zijn terug te lezen in het rapport “Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk, Meldingen en beleving (4 december 2020)”.

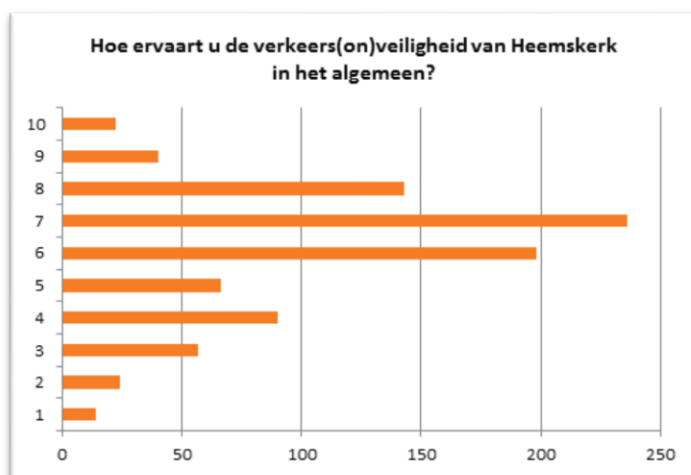
De enquête bestond uit twee delen: • Algemene vragen over de verkeers(on)veiligheid in Heemskerk;  
• Onveilige verkeerslocaties in Heemskerk.

890 mensen hebben de enquête ingevuld.

72% van de respondenten gaf de verkeersveiligheid een voldoende.

23% van de respondenten gaf de verkeersveiligheid een 8 of hoger.

cijfer	aantal respondenten	% respondenten
1	14	1,6
2	24	2,7
3	57	6,4
4	90	10,1
5	66	7,4
6	198	22,2
7	236	26,5
8	143	16,1
9	40	4,5
10	22	2,5
totaal	890	100,0



Afbeelding 31. Het cijferoverzicht dat de respondenten gaven aan de verkeersveiligheid in Heemskerk.

#### 3.3.1. Verkeersveiligheid - per wegcategorie

In totaal hebben 540 respondenten (61%) de algemene vragen beantwoord door 1 of meer typen weggedeelten aan te duiden als verkeersonveiligheid, waarbij door 532 respondenten (60%) een nadere toelichting is gegeven. Een algemene reactie kon worden gegeven in de volgende categorieën: 30km/uur-wegen; 50 km/uur-wegen; 60 km/uur wegen; fietspaden; fietsstroken; trottoirs en tenslotte overige weggedeelten. Hoewel het hier algemene vragen zijn, gaat een aantal respondenten in op specifieke locaties.

Met uitzondering van de 60km-wegen - waarvan er slechts enkele in Heemskerk zijn - valt het op dat het aantal respondenten dat een bepaald wegcategorie als verkeersonveilig aanduidt in binnen dezelfde scope valt, namelijk tussen de 20% en 31%. Er wordt niet echt één bepaalde wegcategorie als verkeersonveilig beschouwd dan een ander wegcategorie.

Deze weggedeelten zijn verkeersonveilig	Aantal respondenten	% respondenten
Totaal ingevuld	540	61
30km-wegen	277	31
50km-wegen	240	27
60km-wegen	95	11
Fietspaden	218	24
Fietsstroken	200	22
Trottoirs	186	21
Overig	178	20

Aan het eind van de enquête werd de respondenten gevraagd een oordeel te geven over de enquête. Het valt hierbij op dat bijna de helft van de respondenten deze vraag niet heeft ingevuld. Dit kan duiden op voortijdig afhaken in de enquête.

Tabel 15. Aantal respondenten dat een reactie gaf per wegcategorie.

### **Beleving verkeersveiligheid – 30 km/uur-wegen**

Verreweg de meest voorkomende reactie is dat het autoverkeer zich niet houdt aan de maximum snelheid, waaraan sommigen toevoegen dat hierop niet gehandhaafd wordt. Enkele respondenten noemen het parkeren als verkeersonveilig: dit gebeurt overal ook op trottoirs en in bochten. Haaksparkeren in combinatie met fietsverkeer wordt als onveilig benoemd, zo ook het halen en brengen in de schoolomgeving. Enkele respondenten geven aan dat niet ieder de verkeersregels kent, zoals de fietser van rechts en de vogelvrije voetganger, en wijten de problemen aan het gedrag van de automobilist. Een enkeling noemt nog het onderhoud van de wegen..

### **Beleving verkeersveiligheid – 50 km/uur-wegen**

Wederom is de meest voorkomende reactie dat het autoverkeer zich niet houdt aan de maximum snelheid. Een aantal respondenten noemt 50 km/uur binnen de bebouwde kom sowieso te hard. Rotondes worden meerdere malen genoemd, omdat fietsers - hier zonder voorrang te verlenen – gewoon op rijden. Ook de overgang tussen 30km/wegen en 50 km/wegen door inritbanden wordt als onveilig gezien: te vertragend voor autoverkeer en valgevaar voor fietser. Het oversteken van voetgangers en fietsers is lastig en middengeleiders zorgen ervoor dat fietsers klem worden gereden op de fietsstroken bij onvoldoende wegbreedte.

### **Beleving verkeersveiligheid – 60 km/uur-wegen**

Veel respondenten zijn niet bekend met deze wegen in Heemskerk, namelijk alleen de Rijksstraatweg en Communicatieweg. Velen noemen dat 60km/uur veel te hard is in het dorp. Van degenen die weten welke wegen vallen binnen het 60km-regiem, noemen 60km/uur hier een goede veilige snelheid. Een enkeling vindt 60km/uur hier te langzaam, waardoor bumperkleven ontstaat. Men is minder positief over de (brom)fietspaden langs deze wegen: te smal voor de brommer (Rijksstraatweg) en geen voorrang krijgen (Communicatieweg).

### **Beleving verkeersveiligheid – fietspaden**

Meerdere respondenten kennen het verschil niet tussen fietspaden en fietsstroken, daardoor worden bij deze categorie veel reacties gegeven over fietsstroken en is niet altijd duidelijk of het een reactie over fietspaden betreft. Een aantal respondenten gaat in op het verkeersgedrag en noemt het toenemen van de snelheid door e-bikegebruik, het oneigenlijk gebruik door de bromfietser en de aanwezigheid van spookfietsers als verkeersonveilig. De infrastructuur laat soms te wensen over: te smal, beëindiging van fietspaden (aansluiting op andere weg) en hoogteverschillen tussen fietspad en rijbaan/trottoir, waardoor eenzijdige ongevallen toenemen. Tenslotte wordt er aandacht gevraagd voor het onderhoud: glad oppervlak, losse tegels en soms aanwezigheid van afval (glas).

De bereikbaarheid van de fietspaden langs de Marquettelaan wordt als onvoldoende ervaren

### **Beleving verkeersveiligheid – fietsstroken**

Meerdere respondenten verwarren fietsstroken met suggestiestroken of met fietspaden. Regelmatig wordt gesteld dat de stroken te smal zijn, waardoor fietsers van de weg worden gedrukt vooral bij versmallingen als middengeleiders. Andere respondenten benoemen juist dat er te veel fietsers naast elkaar gaan rijden op een fietsstrook, omdat zij denken dat dit weggedeelte alleen voor hen is. Ook hier wordt de aansluiting met rotondes genoemd, waar de fietser zijn of haar voorrang pakt. Een enkele respondent noemt de fietsstroken glad. Tenslotte worden de verdiept liggende putten genoemd die voor scootmobielers slecht te ontwijken zijn.

### **Beleving verkeersveiligheid – trottoirs**

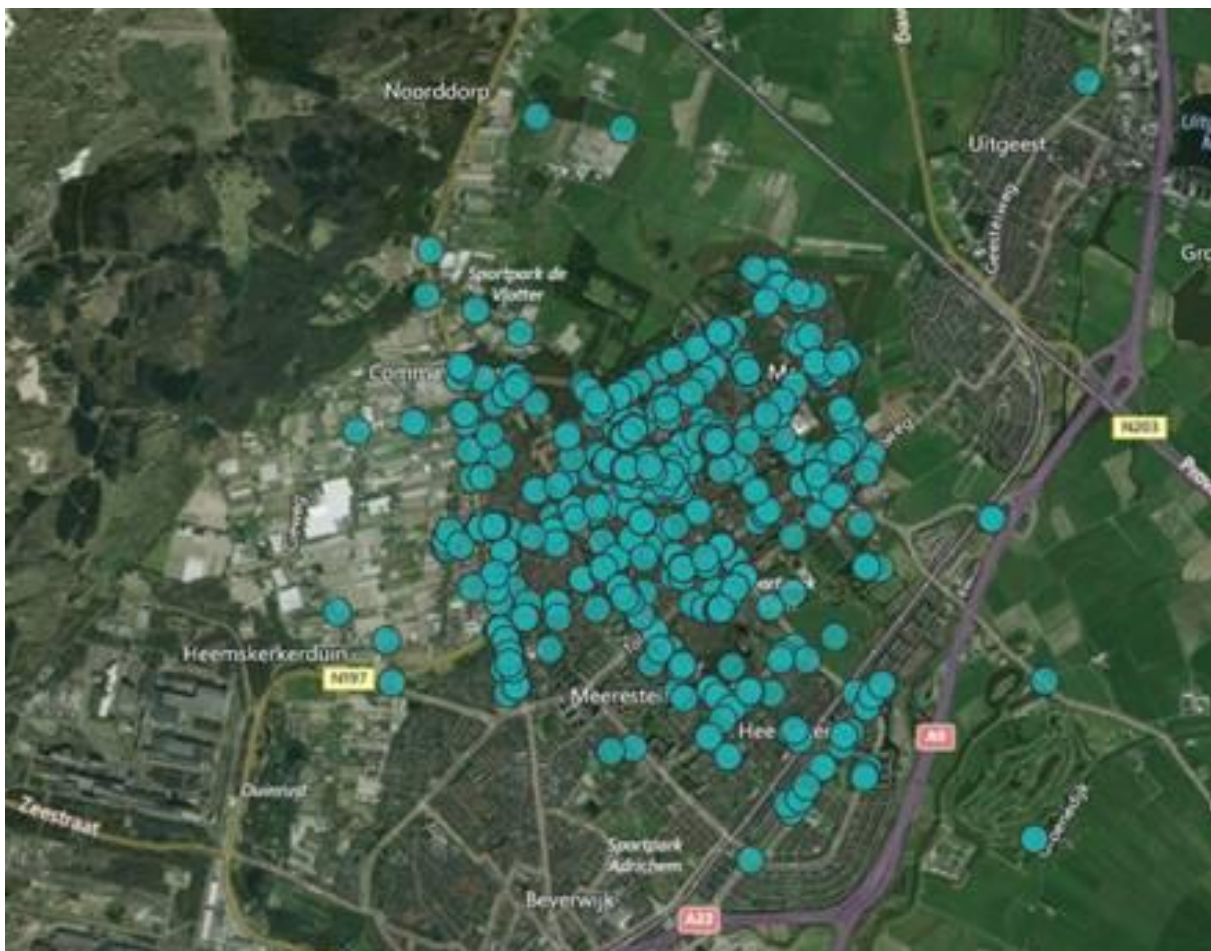
Vele respondenten vinden het onderhoud aan de trottoirs slecht: veel losse tegels en overgroeïend groen. De trottoirs worden niet als seniorproof en mindervalidentoegankelijk gezien: te smal, moeilijke op- en afstap bij rijbaan oversteken en met name in het centrum veel obstakels op het trottoir. Veel melding wordt gemaakt van auto's die geheel of gedeeltelijk op het trottoir parkeren en daardoor de doorgang belemmeren, waardoor voetgangers en mindervaliden genoodzaakt zijn van de rijbaan gebruik te moeten maken. Er is onduidelijkheid over de voorrang bij uitritconstructie. Tenslotte wordt het fietsen en brommen over op het trottoir als verkeersonveilig benoemd.

### Beleving verkeersveiligheid – overige infrastructuur

In deze categorie wordt de rotonde het meest genoemd als verkeersonveilig: geen uniformiteit, fietsers verlenen geen voorrang bij het oprijden, fietsers worden gesneden. Daarnaast worden meerdere specifieke locaties genoemd. Er wordt eer aandacht gevraagd voor fiets en voetganger. En tenslotte wordt meerdere malen te hard rijden opgemerkt.

### 3.3.2. Verkeersveiligheid - locatie-specifiek

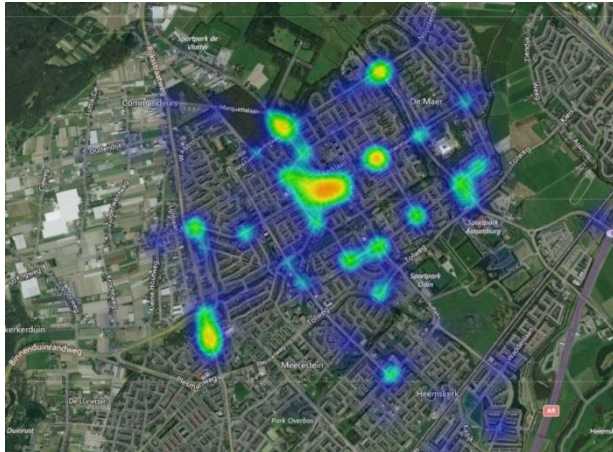
In totaal hebben de 890 respondenten 885 specifieke locaties aangevinkt als verkeersonveilig (afbeelding 32). Nadere analyse op dit aantal locaties heeft uitgewezen dat de op kaart aangeduide locaties niet altijd corresponderen met de door de respondent aangegeven adresomschrijving van de betreffende locatie. De oorzaak hiervan kan zijn dat meerdere respondenten moeite hebben gehad met het lezen van de kaart of per abuis een foutieve locatie hebben aangevinkt. Ook werden er 169 locaties aangevinkt, zonder dat hierbij enige verdere informatie bij werd ingevuld.



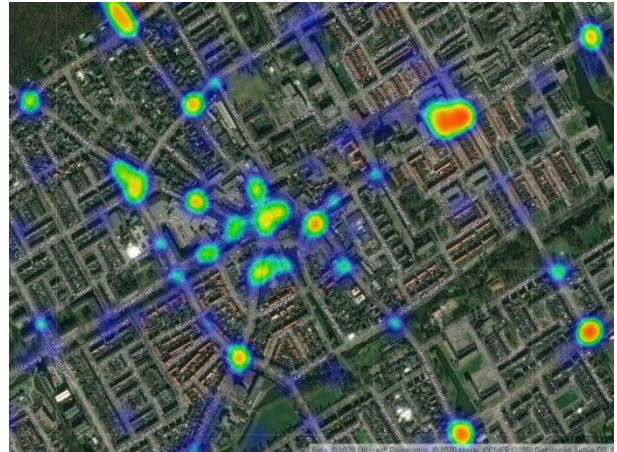
Afbeelding 32. Overzicht van de 885 verkeersonveilige locaties in Heemskerk volgens enquête in september 2020.

Het is niet bekend of deze niet nader aangeduide locaties bewust door de respondenten werden ingevuld of dat het foutieve aanduidingen waren, die niet door de respondenten zijn verwijderd. Om deze reden zijn de betreffende 169 locaties niet verder opgenomen in de enquêteresultaten en geven de op kaart aangevinkte locaties slechts in indicatief beeld van de verspreiding over de gemeente. In totaal werd bij 716 locaties wel een nadere toelichting gegeven.

Op de volgende pagina's staan zogenaamde warmtekaarten (afbeelding 33). Hoe intenser de kleur, hoe vaker deze locatie (totaal 885 locaties) werd aangevinkt door de respondent. Ook voor de warmtekaarten geldt dat zij slechts een indicatief beeld geven.



Heemskerk (geheel)



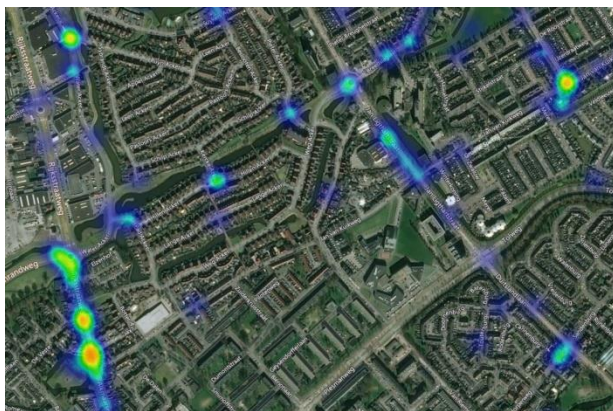
Heemskerk (centrum)



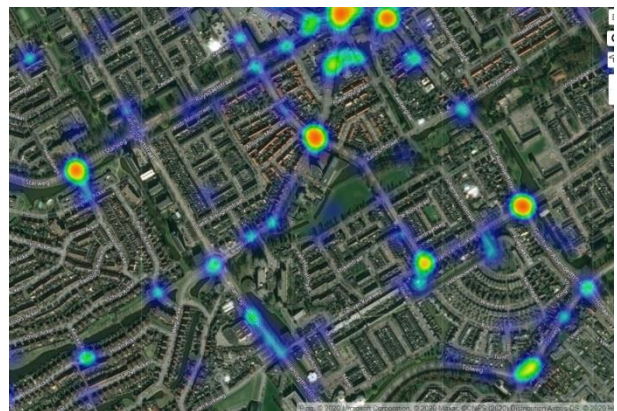
Heemskerk (noordwest-kant)



Heemskerk (noordoost-kant)



Heemskerk (zuidwest-kant)



Heemskerk (zuidoost-kant)

Afbeelding 33. Warmtekaarten van de 885 verkeersonveilige locaties in Heemskerk volgens enquête in september 2020.

## Beleving verkeersveiligheid – locaties

Er werden door de respondenten 716 locaties als verkeersonveilig aangemerkt. In de tabel 16 hieronder staan de locaties die 10 keer of vaker werden genoemd met in de kolommen daarnaast het aantal (bijna) ongevallen op deze locaties. De respondenten konden hierbij vier keuzen aanvinken, 112 respondenten hebben deze keuze niet ingevuld.

locatie	Aantal (bijna) ongevallen					
	totaal	>24	12-23	6-11	<5	?
Rondom Haydnplein	59	13	9	17	12	8
Rijksstraatweg zuid	35	5	9	12	7	2
Carel van Manderstraat – Maerten van Heemskerckstraat	29	2	2	8	12	5
Gerrit van Assendelftstraat – Jan van Kuikweg	28	2	6	17	3	0
De Baandert – Mozartstraat	23	0	4	3	10	6
Marquettelaan: fiets	23	1	3	3	10	6
Rijksstraatweg: overig	23	1	5	6	8	3
Centrum: Burgemeester Nielenplein	21	1	4	7	6	3
Centrum: overig	20	1	3	7	4	5
Centrum: keerlus	18	0	0	3	10	5
De Zevenhoeven	18	0	3	5	9	1
Jan van Kuikweg – Koningin Wilhelminastraat	17	1	3	8	4	1
Helmlaan – Starweg – Water acker	17	3	0	5	7	2
Mozartstraat	16	2	0	3	4	7
Jan Ligthartstraat	15	2	3	3	1	6
Jan van Kuikweg: overig	15	0	2	9	4	0
Beneluxlaan	14	1	2	5	4	2
De Baandert – De Zevenhoeven	14	3	2	5	4	0
Centrum: Kerkweg	13	3	1	3	4	2
Bachstraat	10	1	1	6	1	1
Carel van Manderstraat – Kerkweg/Spoellaan	10	1	4	1	3	1
<b>subtotaal – absoluut</b>	<b>438</b>	<b>43</b>	<b>66</b>	<b>136</b>	<b>127</b>	<b>66</b>
subtotaal in procenten van het totaal	61%	63%	63%	63%	59%	59%
Overige locaties	278	25	39	78	90	46
<b>totaal</b>	<b>716</b>	<b>68</b>	<b>105</b>	<b>214</b>	<b>217</b>	<b>112</b>
per categorie in procenten van het totaal	100%	10%	15%	30%	30%	16%

Tabel 16. Het aantal (bijna) ongevallen per locatie.

De respondenten konden bij iedere locatie aangeven welke leeftijdscategorie het meeste risico liep op een ongeval. Hierbij kon gekozen worden uit de leeftijdscategorieën: jonger dan 15 jaar, ouder dan 65 jaar of het risico is onafhankelijk van de leeftijd van het (mogelijke) slachtoffer. 15 respondenten hebben deze vraag niet beantwoord. De vraag leverde het volgende resultaat op. Hieruit kan de conclusie worden getrokken dat over het algemeen de verkeersonveiligheid op een risicolocatie leeftijdsonafhankelijk is.

Leeftijdscategorie	Aantal risicolocaties voor deze leeftijdscategorie	Procentueel van de 716 locaties
Jonger dan 15 jaar	46	6%
Ouder dan 65 jaar	16	2%
Niet afhankelijk van leeftijd	639	90%
Niet ingevuld	15	2%
totaal	716	100%

Tabel 17. Risicogevoeligheid voor (bijna) ongeval op basis van leeftijd op de specifiek genoemde locaties.

Vervolgens is aan de respondenten gevraagd wat de oorzaak is dat de betreffende locatie verkeersonveilig is, hierbij kon gekozen worden uit 9 categorieën en waren meerdere antwoorden mogelijk. In totaal werden voor de 716 verkeersonveilige locaties 1827 oorzaken genoemd, zie tabel 18 hieronder. Opvallend is dat de respondenten van mening zijn dat bij 64% van de betreffende locaties de oorzaak geheel of gedeeltelijk gevonden kan worden in de inrichting van de locatie. Daarnaast worden vooral snelheid, drukte en voorrangverlening genoemd. Bij 262 locaties hebben de respondenten hun antwoord over de oorzaak bij de betreffende locatie nader toegelicht.

Oorzaak (bijna) ongeval	Aantal locaties waarvoor dit criterium geldt	Procentueel van de 716 locaties
Snelheid	292	41%
Drukke	265	37%
Voorrang	232	32%
Afleiding	76	11%
Kennis verkeersregels	165	23%
Gedrag weggebruiker	199	28%
Inrichting locatie	457	64%
Schoolomgeving	58	8%
Overig	83	12%
totaal	1827	

Tabel 18. Oorzaak van de (bijna) ongevallen op de specifiek genoemde locaties.

Tenslotte is aan de respondenten gevraagd indien deze had aangegeven dat de verkeersonveiligheid lag aan de inrichting, wat er dan verbeterd diende te worden aan de inrichting, hierbij kon gekozen worden uit 8 categorieën, wederom konden meerdere antwoorden worden ingevuld. In totaal werden voor de 457 beter in te richten locaties 1186 verbeteringscategorieën genoemd, zie tabel 19 hieronder. Hierbij werd vooral de aandacht gelegd op de kwetsbare verkeersdeelnemers (51%), het verbeteren van het zicht en een betere scheiding tussen weggebruikers/rijrichting. Bij 274 locaties wordt het voorstel om te komen tot een betere inrichting nader toegelicht.

Inrichting verbeteren door	Aantal locaties waarvoor dit criterium geldt	Procentueel van de 457 beter in te richten locaties
Betere scheiding weggebruikers / rijrichting	204	45%
Breedte van voetganger / fietser / autoverkeer	127	28%
Betere verlichting	3	1%
Betere oversteekmogelijkheden	116	25%
Op betere wijze in- en uit- te parkeren	119	26%
Beter inrichten voor kwetsbaren	231	51%
Het zicht te verbeteren	206	45%
Overige maatregelen	180	39%
totaal	1186	

Tabel 19. Oorzaak van de (bijna) ongevallen door weginrichting op de specifiek genoemde locaties.



### 3.4. Rapport Bereikbaarheid Centrum, 352 reactie geven richting

Dit rapport is de eindrapportage van een enquête die in december 2018 heeft plaatsgevonden. Sinds deze enquête heeft het centrum slechts op enkele plekken een kleine aanpassing ondergaan. De antwoorden op de multiple-choicevragen zijn daarom nog steeds actueel en geven een aardig beeld over de bereikbaarheids- en toegankelijkheids-beleving van de bezoekers van het centrum. Het aantal respondenten (352) is van dusdanige omvang dat het gerechtvaardigd is om de conclusies als richtinggevend aan te merken, ondanks dat de er geen respons is ontvangen uit de groep jonger dan 18 jaar, en het feit dat de respondenten geen aselechte groep is van de bezoekers aan het centrum.

Vooraf uit de antwoorden op de openvragen kon worden opgemaakt waarin verbeterpunten lagen in de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van het centrum. Een gedeelte van de reacties had direct te maken met de bereikbaarheid en/of de toegankelijkheid van het centrum, zoals voldoende parkeerplekken, stallingsplaatsen, ruimte op het trottoir en doorgangbelemmering als gevolg van laden en lossen. Daarnaast gingen meerdere reacties over de beleving van de verkeersveiligheid in en naar het centrum en de verkeersdrukte. Volgens het rapport verdienen de verkeersveiligheid en verkeersdrukte zeker de aandacht om het centrum bereikbaar en toegankelijk te houden.

Ruim 50% van de respondenten is tevreden over de infrastructuur in het centrum. De tevredenheid onder de voetgangers is het grootst, bij de automobilisten is deze het laagst. Opvallend is dat de niet in Heemskerk woonachtigen beduidend meer tevreden zijn over de infrastructuur in het centrum dan de inwoners van Heemskerk. In de toelichting worden vooral genoemd: drukte (veel autoverkeer) in centrum, oversteekbaarheid, parkeersituatie en straatmeubilair.

#### **Bereikbaarheid en verkeersveiligheid**

De wensen verschillen wel per type weggebruiker, de voetganger vraagt vooral aandacht voor oversteken en het trottoir; de fietser vraagt betere om fietsvoorzieningen en oplossingen voor gevaarlijke situaties en de automobilist verlangt betere parkeervoorzieningen.

Voetgangers en fietsers ervaren veel autoverkeer en zien daarom graag een autoluwer of zelfs een autovrij centrum. Zij geven aan vaak last te ondervinden van haaks in- en uitparkerende auto's. De fietser ziet graag het aantal stallingsplekken uitgebreid, de voetganger wil voldoende doorloopruimte op het trottoir. Veel respondenten benoemen specifieke locaties die in hun ogen verbeterd dienen te worden. Hierbij wordt verzocht om de oversteekbaarheid in het centrum te verbeteren, met name bij de rotonde Burgemeester Nielenplein, de Kas en de drempel tussen de Dekamarkt en de Stumpel. Daarnaast werd gevraagd om een autoluwer centrum, minder obstakels op trottoirs en aandacht voor de mindervaliden.

Als wordt ingezoomd op specifieke locaties, dan worden met name de volgende knelpunten aangegeven: keerlus Gerrit van Assendelfstraat/Maerelaan, centrumring, Haydnplein en oversteek Carel van Manderstraat (bij gemeentehuis) en wederom de rotonde Burgemeester Nielenplein (inclusief oversteek bij De Kas) Als wordt ingezoomd op verkeerssituatie, dan worden met name de volgende knelpunten aangegeven: teveel autoverkeer, autoparkeren en oversteekbaarheid. De genoemde knelpunten doen zich veelal alleen voor op de drukke bezoekmomenten in de week

8% van de respondenten geeft aan vaak overlast te ondervinden van bevoorradingsverkeer. Als overlast wordt vooral ervaren: belemmering doorgang en de gevaarlijk verkeerssituaties die daardoor ontstaan. Met name op de centrumring Deutzstraat, Kerkweg, Van Coevenhovenstraat wordt deze overlast ervaren.

#### **Voorstellen door bureau Exante**

Op basis van het rapport "Bereikbaarheid Centrum, 352 reactie geven richting" heeft bureau Exante nader onderzoek gedaan in het centrum. De resultaten daarvan zijn te lezen in het door haar opgestelde rapport "Verbeteren toegankelijkheid en bereikbaarheid van het centrum in Heemskerk" van 15 juli 2020.

De aanbevelingen voor verbetering van de verkeersveiligheid zijn:

- Centrumring: verbeter vooral de situatie voor voetgangers; verhoog op 7 plekken de voetgangersoversteken over de rijbaan en verwijder 1 drempel; vervang op drempels en kruispuntplateau's de fietssuggestiestroken door verharding in een afwijkende kleur; geef op het trottoir een strook van één meter aan waarbinnen winkeliers voorwerpen mogen plaatsen; breng op alle vier de takken van de rotonde Kerkweg – Kerkplein zebrapaden aan;
- Keerlus: hef de keerlus op; stel voorrangregelingen in bij de uiteindes van de fietsdoorsteek achter de kerk; verplaats de slagboom naar de andere kant van de weg en verwijder de opvangvoet; en maak een voetgangersoversteek over de Maerelaan
- Haydnplein: pas de huidige inrichting van het plein aan; hef twee in- en uitritten van het parkeerterrein richting de Maerelaan op en maak daar groenvakken van.

### **3.5. Verkeersveiligheidsreactie via social-media**

Gelijktijdig met de Enquête Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020) konden inwoners en derden reageren via Instagram en de gemeentelijke Facebookpagina. Alle resultaten zijn terug te lezen in het rapport "Verkeersveiligheid gemeente Heemskerk, Meldingen en beleving (24 nov 2020)".

Via Instagram werden de volgende vragen gesteld:

1. Hoe veilig is het verkeer in Heemskerk volgens jou?
2. Voel jij je over het algemeen veilig op de fiets of scooter in Heemskerk?
3. Ken jij een onveilige verkeerssituatie in Heemskerk?

Vraag 1 leverde 207 stemmen op; het gemiddelde rapportcijfer was een 6,8.

Vraag 2 leverde 242 stemmen op; 74% van de respondenten gaf "ja" als antwoord.

Vraag 3 leverde 117 reacties op. De genoemde locaties komen in grote lijnen overeen met de Enquête Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020).

Op de gemeentelijke Facebookpagina kwamen 16 reacties binnen. Deze reacties geven geen nieuwe gezichtspunten.

## 4. Verkeersveiligheidsanalyse Heemskerk

Uit de enquêtes en meldingen via social-media kan gesteld worden dat de beleving van de verkeersveiligheid door de inwoners van Heemskerk over het algemeen als voldoende wordt beschouwd. Toch is er winst te halen op het gebied van verkeersveiligheid. De provincie zet hierbij vooral in op veilige infrastructuur (op 30km- en 50km-wegen), kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers en afleiding in het verkeer.

Op basis van de verzamelde data kunnen de verkeersveiligheidsrisico's binnen de gemeente Heemskerk worden onderverdeeld in twee hoofdcategorieën met meerdere subcategorieën. Het ongevalsrisico neemt toe als er op een bepaalde locatie sprake is van meerder subcategorieën en/of toenemende verkeersintensiteit.

Dat de data op orde dient te zijn voor een goede verkeersveiligheidsanalyse spreekt voor zich. Het ongevalsrisico neemt toe als er op een bepaalde locatie sprake is van meerder subcategorieën en/of toenemende verkeersintensiteit. De veiligheidsanalyse gaat met name in op infrastructurele aanpassingen. De conclusies uit de gebruikte data geven een eerste richting aan om de verkeersveiligheid in Heemskerk te kunnen verhogen. Uiteindelijk zal uitgebreid onderzoek nodig zijn om de voorgestelde aanpassingen van de infrastructuur verder uit te werken.

Voor de verkeersveiligheid in Heemskerk is voor de analyse is de volgende verdeling gemaakt:

- Risicogroepen, gedrag en handhaving
  - a. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
  - b. Type verkeersdeelnemer/vervoerswijze
  - c. Snelheid weggebruikers en handhaving
  - d. Gedrag, alcohol- en drugsgebruik en handhaving
- Infrastructuur en bijzondere locaties met verhoogd ongevalrisico
  - e. Verkeersnetwerk en ontbrekende infrastructuur
  - f. Bijzondere omgevingen met verhoogd ongevalrisico
  - g. Het 30km-regime en ongeval-cijfers
  - h. Het 50km-regime en ongeval-cijfers
  - i. Het 60km-regime en ongeval-cijfers
  - j. Specifieke locaties vanuit meldingen en verkeersveiligheidsbeleving

Naast de hier genoemde categorieën spelen natuurlijk ook andere aspecten een rol op de verkeersveiligheid, zoals bijvoorbeeld type voertuig (kwaliteit, kleur, onderhoud), de mens (gezondheid, vermoeidheid, kennis van de verkeersregels, cultuur en sociale achtergrond), het tijdstip van de dag, week en jaar, de weersomstandigheden en technische ontwikkelingen (elektrische fietsen, zelfrijdende auto, verkeersapps, i-vri). Deze aspecten vallen buiten deze nadere analyse. Heemskerk zal voor deze aspecten aansluiting zoeken bij de te nemen provinciale maatregelen.

### 4.1 Risicogroepen en gedrag

Bij risicogroepen wordt gekeken naar leeftijdscategorie en type verkeersdeelnemer/vervoerswijze. Provinciaal wordt ingezet op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers.

#### a. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers

Als we naar leeftijdsopbouw kijken dan vallen de kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers binnen drie leeftijdscategorieën, te weten:

- 0-14 jaar: kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers (provinciaal 15,8%; Heemskerk 15,0%);
- 15-25 jaar: onervaren verkeersdeelnemers (provinciaal 11,8%; Heemskerk 11,5%);
- > 65 jaar: kwetsbare verkeersdeelnemers (provinciaal 17,8%; Heemskerk 21,9%).

Omdat de bevolking tot 25 jaar in Heemskerk niet noemenswaardig afwijkt van die van de provincie, ligt het in de lijn om voor deze verkeerdeelnemers aansluiting te zoeken bij voorgestelde provinciale maatregelen. De groep ouderen boven de 65 jaar is in Heemskerk sterk vertegenwoordigd, neemt de laatste jaren toe en zal ook de komende jaren sneller stijgen dan het percentage ouderen in de provincie. De gemeente kan Heemskerk op basis van leeftijdsbouw aansluiting zoeken bij het provinciaal op te stellen uitvoeringsprogramma. Wel dient er in Heemskerk extra aandacht te worden gegeven aan de categorie inwoners boven de 65 jaar, omdat deze categorie kwetsbare verkeersdeelnemers in Heemskerk oververtegenwoordigd is.

Deze gedachtegang wordt ondersteund door de reacties die ontvangen zijn vanuit de gehouden verkeersveiligheidsbeleving. Op de vraag of de verkeersonveiligheid op de specifieke locatie afhankelijk was van een leeftijdscategorie werd in 90% van de situaties ontkennend gereageerd. Wel werd het niet seniorproof zijn van trottoirs als risicofactor benoemd.

#### **b. Type verkeersdeelnemer/vervoerswijze**

Als we inzoomen op vervoerswijzen (tabel 6) dan vallen er in Heemskerk procentueel meer slachtoffers in de categorie personenauto/motor dan in de rest van de provincie. Het procentueel verschil is niet zodanig dat hier nader onderzoek voor nodig is. Wel valt op het percentage slachtoffers in de categorie overig in Heemskerk (met 20%) aanzienlijk hoger is dan in Noord-Holland (met 7%) het geval is. Dit laatste is zeer vermoedelijk te wijten aan een mindere wijze van registreren in Heemskerk dan in de rest van de provincie. De categorie overig zal daarom geen speciale aandacht krijgen in deze analyse.

De ongevallendata tussen Heemskerk en de rest van de provincie Noord-Holland tonen geen significante verschillen. Het ligt daarom in de lijn om voor alle verkeerdeelnemers aansluiting te zoeken bij voorgestelde provinciale maatregelen. Er zijn echter twee opmerkelijke gegevens te halen uit tabel 6, namelijk:

- Wat opvalt is dat het aantal slachtoffers in de leeftijdscategorie onder de 16 jaar laag is, namelijk 3%, terwijl uit tabel 3 blijkt dat deze groep 15% van het aantal inwoners betreft. Het risico op geregistreerde verkeersongevallen voor personen onder de 16 jaar is dus laag zowel in de provincie als in Heemskerk.
- In de leeftijdscategorie 18 t/m 24 jaar vielen 16% van de verkeersslachtoffers. Deze leeftijdscategorie betrof op 1 januari 2020 in Heemskerk 7,8% (3107/39606) van het aantal inwoners. Vooral vallen in deze groep jongeren veel slachtoffers binnen de categorie brom-/snorfiets en personenauto. Deze groep weggebruikers krijgt vanuit de provincie al extra aandacht, als zijnde onervaren.

De gehouden verkeersveiligheidsbeleving geeft aan dat de zwakkere verkeersdeelnemer het meeste risico loopt in het verkeer, wanneer verschillende vervoerswijzen elkaar ontmoeten.

#### **c. Snelheid weggebruikers en handhaving**

In de gehouden verkeersveiligheidsbeleving wordt daar veel respondenten aangegeven dat er te hard gereden worden in Heemskerk. Dit is zowel het geval bij de algemene reacties per wegcategorie als op de specifieke aangewezen locaties, waarbij snelheid als ongeval oorzaak wordt genoemd. De respondenten vinden dat er meer op snelheidsovertredingen gehandhaafd zou moeten worden.

In het 30km-regime heeft de gemeente in de periode januari 2018 t/m maart 2020 15 snelheidsmetingen uitgevoerd. Op de Water acker en op de Waddenlaan was de V85 respectievelijk 36 en 41 km/uur. De V85-snelheid op de overige gemeten 30km-wegen was 33km/uur of lager. Dit strookt niet met de beleving van de inwoners op de wegen binnen het 30km-regime. Mogelijk vinden de respondenten dat 30km/uur te hoog is voor echte woonstraten.

Geconstateerd wordt dat op eigenlijk geen van de 50km/uur-weggedeelten (straat binnen dezelfde wijk) de weggebruiker zich houdt aan de snelheidslimiet van 50km/uur en dat op een aantal weggedeelten de

snelheid ruim wordt overschreden. In beginsel dient op een 50km-weg niet harder te worden gereden dan 50km/uur. Is de snelheid hoger dan 56km/uur dan kan de politie overgaan tot verbaliseren. Van de 42 weggedeelten in Heemskerk wordt er op 22 weggedeelten harder gereden dan 56km/uur. Op de Marquettelaan, Laan van Broekpolder, Communicatieweg, Tolweg (voor herinrichting) en De Baandert reed in 2018 15% van het gemotoriseerd verkeer harder dan 62km/uur. Dat de snelheid veelal hoger ligt dan de maximum snelheid strookt met de beleving van de inwoners op de wegen binnen het 50km-regime.

Ook op de 60km/uur-weggedeelten wordt de maximum snelheid ruim overschreden. Op de Rijksweg reed in 2018 15% van het gemotoriseerd verkeer harder dan 69 km/uur en op de Communicatieweg reed 15% harder dan 78 km/uur.

#### **d. Gedrag, alcohol- en drugsgebruik en handhaving**

Er is geen informatie beschikbaar over hoe de Heemskerker staat ten opzichte van alcohol en drugsgebruik in het verkeer. Uit de gehouden verkeersveiligheidsbeleving en zeker uit het rapport "Bereikbaarheid Centrum, 352 reactie geven richting" blijkt dat een aanzienlijk percentage van de respondenten zich ergert aan het fietsen over het trottoir, het geen voorrang verlenen door het fietsverkeer bij het oprijden van rotondes en het belemmeren van de voetganger op het trottoir door auto- en fietsparkeren en uitstallingen.

Uit de in bijlage 2 opgenomen overzichten van het Centraal Justitieel Incassobureau blijkt dat Heemskerk gunstig afsteekt bij de andere gemeente in de regio Zuid-Kennemerland-IJmond voor wat betreft alcohol-, verkeerslicht- en handheldebellovertredingen. Er is echter te weinig informatie beschikbaar om feitelijk hier conclusies uit te kunnen trekken. Het ligt daarom in de lijn om voor alle verkeerdeelnemers aansluiting te zoeken bij voorgestelde provinciale maatregelen.

#### **4.2. Infrastructuur en bijzondere locaties met verhoogd ongevalrisico**

De gemeente Heemskerk heeft geen wegen in beheer waarop een hogere snelheid geldt dan 60km/uur. De N197 valt onder het beheer van de provincie en de A9 is een rijksweg. Deze wegen vallen daarom buiten de scope van deze risico-analyse.

#### **e. Verkeersnetwerk en ontbrekende infrastructuur**

##### *Auto-infrastructuur*

De in 2016 getelde en geprognostiseerde verkeersintensiteiten geven geen aanleiding om het verkeersnetwerk of infrastructuur in Heemskerk aan te passen. Wel blijkt er nog een gemotoriseerde verkeersstroom door het centrum te rijden zonder dat deze hier een bestemming of herkomst heeft. Aangezien het centrum een verblijfskarakter heeft is het wenselijk om de gemotoriseerde verkeersstroom door het centrum te verkleinen.

De gemeente heeft rond het centrum een ringenstructuur (afbeelding 9). Als we deze ringen nader analyseren (afbeelding 7) dan valt op dat de buitenring niet volledig als gebiedsontsluitingsweg type 2 met vrijliggende fietspaden is uitgevoerd. Vanuit verkeersveiligheid is deze uitvoer wel wenselijk, echter vanwege ruimtelijke inpasbaarheid is herinrichting hiertoe niet mogelijk.

Door de respondenten worden vooral haakse parkeervakken in de drukke straten in combinatie met fietsverkeer als verkeersonveilig aangemerkt

##### *Heterogeniteit van het verkeersnetwerk*

Op meerder plekken in Heemskerk maken meerdere typen weggebruikers gebruik van dezelfde wegvakken. In het tuindersgebied begeven voetgangers, fietsers en gemotoriseerd verkeer zich door elkaar. Opvallend is dat dit door de respondenten in de enquêtes niet wordt aangemerkt als verkeersonveilig, mogelijk heeft dit te maken met de maximum snelheid van 30km in dit gebied.

In het duingebied begeven voetgangers en fietsers zich door elkaar. Ook dit wordt door de respondenten niet als risicovol ervaren. Uitzondering hierop zijn de entrees van het duingebied, waar ook het autoverkeer zich mengt.

Op bedrijventerreinen vindt ook menging plaats van voetgangers, fietsers, gemotoriseerd en vrachtverkeer. Hoewel dit in de laatste enquêtes niet naar voren kwam, werd dit in eerdere meldingen wel als verkeersonveilig aangemerkt.

#### *Kruispunten en rotondes*

In Heemskerk zijn de kruisingen tussen GOW (afbeelding 10) vrijwel allen uitgevoerd met verkeerslichten (groene cirkel) of rotondes (zwarte cirkel). In 2018 en 2019 zijn na opmaak van het rapport “Uniformering rotondes” de rotondes in Heemskerk zoveel mogelijk uniform uitgevoerd. De rotonde De Smidse zal in 2021 worden heringericht. Er resteren nog drie kruisingen tussen GOW die zijn ingericht als voorrangskruising (roze cirkel): De Baandert-Mozartstraat; Jan van Kuikweg-Laan van Assumburg en Beneluxlaan-Eurotomsingel. Rotondes zijn na door verkeerslichten geregelde kruisingen de meest verkeersveilige oplossing.

Uit de gehouden verkeersveiligheidsbeleving komt naar voren dat de respondenten de rotondes als verkeersonveilig beschouwen en geen uniformiteit zien in de uitvoering. Er zijn namelijk rotondes met vrijliggende fietspaden en rotondes zonder vrijliggende fietspaden. De voorrang voor fietsers lijkt willekeurig: buiten de bebouwde kom hebben fietsers geen voorrang, binnen de bebouwde kom wel, tenzij fietsers hier gebruik maken van de rijbaan. En tenslotte zijn er ook nog eirotondes en enkel- en meerstrooksrotondes waarbij ook nog het aantal takken kan verschillen. De weggebruiker is hierdoor het zicht kwijt.

#### *Spoorwegdoorkruisingen*

De spoorweg wordt in Heemskerk op 3 plekken gelijkvloers doorkruist door de weggebruiker. Regelmatig heeft Prorail aangegeven dat treinreizigers de spoorbomen negeren bij station Heemskerk. Het is daarom wenselijk om dit overpad ongelijkvloers te laten kruisen met het spoor.

#### *Fiets- en bromfietsinfrastructuur*

In Heemskerk is binnen de bebouwde kom de bromfiets naar de rijbaan gedirigeerd, omdat volgens gegevens van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) ‘Bromfietsers op de rijbaan’ de verkeersveiligheid positief beïnvloedt.

In de afgelopen jaren is er veel gedaan aan het optimaliseren van het fietsnetwerk. Er zijn meerdere fietspaden en fietsstroken aangelegd. Afbeelding 11 laat zien dat er nog diverse essentiële schakels ontbreken in het fietsnetwerk: niet alle logische fietsroutes zijn compleet of sluiten op elkaar aan. Zo ontbreken bijvoorbeeld de schakels tussen De Baandert en het Tolpad (deze gaat opgenomen worden in de regionale doorfietsroute), de Jan van Kuikweg en de Tolweg (ter hoogte van kasteel Assumburg), enkele verbindingen tussen de buiten- en binnering en langs de Beneluxlaan. Bij ontbrekende schakels kan de fietser op de meeste plekken gebruik maken van erftoegangswegen. Waar deze mogelijkheid er niet direct is, zal het netwerk verder moeten geoptimaliseerd.

Hoewel een eigen plek voor de fietser zorgen fietsstroken bij gebiedsontsluitingswegen toch voor conflicten met het gemotoriseerd verkeer. Een groot aantal respondenten uit het belevingsonderzoek verkeersveiligheid geeft aan dat een betere scheiding tussen verschillende weggebruikers ongevallen kan voorkomen. Regelmatig wordt gesteld dat fietsstroken te smal zijn, waardoor fietsers van de weg worden gedrukt vooral bij versmallingen als middengeleiders. Andere respondenten benoemen juist dat er te veel fietsers naast elkaar gaan rijden als de fietsstrook breder is, omdat zij denken dat dit weggedeelte alleen voor hen bestemd is.

Vrijliggende fietspaden zijn verkeersveiliger dan fietsstroken, maar vragen wel een extra ruimtebeslag en zij verminderen het verblijfsruimtegevoel voor aanwonenden. Vooral de aansluiting van fietsstroken op rotondes is verkeersonveilig. Veel fietsers rijden de rotonde op zonder voorrang te verlenen.

Tenslotte wijzen respondenten op de beëindiging van fietspaden (aansluiting op andere weg) en hoogteverschillen tussen fietspad en rijbaan/trottoir, waardoor risico eenzijdige ongevallen toeneemt. De bereikbaarheid van de fietspaden langs de Marquettelaan wordt als onvoldoende ervaren. Er wordt aandacht gevraagd voor het onderhoud: glad oppervlak, losse tegels en soms aanwezigheid van afval (glas).

#### *Voetgangerinfrastructuur*

Voor de voetganger is er in tegenstelling tot de fietser en de automobilist geen netwerk vastgelegd. Het credo is: iedere voetganger moet in principe overal prettig en veilig kunnen komen. De inrichting van de buitenruimte volgens het woonerfprincipe of shared-spaceconcept kan voor blinden en slechtzienden een probleem vormen omdat zij te weinig houvast hebben voor hun oriëntatie. Veel voorkomende knelpunten zijn het ontbreken van een duidelijk onderscheid tussen rijbaan en voetgangersgebied – vooral voor jongste verkeersdeelnemers levert dit extra risico op - en het ontbreken van herkenbare oversteekplaatsen. Vanwege toenemende vergrijzing dient bovendien aandacht te worden besteed aan het seniorproof inrichten.

Uit de enquêtes blijkt dat er vooral ook aandacht dient te worden besteed aan het onderhoud (losliggende/ uitstekende tegels en boomwortels), het plaatsen van ongewenste obstakels op het trottoir en aan oversteekmogelijkheden.

### **f. Bijzondere omgevingen met verhoogd ongevallenrisico**

#### *Scholen*

In Heemskerk zijn 13 reguliere basisscholen, 1 school voor speciaal onderwijs en 3 scholen voor voortgezet onderwijs. Met uitzondering van het voortgezet onderwijs zijn alle scholen in 2018/2019 voorzien van schoolzones met attentie-verhogend straatmeubilair. Ondanks het aangebrachte straatmeubilair zal aandacht moeten blijven worden besteed aan het verkeersgedrag rondom de scholen.

#### *Afleidingen rondom de weg*

Afleiding naast de weg kan leiden tot onoplettendheid van de weggebruiker waardoor het risico tot ongevallen toeneemt. Er is verder geen onderzoek gedaan naar deze wijze van afleiding langs de weg.

#### *Verzorgingshuizen*

Er zijn in Heemskerk 5 verzorgingshuizen en 1 zorgwoning voor ouderen. Daarnaast zijn er 5 locaties waar mensen met een beperking kunnen wonen. Voor deze twee groepen kwetsbare verkeersdeelnemers zijn geen aparte voorzieningen getroffen binnen het Heemskerkse verkeer. Het is wenselijk om rond deze locaties extra aandacht te besteden aan het seniorproof zijn van de buitenruimte.

#### *Ongevallenlocaties met 4 of meer ongevallen in 5 jaar*

Op locaties waar 2 of meer geregistreeerde ongevallen plaatsvonden in de periode 2014-2019, was er vrijwel altijd minimaal een fiets, e-bike of brommer betrokken.

Er zijn in Heemskerk vier locaties waar in de periode 2014-2019 meer dan 4 ongevallen hebben plaatsgevonden: Baandert-Maerelaan; Laan van Assumburg-Maerelaan-Beethovenstraat; Jan van Kuikweg-Gerrit van Assendelftstraat en Maerten van Heemskerckstraat-Rijksstraatweg. De eerste drie locaties betreffen rotondes. De drie laatstgenoemde locaties bevinden zich in de top 5 van de door de respondenten genoemde verkeersonveilige locaties.

## **g. Het 30km-regime en ongeval-cijfers**

### *Risico-indicator*

Voor de bepaling van het risicocijfer per wijk wordt uitgegaan van de wijkindeling zoals deze door het CBS wordt gehanteerd. De risicocijfer binnen het 30km-regime kan alleen bepaald worden voor Heemskerk-Dorp. De risicocijfer voor de andere 10 Heemskerkse wijken binnen het 30km-regime kon niet berekend worden vanwege een 'te laag' aantal ongevallen.

In Heemskerk-Dorp is het risicocijfer significant hoger dan in andere wijken binnen het 30km-regime. Hierbij is vergelijking gezocht met alle 30km-wegen in de provincie Noord-Holland en met name de regio Zuid-Kennemerland/IJmond (zie tabel 8). Dat het cijfer hoog is, is te verklaren uit het feit dat er veel meer verkeer in een centrum rijdt dan in overige wijken binnen het 30km-regime. Dit laatste strookt met de uitkomsten in de notitie "Enquête bereikbaarheid Centrum, 352 reacties geven richting" uit december 2018. In deze enquête werden de bezoekers, werknemers en inwoners van Heemskerk gevraagd hoe zij het centrum beleefden. Een groot percentage gaf aan dat zij het centrum als druk door autoverkeer ervaren en zij noemden de subjectieve beleving van de verkeersonveiligheid hierbij op als aandachtspunt. Met name werd aandacht gevraagd voor: de oversteekbaarheid van de voetganger en het in- en uitparkeren van auto's. Ook werden specifieke verkeersgevaarlijke locaties benoemd, te weten: de rotonde Burgemeester Nielenplein, de keerlus Gerrit van Assendelftstraat, de in-/uitrit van de parkeergarage Centrum en het parkeerterrein Haydnplein.

### *Duurzaam-veilig-concept*

Niet alle ETW in Heemskerk zijn volgens het concept duurzaam veilig ingericht. Zo geldt op de ETW-verkeersaders Karshoffstraat, Constantijn Huygensstraat en Laan van Broekpolder het 50km-regime. Ook geldt er in de woonwijk De Die, de bedrijventerreinen De Houtwegen en De Trompet (ten oosten van de spoorverbinding) nog de maximum snelheid van 50km/uur. Deze wegen zouden moeten worden ingericht voor een maximum snelheid van 30km/uur.

### *Verkeersveiligheidsniveau*

Omdat binnen het 30km-regime in Heemskerk alleen Heemskerk-Dorp een hoog risicocijfer hoog heeft, is de infrastructuur voor deze wijk nader onderzocht. Op basis van 8 kenmerken is het verkeersveiligheidsniveau van de wijk bepaald. Deze 8 kenmerken zijn: snelheidsremmers op lange rechtstanden, wegdekverharding, verkeersintensiteit, snelheidslimiet, herkenbaarheid, oversteekbaarheid, kruispuntvorm en landbouwverkeer (zie tabel 12). In het overall beeld krijgt Heemskerk-Dorp een verkeersveiligheidsniveau van 6 op een schaal van 8. Hieruit mag geconcludeerd worden dat de weginrichting in Heemskerk-Dorp over het algemeen voldoet aan de provinciaal gestelde inrichtingseisen.

### *Ongevallencijfers*

In de periode 2014-2018 vonden in Heemskerk-Dorp (zie tabel 13) 64 geregistreerde ongevallen plaats, bij 17 ongevallen was een fietser betrokken, bij 12 ongevallen was er sprake van lichamelijk letsel en bij 52 ongevallen was er uitsluitend sprake van materiele schade. Op 5 locaties was er sprake van meer dan 5 ongevallen in deze periode, namelijk op de Gerrit van Assendelftstraat (tussen Poelenburglaan en Maerelaan); Deutzstraat (tussen Marquettelaan en Kerklaan); Maerelaan (tussen Bilderdijkstraat en Da Costastraat); kruispunt Burgemeester Nielenplein/Gerrit van Assendelftstraat/Maerelaan en tenslotte Kerkweg (tussen Ruysdaelstraat en Deutzstraat).

### *Verkeersveiligheidsvoorstellen centrumniveau*

Op basis van het rapport "Bereikbaarheid Centrum, 352 reactie geven richting" heeft bureau Exante nader onderzoek gedaan in het centrum. De resultaten daarvan zijn te lezen in het door haar opgestelde rapport "Verbeteren toegankelijkheid en bereikbaarheid van het centrum in Heemskerk" van 15 juli 2020.



De aanbevelingen voor verbetering van de verkeersveiligheid zijn:

- Centrumring: verbeter vooral de situatie voor voetgangers; verhoog op 7 plekken de voetgangersoversteken over de rijbaan en verwijder 1 drempel; vervang op drempels en kruispuntplateau's de fietssuggestiestroken door verharding in een afwijkende kleur; geef op het trottoir een strook van één meter aan waarbinnen winkeliers voorwerpen mogen plaatsen; breng op alle vier de takken van de rotonde Kerkweg – Kerkplein zebrapaden aan;
- Keerlus: hef de keerlus op; stel voorrangsregelingen in bij de uiteindes van de fietsdoorsteek achter de kerk; verplaats de slagboom naar de andere kant van de weg en verwijder de opvangvoet; en maak een voetgangersoversteek over de Maerelaan
- Haydnplein: pas de huidige inrichting van het plein aan; hef twee in- en uitritten van het parkeerterrein richting de Maerelaan op en maak daar groenvakken van.

#### *Enquête "Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)"*

Verreweg de meest voorkomende reactie is dat het autoverkeer zich niet houdt aan de maximum snelheid, waaraan sommigen toevoegen dat hierop niet gehandhaafd wordt (de snelheidsmetingen, hierboven aangegeven in paragraaf c nuanceren echter deze beleving).

Enkele respondenten noemen het parkeren als verkeersonveilig: dit gebeurt overal ook op trottoirs en in bochten. Haaksparkeren in combinatie met fietsverkeer wordt als onveilig benoemd, zo ook het halen en brengen in de schoolomgeving. Enkele respondenten geven aan dat niet ieder de verkeersregels kent, zoals de fietser van rechts en de vogelvrije voetganger, en wijten de problemen aan het gedrag van de automobilist. Een enkeling noemt nog het onderhoud van de wegen.

#### **h. Het 50km-regime en ongevallencijfers**

##### *Risico-indicator*

Voor de bepaling van het risicocijfer per wijk wordt uitgegaan van de wijkindeling zoals deze door het CBS wordt gehanteerd. Doordat er in sommige wijken bij bepaalde snelheidsregimes weinig ongevallen zijn, is het niet mogelijk om voor elk snelheidsregime een risicocijfer te berekenen. De bepaalde risicocijfers zijn vergeleken met de provinciale en regionale (regio Zuid-Kennemerland-IJmond) risicocijfers binnen hetzelfde snelheidsregime. Hieronder staan de wijken genoemd waarbij het Heemskerkse risicocijfer significant hoger is dan het provinciale cijfer.

Wijk	snelheids-regime	letsel & dodelijke ongevallen/jaar	risico-indicator wijk	risico-indicator Noord-Holland	risico-indicator regio
Wijk 04 Heemskerkerduin en Noorddorp	50	1.6	0.296	0.280	0.327
Wijk 07 Kerkbeek	50	3.6	0.897	0.280	0.327
Wijk 08 Assumburg	50	1.8	0.439	0.280	0.327
Wijk 09 Hoogdorp en Waterakkers	50	3.6	0.434	0.280	0.327

*Tabel 20. Heemskerkse wijken met verhoogd risico-indicator (betreft uitsnede van tabel 8). De wijken 01, 07, 08 en 09 vallen binnen de speerpunten van het provinciale beleid.*

##### *Verkeersveiligheidsniveau*

Voor alle 50km-wegen in Heemskerk is het verkeersveiligheidsniveau bepaald (zie tabel 14). Dit is gedaan op basis van 9 kenmerken. Deze kenmerken zijn: inrichting kruispunten, vrijliggende fietspaden, snelheid-acceptatie, verkeersintensiteit, herkenbaarheid, oversteekbaarheid, schoolzones, parkeermogelijkheid en landbouwverkeer. Op basis van deze kenmerken kan een veiligheidsniveau behaald worden van 9 punten. Vijf weggedeelten scoren lager dan een 6 en voldoen daarmee niet aan de

provinciaal gestelde inrichtingseisen. Dit zijn: Mozartstraat (in wijk Noordbroek); De Zevenhoeven; Laan van Assumburg (in wijk Assumburg); Constantijn Huygenstraat en Karshoffstraat.

#### *Ongevallencijfers*

In de periode 2014-2018 werden op circa 180 locaties op 50km-wegen in Heemskerk ongevallen geregistreerd. Deze locaties zijn verdeeld over vrijwel alle 50km-wegen. Op circa 70 locaties was er sprake van letselondeval. Op dertien 50km-weggedeelten is sprake van 1,7 of meer ongevallen per jaar in de periode 2014-2018 (zie tabel 14). Deze weggedeelten zijn: Rijkstraatweg (wijk Waterakkers); Beneluxlaan; Duitslandlaan; Communicatieweg; Tolweg; Jan Ligthartstraat; De Baandert; Jan van Kuikweg en tenslotte Gerrit van Assendelftstraat.

#### *Verkeerssnelheid*

Op de 50km-wegen in Heemskerk wordt te hard gereden. Dit wordt onderschreven in de Enquête "Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)". Als er harder dan 56km/uur wordt gereden op deze wegen, kan er geverbaliseerd worden. Uit tabel 14 blijkt dat er op vijf weggedeelten de S85-snelheid zelfs boven de 62km/uur ligt (dit betekent dat 15% van de weggebruikers op deze trajecten nog harder rijdt dan 2x de verbalisatiesnelheid). Deze weggedeelten zijn: de Marquettelaan (Wijk 02: Commandeurs en Marquette), de Laan van Broekpolder (Wijk 03: Hofland, Oosterwijk en Zuidbroek), de Communicatieweg (Wijk 06: Noordbroek en De Trompet), de Tolweg (Wijk 09: Hoogdorp en Waterakkers) en De Baandert (Wijk 06: Noordbroek en De Trompet).

#### *Enquête "Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)"*

De respondenten zijn niet tevreden over de verkeersveiligheid op de 50km-wegen. Een aantal respondenten noemt 50 km/uur binnen de bebouwde kom sowieso te hard. Rotondes werden meerdere malen genoemd, omdat fietsers - hier zonder voorrang te verlenen – gewoon op rijden. Ook de overgang tussen 30km/wegen en 50 km/wegen door inritbanden wordt als onveilig gezien: te vertragend voor autoverkeer en valgevaar voor fietser. Het oversteken van voetgangers en fietsers is lastig en middengeleiders zorgen ervoor dat fietsers klem worden gereden op de fietsstroken bij onvoldoende wegbreedte.

### **i. Het 60km-regime en ongevalcijfers**

#### *Risico-indicator*

Heemskerk kent 2 wegen die vallen binnen het 60km-regime. Dit zijn de buiten de bebouwde kom gelegen gedeelten van de Rijkstraatweg en Communicatieweg. Het risicocijfer kon alleen bepaald worden voor de wijk Heemskerkerduin en Noorddorp. De Rijkstraatweg heeft hier een hoger risico-cijfer dan wijken binnen hetzelfde snelheidsregime in de rest van de provincie Noord-Holland.

#### *Verkeersveiligheidsniveau*

Voor de drie 60km-wegen in Heemskerk is het verkeersveiligheidsniveau bepaald. Dit is gedaan op basis van dezelfde 9 kenmerken als bij het 50km-regime (zie tabel 15). De drie weggedeelten scoren alle drie een 6 of hoger en voldoen daarmee aan de provinciaal gestelde inrichtingseisen.

#### *Ongevallencijfers*

In de periode 2014-2018 werden op 11 locaties op 60km-wegen in Heemskerk ongevallen geregistreerd. 10 van deze ongeval-locaties zijn gelegen op de Rijkstraatweg. Op 5 locaties van deze locaties was er sprake van een letsel/dodelijk ongeval.

#### *Enquête "Verkeersveiligheid Heemskerk (september 2020)"*

Veel respondenten zijn niet bekend met de 60km-regime wegen in Heemskerk. Het was hen niet duidelijk dat hiermee alleen de Rijkstraatweg en Communicatieweg werden bedoeld. Velen noemen dat 60km/uur veel te hard is in het dorp. Van degenen die weten welke wegen vallen binnen het 60km-regime, noemen 60km/uur hier een goede veilige snelheid. Een enkeling vindt 60km/uur hier te

langzaam, waardoor bumperkleven ontstaat. Men is minder positief over de (brom)fietspaden langs deze wegen: te smal voor de brommer (Rijksstraatweg) en geen voorrang krijgen (Communicatieweg).

#### **j. Specifieke locaties vanuit meldingen en verkeersveiligheidsbeleving**

##### *Losse meldingen over verkeersveiligheid*

In de afgelopen jaren werd naast een direct telefoontje of e-mailbericht aan een ambtenaar op twee wijzen melding gedaan over locatie specifieke verkeersonveiligheid. Dit was bij het Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland en bij de Verkeer melddesk Heemskerk.

Bij het Participatiepunt van Veilig Verkeer Nederland zijn nauwelijks meldingen binnengekomen met betrekking tot de verkeersveiligheid in Heemskerk. Het participatiepunt lijkt daarmee weinig meerwaarde te hebben voor de gemeente Heemskerk.

Bij de Verkeer melddesk Heemskerk werden in de periode 2018-2019 586 meldingen gedaan. De meeste hadden betrekking op: schade aan de rijbaan, afstellen verkeerslichten, verkeerspaaltjes, snelheid en de tijdelijke afsluiting van de Rijksstraatweg/ Alkmaarseweg. In veel gevallen kon de melding met goed gevolg worden afgedaan. Met ingang van 25 november 2020 is de melddesk vervangen door de nieuwe applicatie Fixi. Fixi is de nieuwe manier om meldingen over de openbare ruimte te registreren. Voor de inwoners heeft Fixi het voordeel dat zij zelf 24/7 zonder tussenkomst van de gemeente een melding kunnen maken. Desgewenst worden zij ook op de hoogte gehouden van het verloop van hun melding. Voordeel voor de gemeente is dat het meteen in een systeem komt te staan en van daaruit wordt verwerkt. Dit is overigens hetzelfde systeem wat de inwoner gebruikt.

##### *Specifieke verkeersonveilige locaties*

Er werden door de respondenten 716 specifieke locaties als verkeersonveilig aangemerkt (zie tabel 16). Hieronder staan 21 locaties die door 10 keer of meer respondenten werden aangemerkt als (bijna) ongevallenlocatie in het afgelopen jaar. Bij veel van deze locaties was de beleving dat er meerdere (bijna) ongevallen per maand plaatsvonden. Over het algemeen komt deze beleving overeen met de gedane analyse in de eerdere paragrafen van hoofdstuk 4.2.

1. Rondom Haydnplein	12. Jan van Kuikweg – Koningin Wilhelminastraat
2. Rijksstraatweg zuid	13. Helmlaan – Starweg – Water acker
3. Carel van Manderstraat – Maerten van Heemskerckstraat	14. Mozartstraat
4. Gerrit van Assendelftstraat – Jan van Kuikweg	15. Jan Ligthartstraat
5. De Baandert – Mozartstraat	16. Jan van Kuikweg: overig
6. Marquettelaan: fiets	17. Beneluxlaan
7. Rijksstraatweg: overig	18. De Baandert – De Zevenhoeven
8. Centrum: Burgemeester Nielenplein	19. Centrum: Kerkweg
9. Centrum: overig	20. Bachstraat
10. Centrum: keerlus	21. Carel van Manderstraat – Kerkweg/Spoellaan
11. De Zevenhoeven	

Tabel 21. Lijst met 21 locaties in Heemskerk die door de respondenten zijn als locatie met 10 of meer (bijna) ongevallen in het afgelopen jaar.

### 4.3. Prioritering

We begonnen met de provinciale ambitie om per wegbeheerder een integrale risico-analyse te maken, voor vier pijlers: ongevalgegevens, inrichting, gedrag, beleving.

Voor de verkeersveiligheid in Heemskerk is voor de analyse is de volgende verdeling gemaakt:

- a. Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers
- b. Type verkeersdeelnemer/vervoerswijze
- c. Snelheid weggebruikers en handhaving
- d. Gedrag, alcohol- en drugsgebruik en handhaving
- e. Verkeersnetwerk en ontbrekende infrastructuur
- f. Bijzondere omgevingen met verhoogd ongevallenrisico
- g. Het 30km-regime en ongeval-cijfers
- h. Het 50km-regime en ongeval-cijfers
- i. Het 60km-regime en ongeval-cijfers
- j. Specifieke locaties vanuit meldingen en verkeersveiligheidsbeleving

Bij prioritering zijn er meerdere keuzes mogelijk. Dit kan afhangen van bijvoorbeeld:

- Ongevallenrisico op een locatie
- Verkeersveiligheidsniveau van een weggedeelte
- Type weggebruiker
- Locaties met veel (bijna) ongevallen
- Beleving van de verkeersveiligheid
- Verkeersintensiteiten
- Snelheid wegverkeer
- Gedrag
- Optimaliseren van het netwerk
- Kosteneffectiviteit en aanwezige financiën
- Werk met werk maken
- Politieke keuze (rijk, provincie en gemeente)

#### *Risicogroepen en gedrag*

Het lijkt voor de hand te liggen om voor de categoriën a, b en d aan te sluiten bij de door de provincie voor te stellen maatregelen. Aangezien veel weggebruikers zich in Heemskerk niet houden aan de verkeerssnelheid op 50km-wegen en de vele reacties hierop vanuit de enquêtes lijkt handhaving op de wegen waar de S85 hoger is dan 62 km/uur een eerste stap.

#### *Infrastructuur en bijzondere locaties met verhoogd ongevallenrisico*

Een prioritering maken bij de infrastructuur is veel complexer, omdat deze van veel meer factoren en mogelijkheden afhangt. Onder andere dient de financiële ruimte hiervoor duidelijk te zijn. Daarom zal aansluiting gezocht dienen te worden met de provinciale wens om in eerste instantie de focus te richten op 30km- en 50km-wegen die gelegen zijn in wijken met een hoog risico-cijfer.

Verder lijkt het logisch om in te zetten op risicovolle locaties, zowel objectief als qua beleving. Een eerste stap hiertoe is het nader analyseren en het verbeteren van de verkeersveiligheid op de in tabel 21 genoemde locaties, zeker als de beleving van de verkeersveiligheid op deze locaties samenvalt met een laag verkeersveiligheidsniveau van het wegdeel, een hoge risico-indicator en een hoog ongevalcijfer (black spot). Daarnaast moet waar mogelijk laaghangend fruit worden meegepakt. Hierbij valt te denken aan onderhoud en “werk met werk” maken.

Voor de locaties Rondonplein, Centrum Burgemeester Nielenplein, Centrum overig en Centrum Keerlus zijn intussen ontwerpen gemaakt en is subsidie aangevraagd. Aan de locatie Rijksstraatweg zuid wordt samen met Beverwijk gekeken naar een optimale herinrichting in samenhang met de daar aan te leggen regionale doorfietsroute.

## Bijlage 1: Risico-kompas

Bij de risico-analyse maken we gebruik van het “Verkeersveiligheidskompas” en het “SPI-kompas”. Beide kompassen geven informatie over alle snelheidsregimes binnen de provincie Noord-Holland. In het kader van deze analyse zal alleen gekeken worden naar de gemeentelijke wegen met de snelheidsregimes van 30km, 50km en 60km.

### Verkeersveiligheidskompas

Het verkeersveiligheidskompas biedt op een eenvoudige manier inzicht in de geregistreerde ongevallen (BRON). Via een kaart kan gezocht worden op locaties waar in vijf jaar tijd (2014-2018) letselongevallen zijn geregistreerd. Er kan hierbij gefilterd worden op aantal ongevallen, snelheidsregime, kruispunt/wegvak en wegbeheerder.

#### *Ongevalconcentraties*

Helaas zijn niet alle ongevallen zijn op de goede plaats geregistreerd. Hastig, de maker van de tool, kiest ervoor om die ongevallen, die misschien niet precies op die plek zijn gebeurd, wel te laten zien. Die keuze heet “exact/nabij”. Op die manier gaat er minder informatie verloren en kun je bijvoorbeeld goed zien hoeveel ongevallen er zijn gebeurd in een gebied of op een route. Ga je met een individuele locatie aan de slag en wil je zekerder zijn over de locatie, maak dan de keuze “exact”.

Er zijn ook ongevallen waarvan alleen bekend is dat ze ergens in de gemeente zijn gebeurd. Deze worden op een willekeurige plaats op de kaart gezet. Door de keuze “alle situering” te maken worden deze zichtbaar.

### SPI-kompas

Het SPI-kompas is een uitbreiding op het verkeersveiligheidskompas. Het SPI-kompas geeft per snelheidsregiem (30km, 50km, enz.) waar de grootste risico's zijn. Hierbij wordt naast de geregistreerde ongevallen gebruik gemaakt van een schatting van de intensiteit op elke weg in de gemeenten. Het SPI-kompas bevat daarnaast informatie over gereden snelheden op een groot deel van het wegennet, gebaseerd op gegevens van het NDW.

#### *Wat is risico?*

Ontwikkelingen op het gebied van verkeersonveiligheid leiden vaak tot uitspraken dat het gevaarlijker is geworden of dat de risico's zijn toegenomen. Het is daarom goed om stil te staan bij de verschillen tussen ongevallen, risico en blootstelling.

Het rekensommetje is eigenlijk heel simpel: Ongevallen = risico x blootstelling.

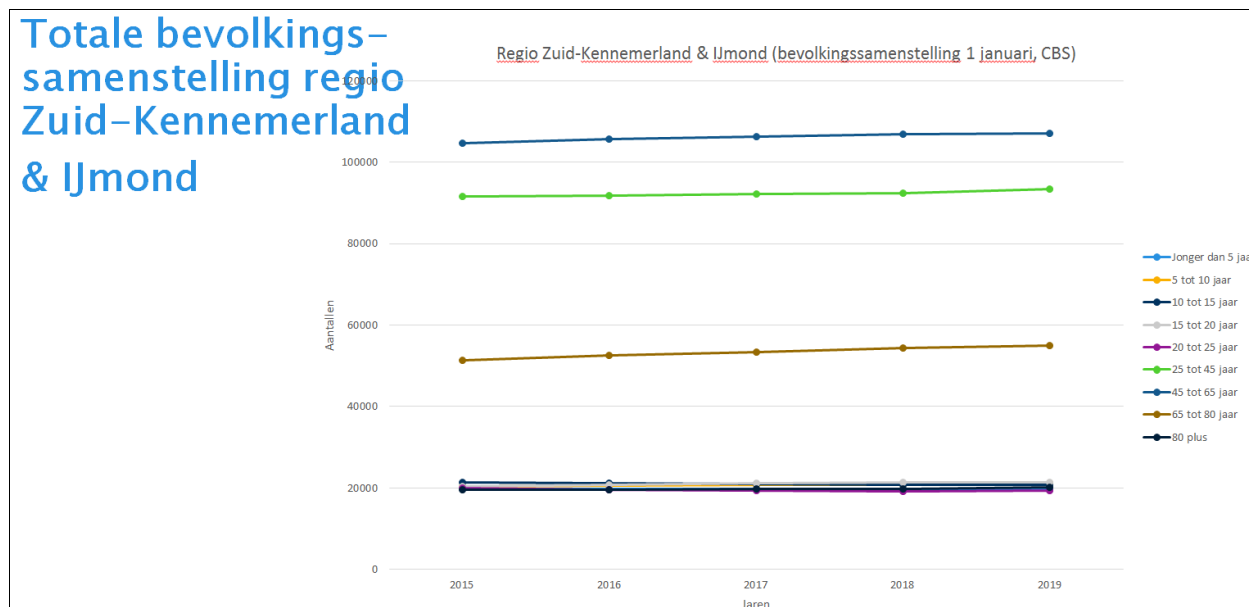
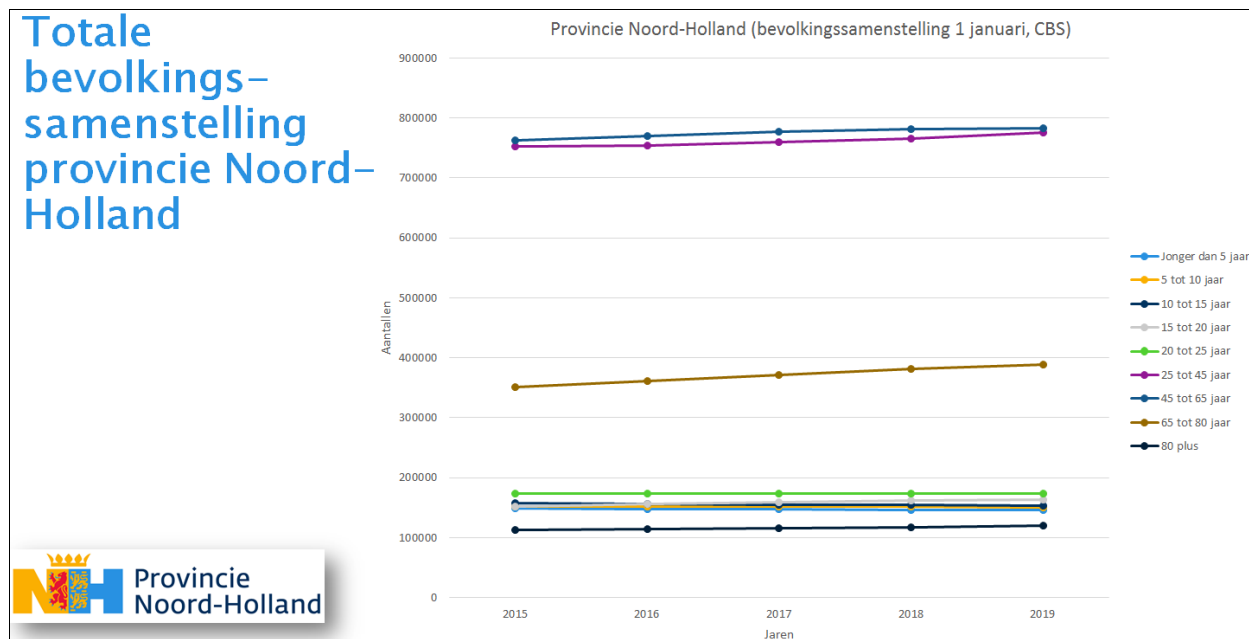
Als het risico heel groot is (zonder parachute uit een vliegtuig springen zal vrijwel altijd dodelijk zijn), maar de blootstelling (het aantal mensen dat dat ook echt doet) is laag, dan zijn er maar erg weinig dodelijke slachtoffers van deze activiteit. In het verkeer wordt dit sommetje vaak vergeten. Dat kan er toe leiden dat er verkeerde conclusies worden getrokken. Zo kan de verdeling van de letselongevallen op verschillende wegen eigenlijk alleen worden beoordeeld als je weet hoeveel verkeer er gebruik van maakt.

#### *Risico-indicator*

Voor de risico-gestuurde aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid ontwikkelde Hastig een risico-indicator die per snelheidsregiem berekend wat de kans is op een letselongeval. Hierbij wordt gebruikgemaakt van een schatting van de intensiteit op basis van floating-car-data (uit navigatiesystemen en smartphones). Die schatting heeft een zekere bandbreedte. Voor het gemak wordt gebruik gemaakt van het gemiddelde daarvan in de kaart en de tabellen, maar het is goed om je te realiseren dat het schattingen zijn. Tegelijkertijd is de risico-indicator erg geschikt om verschillen tussen wijken te laten zien bij hetzelfde snelheidsregiem. Het risico neemt af voor hogere snelheidsregiems. Dit beeld geldt in heel Nederland.

De snelheidsgegevens zijn afkomstig van het NDW en geven een schatting van de V85. Vandaar dat ze op de website de aanduiding S85 hebben gekregen.

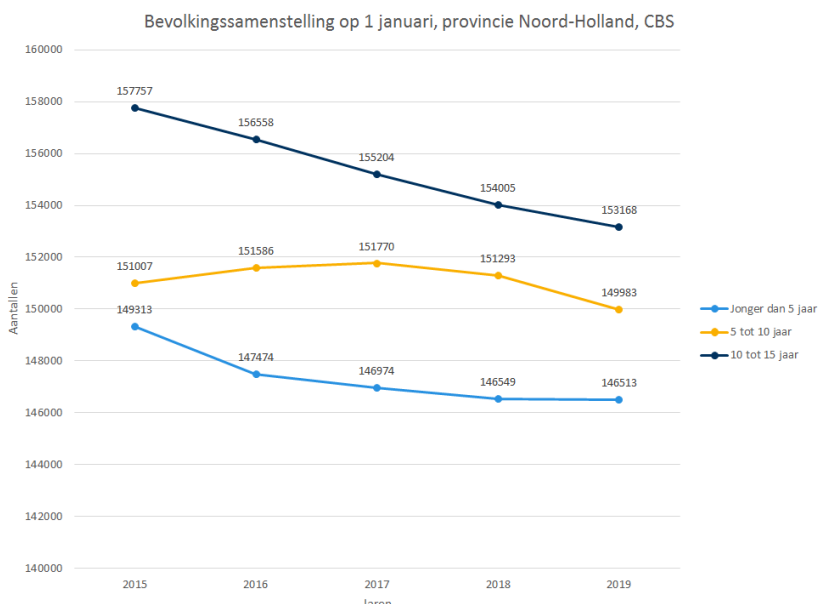
## Bijlage 2: Bevolkingsgegevens Noord-Holland



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



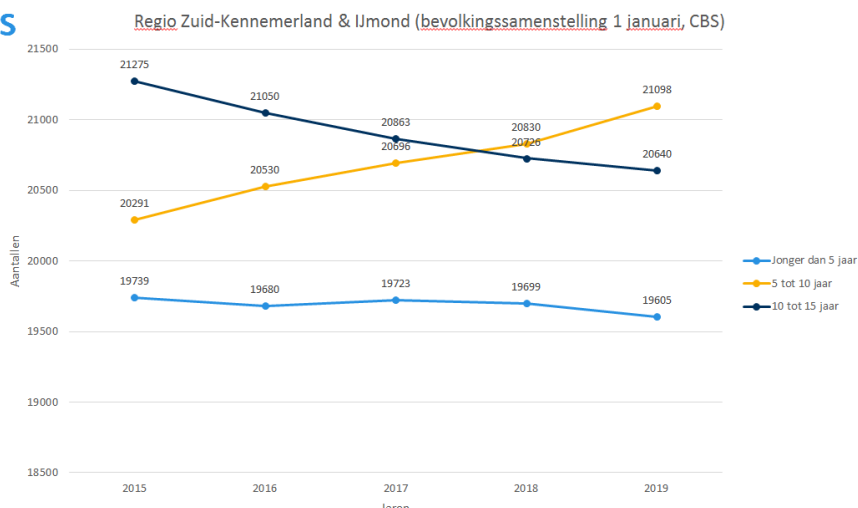
**Aandeel 0-15 jaar: 15,7%**



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



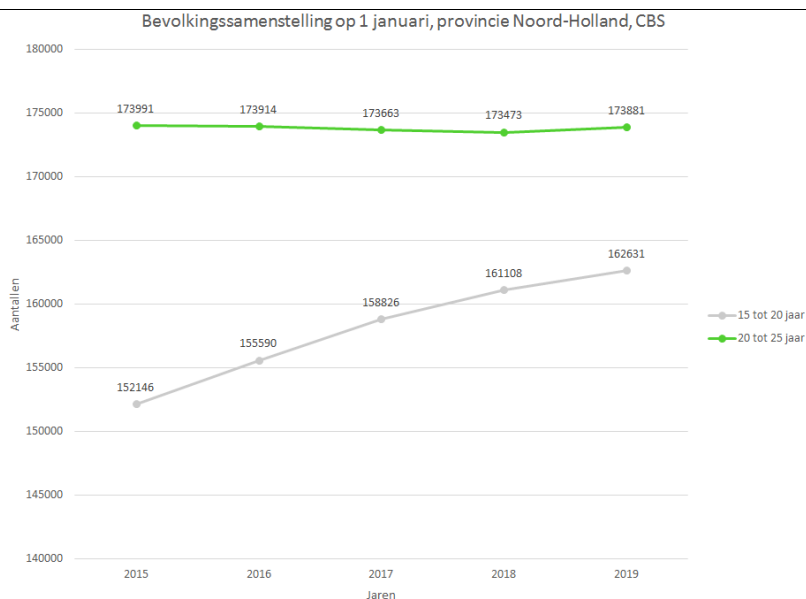
**Aandeel 0-15 jaar: 16,2%**



## Onervaren verkeersdeelnemers Noord-Holland (15-25 jaar)



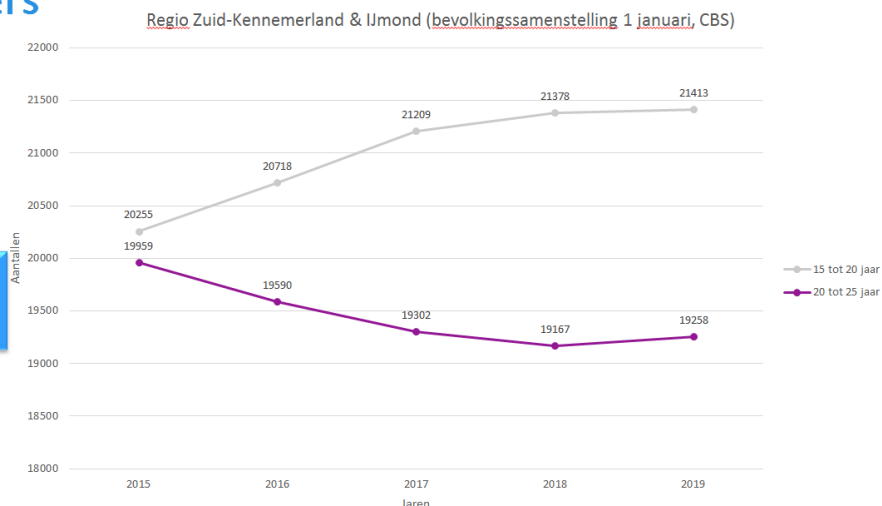
**Aandeel 15-25 jaar: 11,8%**



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



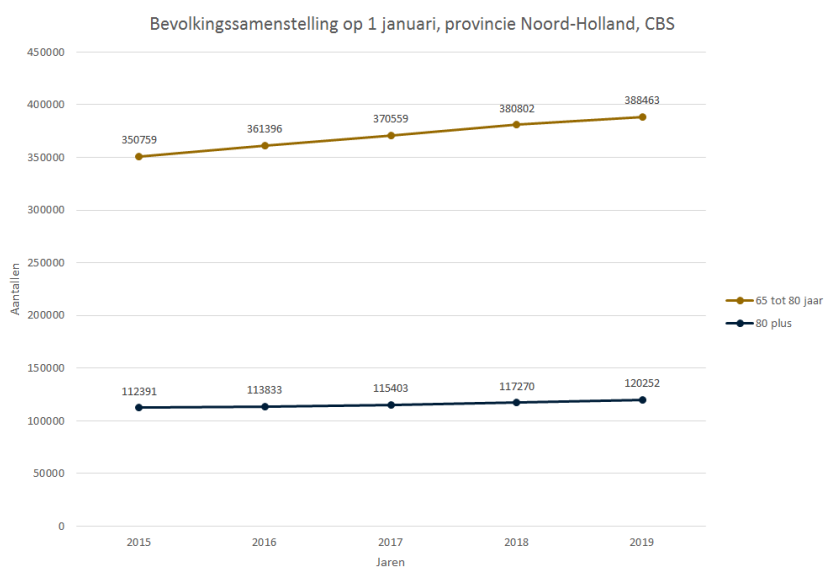
**Aandeel 15-25 jaar: 10,8%**



## Kwetsbare verkeersdeelnemers Noord-Holland (65+)



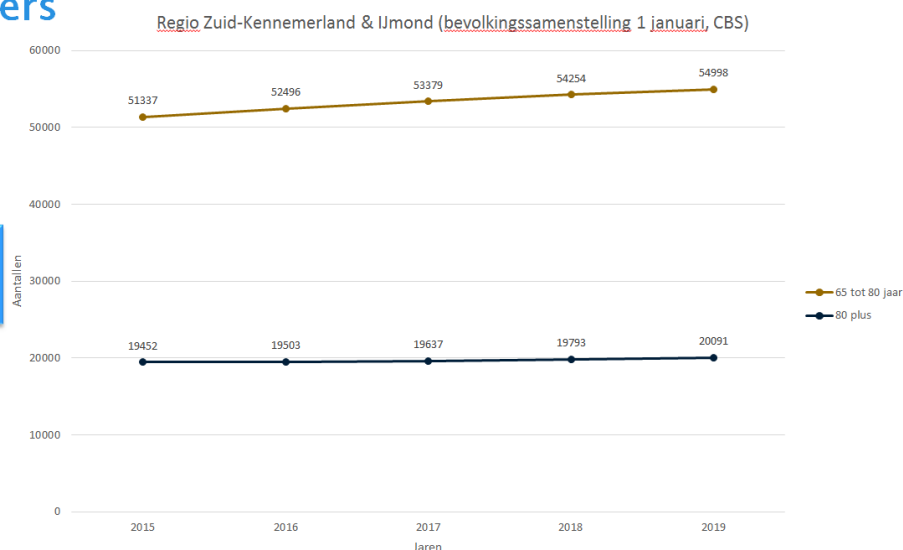
**Aandeel 65+: 17,8%**



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

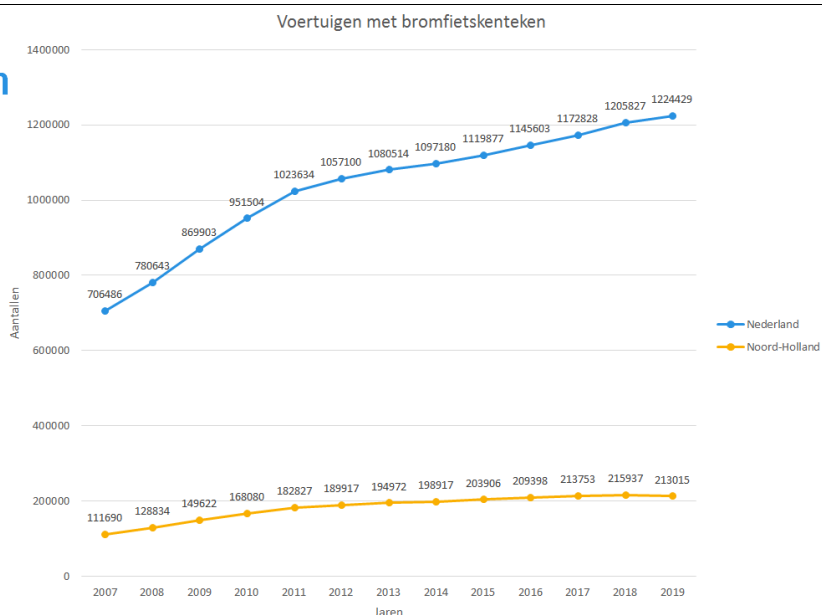


**Aandeel 65+: 19,9%**

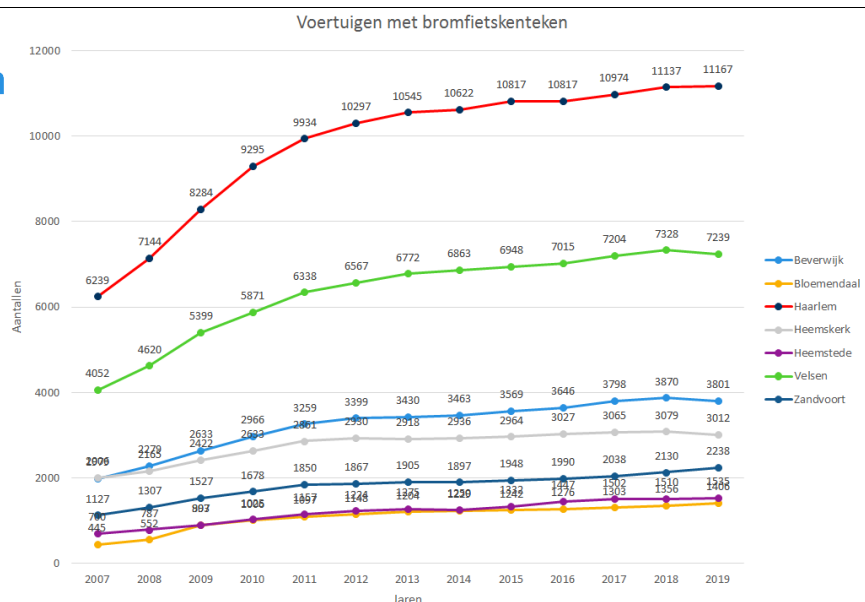




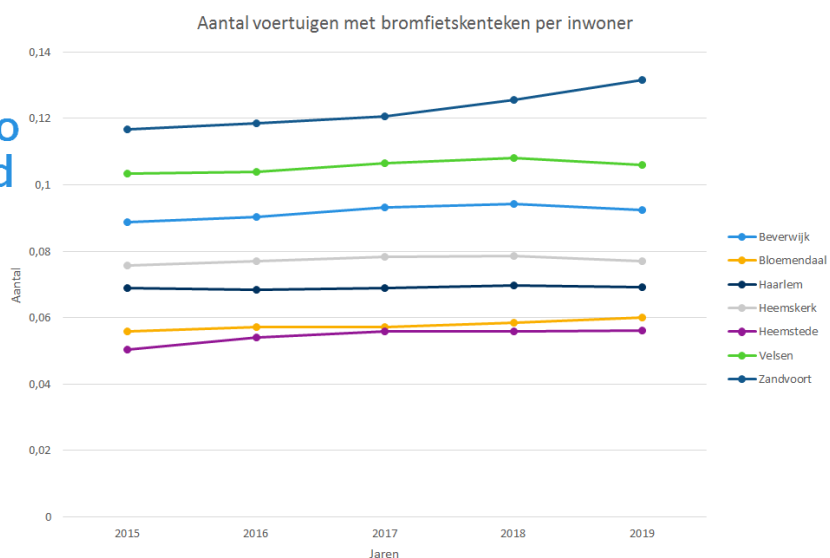
## Voertuigen met bromfietskenteken in Noord-Holland t.o.v. Nederland (2007-2019)



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



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

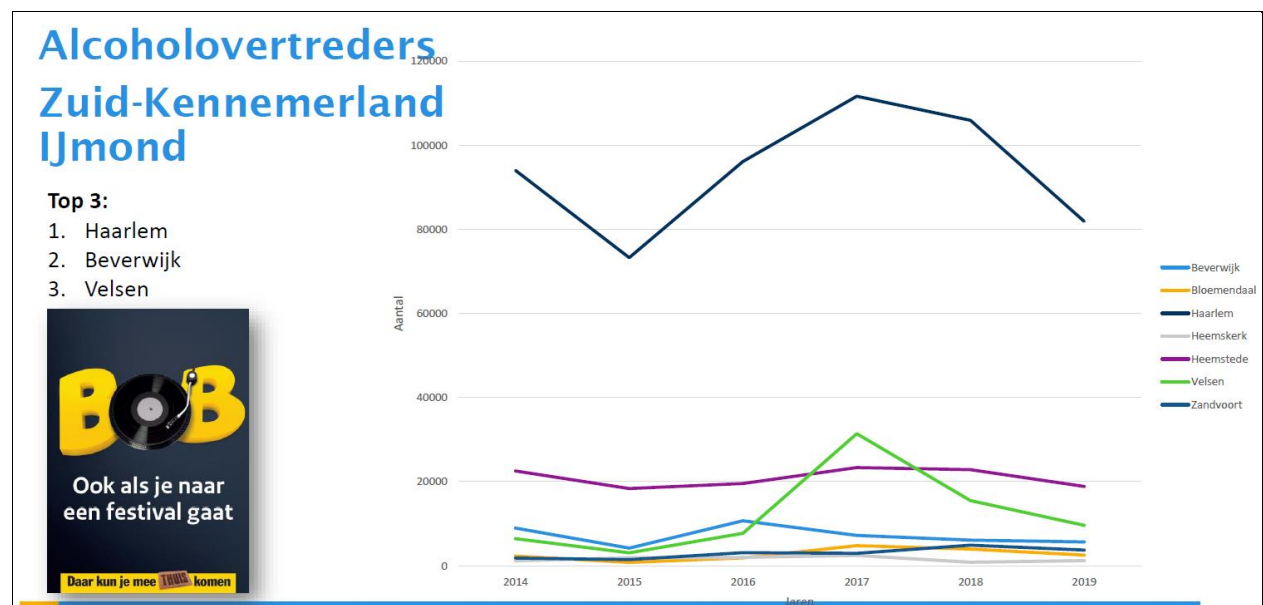
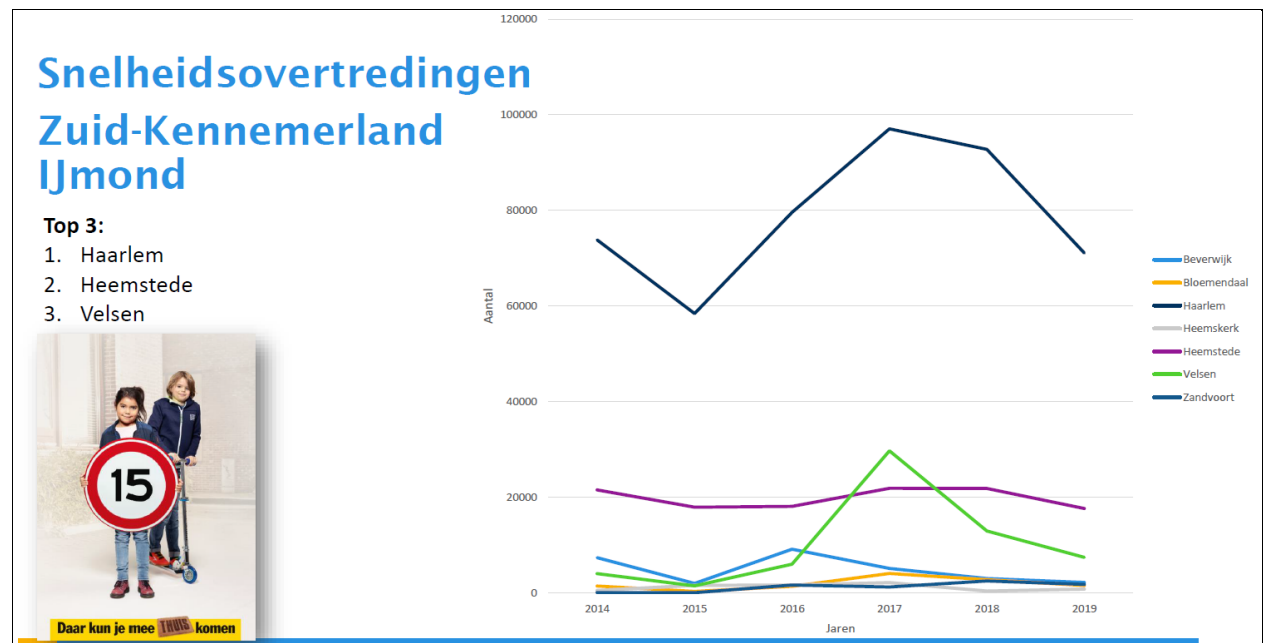


Het overzicht van het CJIB toont het aantal overtredingen gepleegd in de provincie Noord-Holland over de periode 1-1-2014 t/m 31-12-2019. HHELMGRASP staat voor:



Centraal Justitieel Incassobureau  
Ministerie van Veiligheid en Justitie

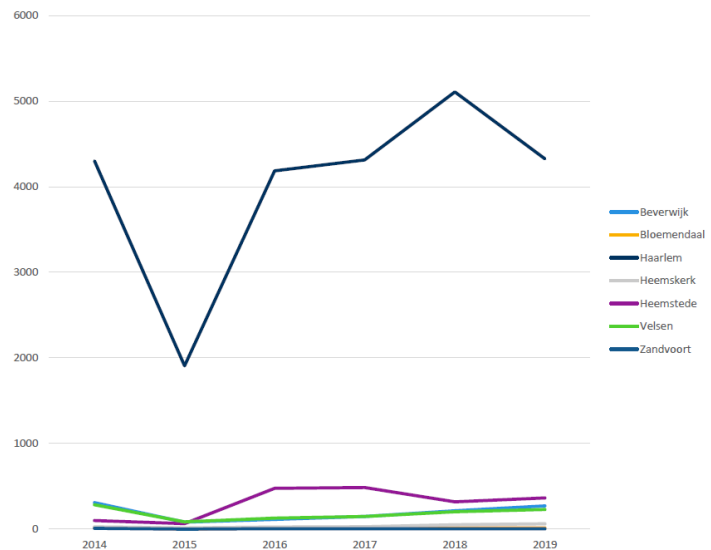
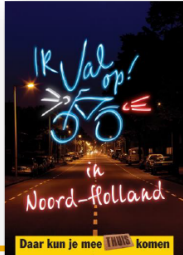
- Handheld bellen
- Helmdracht
- Gordelrucht
- Roodlicht negatie
- Alcohol gebruik bromvoertuig/fiets & motorvoertuig
- Snelheidsovertreding binnen de bebouwde kom & buiten de bebouwde kom
- Parkeren/Stilstaan



## Verkeerslicht overtredingen Zuid-Kennemerland IJmond

### Top 3:

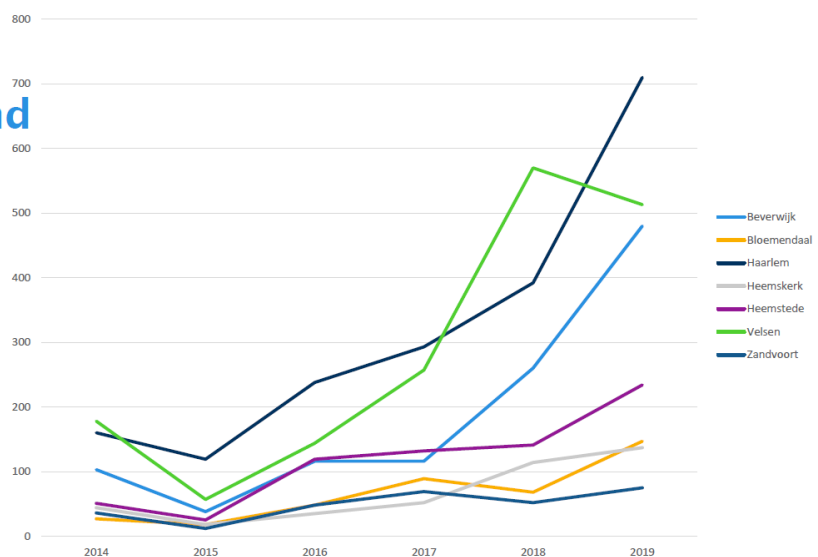
1. Haarlem
2. Heemstede
3. Beverwijk



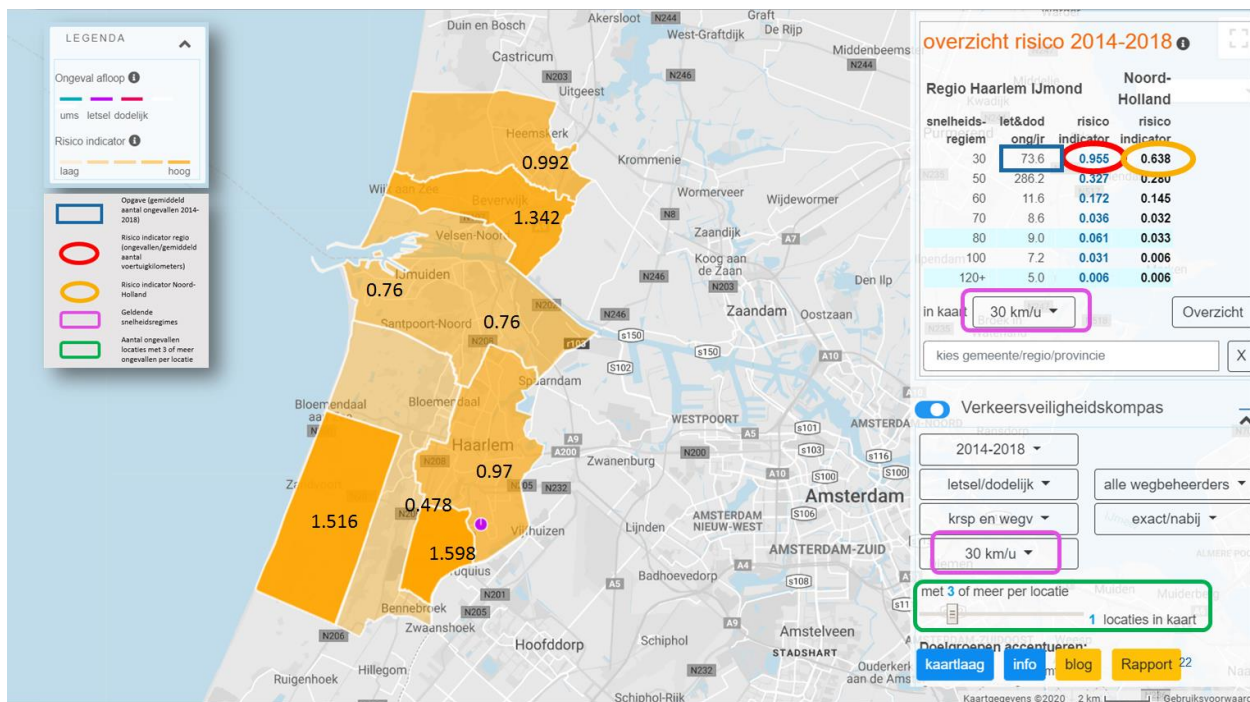
## Handheld bellen overtredingen Zuid-Kennemerland IJmond

### Top 3:

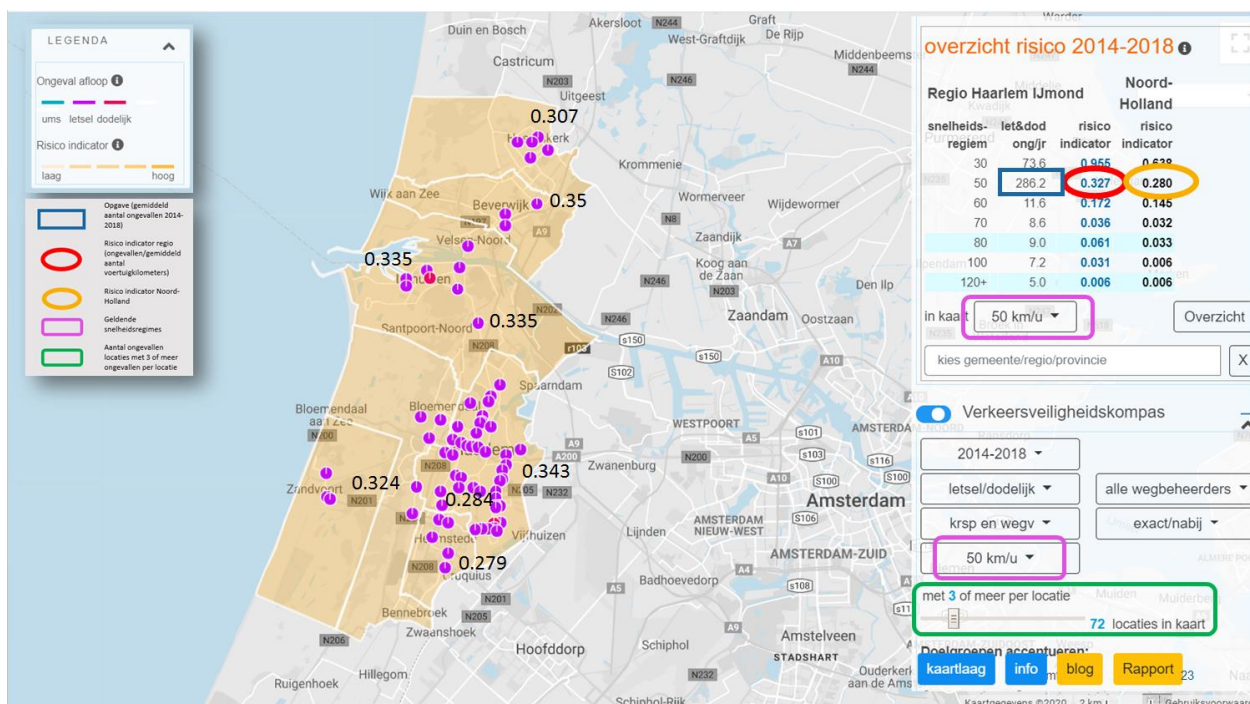
1. Haarlem
2. Velsen
3. Beverwijk



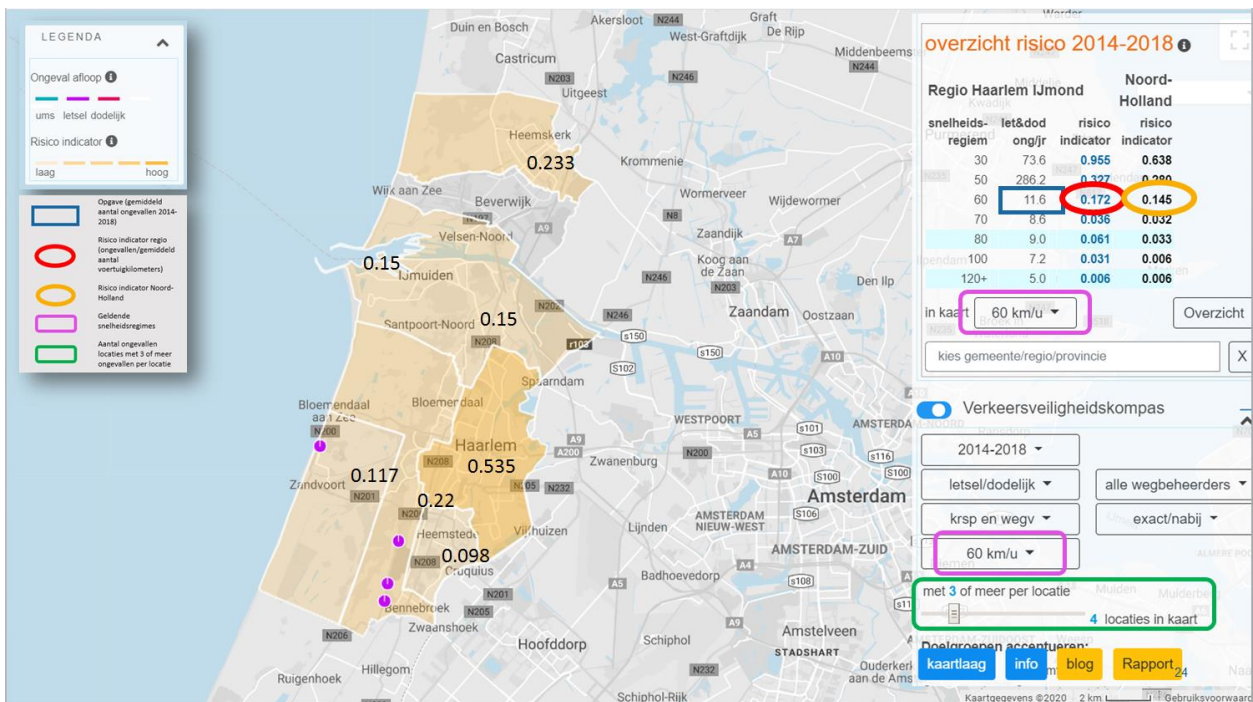
## Bijlage 3: Risico-indicatoren Zuid-Kennemerland & IJmond



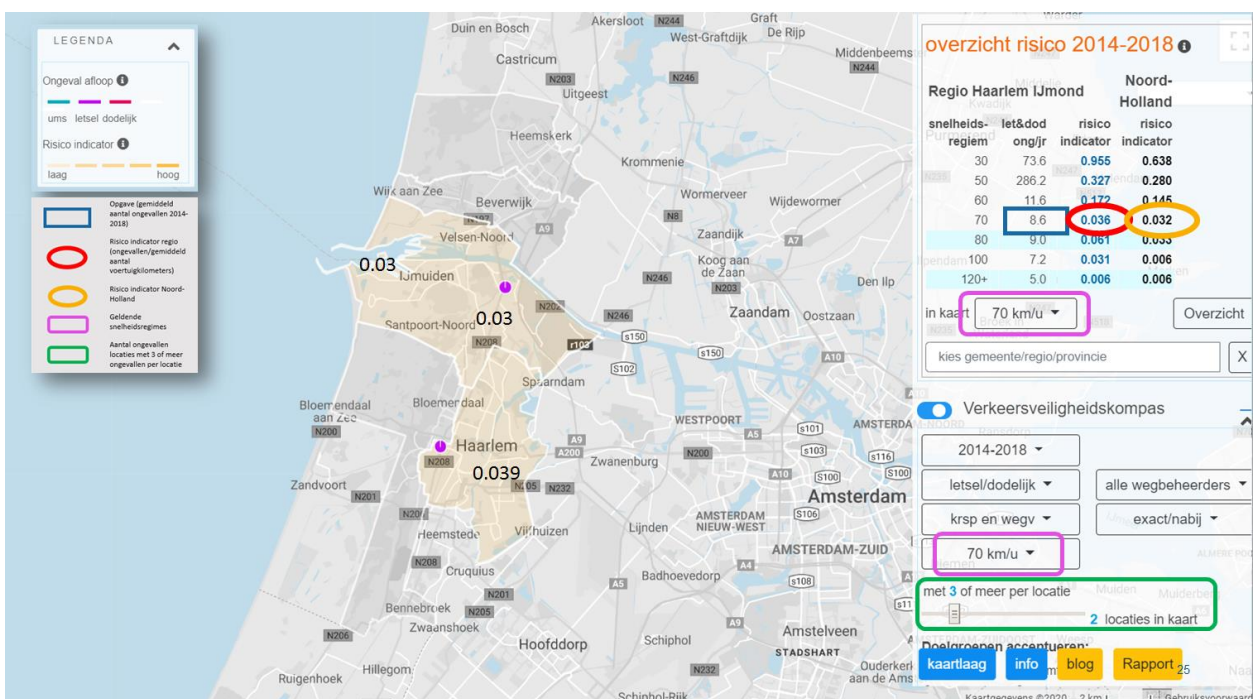
Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 30km/uur-regime.



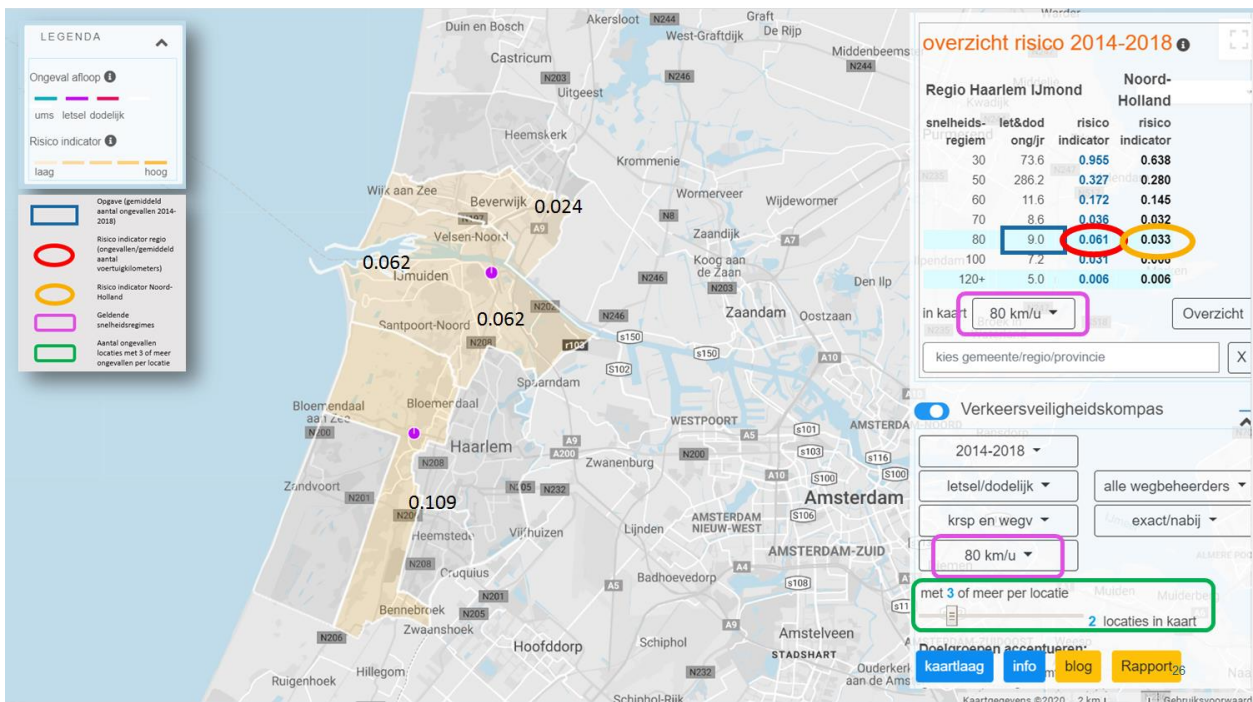
Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 50km/uur-regime.



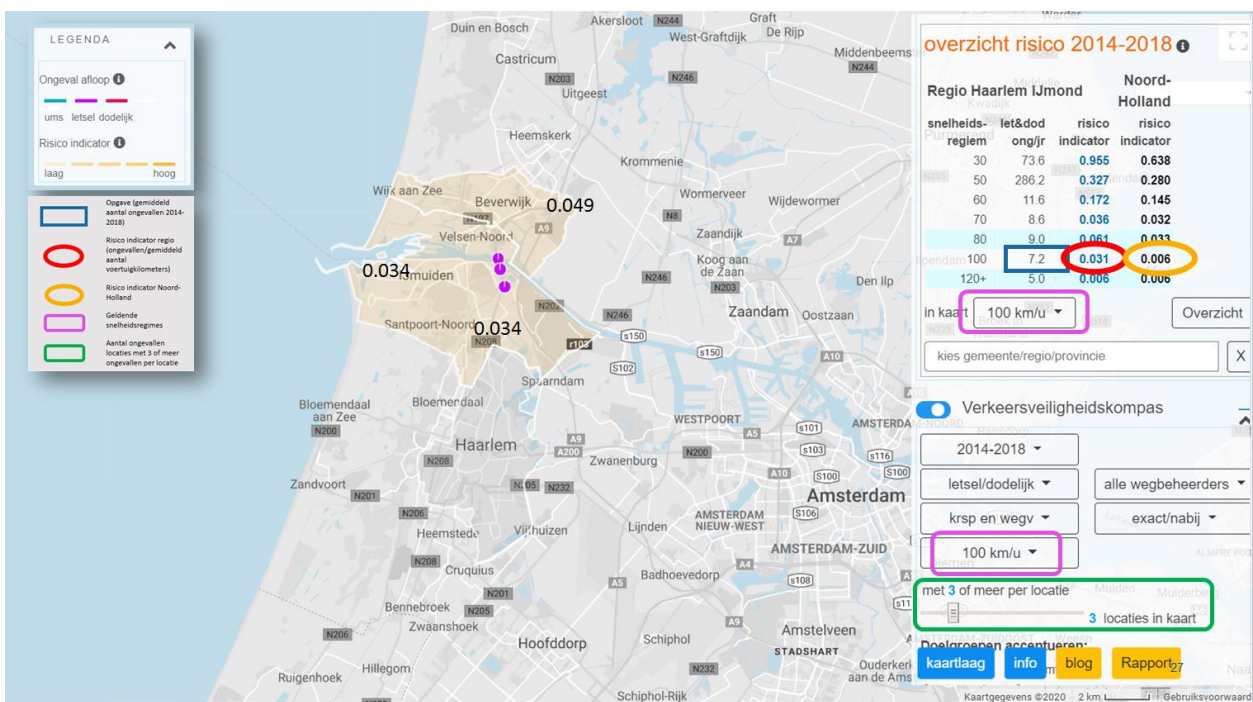
Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 60km/uur-regime.



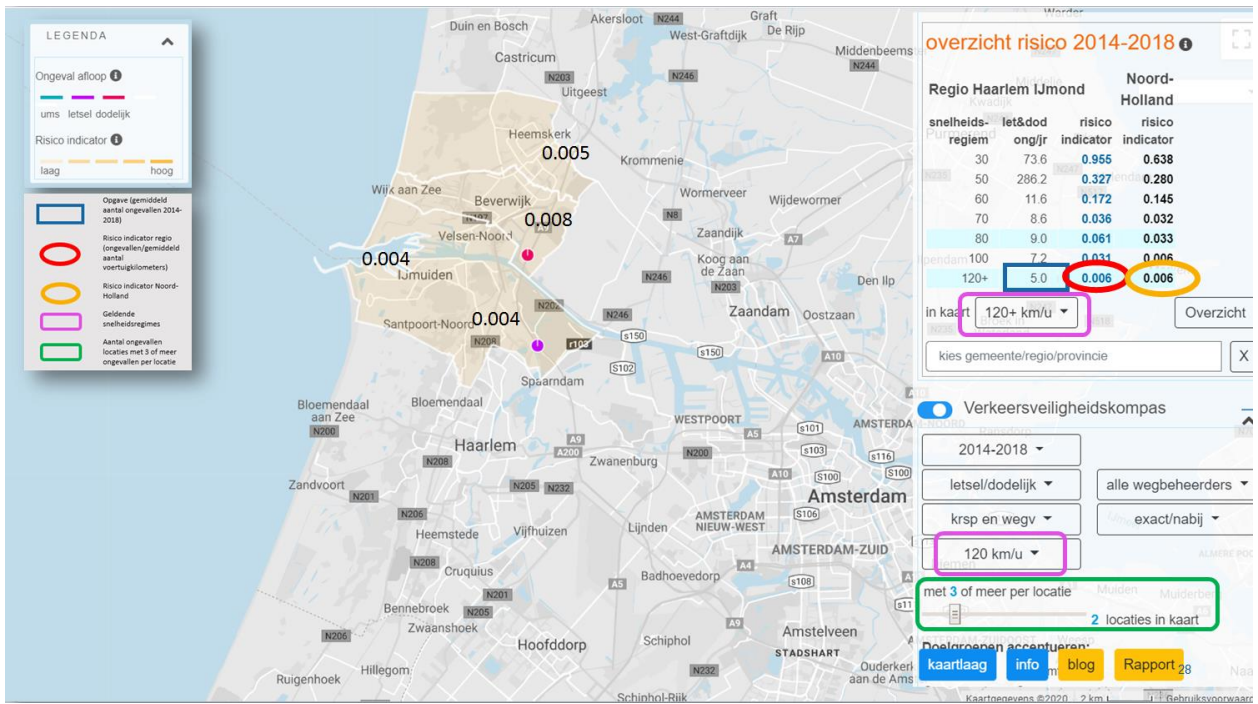
Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 70km/uur-regime.



Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 80km/uur-regime.

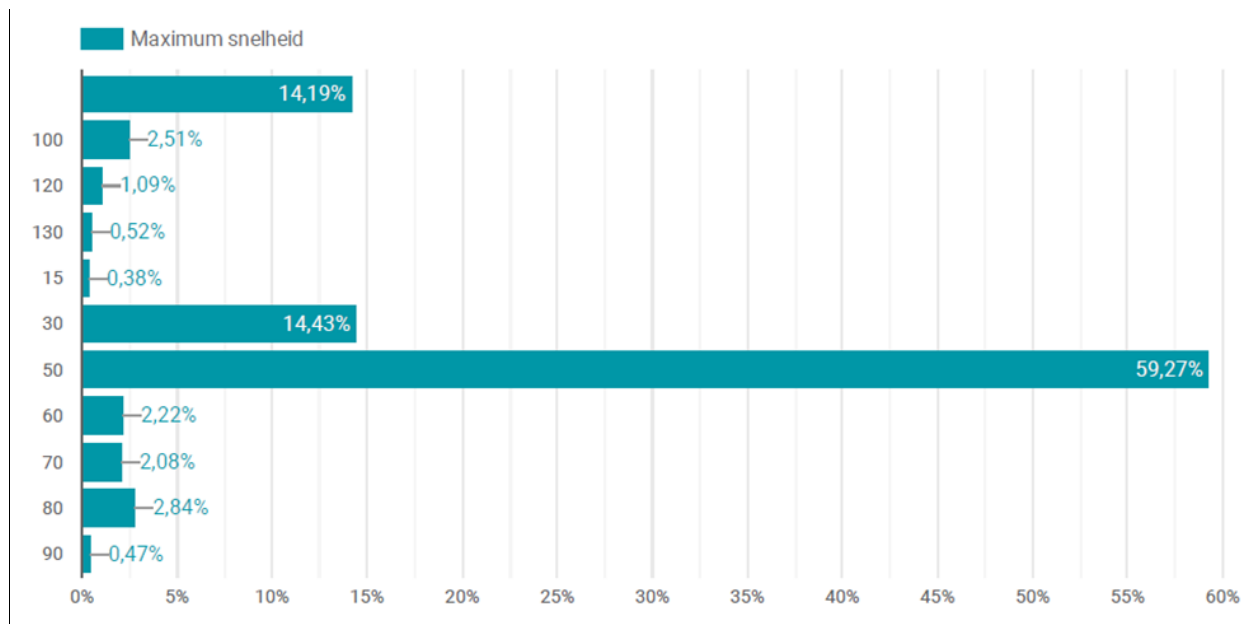


Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 100km/uur-regime.

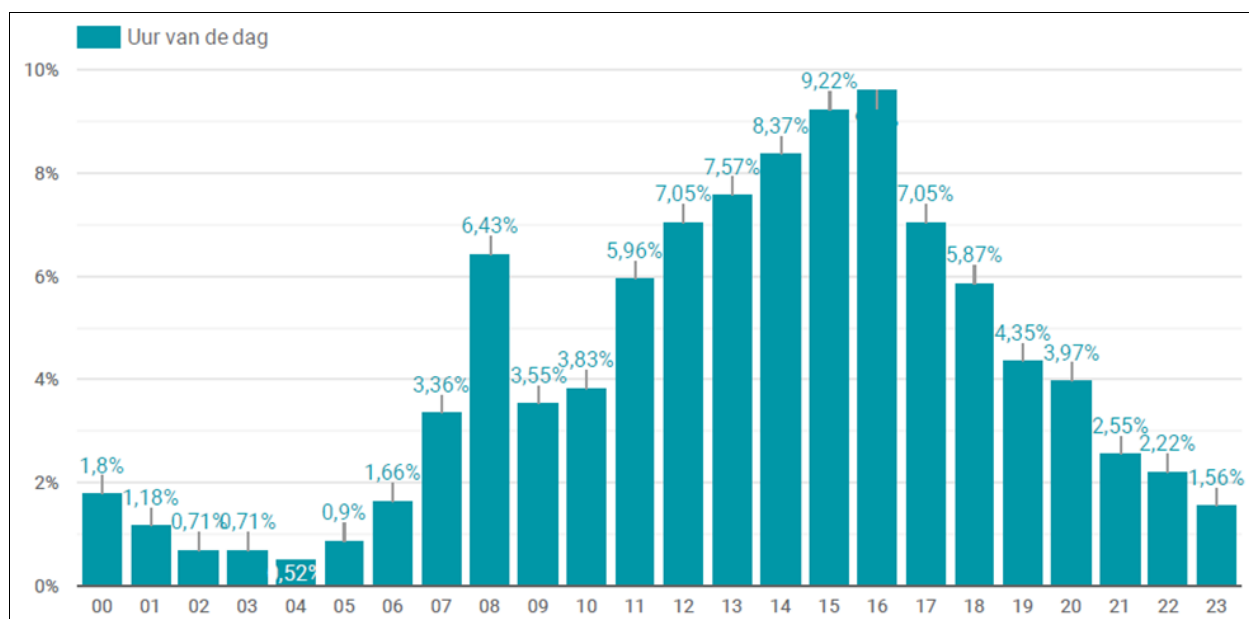


Risico-indicatoren 2014-2018 voor het 120km/uur-regime.

## Bijlage 4: Ongevallengegevens Noord-Holland



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



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



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%
<b>Totaal</b>	<b>+0%</b>	<b>1%</b>	<b>2%</b>	<b>4%</b>	<b>14%</b>	<b>15%</b>	<b>19%</b>	<b>17%</b>	<b>13%</b>	<b>13%</b>	<b>100%</b>

Percentuele gegevens t.a.v. het aantal ongevallen gerelateerd aan botspartner en leeftijdscategorie:  
 Hoger dan Noord-Holland ○ Lager dan Noord-Holland ○

*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+	onbeken...	
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%	2%	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 ○

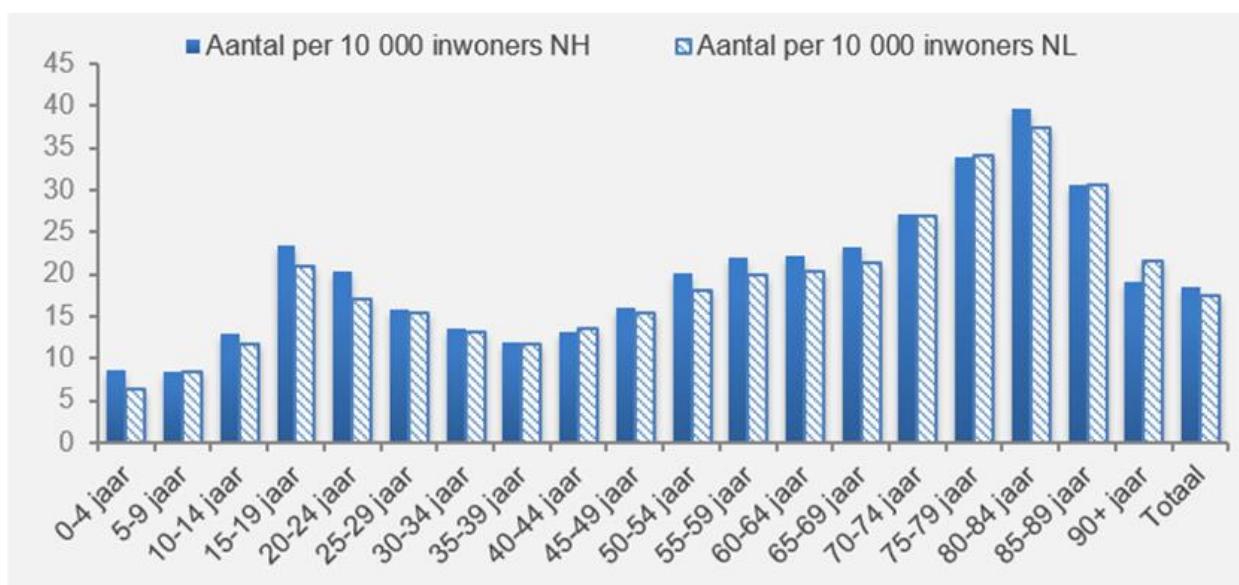
*Ongevallenanalyse 2013-2017 regio Zuid-Kennemerland & IJmond.*



## 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

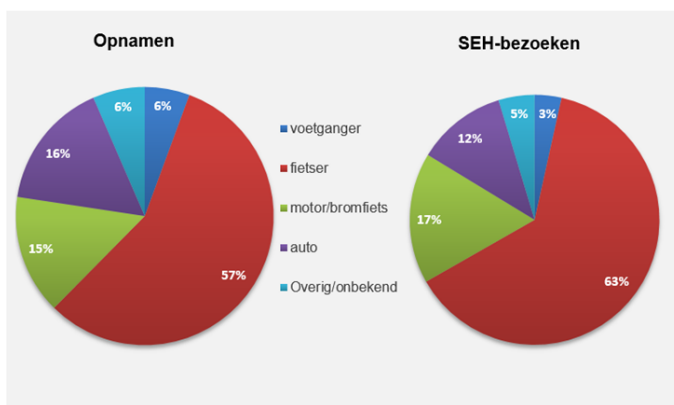
## SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Noord-Holland



Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 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.

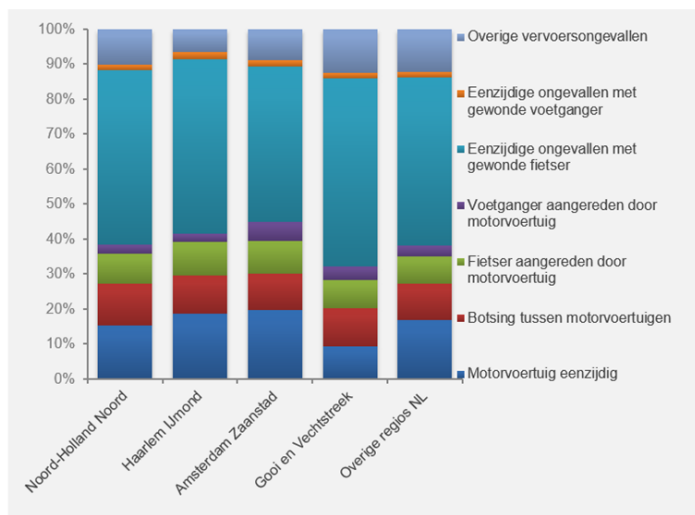
## SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Noord-Holland



### 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

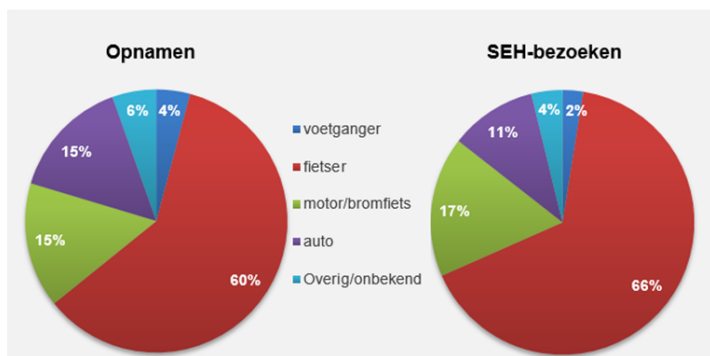


Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL.

### 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.

## SEH-ongevallen en ziekenhuisbezoeken Zuid-Kennemerland & IJmond

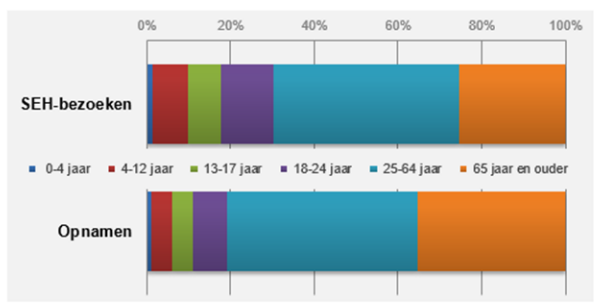


Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL.

### 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

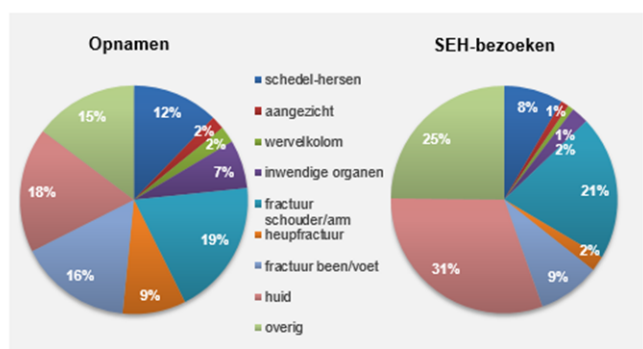


Bron: Landelijke Basisregistratie Ziekenhuiszorg 2017, Dutch Hospital Data (CBS microbestand); Letsel Informatie Systeem 2017, VeiligheidNL

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 Ziekenhuiszorg 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):

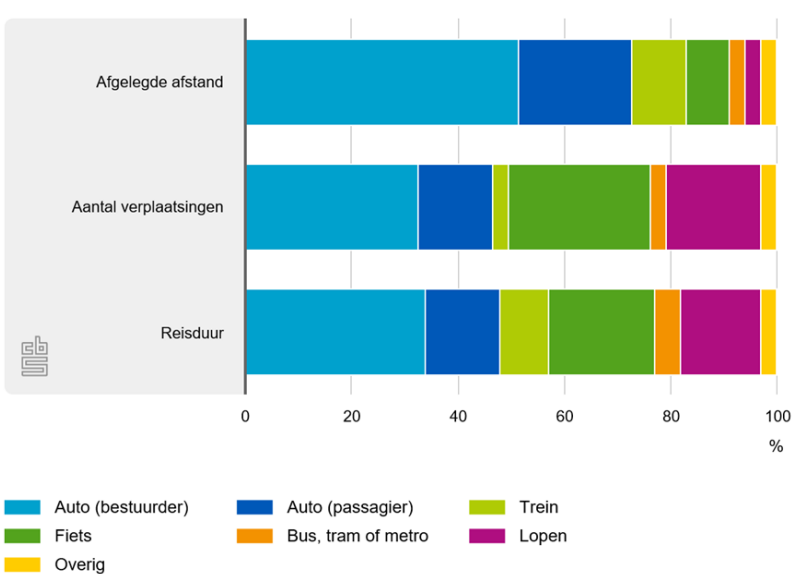
- Grootste aandeel ongevalsletsel aan huid, gevolgd door overig en fractuur schouder/arm.

## 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



# Integrale risicoanalyse - databronnen

Bron	Mogelijke vindplaats	Gewenst format	Al gedaan										
Bevolkingsopbouw naar leeftijd per wijk/kern		Excel/Shapefile											
Aantal uitgeven rijbewijzen in de afgelopen 5 jaar aan beginnende en jonge automobilisten (t/m 24 jaar). Koppelen aan postcodegebieden.	BRP	Excel											
Aantal uitgeven rijbewijzen in de afgelopen 5 jaar aan beginnende en jonge bromfietzers (16 en 17 jaar). Koppelen aan postcodegebieden.	BRP												
E-bike bezit (bijv. per huishouden of per 1000 inwoners)	CBS	Excel											
Kaart wegategorisering	GVVP, Mobiliteitsplan, Mobiliteitsvisie, Wegkenmerkendatabase (WKD), Nationaal Wegenbestand (NWB)	Shapefile											
Maak een inventarisatie van de wegen in jouw gemeente. Begin bij wegen in wijken waar het risico het hoogst is o.b.v. het Risicokompas, wegen waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit), schoolomgevingen, school-thuisroutes en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin met de belangrijkste kenmerken per wegtype.	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, BGT, verkeerstellingen/- monitoring (historisch en actueel), verkeersmodel.	Shapefile/ vormtoets format	Vormtoets per gemeente										
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Type weg</th> <th>Kenmerken</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>30 km/uur</td> <td>1. Liggen er snelheidsremmers op lange 2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-</td> </tr> <tr> <td>50 km/uur</td> <td>1. Zijn de kruispunten ingericht van rotonde (voorkeur) 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?</td> </tr> <tr> <td>60 km/uur</td> <td>1. Ligt er een plateau op de kruisingen?</td> </tr> <tr> <td>80 km/uur</td> <td>2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?</td> </tr> </tbody> </table>	Type weg	Kenmerken	30 km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange 2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-	50 km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht van rotonde (voorkeur) 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?	60 km/uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen?	80 km/uur	2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?			
Type weg	Kenmerken												
30 km/uur	1. Liggen er snelheidsremmers op lange 2. Bestaat het wegdek uit andere verharding dan 3. Zijn de intensiteiten passend voor een 30km/uur-												
50 km/uur	1. Zijn de kruispunten ingericht van rotonde (voorkeur) 2. Heeft de weg vrijliggende fietspaden?												
60 km/uur	1. Ligt er een plateau op de kruisingen?												
80 km/uur	2. Zijn er snelheidsremmers op lange rechtstanden? 1. Is de obstakelvrije afstand minimaal 5 meter of is er een geleiderail? 2. Is er een moeilijk of niet-overrijdbare 3. Zijn er zo min mogelijk erfaansluitingen?												

Bron	Mogelijke vindplaats	Gewenst format	Al gedaan
Uitgevoerde type educatieprojecten over de 3 laatste jaren per doelgroep	Jaarverslag lokale VVN-afdelingen, jaarverslag Fietsersbond. Database provincie Noord-Holland (subsidiereregeling UvR Gedragsbeïnvloeding verkeersveiligheid)	Excel	<a href="https://maps.noord-holland.nl/WebViewer/index.html?viewer=VERKEERSEDUCATIE">https://maps.noord-holland.nl/WebViewer/index.html?viewer=VERKEERSEDUCATIE</a>
Inspanning van de politie (in uren per jaar) in de afgelopen 3 jaar m.b.t. handhaving op de volgende zaken: <ul style="list-style-type: none"> <li>Alcohol, drugs en medicijngebruik</li> <li>Gordeltracht</li> <li>Snelheid</li> <li>Handheld bellen</li> </ul>	Politie, regionale eenheid	Shapefile, Excel	
Handhavingsgegevens zoals aantal bekeuringen: <ul style="list-style-type: none"> <li>Per thema</li> <li>Per leeftijdscategorie</li> </ul>	Politie, regionale eenheid en CJIB	Shapefile, Excel	Provincie stuurt Excel van CJIB
Roodlichtnegatie bij VRI's t.o.v. aantal passerende voertuigen	Beheerders	Excel	
Metingen m.b.t. gedragskenmerken als: <ul style="list-style-type: none"> <li>Alcohol, drugs en medicijngebruik</li> <li>Gordeltracht</li> <li>Snelheid</li> <li>Handheld bellen</li> </ul>		Excel	
Snelheidsgegevens, overschrijding maximumsnelheid (V85)	Speedprofiles, VIA, verkeerstellingen/- monitoring (historische en actueel, verkeersmodel)	Shapefile/ Excel	Bemobile data komt z.s.m in risicokompas
Een kaart van de gemeente met functies: <ul style="list-style-type: none"> <li>Basis- en middelbaar onderwijs</li> <li>Instellingen voor ouderen</li> <li>Uitgaansgebieden</li> <li>Winkelcentra</li> <li>OV-knooppunten</li> </ul>		Shapefile	

Bron	Mogelijke vindplaats	Gewenst format	Al gedaan
Maak een inventarisatie van de fietspaden in jouw gemeente. Begin bij fietspaden waar veel verkeer overheen gaat (hoge intensiteit) en verzamel zo veel mogelijk kenmerken. Begin in elk geval met de belangrijkste: <ol style="list-style-type: none"> <li>Is er sprake van een vrijliggend fietspad?</li> <li>Is het fietspad voldoende breed?</li> <li>Zijn er geen oneffenheden in de wegverharding, zijn er geen obstakels (zoals paaltjes) en zijn er afgeschuinde stoepanden tussen stoep en fietspad?</li> </ol>	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, BGT	Shapefile/ vormtoets	Vormtoets
Overzichtskaart met de positie van de bromfiet op de weg (rijbaan of fietspad)	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia	Shapefile	
Overzichtskaart intensiteiten autoverkeer	Verkeersmodel, tellingen	Shapefile/ Excel	
Overzichtskaart fietsnetwerk-/ stromen-/ intensiteiten	Fietstelweek, strava-app		
Overzichtskaart voetgangersnetwerk-/ stromen-/ intensiteiten			
Overzichtskaart landbouwnetwerk-/ stromen-/ intensiteiten		Shapefile	
Verdeling type kruispunten	Obsurv, GBI, Streetsmart Cyclomedia, Wegkenmerkendatabase (WKD), Nationaal Wegenbestand (NWB)	Excel/ shapefile	
Subjectieve informatie zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>Klachten en meldingen</li> <li>Burgerpeilingen</li> </ul>	Participatiepunt VVN, meldingen openbare ruimte, Meldpunt Fietsersbond, Verbeter de Buurt	Shapefile, Excel	

# Bijlage 5: Ziekenhuisopnamen: mannen-vrouwen



StatLine

Thema's Recent Help

verkeersongevallen



## Ziekenhuisopnamen; diagnose-indeling ISHMT, regio



Gewijzigd op: 24 maart 2020

Variabelen kunnen geslept worden naar de kop, rijen of kolommen van de tabel. In de kop is maar één item van een variabele te selecteren. X

Soort opname Totaal opnamen

Diagnose 21.1.2 Verkeersongevallen

Perioden 2013

Onderwerp Geslacht Leeftijd

### Opnamen per 10 000 inwoners

Regio	Mannen								Vrouwen							
	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder
Noord-Holland (PV)	14,1	14,2	0,7	10,9	14,8	14,1	16,5	23,9	8,9	9,0	0,0	6,7	7,2	8,9	15,9	12,5
Heemskerk	15,0	14,8	0,0	7,0	14,5	19,0	18,2	23,2	12,9	12,2	0,0	7,4	8,8	10,5	35,3	7,3

Bron: CBS

Perioden 2014

Onderwerp Geslacht Leeftijd

### Opnamen per 10 000 inwoners

Regio	Mannen								Vrouwen							
	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder
Noord-Holland (PV)	12,8	12,9	1,3	8,3	12,9	14,4	14,6	25,3	9,2	9,3	1,4	5,8	7,8	9,7	14,9	15,0
Heemskerk	16,8	16,0	0,0	9,8	16,8	13,9	25,5	43,8	13,5	12,9	0,0	5,1	9,0	12,1	22,3	42,1

Bron: CBS

Perioden 2015

Onderwerp Geslacht Leeftijd

### Opnamen per 10 000 inwoners

Regio	Mannen								Vrouwen							
	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder
Noord-Holland (PV)	16,6	16,7	0,6	12,3	15,3	18,2	20,5	32,7	11,1	11,3	0,0	7,9	8,9	10,5	19,7	20,2
Heemskerk	17,2	16,8	0,0	4,9	20,5	17,3	28,2	21,0	13,4	13,2	0,0	12,9	10,9	17,0	15,6	6,8

Bron: CBS

Perioden 2016

Onderwerp Geslacht Leeftijd

### Opnamen per 10 000 inwoners

Regio	Mannen								Vrouwen							
	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder
Noord-Holland (PV)	16,8	17,0	0,0	12,4	15,7	18,1	20,8	34,0	12,0	12,2	0,7	7,6	9,5	11,2	23,2	20,3
Heemskerk	16,4	15,6	0,0	16,8	5,6	15,2	30,7	40,1	16,3	15,4	0,0	10,3	9,1	11,7	40,2	27,0

Bron: CBS

Perioden 2017

Onderwerp Geslacht Leeftijd

### Opnamen per 10 000 inwoners

Regio	Mannen								Vrouwen							
	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder	Totaal leeftijd	Totaal, gestandaardiseerd	0 jaar	1 tot 20 jaar	20 tot 45 jaar	45 tot 65 jaar	65 tot 80 jaar	80 jaar of ouder
Noord-Holland (PV)	16,8	17,0	0,7	10,8	14,9	19,5	22,0	35,1	11,3	11,6	0,0	8,3	6,8	12,0	22,0	20,3
Heemskerk	22,6	21,7	0,0	7,3	11,3	30,8	44,0	38,5	14,3	13,1	0,0	7,7	5,5	10,1	30,5	46,4

Bron: CBS