

# Werkplan Verkeersveiligheid 2024 – 2026



## Inhoudsopgave

|     |   |    |
|-----|---|----|
| 1   | Inleiding .....                           | 4  |
| 1.1 | Landelijke cijfers .....                  | 4  |
| 1.2 | Strategisch Plan Verkeersveiligheid ..... | 6  |
| 1.3 | Regionale Aanpak Verkeersveiligheid ..... | 6  |
| 2   | Beleidsdoelen .....                       | 7  |
| 3   | Objectieve verkeersveiligheid .....       | 9  |
| 3.1 | Algemene ongevallencijfers .....          | 9  |
| 3.2 | Maximumsnelheid .....                     | 11 |
| 3.3 | Vervoerswijze .....                       | 12 |
| 3.4 | Leeftijd .....                            | 13 |
| 3.5 | Wegbeheerder .....                        | 13 |
| 4   | Subjectieve verkeersveiligheid .....      | 14 |
| 5   | Analyse verkeersonveilige locaties .....  | 15 |
| 6   | Maatregelen .....                         | 20 |
| 6.1 | Infrastructuur .....                      | 20 |
| 6.2 | Risicogestuurde aanpak en data .....      | 21 |
| 6.3 | Campagnes en educatie .....               | 22 |
| 6.4 | Handhaving .....                          | 24 |
| 6.5 | Onderzoek en samenwerking .....           | 25 |
| 7   | Begroting .....                           | 26 |
| 8   | Bronvermelding .....                      | 27 |
| 9   | Bijlages .....                            | 28 |

## Leeswijzer

- Ten eerste wordt in 1 Inleiding de achtergrond van dit werkplan toegelicht. Er is hierin aandacht voor de uitdagingen waar Zaanstad op het gebied van verkeersveiligheid voor staat. Vervolgens worden de landelijke verkeersveiligheidstrends en het landelijke en regionale beleidskader toegelicht.
- In 2 Beleidsdoelen worden de Zaanse doelen op het gebied van verkeersveiligheid voor de komende drie jaar besproken.
- Hoofdstuk 3 Objectieve verkeersveiligheid geeft een overzicht van de cijfers van ongevallen en slachtoffers de afgelopen jaren. Deze cijfers worden vervolgens ook opgesplitst aan de hand van maximumsnelheid, vervoerswijze, leeftijd en wegbeheerder.
- 4 Subjectieve verkeersveiligheid gaat over de persoonlijke ervaring van de verkeersveiligheid in de gemeente. Hoe veilig voelen bewoners zich in het verkeer?
- In 5 Analyse verkeersonveilige locaties is een uitgebreid onderzoek gedaan naar onveilige locaties. Hieruit volgt een lijst met aandachtslocaties waar veel ongevallen met letsel voorkomen. Deze locaties kunnen vervolgens aangepakt worden.
- 6 Maatregelen bevat alle ingrepen die Zaanstad de komende jaren wil doen ter verbetering van de verkeersveiligheid. Deze maatregelen zijn onderverdeeld in infrastructuur, risicogestuurde aanpak en data, campagnes en educatie, handhaving en onderzoek en samenwerking.
- Ten slotte wordt in 7 Begroting de financiering van dit werkplan toegelicht.

# 1 Inleiding

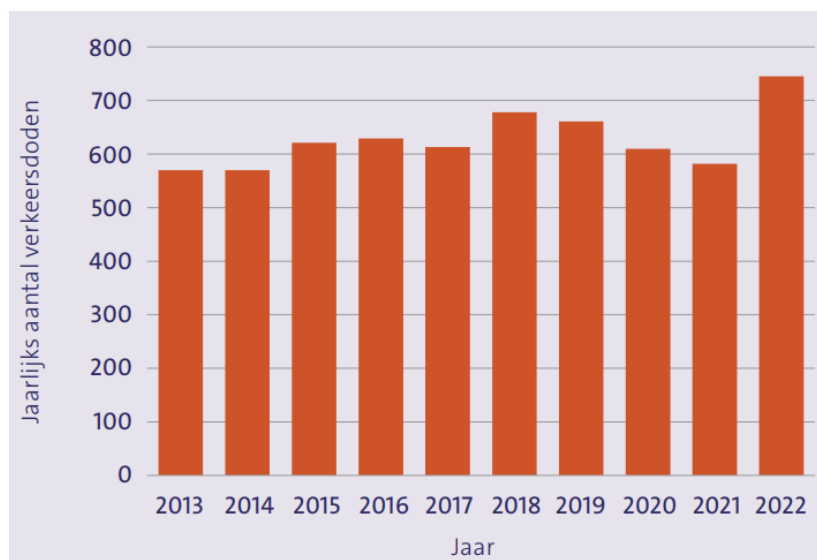
Zaanstad staat de komende jaren voor grote uitdagingen. De verwachting is dat het aantal inwoners in de stad, net als in de hele regio, fors zal groeien. Deze bevolkingsgroei en de bijbehorende gebiedsontwikkelingen zorgen voor een grote toename van mobiliteit. Deze groei betekent een grote opgave en aandacht voor het thema verkeersveiligheid.

Ongevallen en slachtoffers in het verkeer brengen jaarlijks veel persoonlijk leed met zich mee. Niemand wil horen dat vrienden of familie niet veilig thuis zijn gekomen. Dit komt helaas wel nog veel voor. Naast persoonlijk leed zijn de maatschappelijke kosten van verkeersongevallen ook hoog. De totale kosten in Nederland werden in 2020 op €27 miljard geschat, gemiddeld ongeveer €1500 per persoon<sup>1</sup>. Het is om deze redenen in het belang van iedereen dat verkeersongevallen zo veel mogelijk worden voorkomen. Als ongevallen toch gebeuren is het belangrijk dat letsel zoveel mogelijk wordt beperkt.

Met het Werkplan Verkeersveiligheid 2024-2026 zet de gemeente zich in om de verkeersveiligheid te bevorderen. We zetten in op een vermindering van het aantal ongevallen en slachtoffers en een verbetering van het veiligheidsgevoel bij weggebruikers en bewoners. Het plan is een voortzetting en vernieuwing van de maatregelen uit het vorige Werkplan Verkeersveiligheid<sup>2</sup> uit de periode 2021-2023. Het sluit hiermee aan op de ambities uit het Zaans Mobiliteitsplan<sup>3</sup>. Naast de maatregelen uit dit werkplan wordt ook vanuit andere projecten en ontwikkelingen gewerkt aan de verkeersveiligheid. Bij de herinrichting van wegen, fietspaden, kruispunten en rotondes en bij nieuwe gebiedsontwikkelingen wordt altijd nagedacht over een zo veilig mogelijke verkeerssituatie. Zo zorgen we ervoor dat iedereen die op pad gaat ook weer veilig thuiskomt!

## 1.1 Landelijke cijfers

Landelijke trends op het gebied van verkeersveiligheid laten zien dat zowel het aantal doden als het aantal ernstig gewonden in het verkeer niet afneemt. Bij het aantal doden is van 2012 tot 2021 weinig verandering. In 2022 nam het aantal verkeersdoden fors toe. Het aantal doden in het verkeer de afgelopen jaren is weergegeven in Figuur 1. De cijfers voor 2023 zijn nog niet beschikbaar.<sup>4,5,6</sup>



**Figuur 1** Landelijke ontwikkeling verkeersdoden 2013-2022 (data: CBS, afbeelding: SWOV)

<sup>1</sup> *Kosten van Verkeersongevallen 2022*, SWOV

<sup>2</sup> *Werkplan Verkeersveiligheid 2021-2023*, gemeente Zaanstad

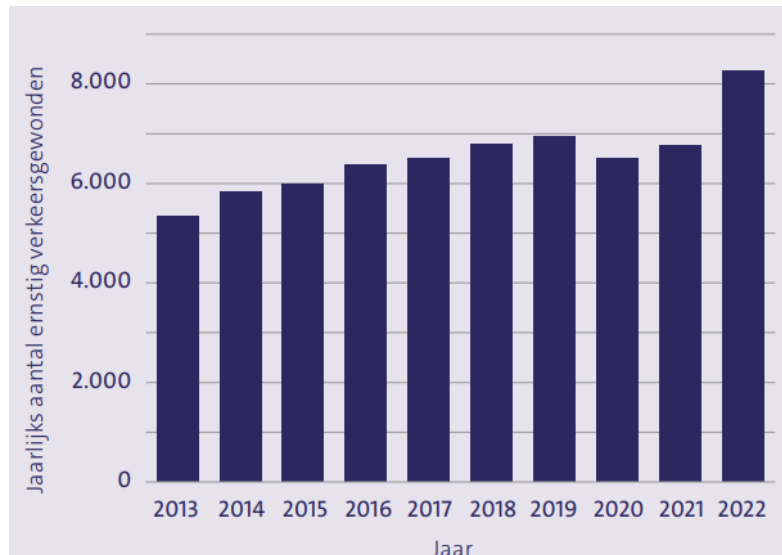
<sup>3</sup> *Zaans Mobiliteitsplan 2040*, gemeente Zaanstad

<sup>4</sup> *De Staat van de Verkeersveiligheid 2022*, SWOV

<sup>5</sup> *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2022*, SWOV

<sup>6</sup> *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2023*, SWOV

Bij het aantal ernstig gewonden in het verkeer is het beeld iets anders. Er is bij het aantal ernstig gewonden sprake van een stijging sinds ten minste 2014. In 2020 en 2021 is er sprake van een trendbreuk en ligt het aantal op een lager niveau dan op basis van de trend tot en met 2019 verwacht kon worden (Figuur 2). Deze lagere aantallen verkeersgewonden in 2020 en 2021 kunnen in verband gebracht worden met de lagere mobiliteit als gevolg van de contactbeperkende maatregelen door de coronapandemie.<sup>7,8</sup>



**Figuur 2** Landelijke ontwikkeling ernstige verkeersgewonden (data: DHD, lenW, SWOV; afbeelding: SWOV)

De prognose van de landelijke verkeersveiligheidscijfers voor de komende jaren is ook niet goed. Zo blijkt uit meerdere studies dat bij gelijkblijvend beleid er sprake zal zijn een langdurige stagnatie van het aantal jaarlijkse verkeersdoden<sup>9,10,11</sup>. Het lijkt er nu zelfs op dat het aantal verkeersdoden vanaf 2022 een stijgende trend inzet. De jarenlange daling van verkeersdoden waarvan sprake was voor 2012 zal zich met het huidige beleid dus ook de komende jaren niet voortzetten.

Uit dezelfde onderzoeken blijkt dat de aantallen ernstig verkeersgewonden naar verwachting sterk zullen stijgen in de toekomst. Er is zelfs sprake van een mogelijke verdubbeling rond 2040 ten opzichte van 2018. Bij ongewijzigd beleid is deze toename onvermijdelijk, stelt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV).

Volgens de SWOV worden de beschreven trends voor een groot deel veroorzaakt door een toename van het aantal ongevallen onder ouderen en fietsers. De trends worden ook toegeschreven aan een algehele toename van mobiliteit door bevolkingsgroei. Dit is Zaanstad al helemaal aan de orde door de forse verwachte toename van de bevolking in onze gemeente. Ook de toename van afleiding in het verkeer, voornamelijk door smartphone gebruik, zorgt voor een forse toename in ongevallen.

Het aantal ouderen stijgt al jaren en zal de komende jaren verder stijgen door vergrijzing. Op dit moment is ruim de helft van de verkeersdoden en ernstig gewonden 60-plusser. Ook wordt het aantal 80-plussers binnen deze groep steeds groter en blijven ze steeds langer actief in het verkeer.

Ook neemt het aantal ernstig gewonden onder fietsers sterk toe. Het aandeel van fietsers bij ongevallen is sowieso al hoog. Maar liefst 71% van de ernstig gewonden en 36% van de verkeersdoden is fietser<sup>7</sup>. Het gaat hier vaak om eenzijdige fietsongevallen of fietsongevallen zonder de betrokkenheid van een motorvoertuig. Deze toename wordt ook voor een groot deel veroorzaakt door de stijgende hoeveelheid ouderen die nog fietst. Ook de toegenomen fietsmobiliteit en mogelijk het toenemend gebruik van elektrische fietsen en speed-pedelecs dragen bij aan deze toename. Er wordt ook verwacht dat het

<sup>7</sup> De Staat van de Verkeersveiligheid 2023, SWOV

<sup>8</sup> Ernstig verkeersgewonden 2021, SWOV

<sup>9</sup> Kiezen of delen. Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?, SWOV

<sup>10</sup> Verkeersveiligheidsprognose voor de integrale mobiliteitsanalyse 2021, SWOV

<sup>11</sup> De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023, SWOV

aantal verkeersdoden onder scootmobielen sterk gaat toenemen. Het aantal voetgangersslachtoffers neemt daarentegen af. De verwachting is dat het aantal doden en gewonden onder inzittenden van personenauto's niet sterk zal toenemen.

Ook ongevallen met gemotoriseerde tweewielers daalt de afgelopen jaren. Hiervoor is geen duidelijke oorzaak gevonden. Er wordt verwacht dat het aantal ernstig gewonden in deze categorie wel weer zal gaan stijgen.<sup>10</sup>

## 1.2 Strategisch Plan Verkeersveiligheid

Deze trends staan haaks op de landelijke ambities die zijn vastgesteld in het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV)<sup>12</sup>. Hierin is het streven vastgelegd om het aantal ernstige verkeersslachtoffers in 2050 naar nul te krijgen. Als tussenstap voor het halen van nul slachtoffers in 2050 wordt er gestreefd naar een halvering van het aantal ernstige slachtoffers en doden in 2030 ten opzichte van 2018. Om deze doelen te halen moeten de huidige trends in het aantal doden en gewonden dus worden gekeerd. Er zal dus stevig moeten worden geïnvesteerd in verkeersveiligheid en flink worden ingezet op bewezen effectieve maatregelen en het aanpassen van beleid met nieuwe maatregelen. Zelfs met deze investeringen en aanpassingen lijkt een halvering in 2030 niet haalbaar volgens de SWOV. Ze stellen wel dat het halveren van het aantal verkeersdoden realistischer is gezien er nu sprake is van een stagnatie en geen stijging.

## 1.3 Regionale Aanpak Verkeersveiligheid

Ook in onze regio is er sprake van de verkeersveiligheidstrends die landelijk te merken zijn. Het aantal verkeersdoden stagneert en het aantal slachtoffers neemt toe. De Vervoerregio Amsterdam (VRA) heeft een plan opgesteld om deze trends tegen te gaan. Het gaat hier om de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid<sup>13</sup> (RAV) wat in 2021 is vastgesteld door de regiораad. Dit plan is een regionale uitwerking van de doelstelling die zijn opgenomen in het landelijke SPV. Het plan bevat beleidsdoelen tot het jaar 2030. Ook Zaanstad heeft zich als onderdeel van de Vervoerregio geëngageerd aan deze plannen.

De nadruk in het RAV ligt op een risicogestuurde aanpak. Dit betekent dat in een vroeg stadium risico's in kaart worden gebracht en aangepakt. Hiermee worden ongevallen voorkomen. Deze aanpak verschilt van de aanpak waarbij reactief aanpassingen worden gedaan nadat zich ongevallen hebben voorgedaan. De risico's worden ondergebracht in drie categorieën. (1) Verkeerssysteem, hieronder vallen vooral infrastructurele aanpassingen. (2) Kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers, deze categorie richt zich op aanleren en verbeteren van kennis, inzicht, vaardigheden en houding. Hieronder vallen campagnes en educatie. (3) Risicovol individueel gedrag, ook hieronder vallen campagnes en educatie maar ook handhaving.

Volgens het plan zijn er een aantal risicodoelgroepen waarbij maatregelen de meeste verkeersveiligheidswinst opleveren. Bovenaan staan fietsers op 50 km/u wegen, gevolgd door fietsers op 30 km/u en 60 km/u wegen. Het gaat hier vooral om fietsende 65-plussers. De tweede risicodoelgroep zijn jonge brom- en snorfietsrijders van 16 tot 29 jaar. Hierna volgen motorrijders en voetgangers. De belangrijkste thema's uit het plan zijn snelheid, afleiding, rijden onder invloed, rijden zonder fietsverlichting en door rood rijden.

<sup>12</sup> Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

<sup>13</sup> Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030, Vervoerregio Amsterdam

## 2 Beleidsdoelen

In de gemeente Zaanstad is het belangrijkste beleidsdoel en onze belangrijkste maatstaaf van verkeersveiligheid de reductie van het aantal verkeersslachtoffers. Dit wordt ook regionaal en landelijk als hoofddoel gezien. We formuleren daarom, net als de Vervoerregio Amsterdam en het Rijk, de volgende lange termijn ambitie:

- Nul verkeersslachtoffers in 2050

Zaanstad zet met dit werkplan een eerste stap in de richting van dit doel. De huidige landelijke trend is een toename in het aantal ongevallen en slachtoffers. Zaanstad wil de komende jaren zorgen voor een trendbreuk. Deze trendbreuk is de start naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Dit betekent dat we gaan voor een reductie van het aantal ongevallen en slachtoffers ten opzichte van de voorgaande drie jaar. Daartoe zijn de volgende ambities geformuleerd.

- In de periode 2024-2026 is het aantal verkeersslachtoffers lager dan de 537 verkeersslachtoffers in de periode 2021-2023
- In de periode 2024-2026 is het aantal verkeersongevallen lager dan de 2784 verkeersongevallen in de periode 2021-2023

Naast het vergroten van de objectieve verkeersveiligheidscijfers werkt Zaanstad ook aan het verbeteren van het verkeersveiligheidsgevoel onder bewoners. Dit is de subjectieve verkeersveiligheid. Hierin heeft de gemeente de volgende ambitie.

- In de periode 2024-2026 is een hoger percentage van de bewoners tevreden over de verkeersveiligheid dan het percentage van 41% in de periode 2021-2023

Zie [3 Objectieve verkeersveiligheid](#) en [4 Subjectieve verkeersveiligheid](#) voor achtergrondinformatie over deze beleidsdoelen.

Met een aantal subdoelen wordt beoogd de bovenstaande hoofddoelen te bereiken. De doelen zijn geformuleerd op basis van infrastructuur, risicogestuurd beleid en data, campagnes en educatie, en samenwerking en handhaving. De verdere onderbouwing en uitgewerkte maatregelen die bij deze beleidsdoelen horen volgen in de rest van dit werkplan.

### Infrastructuur

- In de periode 2024-2026 zijn er minder verkeersonveilige locaties met 3 of meer letselongevallen dan de 17 locaties in de periode 2021-2023
- Veilige schoolzones: de verkeersveiligheid rondom meer dan 30 basisscholen wordt verbeterd
- Op een aantal 50 km/u wegen wordt een maximumsnelheid van 30 km/u ingevoerd

Zie [5 Analyse verkeersonveilige locaties](#) en [6.1 Infrastructuur](#)

### Data en risicogestuurd beleid

- Er worden methodes ontwikkeld om data over risicovolle infrastructuur en risicovol gedrag beter in kaart te brengen
- Beter in beeld brengen van ongevallen en slachtoffers door toegang tot data van ambulances en spoedeisende hulp
- Datavoorziening op het gebied van subjectieve veiligheid wordt verbeterd door middel van enquêtes en analyses van bewonersmeldingen

Zie [6.2 Risicogestuurde aanpak en data](#)

### **Campagnes en educatie**

- Zaanstad doet mee aan regionale verkeersveiligheidscampagnes
- Scholen worden gestimuleerd om mee te doen aan educatieprogramma's
- Zaanstad zet zich in voor een betere bewustwording van het gedrag in het verkeer onder verkeersdeelnemers
- Zaanstad verbetert door middel van campagnes en educatie de positie van de meest kwetsbare verkeersdeelnemers

Zie 6.3 Campagnes en educatie

### **Samenwerking en handhaving**

- De samenwerking met de lokale driehoek op het gebied van verkeersveiligheid wordt geïntensiveerd
- De inzet van flexflitspalen in de gemeente wordt in samenwerking met het OM verder uitgebreid
- De samenwerking in de regio en met partners (Vervoerregio, Provincie NH) op het gebied van verkeersveiligheid wordt waar nodig intensiever
- Zaanstad werkt samen met de Vervoerregio en partners aan het verminderen van de problematiek rondom jongeren en fatbikes

Zie 6.4 Handhaving en 6.5 Onderzoek en samenwerking

### 3 Objectieve verkeersveiligheid

De ongevalgegevens laten zien hoeveel ongevallen, gewonden en dodelijke slachtoffers er zijn geweest in de gemeente Zaanstad. Deze gegevens komen van VIA Software die de ongevalsgegevens haalt uit het registratieprogramma Bestand Geregistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) van de politie. Deze gegevens geven geen compleet beeld van alle ongevallen. Het gaat hier alleen om gegevens die ook daadwerkelijk geregistreerd zijn in BRON. Data van verzekeraars is bijvoorbeeld geen onderdeel van deze database. Voor het doen van de analyses zijn de gegevens vanaf 2014 gebruikt. Voor een gedeelte van de analyses zijn de cijfers tot en met 2022 gebruikt omdat de analyses al in 2023 waren afgerond. Vanaf 2024 heeft de gemeente naast de BRON data ook toegang tot de ongevalldata van ambulances.

Ten eerste wordt onder algemene ongevallencijfers de trend van de afgelopen jaren onderzocht. Vervolgens wordt nog ingezoomd op slachtoffers per wegbeheerder, leeftijd van slachtoffers, wegcategorie en vervoerswijze.

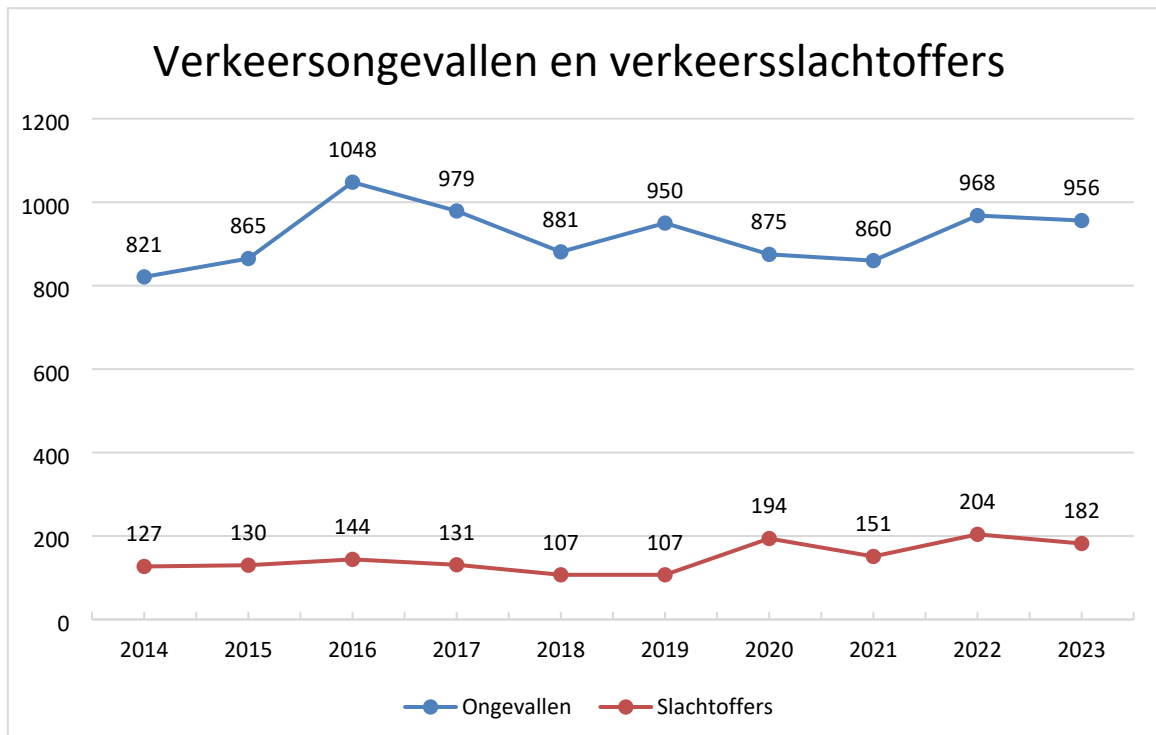
#### 3.1 Algemene ongevallencijfers

In Tabel 1 worden de ongevalgegevens in Zaanstad per jaar weergegeven. Er wordt onderscheid gemaakt tussen het totaal aantal ongevallen, het aantal gewonden en het aantal doden. Het aantal slachtoffers is het aantal doden plus het aantal gewonden. Er wordt echter geen onderscheid gemaakt tussen de ernst van verwondingen zoals bij de landelijke cijfers omdat deze cijfers niet beschikbaar zijn op gemeentelijk niveau. Lichte verwondingen zijn dus ook onderdeel van deze cijfers. Bij de cijfers van 2020, 2021 en 2022 moet de kanttekening worden geplaatst dat het hier ging om uitzonderlijke jaren vanwege de coronapandemie.

**Tabel 1** Ongevallengegevens van 2014 t/m 2023 in de gemeente Zaanstad

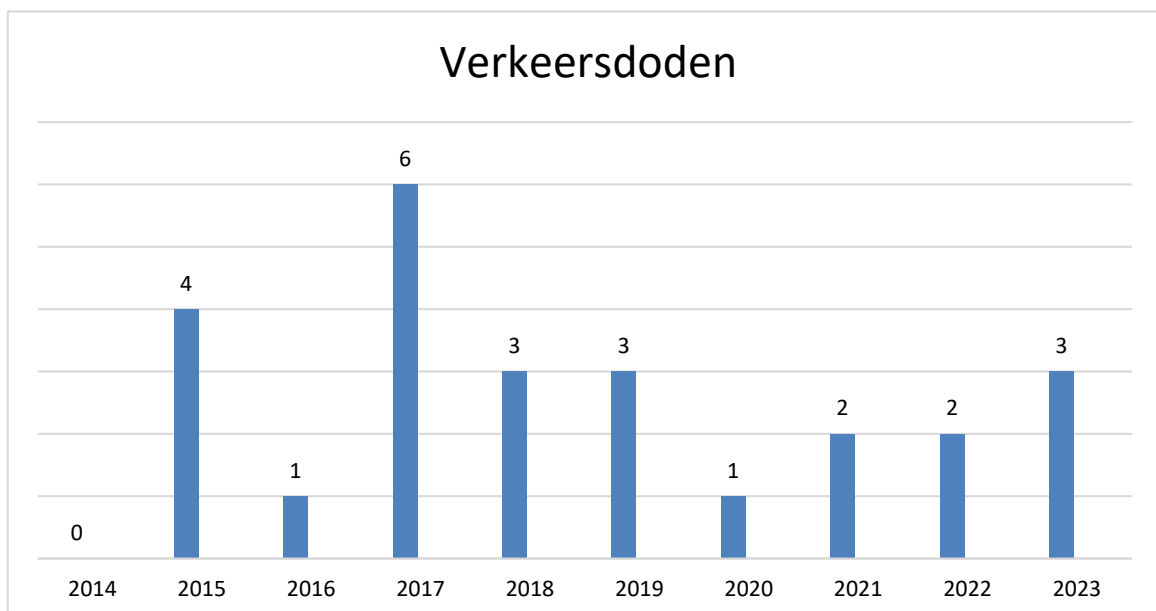
| Jaar | Ongevallen | Slachtoffers | Doden | Gewonden |
|------|------------|--------------|-------|----------|
| 2014 | 821        | 127          | 0     | 127      |
| 2015 | 865        | 130          | 4     | 126      |
| 2016 | 1048       | 144          | 1     | 143      |
| 2017 | 979        | 131          | 6     | 125      |
| 2018 | 881        | 107          | 3     | 104      |
| 2019 | 950        | 107          | 3     | 104      |
| 2020 | 875        | 194          | 1     | 193      |
| 2021 | 860        | 151          | 2     | 149      |
| 2022 | 968        | 204          | 2     | 202      |
| 2023 | 956        | 182          | 3     | 179      |

De ongevallen- en slachtoffercijfers zijn ook weergegeven in grafiekvorm in Figuur 3. Het aantal ongevallen is redelijk stabiel sinds 2014. Er is wel een toename te zien van het aantal slachtoffers na 2019. In 2020 heeft de politie in Zaanstad een verbeterslag gemaakt in het registreren van verkeersgewonden. Dat verklaart de stijging van het aantal verkeersgewonden vanaf 2020. Na deze toename blijft het aantal slachtoffers opnieuw redelijk stabiel.



**Figuur 3** Aantal geregistreerde verkeersongevallen en -slachtoffers in de gemeente Zaanstad van 2014 t/m 2023

Het aantal jaarlijkse verkeersdoden is weergegeven in Figuur 4. Zoals te zien is er sinds 2015 er elk jaar minstens 1 dode te betreuren. Gezien de lage aantallen is het niet wenselijk om op basis van het aantal verkeersdoden conclusies te trekken over verkeersveiligheid in het algemeen. Het is beter om te kijken naar het aantal slachtoffers en het aantal ongevallen. De vervoerscategorie die het meest voorkwam onder de dodelijke slachtoffers waren (elektrische) fietsers. Gevolgd door gebruikers van bromfietsen/scooters en motorrijders.



**Figuur 4** Aantal verkeersdoden in de gemeente Zaanstad van 2014 t/m 2023

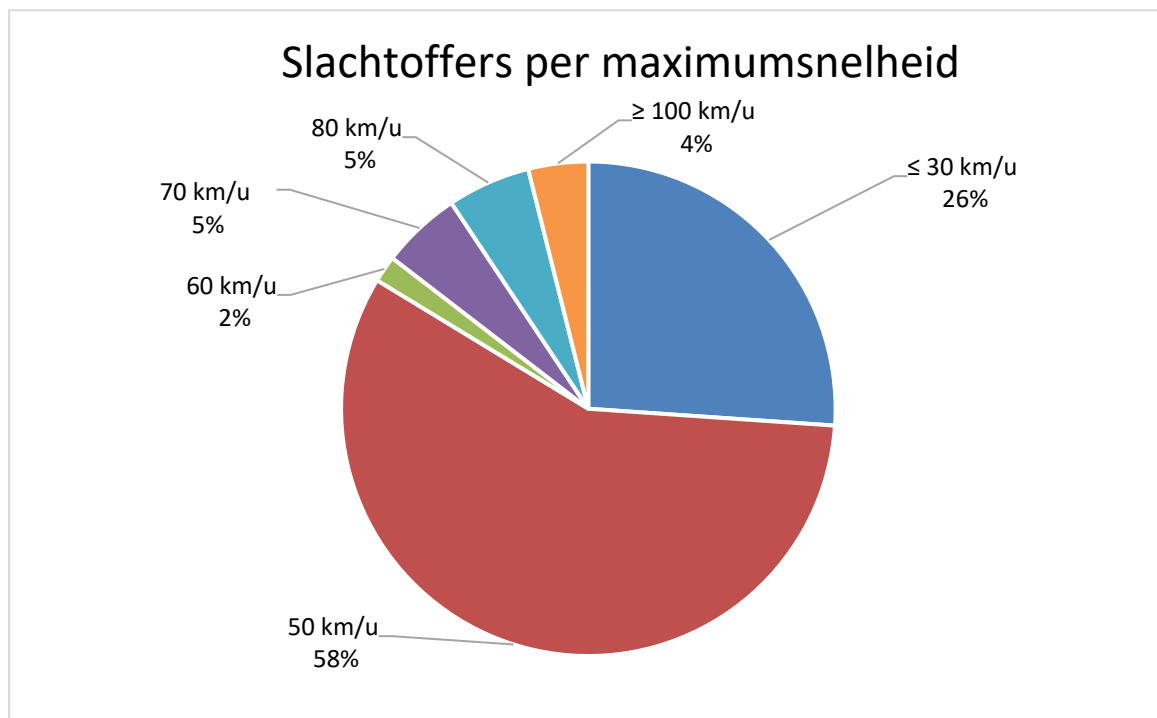
In vergelijking met andere gemeentes uit de regionale politie-eenheid Noord-Holland scoort de gemeente Zaanstad redelijk tot goed op het gebied van verkeersveiligheid. Van de 33 gemeentes in dit gebied hebben 28 gemeentes meer verkeersslachtoffers per 100.000 inwoners.<sup>14</sup>

<sup>14</sup> BLIQ in Eenheid Noord-Holland, Verkeersveiligheidsrapportage 2019 t/m 2023, STAR

### 3.2 Maximumsnelheid

Om in kaart te brengen waar zich het vaakste ongevallen met letsel voordoen worden in deze paragraaf de verkeersslachtoffers opgesplitst per maximumsnelheid. Te zien is in Figuur 5 dat het grootste deel van de slachtoffers in de gemeente valt op 50 km/u en 30 km/u wegen. Maar liefst 58% van alle slachtoffers viel in de jaren 2020 tot en met 2022 op een 50 km/u weg. Nog eens 26% van de slachtoffers viel op een 30 km/u weg.

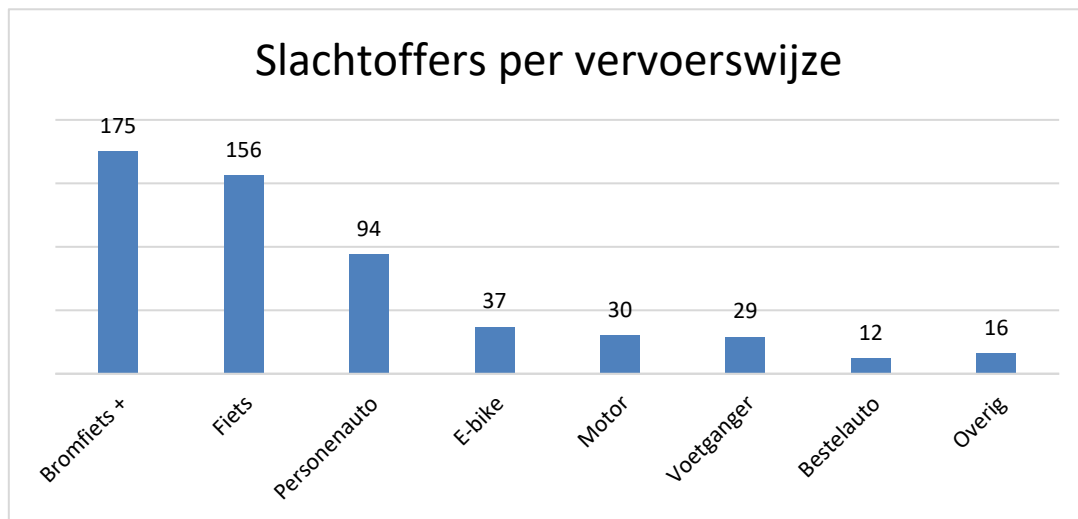
Een deel van deze cijfers is te verklaren doordat de weglengte en totale verkeersaantallen van deze wegen simpelweg het grootst is binnen de gemeente. Ook komen kwetsbare verkeersdeelnemers vaak in aanmerking met gemotoriseerd verkeer op deze wegen. Op 30 km/u wegen kan een ongeval vaak nog voorkomen worden of wordt letsel beperkt door de lagere snelheden. Op 50 km/u wegen zijn snelheidsverschillen tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare weggebruikers zoals fietsers groot waardoor de kans op slachtoffers toeneemt.



**Figuur 5** Percentage verkeersslachtoffers per maximumsnelheid van de weg in Zaanstad van 2020 t/m 2022

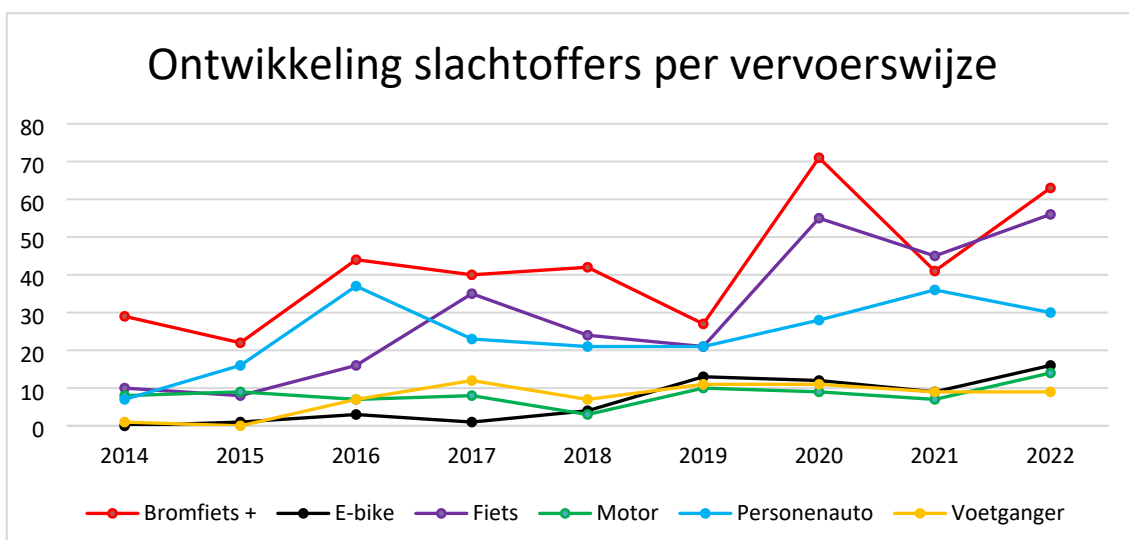
### 3.3 Vervoerswijze

In deze paragraaf zijn de verkeersslachtoffers opgesplitst per vervoerswijze. Het wordt hiermee inzichtelijk gemaakt bij welke vervoerswijze het risico op slachtoffers het hoogst is. In Figuur 6 is te zien dat de meeste slachtoffers van 2020 tot en met 2022 vielen in de categorie bromfiets+. Deze categorie bestaat voor 95% uit slachtoffers op brom- en snorfietsen. Daarnaast gaat het ook om speedpedelecs en scoot- en brommobielen. Op de tweede plaats van aantal ongevallen staat de fiets gevolgd door de personenauto en de e-bike. Fatbikes vallen onder de e-bike categorie. De aantallen in deze grafiek zijn lager dan het aantal slachtoffers in Figuur 3 omdat niet altijd geregistreerd wordt welke vervoerswijze het betreft bij een ongeval.



**Figuur 6** Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers per vervoerswijze in de gemeente Zaanstad van 2020 t/m 2022

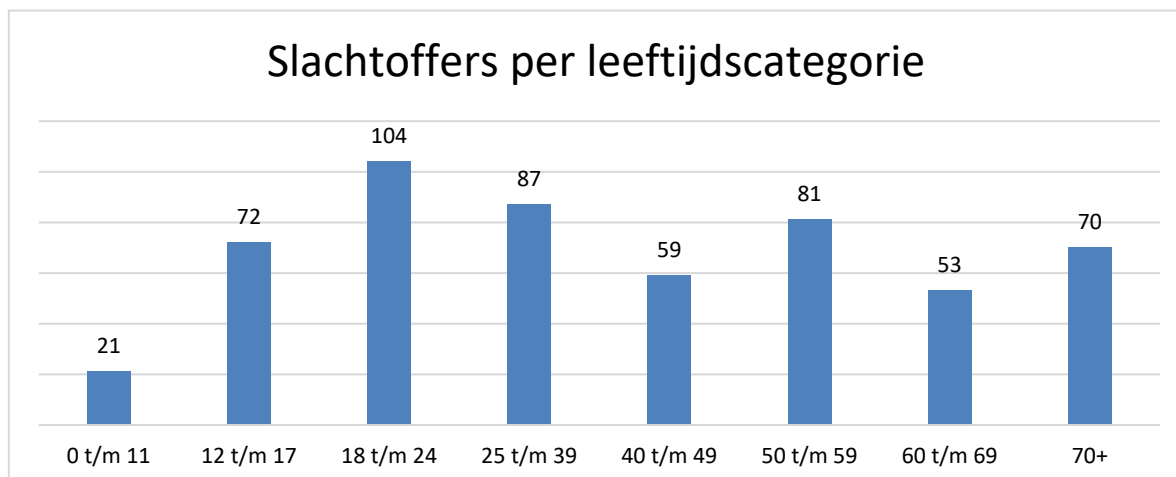
In Figuur 9 is de ontwikkeling van de het aantal slachtoffers per vervoerswijze weergegeven sinds 2014. Hierin is te zien dat de afgelopen jaren vooral het aantal e-bike, fiets en bromfiets+ ongevallen is toegenomen.



**Figuur 7** Ontwikkeling van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in de gemeente Zaanstad per vervoerswijze van 2014 t/m 2022

### 3.4 Leeftijd

In deze paragraaf wordt het aantal slachtoffers opgesplitst per leeftijdscategorie. Te zien is dat het grootste aantal slachtoffers valt in de groep van 18 tot en met 24 jaar oud. Ook voor deze gegevens geldt dat niet voor alle slachtoffers de leeftijd wordt geregistreerd. Het aantal dat in Figuur 8 is weergegeven is dus lager dan het totale aantal geregistreerde slachtoffers.

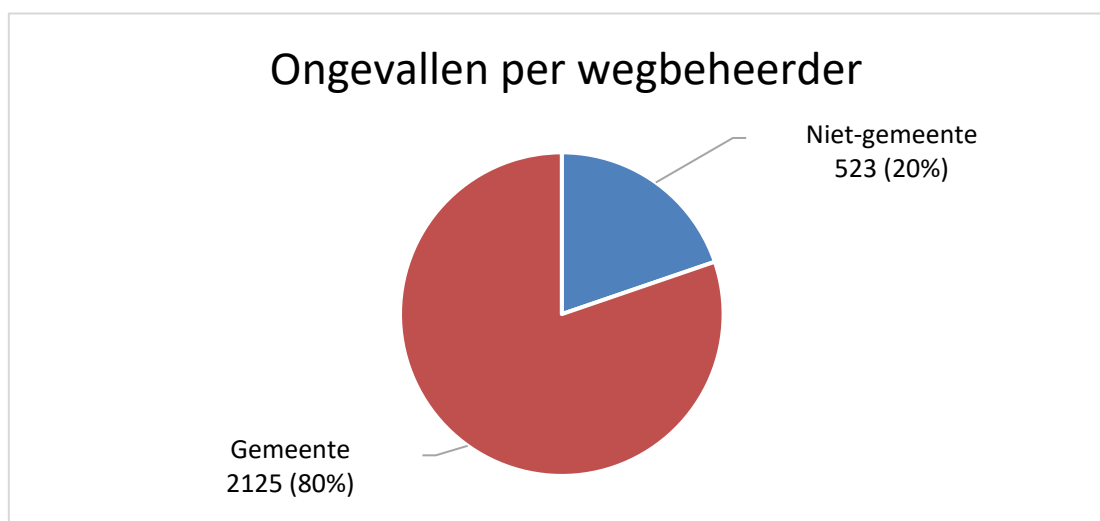


**Figuur 8** Geregistreerde verkeersslachtoffers per leeftijdscategorie in de gemeente Zaanstad van 2020 t/m 2022

### 3.5 Wegbeheerder

Niet alle verkeersongevallen die binnen de gemeente voorkomen vinden plaats op wegen die in het beheer zijn van de gemeente. Van alle ongevallen van 2020 tot en met 2022 viel 80% van de ongevallen op een weg die in het beheer is van de gemeente. De overige ongevallen kwamen voor op wegen die in het beheer zijn van bijvoorbeeld de provincie of het Rijk. Dit is weergegeven in Figuur 9. Dit percentage is redelijk consistent over de jaren heen.

Het percentage slachtoffers dat valt op wegen die in het beheer zijn van de gemeente is hoger. Dit is te verklaren doordat slachtoffers vaak vallen op 30- en 50-km/u wegen. Op deze wegen leiden ongevallen vaker tot slachtoffers. Deze wegen zijn eigenlijk altijd in het beheer van de gemeente.



**Figuur 9** Verdeling van de ongevallen per wegbeheerder van 2020 t/m 2022 in de gemeente Zaanstad

## 4 Subjectieve verkeersveiligheid

Naast de objectieve verkeersveiligheidscijfers wordt ook gepeild hoe bewoners de verkeersveiligheid in Zaanstad ervaren. Dit is de subjectieve verkeersveiligheid. In de Zaanpeiling, het grootste inwonersonderzoek van Zaanstad, wordt onder andere gevraagd hoe Zaanstad-ers het wonen in Zaanstad ervaren. Een aantal vragen gaan ook over de verkeersveiligheid.

De antwoorden op de vraag “*Hoe tevreden of ontevreden bent u over de verkeersveiligheid in uw buurt?*” is weergegeven in onderstaande tabel. Het percentage dat is weergegeven zijn de mensen die kozen voor ‘zeer tevreden’ of ‘tevreden’. Overige opties waren ‘neutraal’, ‘ontevreden’, ‘zeer ontevreden’ of ‘geen mening’. Het is te zien dat het percentage na 2019 afneemt tot ongeveer 40% en daarna ongeveer gelijk blijft.

Ook geeft 9% van alle respondenten aan dat het belangrijkste probleem in de buurt dat zij ervaren verkeersoverlast is.

**Tabel 2** Percentage bewoners dat tevreden is over de verkeersveiligheid in eigen buurt

| Jaar | Percentage |
|------|------------|
| 2018 | 45%        |
| 2019 | 49%        |
| 2020 | 42%        |
| 2021 | 40%        |
| 2022 | 41%        |
| 2023 | 42%        |

Vervolgens is ook gevraagd waarom respondenten ontevreden zijn over de verkeersveiligheid. In onderstaande tabel zijn hun antwoorden weergegeven. Het grootste deel van de respondenten geeft aan dat de onveiligheid wordt veroorzaakt door onveilig gedrag van andere verkeersdeelnemers. Het totale percentage is hoger dan 100% omdat respondenten meerdere antwoorden konden geven.

**Tabel 3** Antwoorden op de vraag “*als u ontevreden bent over verkeersveiligheid, waarom?*” in 2023

| Antwoord  | Percentage |
|---|------------|
| Andere verkeersdeelnemers gedragen zich onveilig          | 65%        |
| Gevaarlijke oversteek in de buurt                         | 48%        |
| Te weinig of onduidelijke snelheidsbeperkende maatregelen | 44%        |
| Slecht wegdek   | 10%        |
| 's Avonds te weinig verlichting                           | 9%         |
| Anders  | 36%        |

## 5 Analyse verkeersonveilige locaties

In dit hoofdstuk wordt gekeken naar locaties binnen de gemeente waar veel ongevallen gebeuren. Er wordt onderscheid gemaakt tussen twee categorieën: blackspots en aandachtlocaties. Blackspots zijn locaties waar binnen drie jaar zich minimaal zes ongevallen met letsel voordoen. Bij aandachtlocaties het gaat om drie tot maximaal vijf letselongevallen. Daarnaast is ook nog gekeken naar locaties waar veel ongevallen gebeuren zonder dat er veel letsel voorkomt. De analyses zijn gedaan voor de jaren 2020 tot en met 2022. Autosnelwegen zijn niet meegenomen in deze analyse. Ook is er alleen gekeken naar kruispunten en rotondes, niet naar wegvakken.

**Tabel 4** Verkeersonveilige locaties met 3 of meer letselongevallen in 2020-2022

| Locatie  | Type      | Gebied                 | Ongevallen |        |              |
|--|-----------|------------------------|------------|--------|--------------|
|  |           |                        | Totaal     | Letsel | Slachtoffers |
| Dr. H.G. Scholtenstraat, Heijermansstraat, Paltrokstraat, Veldbloemenweg                           | Rotonde   | Kogerveld              | 19         | 6      | 6            |
| Communicatieweg Oost, N246, Vaartdijk, Veenpolderdijk*   | Kruispunt | Assendelft-Zuid        | 10         | 4      | 4            |
| Cornelis Bruijnzeelweg, Dr. J.M. den Uylweg, Provincialeweg  | Kruispunt | Oude Haven             | 13         | 3      | 3            |
| Leliestraat, Provincialeweg  | Kruispunt | Oud Koog               | 10         | 3      | 3            |
| Noorder IJ- en Zeedijk, Noorder IJ- en Zeeweg, Poelenburg, Sluispolderweg                          | Kruispunt | Zaandam-Zuid           | 10         | 3      | 3            |
| Lobeliusstraat, Poelenburg   | Kruispunt | Poelenburg             | 9          | 3      | 3            |
| Dorpsstraat Assendelft, Noorderveenweg   | Rotonde   | Assendelft-Noord       | 8          | 3      | 3            |
| Langestraat, Ooievaarstraat, Parkstraat, Reigerstraat, Simon de Witstraat, Stuurmanspad, Westzijde | Kruispunt | Zaandam-West           | 7          | 3      | 3            |
| Noorderveenweg, Waterrijklaan  | Kruispunt | Assendelft-Noord       | 7          | 3      | 5            |
| De Watering, Poelenburg, Twiskeweg   | Rotonde   | Poelenburg/Peldersveld | 6          | 3      | 3            |
| Dr. Jan Mulderstraat, Oud Heinstraat, Wezelstraat  | Kruispunt | Rooswijk               | 6          | 3      | 5            |
| Esdoornlaan, Lindenlaan, N203**  | Ovatonde  | Wormerveer             | 6          | 3      | 3            |
| Botenmakersstraat, Herengracht, Ruijterveer, Westzijde, Wijnkanspad                                | Kruispunt | Zaandam-West           | 5          | 3      | 6            |
| H. Gerhardstraat, Vermiljoenweg  | Rotonde   | Rosmolenwijk           | 5          | 3      | 4            |
| Pieter Lief tinckweg, Wibautstraat   | Kruispunt | Zaandam-Zuid           | 4          | 3      | 4            |
| Jura, Saendelverlaan, Zwarte Ring  | Rotonde   | Assendelft-Noord       | 4          | 3      | 3            |
| Westzijde, Zeemansstraat   | Kruispunt | Zaandam-West           | 3          | 3      | 3            |

\* Kruispunt in beheer van de Provincie; \*\* N203 in beheer van de Provincie

De locaties zijn in beeld gebracht met behulp van VIA software. Een overzicht van deze locaties is weergegeven in

Tabel 4. Er was op al deze locaties geen sprake van dodelijke slachtoffers. In de vorige analyse van de jaren 2018-2020 was er geen sprake meer van blackspots. Op dit moment is er wel weer sprake van één blackspot. Dit is de rotonde op de kruising van de Dr. H.G. Scholtenstraat, Heijermansstraat, Paltrokstraat en Veldbloemenweg. Daarnaast is er sprake van 16 aandachtslocaties waar minimaal 3 letselongevallen plaatsvonden.

#### **Rotonde: Dr. H.G. Scholtenstraat, Heijermansstraat, Paltrokstraat, Veldbloemenweg**

Het betreft hier een drukke rotonde met veel motorvoertuigen en fietsers. Eén van de takken van de rotonde heeft een fietspad met tweerichtingsverkeer. Het overgrote deel van de ongevallen is tussen motorvoertuigen en fietsers, e-bikes of bromfietsers. Op basis van de beschikbare data is niet te zien op welke tak van de rotonde de meeste ongevallen plaatsvinden.

Begin 2023 zijn op deze rotonde een aantal kleine aanpassingen gedaan. Er is extra bebording geplaatst en de markering is verbeterd. Toch zijn er hier ook sinds de aanpassingen alweer 7 ongevallen gebeurd waarvan 3 ongevallen met letsel.

Deze rotonde staat op de planning om in 2028 aangepast te worden naar een VRI kruispunt.

De oost-west richtingen van de rotonde (de Veldbloemenweg en Paltrokstraat) zijn aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Deze beslissing is nog niet definitief en een herinrichting van deze rotonde is geen onderdeel van de GOW30 plannen.

#### **Kruispunt: Communicatieweg Oost, N246, Vaardijk, Veenpolderdijk**

Het betreft hier een kruispunt met de provinciale weg N246 zonder VRI. Het hele kruispunt is in beheer van de Provincie. Op de N246 geldt een maximumsnelheid van 80 km/u. Op de Communicatieweg Oost geldt een maximumsnelheid van 60 km/u. Parallel aan de N246 loopt een vrijliggend tweerichtingsfietspad dat voorrang heeft. Door de ruime boogstralen kan verkeer snel de bocht nemen op dit kruispunt. Dit zorgt voor onveilige situaties als motorvoertuigen het fietspad kruisen.

Bij drie van de letselongevallen gaat het om een aanrijding tussen een personenauto met e-bike of bromfiets.

#### **Kruispunt: Cornelis Bruijnzeelweg, Dr. J.M. den Uylweg, Provincialeweg**

Dit is een druk VRI kruispunt tussen twee belangrijke ontsluitingswegen. Op drie van de vier takken van dit kruispunt geldt een maximumsnelheid van 70 km/u. Er doen hier zich hier voornamelijk ongevallen voor tussen motorvoertuigen. Veel van deze ongevallen waren kop-staart ongevallen. Ook was er bij een flink gedeelte van de ongevallen sprake van roodlichtnegatie gecombineerd met hoge snelheden. Omdat het hier om een druk kruispunt gaat is het aantal ongevallen per verkeersbeweging niet zo hoog.

#### **Kruispunt: Leliestraat, Provincialeweg**

Het betreft hier een T-splitsing waar de Leliestraat uitkomt op de Provincialeweg. Aan deze locatie zijn eind 2021 aanpassingen gedaan. Het kruispunt is veiliger ingericht en de maximumsnelheid op het kruispunt is verlaagd van 70 naar 50 km/u. De fietsroute parallel aan de Provincialeweg is onderdeel van het hoofdnetwerk. De Leliestraat is aangemerkt als GOW30 route maar er is geen plan om het kruispunt opnieuw in te richten. Het valt op dat er een aantal ongevallen tussen (brom)fietsers onderling zijn. Uit nadere analyse blijkt dat deze ongevallen plaats vinden bij de ingang van het tunneltje en ter hoogte van de fietsoversteek op het fietspad.

#### **Kruispunt: Noorder IJ- en Zeedijk, Noorder IJ- en Zeeweg, Poelenburg, Sluispolderweg**

Het gaat hier om twee wegen ('Noorder IJ- en Zeedijk' en 'Poelenburg') die kort na elkaar als T-splitsing uitkomen op een derde weg. Deze aansluitingen zijn in een bocht van de derde weg. De kruising bevindt zich op een industrieterrein. Op alle wegen geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. Op de zijweg van de Noorder IJ- en Zeedijk zitten fietsers in de voorrang op een tweerichtingsfietspad. Op de doorgaande weg zijn kort na elkaar twee tweerichtingsfietsoversteeken met fietsers uit te voorrang. Ook begint er bij dit kruispunt een parallel weg langs de Noorder IJ- en Zeedijk in oostelijk richting.

Het gaat hier dus om een complex kruispunt. Dit draagt mogelijk bij aan het hoge aantal ongevallen. Het type ongevallen hier wisselt, het gaat om zowel ongevallen tussen motorvoertuigen als tussen motorvoertuigen en e-bikes en (brom)fietsers.

Dit punt is onderdeel van het project herinrichting Thorbeckeweg. Het kruispunt wordt medio 2025 volledig heringericht als onderdeel van dit project.

### Kruispunt: Lobeliusstraat, Poelenburg

Dit kruispunt is een T-splitsing waarbij de Lobeliusstraat uitkomt op de Poelenburg. Het betreft hier vooral ongevallen tussen (brom)fietsers en motorvoertuigen. Een tweerichtingsfietspad parallel aan de Poelenburg heeft hier voorrang op de Lobeliusstraat. Op de Poelenburg geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. De Lobeliusstraat is een erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u. Er zijn hier in 2021 een aantal aanpassingen gedaan waaronder betere bebording en belijning. Ook staat de Poelenburg ter hoogte van de Lobeliusstraat op de lijst van flexflitslocaties.

### Rotonde: Dorpsstraat Assendelft, Noorderveenweg

Op deze rotonde komen twee gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u bij elkaar. Op alle takken is er een tweerichtingsoversteek met fietsers in de voorrang. Er vinden hier veel ongevallen plaats tussen motorvoertuigen en fietsen. Eind 2020 zijn hier kleine aanpassingen gedaan zoals ribbenstroken in de bochten, pijlen op de tweerichtingsfietspaden en fluoriserende bebording. Er ligt een ontwerp om deze rotonde aan te passen naar een VRI kruispunt als onderdeel van het project 'verbindingsweg Assendelft'.

De Dorpsstraat Assendelft is in beide richtingen aangemerkt voor aanpassingen tot GOW30.

### Westzijde (drie locaties)

Een aantal punten op de Westzijde komen uit de analyse naar voren als onveilig. Het gaat in twee gevallen om een bundeling van dichtbij elkaar liggende kruispunten. Het gaat om de volgende punten:

- Langestraat, Ooievaarstraat, Parkstraat, Reigerstraat, Simon de Witstraat, Stuurmanspad, Westzijde
- Zeemansstraat, Westzijde
- Botenmakersstraat, Herengracht, Ruijterveer, Wijnkanspad, Westzijde

Ook op de kruising van de Westzijde met de Stationsstraat zijn 6 ongevallen gebeurd waarvan 2 ongevallen met letsel. Er is geen eenduidige oorzaak van de ongevallen aan te wijzen. De types ongevallen zijn zeer verschillend van aard. Het gaat hier om een drukke weg met veel menging tussen kwetsbare weggebruikers en gemotoriseerde voertuigen. Ook is er langs de Westzijde veel laden en lossen en is er veel winkelend publiek. Dit draagt allemaal bij aan het ontstaan van ongevallen.

Het zuidelijk deel van dit traject tot aan de kruising met Klokbaai heeft nu een maximumsnelheid van 30 km/u en is ingericht als ETW. Het noordelijke deel van de Klokbaai tot de Vincent van Goghweg is aangemerkt als GOW30. De weg is nu echter ook al ingericht als een GOW30 met een adviessnelheid 30 km/u.

### Kruispunt: Noorderveenweg, Waterrijklaan

Het gaat hier om een T-splitsing ten oosten van de eerder genoemde rotonde tussen de Noorderveenweg en de Dorpsstraat Assendelft. De gebiedsontsluitingsweg Waterrijklaan komt hier uit op de Noorderveenweg. Parallel aan de Noorderveenweg ligt een tweerichtingsfietspad dat op de kruising voorrang heeft op de Waterrijklaan. Er is ook sprake van ruime boogstralen waardoor motorvoertuigen de bocht snel kunnen nemen. Op de Noorderveenweg wordt veel te hard gereden met een V85 van rond de 65 km/u waar 50 km/u is toegestaan. Er zijn hier veel ongevallen tussen motorvoertuigen en een kleiner aantal tussen fietsen en motorvoertuigen.

Op dit wordt mogelijk in de toekomst ook een VRI aangelegd als onderdeel van het project verbindingsweg Assendelft. Ook komt hier in zuidelijke richting een aansluiting met de nieuwe ALDI aan de Dorpsstraat Assendelft.

### Rotonde: De Watering, Poelenburg, Twiskeweg

Het gaat hier om een rotonde met drie takken met 50 km/u wegen. Alle takken hebben tweerichtingsfietspaden in de voorrang. De ongevallen die hier plaatsvinden zijn vooral tussen motorvoertuigen en (brom)fietsers, e-bikes en scootmobielen. Op deze rotonde zijn in 2021 kleine aanpassingen gedaan zoals het aanbrengen van pijlen op de fietsoversteken en fluoriserende waarschuwingsborden. Ook na de aanpassingen zijn hier nog een aantal ongevallen met letsel gebeurd.

### Kruispunt: Dr. Jan Mulderstraat, Oud Heinstraat, Wezelstraat

De Dr. Jan Mulderstraat is een fietsstraat parallel aan de Guisweg. Auto's kunnen hier de fietsstraat oprijden vanaf de Guisweg. Vlakbij deze kruising is de ingang naar de Oud Heinstraat. In de Dr. Jan Mulderstraat en de Oud Heinstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/u. Er is hier een VRI maar

die is alleen bedoeld voor de fiets- en voetgangersoversteek. De rest van het kruispunt is niet geregeld met VRI. Er gebeuren hier relatief veel ongevallen tussen (brom)fietsers. Een nadere analyse met de politie geeft geen eenduidige oorzaak van de ongevallen rond dit punt.

#### Ovatonde: Esdoornlaan, Lindenlaan, N203

De ovatonde op de Provincialeweg N203 is in het beheer van de Provincie en kruist hier de Lindenlaan. De Esdoornlaan is hier een fietspad dat parallel loopt aan de Provincialeweg en voorrang heeft op afslaand autoverkeer. Er gebeuren hier vooral aanrijdingen tussen personenauto's en (brom)fietsers op het fietspad. Ook hier zijn in 2022 wat kleine aanpassingen gedaan zoals het plaatsen van pijlen op de oversteek van het tweerichtingsfietspad. De Lindenlaan is aangemerkt als een GOW30.

#### Rotonde: H. Gerhardstraat, Vermiljoenweg

Het gaat hier om een rotonde met veel aanrijdingen tussen auto's en (brom)fietsers. Op drie takken geldt een maximumsnelheid van 50 km/u. De vierde tak in zuidwestelijke richting komt uit op een parkeerterrein. Twee van de vier takken (zuidwestelijke en noordoostelijke) hebben fietsoversteken met twee richtingen. Er zijn hier recent wat kleine aanpassingen gedaan maar er zijn nog verdere aanpassingen mogelijk. Het nabijgelegen parkeerterrein wordt heringericht maar de rotonde en fietspaden zijn geen onderdeel van dit herinrichtingsplan. Bijna alle ongevallen op dit punt zijn tussen auto's en (snor)fietsers of e-bikes. Het gaat dan relatief vaak om voorrangsfouten van de automobilist en fietsers die tegen de richting in rijden.

#### Kruispunt: Pieter Liefstinckweg, Wibautstraat

Op deze plek is de ingang van een industrieterrein (Pieter Liefstinckweg) vanaf de Wibautstraat. Parallel aan de Wibautstraat loopt een tweerichtingsfietspad met voorrang. Hier gebeuren veel ongevallen tussen auto's en (brom)fietsers. Er zijn recent wat kleine aanpassingen gedaan zoals het ophangen van fluoriserende voorrangsborden. Dit kruispunt is onderdeel van het plangebied van de Thorbeckeweg en zal ook worden aangepast als de Thorbeckeweg wordt heringericht.

#### Rotonde: Jura, Saendelverlaan, Zwarte Ring

Deze rotonde heeft twee takken met een maximumsnelheid van 50 km/u, één tak met een woonerf en één tak met een 30km/u zone. Alle takken hebben tweerichtingsfietspaden in de voorrang. Er gebeuren hier vooral aanrijdingen tussen fietsen en auto's. Er zijn hier in 2021 al een flink aantal aanpassingen gedaan.

### Overige verkeersonveilige locaties

In deze paragraaf worden nog twee locaties behandeld die niet aan de definitie van een aandachtslocatie voldoen maar waar wel veel ongevallen gebeuren. Tabel 5 geeft de locaties weer waar 10 of meer ongevallen hebben plaatsgevonden. Bij beide locaties gaat het om drukke kruispunten voor gemotoriseerd verkeer. Het overgrote gedeelte van de ongevallen op deze locaties vindt dan ook plaats tussen motorvoertuigen.

**Tabel 5** Verkeersonveilige locaties met 10 of meer ongevallen in 2020-2022

| Locatie   | Type          | Gebied       | Ongevallen |        |              |
|---|---------------|--------------|------------|--------|--------------|
|   |               |              | Totaal     | Letsel | Slachtoffers |
| Dr. J.M. den Uylweg, Thorbeckeweg, Wibautstraat                           | Kruispunt     | Zaandam-Zuid | 29         | 2      | 3            |
| Heijermansstraat, Karel Lotsyiaan, Prins Bernhardplein, Prins Bernhardweg | Verkeersplein | Rosmolenwijk | 19         | 2      | 2            |

#### Kruispunt: Dr. J.M. den Uylweg, Thorbeckeweg, Wibautstraat

Het gaat hier om een heel druk kruispunt. Dit kruispunt is onderdeel van het project Thorbeckeweg en zal op termijn ongelijkvloers worden waardoor conflicten tussen verschillende verkeersstromen af zullen nemen. Daarmee neemt naar verwachtingen het aantal ongevallen ook af.

#### Verkeersplein: Heijermansstraat, Karel Lotsyiaan, Prins Bernhardplein, Prins Bernhardweg

Dit is een druk verkeersplein waar de A7 op uitkomt. Ongevallen zijn hier vermoedelijk vaak tussen motorvoertuigen die op het verkeersplein van rijstrook wisselen.

## Conclusie onveilige locaties

Ten opzichte van de jaren 2018-2020 zien we een toename van het aantal aandachtslocaties met drie of meer letselongevallen. Voor het overzicht van 2018-2020 zie [9 Bijlages](#). In de vorige analyse ging het nog om acht locaties, nu om 17 locaties. Drie van de locaties die in de vorige analyse naar voren kwamen als onveilig staan nu nog steeds in de lijst. De overige 14 locaties zijn dus nieuw. Vier locaties uit de vorige analyse vallen niet meer onder de definitie van onveilig en één locatie is nu niet meegenomen in de analyse omdat het een wegvak betreft. Net als het totaal aantal slachtoffers in de gemeente (zoals eerder weergegeven in Figuur 3) neemt het aantal onveilige locaties dus ook toe. Dit heeft ook te maken met een verbetering van de registratie van ongevallen vanaf 2020. Mogelijk komen de volgende jaren meer aandachtslocaties in beeld omdat de gemeente vanaf 2024 ook over de ongevallendata van ambulanceritten beschikt. Niet bij alle ongevallen komt de politie ter plaatse of wordt de verzekering betrokken. Met de gegevens van de ambulancedienst wordt de registratiegraad verder verbeterd.

Op alle drie locaties die nu nog steeds onveilig zijn is het aantal ongevallen toegenomen ten opzichte van de vorige analyse. Het gaat hier om de rotonde Scholtenstraat - Heijermansstraat - Paltrokstraat - Veldbloemweg, het kruispunt N246 - Communicatieweg Oost, en het kruispunt Lobeliusstraat - Poelenburg. Op de twee eerstgenoemde locaties is, naast het aantal ongevallen, het aantal slachtoffers ook toegenomen. Op de laatstgenoemde is het aantal slachtoffers gelijk gebleven.

Aan de hand van deze analyse wordt bepaald of, en welke, aanpassingen er gedaan moeten worden aan de onveilige punten.

## 6 Maatregelen

In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de maatregelen die de gemeente neemt om eerder gestelde beleidsdoelen te behalen. De maatregelen zijn onderverdeeld in de volgende verkeersveiligheidspijlers: infrastructuur, risicogestuurde aanpak/data, campagnes/educatie, handhaving, en onderzoek/samenwerking.

### 6.1 Infrastructuur

Veilige infrastructuur is één van de componenten van veilig verkeer. De gemeente is continu bezig om infrastructuur veiliger te maken. Over het algemeen gebeurt dit door straten opnieuw in te richten volgens de nieuwste Duurzaam Veilige richtlijnen. Daarnaast worden ook gericht aanpassingen gedaan aan de infrastructuur zoals hieronder beschreven.

#### Veilige schoolzones

In 2023 is gestart met het veiliger maken van schoolzones rondom basisscholen in Zaanstad, te beginnen met een aantal scholen in Zaandam en Assendelft. In de meeste gevallen worden schoolomgevingen herkenbaarder gemaakt en wordt foutparkeren tegengegaan. Ook worden er bijvoorbeeld extra verkeersborden geplaatst, SCHOOL-markering aangebracht, oversteeklocaties aangelegd en drempels geplaatst. Dit is een langdurig project waar de komende jaren aan verder wordt gewerkt. Eind 2026 moeten alle werkzaamheden zijn afgerond.

#### Gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u

Sinds oktober 2023 is het wettelijk mogelijk voor gemeentes om op gebiedsontsluitingswegen een maximumsnelheid in te stellen van 30 km/u. Het verlagen van de maximumsnelheid van 50 km/u naar 30 km/u moet de verkeersveiligheid verbeteren. De gemeente Zaanstad heeft hier onderzoek naar gedaan in samenwerking met Sweco. In dit onderzoek komt naar voren op welke wegen het aan te raden is om een lagere maximumsnelheid in te voeren. Het gaat dan vooral om wegen waar geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn, waar veel wordt overgestoken, er veel parkeerplaatsen langs de weg aanwezig zijn, veel erftoegangen uitkomen op de weg, of waar winkels of scholen aanwezig zijn. De aanpassingen naar 30 km/u zijn niet in alle gevallen zo simpel als het veranderen van een verkeersbord. Er zal bij een aantal wegen moeten worden geïnvesteerd in een 'geloofwaardige' nieuwe weginrichting. Geloofwaardig houdt in dat de inrichting van de weg uitnodigt tot het rijden van de gewenste snelheid op die weg.

Het onderzoeksrapport naar de invoering wordt naar verwachting begin 2024 behandeld in de gemeenteraad. Na vaststelling kan worden begonnen met de uitvoering.

#### Aanpassingen verkeersonveilige locaties

Zoals vermeldt in hoofdstuk 5 Analyse verkeersonveilige locaties zijn er een aantal verkeersonveilige locaties naar voren gekomen uit de ongevallen analyse. Op een gedeelte van de locaties zijn al maatregelen getroffen. Een ander gedeelte wordt de komende jaren aangepast. Deze verbeteringen zullen deels bestaan uit kleine aanpassingen gefinancierd uit het budget dat structureel beschikbaar is voor verkeersveiligheid. Als een locatie grotere aanpassingen nodig heeft wordt onderzocht of er kan worden aangesloten bij andere projecten in combinatie met bijdragen uit subsidies.

#### Kleine aanpassingen

Als er gedurende het jaar kleine aanpassingen gedaan moeten worden aan infrastructuur wordt dit betaald vanuit het verkeersveiligheidsbudget. Deze aanpassingen kunnen bijvoorbeeld voortkomen uit bewonersmeldingen of onderzoeken van de gemeente. Het gaat bij kleine aanpassingen vaak om de verbetering van belijning of bebording, of de aanleg van een drempel of een zebra-pad.

## 6.2 Risicogestuurde aanpak en data

Om effectieve maatregelen te kunnen nemen op het gebied van verkeersveiligheid is het belangrijk zo goed mogelijk in beeld te brengen waar de verkeersveiligheidsrisico's liggen. Nu er ook landelijk steeds meer wordt ingezet op risicogestuurd beleid wordt data steeds belangrijker. De gemeente gaat aan de slag om de datavoorziening de komende jaren uit te breiden en te verbeteren.

### Toegang ongevallendata ambulance en spoedeisende hulp

Momenteel heeft de gemeente toegang tot ongevallendata via VIAstat. Hierin zijn de ongevallenregistratie van de politie en bergers verwerkt. Vanaf 2024 heeft de gemeente aanvullend toegang tot een nieuw ongevallendashboard. Hierin is ongevallendata die geregistreerd is door ambulances opgenomen. Aan dit dashboard wordt later ook de ongevallendata van spoedeisende hulp (SEH) toegevoegd. Dit nieuwe dashboard geeft de gemeente extra zicht op de verkeersongevallen die plaatsvinden. Deze data wordt aan ons verstrekt door VeiligheidNL via de Vervoerregio Amsterdam.

### Registratie bewonersmeldingen

Bewoners hebben direct te maken met verkeersonveilige situaties en zien het vaak met eigen ogen fout gaan op locaties in hun omgeving. Het is daarom belangrijk om bewonersmeldingen serieus te nemen. Bewonersmeldingen worden altijd geregistreerd en vervolgens beoordeeld. Zo nodig worden er maatregelen genomen. Momenteel gebeurt dit nog melding voor melding. De gemeente blijft dit uiteraard doen. Het is daarnaast de ambitie om bewonersmeldingen op het gebied van verkeersveiligheid in een overzichtskaart weer te kunnen geven. Hiermee kan in één oogopslag worden gezien op welke locaties de meeste meldingen worden gedaan en waar die meldingen over gaan. Als er meerdere meldingen met dezelfde strekking zijn op één locatie is dit een duidelijk signaal voor de gemeente.

### Enquêtes subjectieve veiligheid

Zoals beschreven in hoofdstuk 4 Subjectieve verkeersveiligheid wordt er jaarlijks een Zaanpeiling gehouden waarin ook verkeersveiligheid kort aan bod komt. Dit geeft een beeld van hoe bewoners verkeersveiligheid ervaren en waar dit aan ligt. Het is de ambitie om dit beeld nog duidelijker te krijgen door enquêtes te houden die specifiek gericht zijn op verkeersveiligheid. Hiermee kan de gemeente gericht vragen naar de ervaring van bewoners. In deze enquêtes moet meer aandacht komen voor de exacte locatie waar bewoners zich onveilig voelen, waar dit aan ligt en wat ze zelf als oplossing willen zien.

### Risicobeeld

Als onderdeel van risicogestuurd beleid moeten risicovolle locaties zo goed mogelijk in kaart worden gebracht. Dit kan alleen als er voldoende data is over de infrastructuur, verkeer en omgeving. Het is de ambitie van Zaanstad om dit zo goed mogelijk in kaart te gaan brengen. Hierbij wordt eerst uitgezocht welke data al beschikbaar is. Voorbeelden van data die nuttig zijn voor het inzichtelijk maken van het risicobeeld zijn: verkeersintensiteiten, verlichting, rijbaan- en fietspadbreedte, afwezigheid van vrijliggende fietspaden, obstakels, rijgedrag etc. Ook moet worden bepaald met welke methode en via wat voor tool deze data inzichtelijk en bruikbaar gemaakt kan worden.

Er bestaan al verschillende methodes om deze data inzichtelijk te maken die worden beschreven op de website van het Kennisnetwerk van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV). Het SPV heeft onder andere ook een eigen tool, de landelijke monitor risico-indicatoren verkeersveiligheid (SPI-monitor), waar we gebruik van kunnen maken. Een ander voorbeeld is de CROSS kaart van VIAstat waarin snelheid en ongevallen gecombineerd worden om tot een risico-score te komen.

De gemeente heeft eerder aan een onderzoek van de VRA meegedaan waarin gebruik werd gemaakt van de Network Safety Indicator (NSI). Op basis van dit onderzoek zijn risicovolle locaties in beeld gebracht en zijn aanpassingen gedaan. Ook wordt een deel van de locaties aangepast door met het MIP mee te liften.

De gemeente gaat de komende jaren keuzes maken over manier waarop risicolocaties in beeld worden gebracht. We willen hierin ook zoveel mogelijk op één lijn zitten met de VRA.

## 6.3 Campagnes en educatie

Onveilige situaties in het verkeer hebben vaak een (grote) gedragscomponent. Om gedrag in het verkeer te verbeteren heeft Zaanstad de afgelopen jaren stevig ingezet op campagnes en educatie. De gemeente blijft dit de komende jaren ook doen. Een groot deel van de campagnes waar Zaanstad aan meedoet zijn landelijke campagnes die vanuit de Verkeer en Meer worden aangeboden. Verkeer en Meer organiseert ook educatieve activiteiten in onze gemeente. Verkeer en Meer is onderdeel van de Vervoerregio Amsterdam. Daarnaast organiseert Zaanstad op eigen initiatief ook een aantal campagnes. We werken hierin intensief samen met o.a. Veilig Verkeer Nederland, Team Alert, de Fietzersbond en de politie.

### Fatbikes en elektrische fietsen

In 2024 vestigt de gemeente zijn aandacht meer op elektrische fietsen en in het bijzonder fatbikes. We zien op dit moment dat fietsers op een fatbike zich vaak gedragen als reguliere fietsers, terwijl zij een groter, zwaarder en sneller voertuig hebben en een grotere kans hebben op ernstiger letsel bij een aanrijding. Deze elektrische vervoermiddelen worden meegenomen in de campagne 'Met elkaar overweg'. Daarnaast wordt voorlichting over dit onderwerp mogelijk geïntegreerd in het educatieprogramma voor scholen. Ook wordt er ingezet op meer handhaving op opgevoerde fatbikes en elektrische fietsen.

### Buurtacties Veilig Verkeer Nederland

Vanuit Veilig Verkeer Nederland worden buurtacties georganiseerd. Dit is vaak op initiatief van een inwoner. De gemeente Zaanstad ondersteunt deze initiatieven financieel. Bewoners worden bij het doen van meldingen over verkeersveiligheid ook geattendeerd op de mogelijkheid om deze acties te organiseren. Voorbeelden van buurtacties zijn snelheidsstickers plakken of een snelheidsmeting.

### Lokale snelheidscampagnes

Snelheidscampagnes zijn vooral gericht op de automobilist. Zo wordt met posters en borden aangegeven wat de toegestane snelheid is zodat automobilisten extra worden geattendeerd.

### Snelheid

Snelheid is een landelijke campagne die zich richt op bestuurders die een paar kilometer te hard rijden. Iets te hard rijden kan al gauw ernstige gevolgen hebben, doordat een hogere snelheid de remweg verlengt.

### MONO

Het doel van de MONO-campagne is het terugdringen van het aantal verkeersdoden en gewonden veroorzaakt door het gebruik van social media in het verkeer. De campagne versterkt de sociale norm van het niet lezen of sturen van berichten tijdens het rijden.

### BOB

De BOB-campagne is een initiatief van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en zijn campagnepartners. In de gemeente Zaanstad wordt deze campagne door Verkeer en Meer georganiseerd. De BOB-campagne is een landelijk zeer bekende campagne die zich richt op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol.

### Onze scholen zijn weer begonnen

Uit ongevalsgegevens blijkt dat elk jaar weer in de periode na de zomervakantie een piek te zien is in het aantal kinderen dat betrokken is bij een verkeersongeval. De campagne richt zich met name op automobilisten, omdat zij in zo'n 95% van de ongevallen een rol spelen. De campagne geldt natuurlijk voor alle weggebruikers. Zo zorgen we er samen voor dat kinderen naar en van school kunnen fietsen en lopen.

### Rijden onder invloed

Vanuit de rijksoverheid is een handreiking opgesteld 'Effectief communiceren over rijden onder invloed'. Er wordt door de Vervoerregio onderzocht op welke wijze een campagne of communicatieprogramma kan worden ontwikkeld. De focus ligt op drugs- en lachgasgebruik in het verkeer (alcoholgebruik valt onder BOB).

### **Bezorg Veilig**

Bezorg Veilig is een aanpak om de verkeersveiligheid onder (maaltijd)bezorgers te vergroten. De aanpak bestaat uit onderzoek, interventies (bijv. de onlinetraining) en communicatie (het platform bezorgveilig.nl). Het richt zich op bezorgers en hun werkgevers en het stimuleren van veilig bezorggedrag. De gemeente Zaanstad heeft in 2023 succesvol meegedaan aan een pilot van deze campagne. De campagne zal nu breder worden uitgerold in meer gemeentes in Nederland.

### **Doortrappen**

Doortrappen is een campagne op initiatief van het ministerie van Infrastructuur & Milieu. De campagne is erop gericht om ouderen langer gezond, sociaal en zelfredzaam te houden doordat ze veilig blijven fietsen. Gezien de hoge aantallen ongevallen onder oudere fietsers en de verwachte toename van ongevallen in deze groep is dit een belangrijk thema.

Ouderen willen vaak wel blijven fietsen maar zijn zij ook kwetsbaar in het verkeer. Het programma Doortrappen heeft de ambitie dat ouderen zo lang mogelijk veilig blijven fietsen. Ze worden vooral zelf gemotiveerd om maatregelen te nemen zoals het doen van een fietscursus of het aanschaffen van een fietshelm.

### **AAN in het donker**

De campagne AAN in het donker richt zich op het voeren van licht op de fiets conform regelgeving, met als doel ongevallen in het verkeer als gevolg van slechte zichtbaarheid te verminderen. Fietsers zijn een kwetsbare doelgroep in het verkeer.

### **Band op spanning**

Omdat veel automobilisten met onderspanning rijden doen we mee aan een mobiele pompservice om mensen te attenderen op hun bandenspanning. Het idee is dat mensen hierna ook vaker zelf hun bandenspanning checken. Een goede bandenspanning zorgt voor een kortere remweg, betere grip of de weg en een betere wegligging. Het verbetert daarmee de verkeersveiligheid. Daarnaast is zorgt het ook voor minder uitstoot en minder slijtage van banden.

### **Met elkaar overweg**

Het doel van deze campagne is om weggebruikers bewust te maken van de ruimte die ze innemen op de weg, dat ze die moeten delen met anderen, en dat ze hun gedrag daarop moeten aanpassen. Zodat uiteindelijk de verkeersveiligheid verbetert, voor iedereen. Dus: meer rekening houden met elkaar, respect tonen, regels naleven... elkaar de ruimte gunnen. Maatregelen gericht op fatbikes worden waarschijnlijk ook bij deze campagne ondergebracht.

### **Week van het verkeer**

De Week van het Verkeer is een activiteitenweek én stedelijke campagne die bedoeld is om kinderen, ouders en scholen extra verkeersbewust te maken. De week wordt georganiseerd door Verkeer en Meer. In 2023 stond de week in het teken van 'Laat je zien' in het verkeer. Met dit thema wordt bewustwording gecreëerd rondom het niet altijd zichtbaar zijn in het verkeer. Denk aan de gevaren van de dode hoek, niet werken of ontbreken van fietslichten, het dragen van donkere kleding zonder reflectoren en het niet uitsteken van je hand.

### **Educatieprojecten**

De Vervoerregio biedt een groot aantal educatieprogramma's aan die kunnen worden afgenomen door scholen in Zaanstad. De programma's richten zich op zowel basisonderwijs als voortgezet onderwijs. De onderwerpen die in educatieprogramma's aan bod komen zijn zeer breed. Voorbeelden zijn het verbeteren van fietsvaardigheden, het samen in kaart brengen van onveilige situaties, dodehoeklessen, het opleiden van verkeersouders etc.

## 6.4 Handhaving

Zonder adequate handhaving zal het aantal overtreding toenemen en daarmee de verkeersveiligheid verslechteren. De politie gaat over het handhaven van verkeersovertredingen. Verder toetst de politie concept-verkeersbesluiten van de gemeente en zitten zij en de gemeente bij het driehoeksoverleg. Naast de handhaving door de politie wordt er ook gehandhaafd door de gemeentelijke buitengewoon opsporingsambtenaar (boa). Boa's zijn vooral bezig met het handhaven op stilstaand verkeer, gesloten verklaringen en op verboden (zoals met een personenauto op het fietspad parkeren). Zij kunnen ook de politie ondersteunen bij verkeerscontroles. Een aantal belangrijke en actuele handhavingsaspecten worden hieronder uitgelicht.

### Fatbikes en elektrische fietsen

De gemeente wil dat er beter wordt gehandhaafd op opgevoerde fatbikes en elektrische fietsen. In samenwerking met de Vervoerregio en andere gemeentes is er eind 2023 een brandbrief gestuurd aan het ministerie van I&W met de oproep om snel met een landelijk pakket aan maatregelen te komen om de overlast en onveiligheid tegen te gaan<sup>15</sup>. Gedacht wordt aan een landelijk verbod op de verkoop van opvoersetjes of het instellen van een minimumleeftijd voor de elektrische fietsen. Er wordt naast betere regelgeving en handhaving ook ingezet op gedragsverandering van gebruikers (zie 6.3 Campagnes en educatie).

### Flexflitspalen

Het Openbaar Ministerie gaat over de inzet van flexflitspalen. Zaanstad heeft een adviesrol met betrekking tot de keuze van de inzetlocaties binnen de gemeente. Momenteel wordt het aantal flexflitspalen landelijk flink uitgebreid. Mede vanwege het beeld dat het aantal verkeersongevallen en overtredingspercentages aan het toenemen is. Inmiddels zijn er circa 28 flexflitspalen in Nederland actief. Deze rouleren per paal over gemiddeld drie locaties. Sinds augustus 2023 is één flexflitspaal in de Gemeente Zaanstad actief. Deze wordt ingezet op drie locaties verspreid over de gemeente. Het Openbaar Ministerie gaat in 2024 nog circa 100 flex-flitsers bij plaatsen. Hoeveel hiervan naar de regio Zaanstad gaan is nu nog niet bekend. De verwachting is minimaal 2. Het contingent voor de regio Zaanstad is dan 3 en deze worden dan ingezet op 9 a 10 locaties.

### Roulerende smileys/Snelheidsdisplays

De gemeente Zaanstad heeft de beschikking over circa 8 snelheids-displays (smileys). De displays attenderen de bestuurder op de gereden snelheid. Als de bestuurder de maximumsnelheid rijdt of langzamer wordt een groen lachend gezichtje getoond. Bij het overschrijden van de maximumsnelheid een huilend rood gezichtje. De displays worden elke drie maanden op een andere locatie neergezet. Uit gedragsonderzoek is namelijk gebleken dat als een smiley te lang op dezelfde plek hangt door gewenning het effect wegebt. Ze worden geplaatst op locaties waar de gemeente meldingen krijgt van bewoners die melden dat er te hard gereden wordt. Indien uit beschikbare data blijkt dat dit ook zo is dan wordt deze locatie aan de lijst met locaties toegevoegd. Smileys rouleren over circa 65 verschillende locaties.

### Effectieve samenwerking lokale driehoek

Momenteel is de gemeente in samenwerking met de Vervoerregio bezig om het overleg met het openbaar ministerie en de politie (lokale driehoek) te intensiveren. Een intensivering van deze samenwerking moet er toe leiden dat de beschikbare politiecapaciteit van handhaving zo effectief mogelijk wordt ingezet binnen de gemeente.

<sup>15</sup> Tientallen verkeerswethouders sturen brandbrief over fatbikes, Gemeente.nu.  
<https://www.gemeente.nu/veiligheid/tientallen-verkeerswethouders-sturen-brandbrief-over-fatbikes/>

## 6.5 Onderzoek en samenwerking

De gemeente Zaanstad neemt deel aan een aantal (landelijke) werkgroepen, samenwerkingen en onderzoeken op het gebied van verkeersveiligheid. Het is belangrijk om kennis over verkeersveiligheid te verbreden met het doen van onderzoek. Op basis van onderzoek kunnen bijvoorbeeld richtlijnen voor de aanleg van infrastructuur worden aangescherpt. Een goede samenwerking tussen verschillende instanties en wegbeheerders is ook essentieel voor het verbeteren van de verkeersveiligheid.

### SWOV onderzoek naar kruispunten

De gemeente doet mee aan een onderzoek naar veilige kruispunten van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Dit onderzoek richt zich op de veiligheid van fietsers en voetgangers op VRI-kruispunten. Er ligt een focus op de conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers en roodlichtnegatie. In Zaanstad is het kruispunt Provincialeweg-Den Uylweg-Cornelis Bruijnzeelweg geanalyseerd. Dit kruispunt kwam ook voor in de onveilige locatie analyse (zie [5 Analyse verkeersonveilige locaties](#)). De uitkomsten van dit onderzoek worden beoordeeld en er worden zo nodig aanpassingen gedaan aan het kruispunt. Ook worden de uitkomsten verwerkt in een algemeen landelijk onderzoeksrapport.

### CROW Alles over rotondes

De gemeente Zaanstad neemt als wegbeheerder zitting in de werkgroep 'Alles over rotondes'. De werkgroep wordt georganiseerd door het CROW. In deze bijeenkomst wordt toegewerkt naar een nieuwe publicatie met nieuwe landelijke richtlijnen om rotondes nog veiliger te maken.

### Betere governance structuur Vervoerregio

Om de forse ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050 waar te kunnen maken wordt binnen de Vervoerregio gewerkt aan een betere overlegstructuur tussen alle betrokken organisaties op het gebied van verkeersveiligheid. Onderdeel van deze nieuwe structuur is het integraal verkeersveiligheidsoverleg (IVO). Hieraan nemen alle Vervoerregio gemeentes, politie, OM en maatschappelijke partijen deel.

## 7 Begroting

Voor verkeersveiligheid is in de gemeente Zaanstad structureel een budget van € 200.000 per jaar beschikbaar. In 2024 is ook € 90.000 extra beschikbaar vanuit het investeringsfonds. Vanuit dit budget worden de voorgestelde maatregelen in dit plan gerealiseerd. Naast het door de gemeente beschikbare budget kan voor maatregelen subsidie worden aangevraagd bij de VRA. Voor grote investeringen zoals het aanpassen van gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u of herinrichting van kruispunten zijn grotere uitgaven nodig dan structureel beschikbaar is voor verkeersveiligheid. Bij deze projecten wordt gezocht naar externe financiële middelen en wordt zoveel mogelijk aangehaakt bij bestaande projecten. Een overzicht van de begroting is weergegeven in Tabel 6.

**Tabel 6** Begroting verkeersveiligheidsmaatregelen gemeente Zaanstad 2024 - 2026

|                                       | 2024             | 2025             | 2026             |
|---------------------------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>Infrastructuur</b>                 |                  |                  |                  |
| GOW30 'quick wins'                    | € 80.000         |                  |                  |
| Schoolzones voorbereiding             | € 20.000         | € 20.000         | € 20.000         |
| Schoolzones uitvoering                | € 50.000         | € 50.000         | € 50.000         |
| Overige infrastructurele aanpassingen | € 100.000        | € 90.000         | € 90.000         |
| <b>Campagnes en educatie</b>          |                  |                  |                  |
|                                       | € 30.000         | € 30.000         | € 30.000         |
| <b>Overig</b>                         |                  |                  |                  |
|                                       | € 10.000         | € 10.000         | € 10.000         |
| <b>Totaal</b>                         | <b>€ 290.000</b> | <b>€ 200.000</b> | <b>€ 200.000</b> |

## 8 Bronvermelding

SWOV (2022). *Kosten van verkeersongevallen*. SWOV-factsheet, november 2022. SWOV, Den Haag. <https://swov.nl/nl/factsheet/kosten-van-verkeersongevallen>

Gemeente Zaanstad (2021). *Werkplan Verkeersveiligheid 2021-2023*.

Gemeente Zaanstad (2021). *Zaans Mobiliteitsplan 2040*.

Oude Mulders, J. et al. (2023). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2023: Sterke stijging in aantallen doden en gewonden*. SWOV, Den Haag.

Aarts, L.T. et al. (2022). *De Staat van de Verkeersveiligheid 2022: Trends in aantal verkeersdoden en -gewonden daalt niet*. SWOV, Den Haag.

Aarts, L.T. et al. (2022). *Achtergronden bij De Staat van de Verkeersveiligheid 2022: de jaarlijkse monitor*. SWOV, Den Haag.

Oude Mulders, J. et al. (2023). *De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023*. SWOV, Den Haag.

Bos, N.M. et al. (2022). *Ernstig verkeersgewonden 2021*. SWOV, Den Haag.

De Craen, S. et al. (2022). *Kiezen of delen: Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* SWOV, Den Haag

Wijlhuizen, G.J. et al. (2021). *Verkeersveiligheidsprognose voor de integrale mobiliteitsanalyse 2021: Toekomstverkenning van de belangrijkste ontwikkelingen*. SWOV, Den Haag.

Gezamenlijke uitgave Ministerie van I&W, Ministerie van J&V e.a. (2018). *Veilig van Deur tot Deur. Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: een gezamenlijke visie op aanpak verkeersveiligheidsbeleid*.

Vervoerregio Amsterdam (2021). *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030: Uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030*.

STAR (2023). *BLIQ in Eenheid Noord-Holland: Verkeersveiligheidsrapportage 2019 t/m 2023*.

*Tientallen verkeerswethouder sturen brandbrief over fatbikes*. Gemeente.nu. <https://www.gemeente.nu/veiligheid/tientallen-verkeerswethouders-sturen-brandbrief-over-fatbikes/>

## 9 Bijlages

### Aandachtslocaties 2018 - 2020

| Locatie   | Ongevallen | Slachtoffers | Gewonden | Doden |
|---|------------|--------------|----------|-------|
| N246 tussen Veenpolderweg en Blankenburg                                | 4          | 5            | 5        | 0     |
| Dr. H.G. Scholtenstraat, Heijermanstraat, Paltrokstraat, Veldbloemenweg | 4          | 4            | 4        | 0     |
| Noorder IJ- en Zeedijk, Wibautstraat                                    | 3          | 4            | 4        | 0     |
| Ambachtslaan, Saendelverlaan  | 3          | 3            | 3        | 0     |
| Fluitekruidweg, Veldbloemenweg, Zwanebloemkade                          | 3          | 3            | 3        | 0     |
| Communicatieweg Oost, N246, Vaartdijk                                   | 3          | 3            | 3        | 0     |
| Lobeliusstraat, Poelenburg, Weerpad                                     | 3          | 3            | 3        | 0     |
| Mauritsstraat, Provincialeweg   | 3          | 3            | 3        | 0     |

**gemeente Zaanstad**

Stadhuisplein 100, 1506 MZ Zaandam  
Postbus 2000, 1500 GA Zaandam

T 14 075  
[www.zaanstad.nl](http://www.zaanstad.nl)