

# Regionale Aanpak Verkeersveiligheid Vervoerregio Amsterdam 2030

Uitwerking van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

**Herijking voor de periode 2026 – 2030**

ONDER VOORBEREIDING

Samenvatting .....	4
1 Inleiding.....	7
1.1 Aanleiding.....	7
1.2 Verkeersveiligheid onmisbaar onderdeel voor brede welvaart .....	8
1.3 SPV risico-indicatoren als kapstok.....	9
1.4 Trendbrekers.....	10
1.5 Afbakening van de RAV 2030 vanuit de aanpak SPV .....	10
2 Ontwikkeling aantallen verkeersslachtoffers .....	11
2.1 Trend 2014 – 2024.....	11
2.2 Fasering en doelen: trendbreuk vóór 2030 en nul-ambitie 2050 .....	12
2.3 Ook het openbaar vervoer gaat voor nul ernstige verkeersslachtoffers .....	12
2.4 Verkeersslachtoffers in drie beleidsclusters .....	13
2.5 Beleidsafbakening 2026 - 2030.....	14
3 Risico-indicator doelen geven richting voor maatregelen .....	15
3.1 Veilige weginrichting.....	15
3.1.1 Fietspaden .....	15
3.1.2 Wegvakken en kruispunten.....	16
I. Prioriteit impuls aanpak 50 km/u wegen.....	17
II. Aandachtspunten erftoegangswegen 30 km/u.....	18
III. Lokaal maatwerk 60 km/u wegen.....	18
3.1.3 Schoolomgeving en schoolroutes .....	18
3.1.4 Fietsstraten.....	19
3.2 Veilig gedrag verkeersdeelnemers .....	20
3.2.1 Verkeerskennis en rijvaardigheden.....	20
3.2.2 Nuchter aan het verkeer deelnemen .....	21
3.2.2.1 Alcohol .....	21
3.2.2.2 Drugs.....	22
3.2.3 Aan de snelheid houden.....	23
3.2.3.1 Gemotoriseerd verkeer .....	23
3.2.3.2 Fietsen en Lichte Elektrische Voertuigen (LEV) .....	23
3.2.4 Aandacht bij het verkeer hebben.....	24
3.2.4.1 Mobiel apparaat .....	24
3.2.4.2 Aandacht voor elkaar en sociaal gedrag .....	25
3.2.5 Gebruik beschermingsmiddelen .....	26
3.2.5.1 Fietshelm op vrijwillige basis .....	26

3.2.5.2	Kinderen veilig vervoeren – kinderzitje fiets .....	27
3.2.6	Lichtvoering.....	27
4	Samenwerking en dashboard ontwikkeling .....	29
4.1	Samenwerking .....	29
4.1.1	Samenwerking met het Rijk .....	29
4.1.2	Het regionale Integraal Verkeersveiligheid Overleg.....	30
4.1.3	Bevorderen samenwerking met verkeershandhaving.....	31
4.2	Data & dashboard ontwikkeling .....	32
4.2.1	Ernstige verkeersongevallen waar openbaar vervoer bij betrokken is.....	32
4.2.2	Verkeersveiligheidsdata & dashboards.....	33
5	AFSLUITING .....	35
5.1	Van beleid naar uitvoer .....	35
5.2	Monitoring en tussentijdse bijsturing .....	35
5.3	Verder kijken dan de trendbreuk .....	36
	Bronnen .....	37

ONDER VOORBEHOUD

## Samenvatting

De Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV) is de uitwerking van het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) voor de vervoerregio Amsterdam met haar veertien gemeenten. De Regioraad stelde de RAV 2030 vast in juli 2021. Voor u ligt de herijking van de beleidslijn voor de periode 2026-2030. Het bevat de bijsturing van de risico aanpak. Hiermee geven we extra richting voor uit te voeren maatregelen die als doel hebben de stijgende trend in het aantal verkeersdoden en zwaargewonden om te buigen naar een dalende trend vóór 2030. Extra inzet is hard nodig, want de trendbreuk is nog niet in zicht.

### Verkeersslachtoffers in drie beleidsclusters

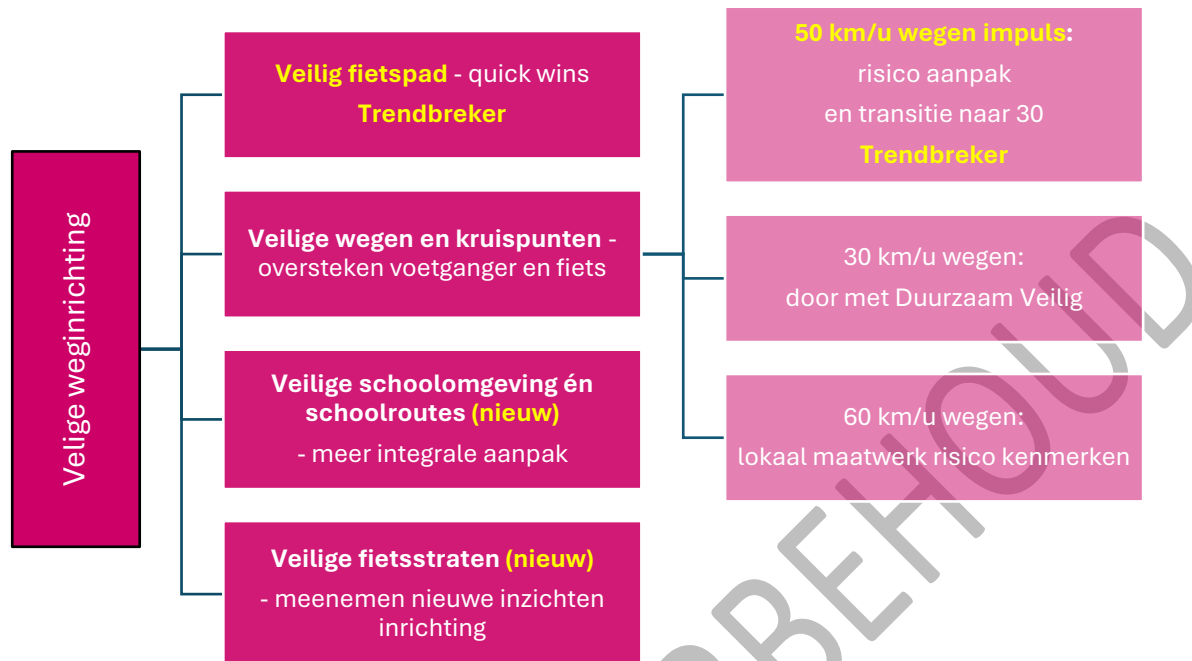
We onderscheiden drie clusters binnen de verkeersslachtoffers waarbinnen de prioriteiten liggen:



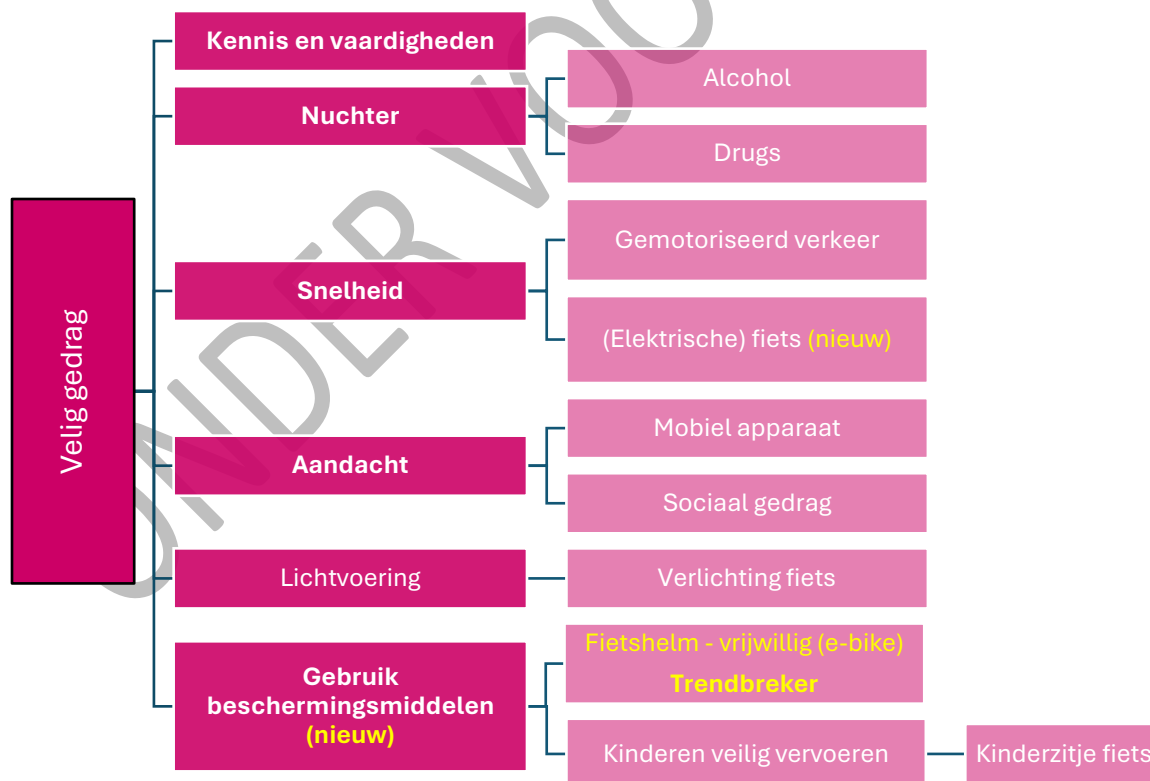
### Risico-indicatoren geven richting voor uitvoering van maatregelen

Met de drie verkeersslachtofferclusters in het achterhoofd richten we ons op de aanpak van onderliggende risico's in het verkeer. De volgende figuren tonen de labels van de speerpunten binnen de risico aanpak. Hierop formuleren we algemene doelen en benoemen we specifieke aandachtspunten die extra bijsturing geven voor de uitvoering van maatregelen in de komende jaren.

### Speerpunten risico aanpak veilige weginrichting



### Speerpunten risico aanpak veilige gedrag verkeersdeelnemers



### **Samenwerking en dashboard ontwikkeling**

De Vervoerregio Amsterdam werkt in SPV verband niet alleen samen met de veertien gemeenten, maar ook met provincie Noord-Holland, politie, OM, en ministeries. Het SPV legt een belangrijke rol bij de Vervoerregio om het samenwerken vanuit de risico aanpak in de regio te ontwikkelen en te versterken. De volgende vijf punten vormen de kernwaarden:

- Het creëren van structurele aandacht voor verkeersveiligheid.
- Het bevorderen van de verbinding tussen alle partners.
- Het werken vanuit een gedeelde risicoanalyse.
- Het bevorderen van het gezamenlijk vinden en toepassen van oplossingen vanuit de drie ingangen weginrichting/techniek, educatie/campagne, en handhaving.
- Het bevorderen van monitoring en bijsturing van dit proces.

Een belangrijk onderdeel is dat we op een vernieuwende manier gebruikmaken van data en risicoanalyses. Regionale ontwikkelingen op dit vlak zijn: data uit ambulanceregistraties, samenwerking met Spoed Eisende Hulp ziekenhuizen, en het benutten van nieuwe mogelijkheden om vanuit één dashboard zicht te hebben op meerdere kenmerken van wegen en fietspaden, gereden snelheid, en andere risico-indicatoren. Eind 2025 volgt een beslissing met welk dashboard we deze vernieuwing verder uitbouwen.

### **Verder kijken dan de trendbreuk**

De uitvoeringsmaatregelen die voortkomen uit de RAV 2026-2030 worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de begroting van de Vervoerregio Amsterdam. In de komende jaren moeten de positieve effecten van de risico aanpak zichtbaar worden op straat.

Duidelijk is echter dat we in 2030 hoe dan ook niet klaar zijn. De opgave vraagt om een blijvende brede mix aan maatregelen met een vervolg en borging van het SPV ná 2030. Het zal nodig zijn oog te hebben voor kleinere doelgroepen en risico's. Maar boven alles zijn krachtige beleidskeuzes nodig die toekomstbestendig zijn en die de onderliggende principes van onveiligheid meer preventief en fundamenteel bij de wortel aanpakken. Dit overstijgt de regio. De Vervoerregio Amsterdam spant zich in om samen met alle partners door te bouwen aan een strategie die verder kijkt dan 2030 en de trendbreuk, zodat iedereen in de regio – jong en oud, onervaren of kwetsbaar – veilig en prettig op weg kan en thuiskomt.

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding

Het aantal verkeersongevallen met dodelijke afloop blijkt hardnekkig en de (verwachte) stijging van het aantal zwaargewonden is ronduit zorgwekkend. Naast het leed dat een ongeval met zich meebrengt, zijn de maatschappelijke kosten enorm. Voor de verkeersongevallen met de meest ernstige afloop gaat het om meer dan € 1 miljard per jaar in de regio (SWOV, 2023). Laat staan als we ook kijken naar ongevallen met iets minder erge afloop. Het leed en de kosten nemen alleen maar toe als we de verwachte ontwikkelingen niet weten te keren.

Het is duidelijk dat de trend niet zomaar te breken is met een paar gerichte investeringen en maatregelen. Waar in de jaren 1973 tot rond 2010 nog veel ruimte zat om grote vooruitgang te boeken met zaken als het invoeren van snelheidslimieten, gordelplicht, helmplicht, en het programma Duurzaam Veilig vraagt de huidige tijd om een nog bredere mix aan maatregelen en innovatie: zówel bijsturen op weginrichting, áls innovatie bij educatie en campagnes, én zoeken naar een meer effectieve (samenwerking) met handhaving<sup>1</sup>.

Begin 2019 tekende de Vervoerregio Amsterdam voor het landelijke [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](#) (SPV). Daarin is de ambitie uitgesproken dat in 2050 het aantal ongevallen met dodelijke afloop of zware verwondingen gedaald is naar nul. In het SPV staat de gedachte centraal dat het aanpakken van de verkeersonveiligheid zich vooral moet richten op het wegnemen van de grootste risico's in het verkeer. Risico is kans maal gevolg. De kans op een ongeluk moet omlaag. En als er toch iets gebeurt, dan is het zaak om de gevolgen zo klein mogelijk te houden. De Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV 2030) is de uitwerking van dit SPV voor de Vervoerregio Amsterdam met haar veertien gemeenten. De eerste versie van de RAV 2030 is vastgesteld door de regiораad op 6 juli 2021. Hierin heeft de Vervoerregio Amsterdam als tussentijds doel vastgelegd dat we vóór 2030 de trend willen breken van een stijgend aantal ernstige verkeersslachtoffers naar een dalend aantal.

Vanaf de start in 2021 sturen we jaarlijks bij en hebben we diverse extra maatregelen in gang gezet. Deze sluiten aan bij de aanbevelingen uit onafhankelijk onderzoek (SWOV, 2023). Het is daarom allereerst zaak om door te gaan op de ingeslagen weg en de risico-aanpak verder uit te voeren. Dat vraagt een gezamenlijke inspanning. De effecten van alle (nog uit te voeren) maatregelen moeten de komende jaren tastbaar worden op straat. Daarnaast betekent het echter ook dat we onszelf moeten blijven aanscherpen in hoe effectief we de maatregelen uitvoeren. Ook zullen we innovatief moeten blijven en is het nodig flexibel en wendbaar in te spelen op nieuwe trends, zoals bijvoorbeeld de opkomst van de opgevoerde e-bikes, waaronder fatbikes, laat zien. Een ander voorbeeld is het gebruik van de elektrische brommobiel.

We hebben toegezegd om in 2025 met een herijking van de RAV 2030 te komen. Dit valt samen met de eerste landelijke evaluatie van het SPV en een herijking van de landelijke bestuurlijke afspraken uit 2019. Op basis van monitoring, opgedane kennis, en nieuwe ontwikkelingen, hebben we bij deze de volledige RAV 2030 aangescherpt voor de periode 2026-2030.

---

<sup>1</sup> De drie invalshoeken staan in het Engels bekend als de drie E's: *engineering* (ontwerp van weg, omgeving, en voertuig), *education* (educatie, voorlichting), *enforcement* (handhaving) ([KennissetwerkSPV, 2021](#))

## 1.2 Verkeersveiligheid onmisbaar onderdeel voor brede welvaart

Een verkeersveilige omgeving is één van de vijf speerpunten in het *Beleidskader Mobiliteit* van de Vervoerregio Amsterdam om bij te dragen aan het welzijn van de mensen. Door gericht risico's in de weginrichting en het gedrag van verkeersdeelnemers aan te pakken sluit de RAV 2030 goed aan op de vier principes van dit Beleidskader Mobiliteit:

### 1. De mens als startpunt voor comfortabel, veilig en ontspannen reizen

Ernstige verkeersongevallen zorgen voor groot persoonlijk leed, of zelfs de dood van de slachtoffers. Daarnaast veroorzaakt het ook voor grote psychische last en tal van zorgen bij naasten, financiële schade, en alles bij elkaar voor hoge maatschappelijke kosten (Vereniging Verkeersslachtoffers, 2025). Daarom staat de ambitie op scherp om te streven naar nul ernstige verkeersslachtoffers.

### 2. Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privéauto als basis (STOMP)

De RAV 2030 legt prioriteit bij het veiliger maken van het verkeer voor fietsers en voetgangers. We stimuleren daarmee deze actieve vormen van mobiliteit, ook onder meer kwetsbare groepen als ouderen en kinderen. In de bestaande onveiligheid speelt echter de ruimte en het gedrag van automobilisten een grote rol. Daarom richt de aanpak zich ook op het inperken van het risicogedrag van automobilisten (en bestuurders van andere motorvoertuigen). Daarnaast voegen wij in deze herijking van de RAV 2030 expliciet toe dat ook in relatie met het openbaar vervoer we een opgave hebben om op nul ernstige verkeersslachtoffers uit te komen.

### 3. Ieder gebied vraagt om een andere oplossing

De opgave verschilt per gebied en gemeente, alleen al doordat er verschillen zijn in samenstelling van het wegennetwerk. Zo hebben niet alle gemeenten (meer) 50 km/u wegen, waardoor de opgave automatisch ligt bij 30 km/u. In sommige delen is maatwerk nodig voor het buitengebied met 60 km/u wegen. Daarnaast komen risicovolle gedragingen ook niet overal in gelijke mate voor, zoals bijvoorbeeld de opgevoerde fatbikes, of het gebruik van de brommobiel. In deze RAV 2030 stellen we vanuit overkoepelende risico's algemene doelen op die richting geven voor concrete maatregelen. Bij de vertaling naar uitvoeringsplannen bieden we ruimte voor lokaal maatwerk.

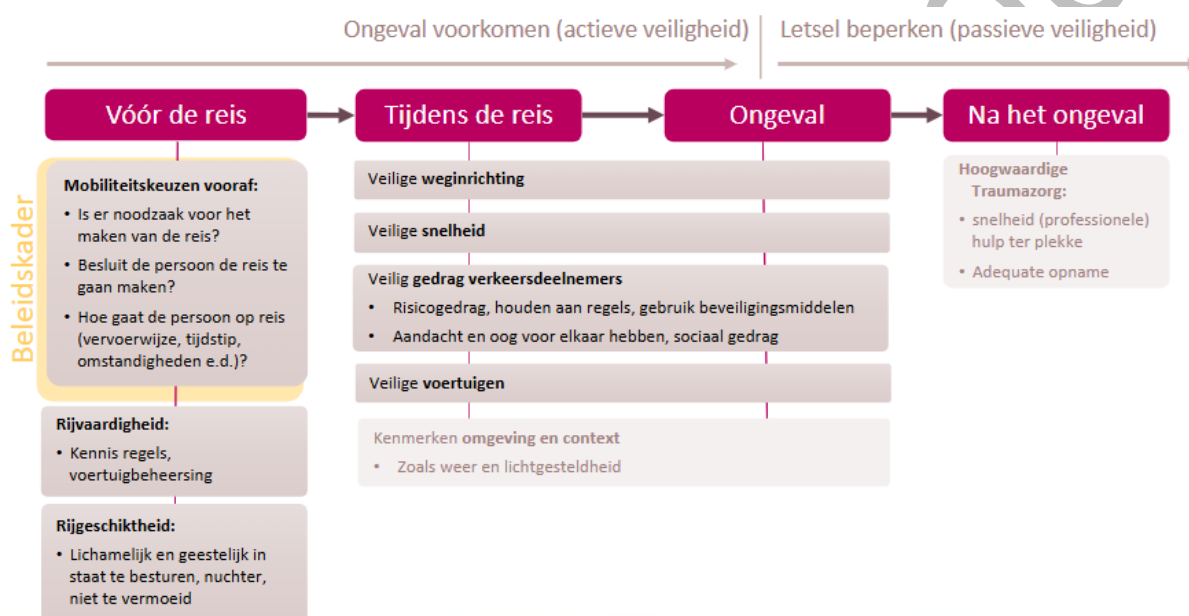
### 4. Mobiliteit en ruimte versterken elkaar

De omgeving heeft een directe invloed op hoe mensen zich gedragen in het verkeer. Dit is bijvoorbeeld goed zichtbaar in de relatie tussen weginrichting en de neiging om een bepaalde snelheid te rijden. Daarom is dit een belangrijk aspect bij de omzetting van 50 km/u naar 30 km/u wegen. Dit zorgt onder andere voor extra uitdagingen bij lange lintwegen. Ook hier blijven we meedenken in lokaal maatwerk.

### 1.3 SPV risico-indicatoren als kapstok

Figuur 1 toont de zogenaamde ongevalsketen als aanknopingspunt voor maatregelen die bijdragen aan het inperken van het aantal verkeersslachtoffers. De mobiliteitskeuze vóórdat iemand op pad gaat, beïnvloedt al de kans op het ontstaan van een ongeval. Dit aspect valt echter buiten de RAV 2030, omdat het SPV zelf geen brede mobiliteitsvisie en -strategie is. Dit aspect van verkeersveiligheid als gevolg van mobiliteitskeuzes moet integraal meegewogen worden in de bredere uitwerking van het Beleidskader Mobiliteit (zie ook paragraaf 1.5).

**Figuur 1. De ongevalsketen en aanknopingspunten voor maatregelen**



In de eerste jaren van het SPV zijn landelijk vijf hoofdgroepen aan risico-indicatoren uitgewerkt die voor een groot deel ingrijpen op de situatie 'tijdens de reis' en voor een kleiner deel 'voor de reis' en 'na het ongeval': veilige weginrichting, veilige snelheid, veilige verkeersdeelnemers (inclusief rijgeschiktheid), veilige voertuigen, en hoogwaardige traumazorg. Vanuit de rol van de Vervoerregio Amsterdam zijn we direct betrokken bij de thema's weginrichting, snelheid, en veilige verkeersdeelnemers. Daarnaast vullen we het SPV aan met een aantal indicatoren, bijvoorbeeld vanuit de invalshoek rijvaardigheid. Deze risico-indicatoren staan nu in de herijking van de RAV 2030 expliciet centraal. Hiermee scherpen we de eerdere kapstok 'weginrichting', 'kwetsbaar en onervaren', en 'risicovol gedrag' aan met meer concrete indicatoren.

In hoofdstuk drie formuleren we doelen op risico-indicatoren die daarmee richting geven voor uitvoeringsmaatregelen. De concrete maatregelen worden voor de verschillende risico's uitgewerkt in deelplannen die allen landen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit van de Vervoerregio Amsterdam. De SPV indicatoren veilige voertuigen en hoogwaardige traumazorg staan verder van ons af. Hiervoor formuleren wij in de RAV 2030 dan ook geen doelen. De voertuigveiligheid van het openbaar vervoer is geregeld binnen de afspraken met de uitvoerders. Voor de hoogwaardige traumazorg noemen we hier alleen het belang om bij de inrichting van wegen de toegankelijkheid voor hulpdiensten te bewaken.

## 1.4 Trendbrekers

In 2021 is de regering opgeroepen om het aantal verkeersslachtoffers te halveren voor 2030 heeft. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft daarop een aantal maatregelen doorgerekend (rapport 'Kiezen of delen', SWOV 2022). Een belangrijke conclusie is dat halvering niet haalbaar is, maar een forse afname wel, met name onder zwaargewonden. Dan is er wel extra inzet nodig op aanvullende maatregelen. In deze herijking leggen wij daarom extra prioriteit bij de maatregelen die in dit SWOV-onderzoek naar voren komen als trendbrekers én die binnen ons bereik liggen. De belangrijkste zijn:

- doorpakken op veilige fietsinfrastructuur;
- aanpak van onveilige 50 km/u wegen en de omzetting van 50 naar 30 km/u;
- het dragen van de fietshelm (onze inzet richt zich op het vrijwillig dragen onder bepaalde doelgroepen).

Daarnaast is het ministerie IenW gestart met het traject 'Trendbrekers'. De Vervoerregio Amsterdam heeft deelgenomen aan sessies waarin een brede inventarisatie is gehouden naar extra maatregelen die effectief zijn, in korte tijd haalbaar en betaalbaar, en die voldoende draagvlak in de samenleving hebben. De uitkomsten van het traject zijn in juli gepresenteerd aan de Tweede Kamer (zie [documentatie Tweede Kamer](#)). We blijven vanuit de regio zoveel mogelijk inbreng leveren tijdens het bestuurlijk proces van de uitkomsten uit deze sessies.

## 1.5 Afbakening van de RAV 2030 vanuit de aanpak SPV

De RAV 2030 is zoals gezegd de uitwerking van de risicoaanpak vanuit het landelijke SPV 2030. Daarmee zijn er tal van zaken die buiten het directe bereik van deze beleidslijn liggen. De belangrijkste zijn:

- **Factoren waar wij geen invloed op hebben**, zoals demografische trends en algemene gedragingen in de samenleving (bijvoorbeeld vergrijzing, bevolkingsgroei, toename individualisme en algemene gedragsverharding).
- **Fundamentele beleidskeuzes in mobiliteit**. Het verminderen van de totale mobiliteit zorgt bijvoorbeeld voor minder verkeersongevallen. In het Trendbreker-traject van de rijksoverheid wordt het afremmen van het verkeer niet voor niets genoemd als effectieve verkeersveiligheidsmaatregel. Dit soort keuzes met bijbehorende maatregelen vallen echter buiten de RAV 2030. De RAV 2030 is geen mobiliteitsbeleid. Hiervoor voert de Vervoerregio Amsterdam een samenhangend beleid vanuit het Beleidskader Mobiliteit gericht op brede welvaartsdoelen. De uitvoering hiervan valt binnen meerdere beleidsthema's die allen ook een gunstig effect bijdrage kunnen leveren op verkeersveiligheidsdoelen.
- **Vormen van onveiligheid die geen verkeersongevallen zijn**. We noemen sociale veiligheid, enkelvoudige voetgangersongevallen, en rail-onveiligheid in het metrosysteem. Sociale veiligheid is voor het openbaar vervoer binnen de Vervoerregio Amsterdam belegd bij Concessiebeheer. Enkelvoudige voetgangersongevallen zijn geen verkeersongevallen omdat er geen rijdend voertuig bij betrokken is. De Vervoerregio maakt zich echter wel zorgen om de aantallen voetgangers op straat die gewond raken door vallen en struikelen. Dit aspect heeft buiten verkeersveiligheid de aandacht vanuit het brede Beleidskader Mobiliteit. Onveiligheid op het spoor dat geen openbare weg is, valt ook buiten verkeersveiligheid. De Vervoerregio Amsterdam streeft echter ook hier wel naar nul slachtoffers. De maatregelen hiervoor zijn onderdeel van een aparte aanpak rail-veiligheid.

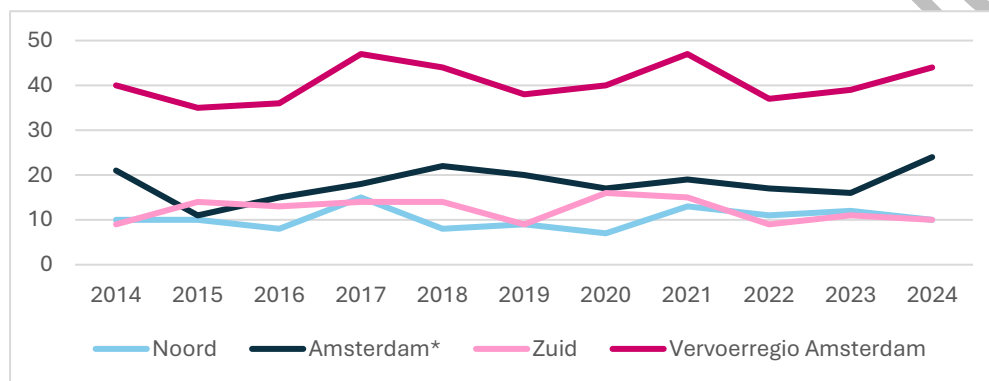
## 2 Ontwikkeling aantallen verkeersslachtoffers

Dit hoofdstuk laat de trend zien in het aantal ernstige verkeersslachtoffers en de beleidsdoelen die we stellen vanuit de verkeersslachtofferanalyse gezien.

### 2.1 Trend 2014 – 2024

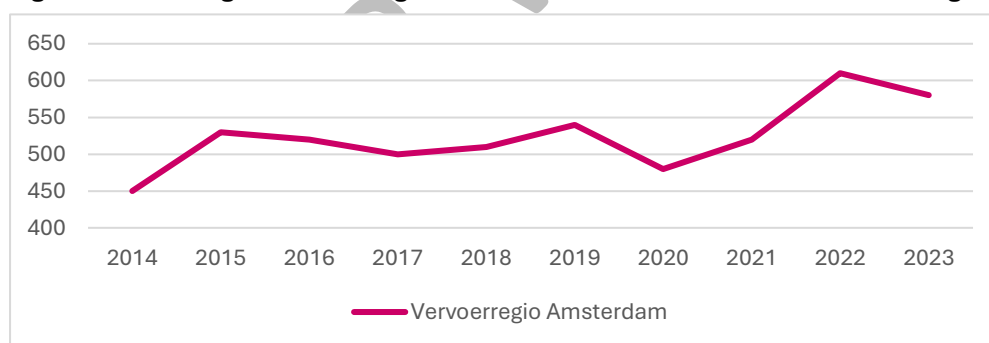
De onderstaande grafieken tonen de ontwikkelingen in de vervoerregio van het aantal verkeersdoden en het aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers volgens de meest formele definities.

**Figuur 2. Aantal verkeersdoden in de vervoerregio Amsterdam**



Bron: Centraal Bureau voor de Statistiek, 2025 \*Sinds 2023 telt Weesp ook bij Amsterdam mee.

**Figuur 3. Schatting aantal zwaargewonde verkeersslachtoffers in de vervoerregio Amsterdam (MAIS3+)<sup>2</sup>**



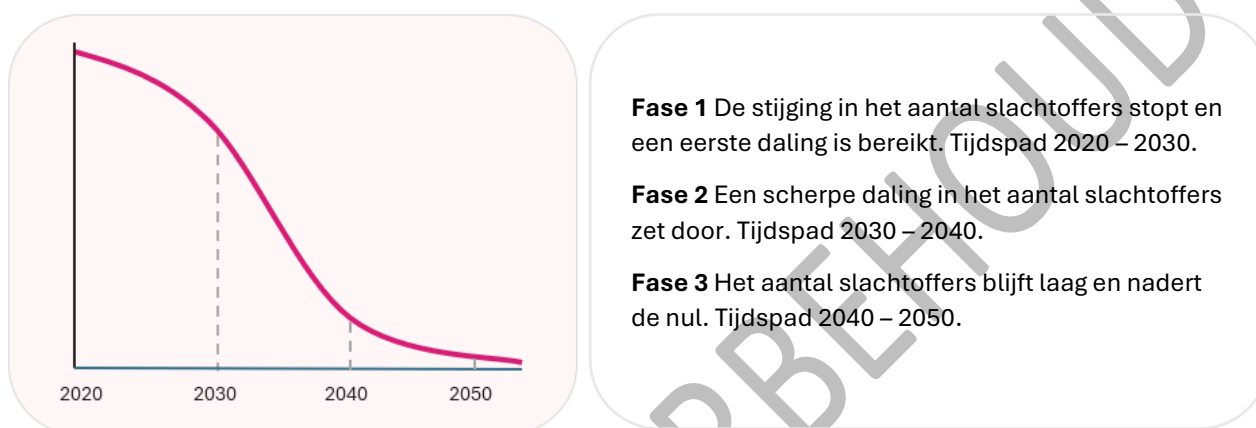
Bron: Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, 2024

<sup>2</sup> Zwaargewond is een ernstige verkeersgewonde: iemand die naar aanleiding van een verkeersongeval wordt opgenomen in het ziekenhuis met een verwonding die wordt uitgedrukt in een MAIS-score van 3 of hoger (MAIS3+ op een totaal van 6 categorieën). Zie voor meer informatie over de toewijzingsmethode het SWOV rapport R-2023-06.

## 2.2 Fasering en doelen: trendbreuk vóór 2030 en nul-ambitie 2050

Met het ondertekenen van het startakkoord van het SPV benadrukt de Vervoerregio Amsterdam de ambitie om in 2050 zo dicht mogelijk bij nul verkeersdoden en zwaargewonden uit te komen. We zien grofweg drie fases in het verloop als we deze ambitie willen halen. De theoretische fases verdelen we over tien jaren periodes:

**Figuur 4. Theoretisch verloop in aantallen verkeersslachtoffers bij de nul ambitie naar 2050**



Dit is een forse uitdaging. We zijn halverwege 2020 en 2030, maar de grafieken in paragraaf 2.1 laten zien dat de aanzet tot een trendbreuk nog niet in beeld is. Ook uit algemene prognoses blijkt dat het een moeilijke opgave is. Deze geven namelijk aan dat, zonder uitvoering van SPV maatregelen, het aantal doden niet zal dalen en het aantal zwaargewonden naar 2040 zelfs zou kunnen verdubbelen (SWOV, 2023). Vergrijzing van de bevolking en toename in de mobiliteit spelen hier een belangrijke rol in. Het is dus zaak dat in de komende jaren de effecten van de SPV maatregelen merkbaar worden op straat om het doel van fase 1 voor 2030 nog te halen.

## 2.3 Ook het openbaar vervoer gaat voor nul ernstige verkeersslachtoffers

De Vervoerregio Amsterdam is dé vervoersautoriteit van het openbaar vervoer in de veertien gemeenten van de regio. Daarom hebben we de opdracht ons hard te maken voor het daadwerkelijk halen van de nul bij het aantal ernstige ongevallen waar openbaar vervoer bij betrokken is. In deze herijking voegen we dit expliciet als doel toe.

Het openbaar vervoer is een relatief veilige wijze van vervoer. In de ongevallencijfers komt het openbaar vervoer niet naar boven als een categorie waarbij grote aantallen verkeersslachtoffers vallen (als passagier, of door botsingen met andere verkeersdeelnemers). Maar ook hier is zeker nog winst te behalen. Het is de uitdaging om hier als eerste ‘nul ernstige verkeersslachtoffers’ werkelijkheid te laten worden.

Dit vraagt een specifieke aanpak die verder gaat dan het SPV 2030. Dat pakt de Vervoerregio Amsterdam proactief op. Hiervoor gaan we eerst een gerichte verkenning naar ongevallen en risico's uitvoeren op basis van de beschikbare data en waar nodig aanvullende data organiseren. Op basis van deze inzichten gaan we

bepalen op welke risico's we kunnen bijsturen en waar de meeste veiligheidswinst valt te boeken. Concrete maatregelen komen in een apart uitvoeringsplan.

## 2.4 Verkeersslachtoffers in drie beleidsclusters

Om de grote opgave te structureren onderscheiden we drie clusters als we naar verkeersslachtoffers kijken. De onderstaande figuur en toelichting beschrijven per cluster op welke groepen verkeersslachtoffers we ons extra richten in de periode 2026-2030 (zie de bijlage voor de analyse van verkeersslachtoffers).

**Figuur 5. Speerpunten verkeersslachtoffers gezien vanuit drie beleidsclusters**



- **Cluster 1 Hoge aantallen in bestaande groepen omkeren**

Allereerst moet het aantal slachtoffers fors omlaag binnen de groepen waar de aantallen nu het hoogste liggen. Tegenwoordig zijn dit fietsers, en onder de fietsers vooral ouderen. Deze aantallen blijven stijgen als we hier niet extra op inzetten. Onze inzet vindt plaats binnen het feit dat de bevolking groeit, vergrijsd, meer divers wordt, verkeersdrukte toeneemt, mensen over grotere afstanden fietsen, met snellere fietsen, tot op steeds hogere leeftijd. De Vervoerregio blijft fietsen stimuleren vanuit de brede welvaart en de STOMP<sup>4</sup>-gedachte. Het minder prioriteit geven aan het gemotoriseerde verkeer kan veel opleveren, aangezien de meeste dodelijke ongevallen onder fietsers (en voetgangers) het gevolg zijn van een aanrijding met gemotoriseerd verkeer. Maar ook zonder auto's komen veel ongevallen met ernstige afloop onder fietsers voor. Daarom is extra aandacht nodig voor de fietsongevallen waar geen motorvoertuigen bij betrokken zijn.

Ondertussen moeten we het aantal slachtoffers onder auto-inzittenden niet uit het oog verliezen. Vaak gaat het om botsingen tussen auto's onderling. Een belangrijk deel valt op de provinciale en rijkswegen. Hierover staan we in contact met provincie en Rijk. Op 60 km/u wegen zijn relatief vaak enkelvoudige ongevallen met auto's.

- **Cluster 2 Vanuit visie en opdrachtgeverschap Vervoerregio Amsterdam**

Als we alleen naar hoge aantallen kijken, raken andere groepen verkeersdeelnemers ongewenst buiten beeld. De Vervoerregio Amsterdam zet zich vanuit de brede welvaart en de STOMP<sup>3</sup> gedachte in voor kwetsbare en onervaren groepen, ook als de aantallen verkeersslachtoffers duidelijk lager liggen dan bij fietsers en ouderen. Voetgangers moeten net zo veilig en onbezorgd aan het verkeer kunnen deelnemen. Ook staat de veiligheid en zelfstandigheid van kinderen in het verkeer hoog op de agenda. Daarnaast heeft de Vervoerregio Amsterdam als dé vervoersautoriteit van het stedelijke en regionale openbaar vervoer een extra rol om te zorgen dat er geen verkeersslachtoffers vallen waar openbaar vervoer bij betrokken is.

- **Cluster 3 Nieuwe groepen met stijgingen voorkomen**

Om de trendbreuk en nul-ambitie duurzaam te halen moeten we voorkomen dat er nieuwe (grote) groepen verkeersslachtoffers ontstaan. Het is zaak om preventief te handelen en tijdig in te spelen op nieuwe trends. Dit cluster heeft daarmee een meer flexibele invulling. De actuele situatie rond jongeren op opgevoerde e-bikes, waaronder fatbikes, heeft hoge prioriteit. We benadrukken echter dat het niet alleen gaat om opgevoerde elektrische fietsen, maar om alle vormen van nieuwe lichte elektrische voertuigen (LEV's). Vanaf 1 juli 2025 is het LEV-kader van toepassing<sup>4</sup> dat de toelating en het gebruik van dit soort voertuigen regelt. Dit maakt het mogelijk om elektrische steps, bijvoorbeeld, goed te keuren zodat je er legaal mee op de openbare weg kunt rijden (vanaf 16 jaar). De praktijk blijft echter niet bij de LEV's die nu zijn aangewezen. De trend is dat kinderen zich op steeds jongere leeftijd op voertuigen met elektrische aandrijving gaan verplaatsen en de markt richt zich daar ook op. Een ander voorbeeld is de trendontwikkeling van het gebruik van brommobielen onder jonge mensen. Daarnaast noemen we het aantal slachtoffers onder ouderen met een scootmobiel, of brommobiel dat door de vergrijzing voorspelbaar gaat groeien.

## 2.5 Beleidsafbakening 2026 - 2030

We zijn ons bewust dat er meer kwetsbare groepen zijn, zeker onder de tweewielers, zoals bromfietsers/scooterrijders en motorrijders. Hoewel deze subgroepen er in absolute aantallen niet uitspringen, behoren ze tot de voertuigen met een grote kans op een ongeval per gereden kilometer. Ook hebben zij veel risico op een ernstige afloop als er een ongeval plaatsvindt. Om een eerste trendbreuk in het aantal verkeersslachtoffers te halen houden we echter in de komende jaren de prioriteit bij de groepen waar de Vervoerregio al een fundament heeft in uitvoeringsprogramma's. Daarin zit de ruimte om op de korte termijn zo effectief mogelijk een extra impuls te geven en de aanpak te verfijnen. De komende jaren blijven we peilen hoe we specifieke groepen verkeersslachtoffers mee kunnen nemen in aanvullende maatregelen.

---

<sup>3</sup> Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobiliteitsdiensten, Privé auto

<sup>4</sup> Het LEV-kader loopt vooruit op Europese typegoedkeuringen en regelt onder meer technische eisen die aan LEV's gesteld worden, maar ook of er een leeftijdsgrens is, of je wel of geen rijbewijs nodig hebt, een helm moet dragen, en hoe je het voertuig moet verzekeren.

### 3 Risico-indicator doelen geven richting voor maatregelen

In het vorige hoofdstuk zijn de doelen en beleidsgroepen met betrekking tot de verkeersslachtoffers besproken. In dit hoofdstuk gaan we in op de risico-indicatoren veilige weginrichting en veilig gedrag van verkeersdeelnemers. Anders dan het SPV benaderen we snelheid niet als een aparte indicator, maar brengen we deze deels onder bij veilige weginrichting (namelijk of de weginrichting en de snelheidslimiet bij elkaar passen), en deels bij veilig gedrag van verkeersdeelnemers (namelijk of bestuurders in het verkeer zich aan de (veilige) snelheid houden).

In de vervoloparagrafen lopen we alle hoofd- en deelindicatoren langs. We geven aan welke indicatoren we vanuit het SPV meenemen en welke we op het SPV aanvullen. We formuleren op alle geselecteerde indicatoren een doel voor 2030, benoemen in het kort de belangrijkste punten die we in de afgelopen jaren al hebben bijgestuurd, en waarop we bijsturen voor de periode 2026-2030.

#### 3.1 Veilige weginrichting

Risico-indicator	SPV	Extra	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Veilig fietspad	✓		✓			✓
Veilige wegvakken en kruispunten	✓		✓	✓		✓
Veilige schoolomgeving en schoolroutes		✓	✓	✓		✓
Veilige fietsstraten		✓	✓			✓

Een nadere beschrijving van de definities en kenmerken wat een 'voldoende veilige weginrichting' inhoudt voor fietspaden, wegvakken, en kruispunten staat in de [factsheet \(2023\) van het Kennisnetwerk SPV<sup>5</sup>](#). De daarin vastgestelde kenmerken zijn richtinggevend voor de uitvoering. Daarnaast voegen we doelen toe voor drie specifieke soorten wegomgevingen, omdat de Vervoerregio Amsterdam hier in projecten relatief vaak mee te maken heeft en we daar op deze manier extra richting aan meegeven.

##### 3.1.1 Fietspaden

De Vervoerregio Amsterdam draagt veel bij aan het verbeteren van het regionale fietsnetwerk. In de praktijk betekent dit voor fietspaden met name het realiseren van nieuwe verbindingen, dan wel het verbreden en verbeteren van de verharding van bestaande verbindingen. Uit monitoring is naar voren gekomen dat de andere SPV kenmerken onderbelicht bleven in de uitvoer (RAV 2030 monitoring & evaluatie – jaargang 2022). Investing in veilige fietsinfrastructuur is echter een belangrijke trendbrekermaatregel en ook in onze regio aanbevolen (SWOV, 2023).

<sup>5</sup> Het Kennisnetwerk heet tegenwoordig AanpakSPV en is onderdeel van het CROW, kennisplatform voor weginrichting, openbare ruimte, verkeer en vervoer; bestaande CROW-richtlijnen worden, indien nodig, aangepast of aangevuld op basis van nieuwe inzichten uit het SPV.

## Doel

*In 2030 is het aantal 'voldoende veilige' fietspaden toegenomen.*

De kenmerken die het SPV heeft vastgesteld onder de noemer 'voldoende veilig' zijn:

- Obstakelvrij, geen paaltjes in het pad;
- Goed zichtbare kant en verloop van het pad, zoals met kantmarkering;
- Voldoende breed;
- Verharding vlak, stroef, heel en schoon;
- Veilige rand, zoals een afgeschuinde stoeprand;
- Veilige berm, zoals vrije ruimte om uit te wijken.

## Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ In 2022 zijn de zes SPV kenmerken meegenomen in het *Uitvoeringsprogramma MRA<sup>6</sup> Doorfietsroutes* van de Vervoerregio Amsterdam.
- ✓ In 2023 is een speciaal deelprogramma *Veilige Fietspaden* gelanceerd. Dit programma geeft een impuls aan drie eenvoudig toe te passen maatregelen: schuine stoepranden, kantmarkering, en het weghalen van paaltjes in fietspaden (of vervangen voor meer veilige opties). Vernieuwend is de directe samenwerking met beheer- en onderhoudsafdelingen van de gemeenten en het gebruik van ambulancedata om de meest risicovolle locaties of trajecten in samenhang te bekijken met de onderhoudsagenda's.

## Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Uitvoer van de zes kenmerken verder optimaliseren en maximaliseren in de onderhoudsprogramma's van gemeenten.
- ❖ Nader onderzoek en strategie bepalen hoe om te gaan met de uitdaging van steeds drukker wordende fietspaden met een steeds grotere diversiteit aan (elektrische) vervoermiddelen met verschillende snelheden. Dit vraagt ook om breder te kijken naar plaats op de weg.

### 3.1.2 Wegvakken en kruispunten

Iedere snelheidslimiet heeft eigen kenmerken die minimaal op orde horen te zijn. Het gaat om veilige kenmerken voor de rijbaan inclusief de berm, en het gaat om veilige kenmerken voor kruispunten. Voor de kruispunten heeft het SPV vier typen kruispunten uitgewerkt: rotondes met één strook, kruispunten met voorrang van rechts, met voorrangsborden, of met verkeerslichten ([factsheet Kennisnetwerk SPV, 2023](#)).

Vanuit de rol van de Vervoerregio Amsterdam in de samenwerking met haar veertien gemeenten richten we ons hoofdzakelijk op 30 en 50 km/u wegen, en op enkele plekken op 60 km/u wegen. De opgave verschilt per gemeente door verschillen in samenstelling van het wegennetwerk. De aanpak van provinciale wegen en rijkswegen ligt bij de betreffende overheden. Gezien de aantallen slachtoffers op enkele van deze wegen binnen onze regio, is het zaak dat de aanpak van deze wegen goed landt in de uitvoeringsprogramma's van de provincie Noord-Holland en het Rijk. Hierover staan wij in contact met deze partners.

---

<sup>6</sup> Metropool Regio Amsterdam

## Doel

*In 2030 is het aantal 'voldoende veilige' wegvakken en kruispunten toegenomen<sup>7</sup>.*

*Vanuit de SPV indicator 'snelheid' voegen we toe: waarbij snelheidslimiet en weginrichting bij elkaar passen.*

## Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ In het uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes (Vervoerregio Amsterdam, 2022) is opgenomen dat in Amsterdam de wegen die 50 km/u blijven en niet beschikken over een vrijliggend fietspad, prioriteit krijgen in de aanpak.
- ✓ In 2023 is vastgelegd dat er vanuit de Vervoerregio Amsterdam niet meer geïnvesteerd wordt in het aanleggen van fietsstroken op 50 km/u wegen vanwege schijnveiligheid.
- ✓ In 2023 is een 'extra impuls 50 km/u wegen' opgestart, wat inhoudt in dat er een hoger subsidiepercentage wordt gehanteerd om veilige 50 inrichting mogelijk te maken.
- ✓ Vanaf 2025 zet de Vervoerregio extra in op het gezamenlijk goed regelen van de openbaar vervoer-corridors in de hele regio bij de transitie van 50 naar 30 km/u.

## Bijsturing voor 2026 - 2030

*Algemeen:*

- ❖ Het inrichten van veilige oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers.
- ❖ Het afremmen van de gereden snelheid, zeker bij oversteekvoorzieningen en kruisend verkeer.
- ❖ Bij aanbrenge van elementen om bijvoorbeeld veilig over te steken, of de snelheid van auto's te remmen moeten de elementen veilig zijn voor tweewielers, zoals fietsers, scooterrijders, en motorrijders.

Hieronder noemen we nog een aantal extra prioriteiten en aandachtspunten per snelheidslimiet.

### *I. Prioriteit impuls aanpak 50 km/u wegen*

Er zijn grofweg twee aanpakken. Een weg kan in principe alleen 50 km/u blijven als de weginrichting voldoet aan de bijbehorende veilige kenmerken. De andere invalshoek is: snelheid omlaag naar maximaal 30 km/u. Hiervoor is een nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) gekomen met kenmerken die daarbij horen. Een onderzoek van SWOV (2025) naar fietsongevallen in steden laat zien dat een veilig ingerichte 50 km/u weg op zichzelf veiliger is voor fietsers dan een drukke en matig ingerichte 30 km/u weg waar fietsers mengen met auto's. Veel wegen zijn echter niet optimaal in te richten voor 50 km/u. Dan is minder hard rijden altijd veiliger. Amsterdam is koploper met de omzetting van 50 naar 30 waar veel uit te leren valt. De praktijkervaring na het eerste jaar wijzen over het geheel in een positieve richting (Amsterdam, 2025).

#### *a. Veilig 50 km/u inrichten*

- ❖ Groot speerpunt: auto's en fietsers scheiden. Dit is een trendbrekermaatregel.
- ❖ Zoveel mogelijk parkeren op of langs de rijbaan weghalen.
- ❖ Meer kennis opdoen over risico's op kruispunten per type kruispunt en daar de aanpak op aanscherpen.

---

<sup>7</sup> In de definitie van het SPV staat *het aandeel verkeer* dat over wegen rijdt. De gedachte is dat het wegennet veilig is als de meeste kilometers over veilige wegen worden afgelegd. Wij nemen de verkeersdrukke niet mee in de doelstelling. Wel speelt de drukke op de weg mee bij het bepalen welke wegen als eerste op orde moeten zijn.

b. *Transitie van 50 naar 30 km/u*

De ambities lopen flink uiteen tussen gemeenten, van 10-20% tot meer dan 80% van het totaal. Met uitzondering van Amsterdam volgen de gemeenten tot nu toe het spoor van geleidelijke omzetting. We blijven de gemeenten stimuleren en ondersteuning bieden om dit proces te versnellen.

- ❖ Als 50 km/u niet veilig kan, dan toepassen van de nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg met 30km/u (GOW30). Uitgangspunten zijn het *Afwegingskader 30 km/h* (CROW, 2021) en de *Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30* (CROW, 2023). Dit is een trendbrekermaatregel.
- ❖ De omzetting leent zich bij uitstek voor een mix aan maatregelen vanuit de drie E's (*engineering, education, enforcement*) om het feitelijke gedrag van lager gereden snelheden te bereiken: weginrichting gezamenlijk met voorlichting en handhaving.
- ❖ Het is zaak zo direct mogelijk nieuwe inzichten vanuit koplopers, zoals Amsterdam, en uit ander onderzoek toe te passen.

II. *Aandachtspunten erftoegangswegen 30 km/u*

Ook op 30 km/u wegen gebeurt veel. De nadruk komt hier vanzelf te liggen in gemeenten waar vrijwel de gehele bebouwde kom bestaat uit 30 km/u wegen. Daarnaast speelt ook de subjectieve veiligheid mee. Als mensen zich al onveilig voelen in de directe woonomgeving, neemt de kans af dat men te voet of op de fiets van huis gaat. Er ontstaat een vicieuze cirkel: met de auto weggaan (bijvoorbeeld om de kinderen ergens naartoe te brengen), terwijl het autoverkeer in de buurt het gevoel van onveiligheid vergroot. Dit ondermijnt ook de bredere uitgangspunten van het Beleidskader Mobiliteit, zoals de voetganger en fietser als basis nemen (STOMP principe).

- ❖ Uitgangspunt is om wegen die nog niet goed zijn ingericht verder Duurzaam Veilig in te richten.
- ❖ De aanpassingen aan de weginrichting om de snelheid te remmen moeten niet leiden tot nieuwe onveiligheid voor met name tweewielers (fietsers, motorrijders).

III. *Lokaal maatwerk 60 km/u wegen*

Het aantal verkeersslachtoffers ligt vrij laag op deze wegen. Toch is hier in een aantal delen van de regio winst te behalen, zowel onder fietsers als onder auto-inzittenden. Verkeersslachtoffers onder auto-inzittenden vallen op deze wegen relatief vaak in eenzijdige ongevallen.

- ❖ Het Duurzaam Veilig inrichten van 60 km/u-zones is een trendbrekermaatregel.
- ❖ Specifieke aandacht is daarbij nodig voor veilige berm en randen, en zichtbaarheid van het wegverloop (bijvoorbeeld door verlichting op kritieke punten).
- ❖ Op dit type wegen is ook een gecombineerde aanpak van gedragsbeïnvloeding wenselijk met het oog op gereden snelheden en het stimuleren van verschillende weggebruikers om rekening met elkaar te houden (recreatieve wandelaars, fietsers, motorrijders, sportieve fietsers, landbouwverkeer, autoverkeer).

### 3.1.3 Schoolomgeving en schoolroutes

Dit is een nieuw toegevoegde indicator in de RAV 2030, aanvullend op de SPV risico-indicatoren. We nemen dit specifiek op, omdat gebleken is dat het inrichten van 'schoolzones' rond basisscholen in veel gemeenten een speerpunt is. De schoolzones zelf dragen weinig bij aan de gewenste trendbreuk in de grote aantallen verkeersslachtoffers, omdat ongevallen met kinderen zelden pal naast de school plaatsvinden. Wel past het

veiliger maken van schoolomgevingen binnen het beleidscluster voor de meest kwetsbare en onervaren groepen (beleidscluster 2), en de bredere visie vanuit STOMP en gezondheid. Hoewel maatregelen om verkeer langzamer te laten rijden op zich effectief zijn, dus ook rondom een school, richten we de visie door de blik te verbreden naar 'veilig te voet en op de fiets naar school gaan':

### **Doel**

*In 2030 is het aantal leerlingen dat voldoende veilig te voet en op de fiets de basisschool of middelbare school kan bereiken, toegenomen.*

### **Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd**

- ✓ In de RAV 2030-monitoring en evaluatie (jaargang 2023) is het advies uitgesproken om bij schoolzones meer integraal te kijken in combinatie met het beïnvloeden van haal- en brenggedrag.
- ✓ Tijdens het Integraal Verkeersveiligheid Overleg (IVO, najaar 2024) met de regionale partners hebben een aantal gemeenten het organiseren van 'schoolstraten' aanbevolen, waarbij de straat aan het begin en einde van de schooldag een half uur is afgesloten voor auto's en ander gemotoriseerd verkeer.

### **Bijsturing voor 2026 - 2030**

- ❖ Bij basisscholen de weginrichting in relatie zien met haal- en brenggedrag van ouders, auto's en parkeren weren rondom scholen (rond bepaalde tijden) zoals bij schoolstraten, en bijvoorbeeld het maken van afspraken met bedrijven en winkels voor laden en lossen van vrachtwagens, of de manier waarop schoolzones in GPS-routeplanners zijn verwerkt.
- ❖ Meer aandacht voor de loop- en fietsroutes naar zowel basis- als middelbare scholen. Deze als weegfactor meenemen bij de inzet op 'voldoende veilige wegen' voor voetganger en fietser.

### **3.1.4 Fietsstraten**

Dit is een nieuw toegevoegd doel in de RAV 2030, aanvullend op de SPV risico-indicatoren. We nemen dit specifieke doel op omdat de Vervoerregio Amsterdam relatief vaak investeert in het aanleggen van dit type weginrichting.

### **Doel**

*In 2030 is het aantal fietsstraten dat voldoende veilig is ingericht passend bij recente wetenschappelijke inzichten<sup>8</sup>, toegenomen.*

### **Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd**

- ✓ In de RAV 2030 Monitoring & Evaluatie (jaargang 2023) is gewezen op het onderzoek van SWOV (2023) waarin naar voren komt dat nog weinig zekerheid is over de objectieve veiligheid van zowel de richtlijnen voor fietsstraten, als de vele varianten die in de praktijk voorkomen.
- ✓ We ondersteunen de uitvoering van het vervolgonderzoek door SWOV voor 12 fietsstraten uit de gemeente Haarlemmermeer.

---

<sup>8</sup> Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid voert hier onderzoek naar uit waarvan in 2025 de eerste resultaten verschijnen.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ De inzichten en adviezen die voortkomen uit nieuw (SWOV-)onderzoek zo up-to-date mogelijk meenemen in de uitvoer van de fietsstraten in onze regio.

## 3.2 Veilig gedrag verkeersdeelnemers

De indicator veilig gedrag van verkeersdeelnemers bestaat uit een groot aantal indicatoren en sub-indicatoren (zie [factsheet Kennisnetwerk SPV, 2021](#)). We nemen niet alles uit het SPV mee als doel voor de periode 2026-2030. Wel voegen we een aantal andere sub-indicatoren toe.

### 3.2.1 Verkeerskennis en rijvaardigheden

Risico-indicator	SPV	Aanvullend	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Kennis en rijvaardigheden per leeftijdsgroep en voertuigtype		√	√	√	√	√

De Vervoerregio Amsterdam faciliteert al jarenlang het verkeerseducatie aanbod voor alle basisscholen, bij voor- en naschoolse opvang, en op middelbare scholen in de regio. Ook is er een beperkt aanbod voor ouderen. In de ongevalsketen (figuur 1, hoofdstuk 1) is het op orde hebben van de algemene rijvaardigheid vóórdat de reis begint een belangrijke invalshoek voor maatregelen. Daarom voegen wij deze indicator toe aan het SPV.

#### Doel

*In 2030 is het aandeel weggebruikers dat voldoende verkeerskennis en rijvaardigheid heeft, toegenomen per leeftijdsgroep voor de voor hen relevante voertuigtypen.*

#### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ De doorlopende verkeerseducatielijin van 0 tot 18 jaar is gestroomlijnd zodat alle gemeenten van hetzelfde aanbod gebruik kunnen maken. Voor iedere leeftijdsgroep is een doelomschrijving.
- ✓ De inhoud van het lespakket voor de middelbare scholen is geëvalueerd en gaat inhoudelijk bijgestuurd worden.
- ✓ Het programma Doortrappen is in 2020 met een lerende aanpak opgestart om de fietsveiligheid onder ouderen te vergroten. Vanaf 2025 gaat de aanpak wijzigen om lokale partners die in hun reguliere werk ouderen tegenkomen beter in te zetten, zoals in de zorgsector, sport en hobby sector, en fietsbranche.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Naast de prioriteit fietsveiligheid onder ouderen neemt door vergrijzing het belang toe om aandacht te hebben voor rijvaardigheid en veilig gebruik van brom- en scootmobielen, net als voor de opfrislessen voor de auto.
- ❖ Onder jongvolwassenen is een nieuwe strategie en inzet nodig met betrekking tot trendy, nieuwe vervoermiddelen, waaronder de licht elektrische voertuigen (LEV's) en het gebruik van brommobielen.
- ❖ Daarnaast is het zaak om te bekijken hoe nieuwkomers meegenomen kunnen worden in het leren van de verkeersregels en rijvaardigheden, ook binnen de fietsstimulering.

### 3.2.2 Nuchter aan het verkeer deelnemen

Risico-indicator	SPV	Extra	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Nuchter						
Alcohol	√		√	√	(√)	√
Drugs	√		√	√	(√)	√
Medicijnen	√		(√)	(√)	(√)	

Van de drie SPV deelindicatoren focussen wij ons op het rijden onder invloed van alcohol en drugs. Landelijk is een verslechtering geconstateerd in 2023 ten opzichte van 2018 (SWOV, 2024). In metingen komt naar voren dat de vervoerregio op deze risico's slechter scoort dan gemiddeld (I&O Research, 2024).

Met betrekking tot medicijngebruik in het verkeer loopt in 2025-2026 een pilot waarin de Vervoerregio Amsterdam samen met Provincie Noord-Holland nascholing faciliteert voor apothekers, huisartsen en assistenten, en ook een aantal gastlessen op mbo-scholen in de regio bij de relevante opleidingen in de zorgsector. Na de evaluatie bekijken we verder hoe we deze indicator in de volgende fase meenemen.

#### 3.2.2.1 Alcohol

In de landelijke meting geeft 70% van de vervoerregio-respondenten aan dat zij in de voorgaande 12 maanden nooit onder invloed van alcohol hebben gereden (Goudappel, 2025). Dit is een significant lagere score dan Nederland in totaal (73%) (I&O Research, 2024). Het gebruik ligt het hoogste onder fietsers (37%). In vergelijking met provincie Noord-Holland als geheel, valt een duidelijk hoger gebruik onder automobilisten op 16% in de vervoerregio, versus 11% in provincie Noord-Holland als geheel (en 9% in Nederland als totaal).

#### Doel

*In 2030 is het aandeel voertuigbestuurders dat binnen de wettelijke alcohollimiet aan het verkeer deelneemt, toegenomen.*

### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ Er is meer aandacht gekomen voor het nuchter op de fiets zitten en hoe je je reis voorbereidt als je weet dat je alcohol gaat drinken.
- ✓ In 2024 is vanuit de stimulering voor meer effectieve samenwerking met de politie een gezamenlijke voorlichtings- en handhavingsactie gehouden rondom een kermis in de regio.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Meer aandacht voor het feit dat de grote meerderheid van mensen die gaan rijden na alcoholgebruik alleen reizen.
- ❖ Dit geldt nog sterker voor vrouwen. In dit vraagstuk is ook aandacht nodig voor sociale veiligheid om tot andere vervoerskeuzes te komen (gebruik openbaar vervoer, of taxi na het uitgaan).
- ❖ Meer aandacht voor het feit dat de stijging van rijden onder invloed het sterkste is onder vrouwen en jongvolwassenen.

#### 3.2.2.2 Drugs

In de landelijke meting geeft 93% van de vervoerregio-respondenten aan dat zij in de voorgaande 12 maanden nooit onder invloed van drugs hebben gereden (Goudappel, 2025). Dit is een significant lagere score dan Nederland in totaal (96%) en ook binnen de provincie Noord-Holland minder gunstig (94%) (I&O Research, 2024). Het gebruik ligt het hoogste onder bestuurders van bestelbussen (11%) en de fiets (10%).

#### Doel

*In 2030 is het aandeel voertuigbestuurders dat binnen de wettelijke grenswaarden voor een specifieke drug of een combinatie van drugs en alcohol aan het verkeer deelneemt, toegenomen.*

### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ Het onderwerp komt aan bod in verkeerseducatie voor de middelbare school.
- ✓ In 2024 is in een kleinschalige campagne pilot met nadruk op drugsvrij reizen gehouden. Het blijft echter politiek bestuurlijk en voor handhaving een lastig campagne onderwerp omdat in wezen drugsgebruik in het geheel niet gewenst is.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Het ministerie adviseert om met interventies via educatie en events dit onderwerp onder de aandacht te brengen. Het is een maatschappelijk probleem wat in samenwerking met meerdere beleidssectoren moet worden opgepakt (welzijn, verslavingszorg).
- ❖ Hoewel de SPV doelstelling gaat over wat wettelijk als drug is geregeld, is het zaak zoveel mogelijk het achterliggende hogere doel bij mensen te laten landen, namelijk wat 'altijd nuchter aan het verkeer deelnemen' inhoudt en dat het gebruik van middelen die de rijvaardigheid kunnen beïnvloeden altijd verboden is. Dit om te zorgen dat mensen zelfstandig nadenken en besluiten ook veilig te handelen bij nieuwe soorten beïnvloedende middelen, ook als deze (nog) niet op de druglijst staan (zoals met lachgas het geval was).

### 3.2.3 Aan de snelheid houden

Risico-indicator	SPV	Aanvullend	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Snelheid	(√)					
Gemotoriseerd verkeer	(√)	√	√	√		√
Fietsen en Lichte elektrische voertuigen (LEV's)		√			√	√

#### 3.2.3.1 Gemotoriseerd verkeer

Uit het voormalig SPV dashboard (2024) hebben we enigszins een overkoepelend beeld hoe het er in de regio voor staat. Het komt vrijwel nergens voor dat het gemotoriseerde verkeer zich 100% aan de snelheidslimiet houdt. Een indicatie is dat op 40 tot 50% van de weglengte van gemeentelijke wegen 70 tot 85% zich aan de snelheidslimiet houdt. In zes gemeenten ligt op het overige deel van de (gemeentelijke) weglengte het percentage dat zich aan de snelheid houdt meestal lager dan 70%.

#### Doel

*In 2030 is het aandeel gemotoriseerd verkeer dat zich aan de snelheidslimiet houdt, toegenomen. We voegen hieraan toe: en dat ook de snelheid voldoende veilig aanpast aan de omstandigheden.*

#### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- In 2024 is de landelijke campagne 'check je snelheid' niet uitgerold in de regio, omdat anders is geprioriteerd.
- ✓ In 2025 is de campagne vernieuwd en is de boodschap zowel gericht op het houden aan de limiet als het kiezen van de veilige snelheid binnen gegeven omstandigheden.

#### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Samenwerking en wisselwerking in de uitvoering van weginrichting, communicatiestrategieën, en handhaving blijven bevorderen, met prioriteit in de transitie van 50 naar 30 km/u.
- ❖ De ontwikkelingen en nieuwe inzichten rond ISA<sup>9</sup> meenemen in de mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding.

#### 3.2.3.2 Fietsen en Lichte Elektrische Voertuigen (LEV)

Er is nog geen data beschikbaar over gereden snelheden op elektrische fietsen en mate van overtreding. Maar met de opkomst van de opgevoerde elektrische fietsen, met nieuwe slachtoffers tot gevolg, is dit een nieuw speerpunt (zie bijvoorbeeld [VeiligheidNL, 2024](#)).

<sup>9</sup> Intelligente Snelheid Assistentie: dit rijhulpsysteem waarschuwt als je de snelheidslimiet overschrijdt. Sinds 7 juli 2024 is het verplicht aanwezig in alle nieuwe auto's.

Daarnaast levert de totale toegenomen fietsdrukke en toegenomen onderlinge snelheidsverschillen stress op bij zowel fietsers als voetgangers. Bij fietsstimulering en tegelijk de opkomst van steeds nieuwe soorten lichte elektrische voertuigen is het zaak om in te spelen op de gereden snelheden onder deze groepen.

### Doel

*In 2030 is het aandeel elektrische fiets gebruikers (en andere lichte elektrische voertuigen) dat met de elektrische ondersteuning niet harder gaat dan 25 km/u, toegenomen.*

*Hieraan voegen we toe: het aandeel fietsers en bestuurders van lichte elektrische voertuigen dat de snelheid voldoende veilig aanpast aan de omstandigheden, is toegenomen.*

### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ In 2024 zijn een aantal actielijnen tegen opgevoerde e-bikes, waaronder fatbikes, in gang gezet en interventies uitgevoerd.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ Extra inzet op aanpak van illegale elektrische fietsen en (potentiële) andere typen lichte elektrische voertuigen, of het illegale gebruik ervan.
- ❖ Hierin de samenwerking tussen wetgeving, handhaving, educatie en communicatie blijven bevorderen.
- ❖ Ook in dit kader is het interessant om de mogelijkheden van ISA voor elektrische fietsen nader te bekijken.

## 3.2.4 Aandacht bij het verkeer hebben

Risico-indicator	SPV	Aanvullend	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Aandacht						
Mobiel apparaat	✓		✓	✓		✓
Slaap	✓		(✓)	(✓)		
Rekening houden met elkaar en sociaal gedragen		✓	✓	✓	✓	✓

### 3.2.4.1 Mobiel apparaat

In de landelijke meting geeft 57% van de vervoerregio-respondenten aan dat zij in de voorgaande 12 maanden nooit een mobiel apparaat hebben vastgehouden of bedient tijdens het rijden (Goudappel, 2025). Dit is vergelijkbaar met het landelijk gemiddelde van 58% en Noord-Holland 56% (I&O Research, 2024). Het gebruik ligt het hoogste onder autobestuurders en op de gewone fiets.

### Doel

*In 2030 is het aandeel voertuigbestuurders dat geen mobiel apparaat vasthoudt en/of bedient tijdens het rijden toegenomen.*

### **Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd**

- ✓ De voorlichting is zich extra gaan richten op het inzetten van hulpmiddelen, zoals de niet-storen functie, en het maken van afspraken met elkaar om niet te bellen of te appen als je weet dat iemand aan het verkeer deelneemt (verantwoordelijkheid delen).
- ✓ De voordelen van MONO-rijden is meer benadrukt.
- ✓ Er is extra aandacht gekomen voor de doelgroep fietsers 12-18 jaar.

### **Bijsturing voor 2026 - 2030**

- ❖ Via de inzet op dit thema doorbouwen aan het bredere besef dat het al met al gaat om de aandacht zo goed mogelijk bij het verkeer en je verkeerstaak te houden. Hierdoor mensen zelfstandig maken in de beslissing om andere vormen van afleiding ook te vermijden zoals muziek of podcasts luisteren, onderweg vergaderen, of jezelf opmaken achter het stuur, et cetera.

#### **3.2.4.2 Aandacht voor elkaar en sociaal gedrag**

Het SPV richt zich op kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. Hierin gaat het voornamelijk over het vergroten van kennis, inzicht en vaardigheden onder de kwetsbare groepen zelf. De Vervoerregio Amsterdam legt de nadruk echter op de gedeelde verantwoordelijkheid. Iedereen heeft als medeweggebruiker de taak om te zorgen dat anderen, en zeker ook kwetsbaren en minder mobiele mensen zich veilig en prettig in het verkeer kunnen begeven. Daarom hebben wij in de RAV hier een expliciet doel over opgenomen. Dit doel plaatsen wij nu onder de SPV indicator 'Aandacht bij het verkeer'.

#### **Doel**

*In 2030 is het aandeel weggebruikers dat doelbewust rekening houdt met andere weggebruikers en zich sociaal gedraagt, toegenomen.*

### **Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd**

- ✓ In 2022 is een nieuwe regionale campagne ontwikkeld: Met Elkaar Overweg (MEO). Na evaluatie is in 2023 de opzet en vormgeving geheel vernieuwd.
- ✓ De nadruk is gelegd op het omgaan met drukte en verschillende snelheden op het fietspad.

### **Bijsturing voor 2026 - 2030**

- ❖ Het is zaak de onderliggende sociale waarden en normen nog verder te versterken, waardoor mensen in alle situaties fatsoenlijk met elkaar omgaan en oog hebben voor elkaars kwetsbaarheid in het verkeer.
- ❖ Dit betekent ook het leren om met meer zuivere aandacht en inzicht aan het verkeer deel te nemen.

### 3.2.5 Gebruik beschermingsmiddelen

Risico-indicator	SPV	Aanvullend	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Gebruik beschermingsmiddelen						
Helm wettelijk geregeld (motor, brom/snorfiets)	√			(√)		
Vrijwillig fietshelm		√	√	√		√
Gordel auto	√		(√)			
Kinderen veilig vervoeren per voertuig	(√)	√	√	√	(√)	√

In het SPV zijn een aantal indicatoren opgenomen die voortkomen uit wettelijke regels voor het gebruik van beschermingsmiddelen. Onze focus ligt echter in de komende jaren op een aantal beschermingsmiddelen die niet in het SPV genoemd zijn. Zo noemt het SPV het kinderzitje in de auto. Dit hebben wij opgetild naar een algemener niveau ‘kinderen veilig vervoeren’, omdat het niet alleen om de auto gaat, maar zeker ook om de fiets, de bakfiets, of voertuigen als de BSO-bus<sup>10</sup>. In de komende periode richten wij ons als eerste op het kinderzitje op de fiets.

#### 3.2.5.1 Fietshelm op vrijwillige basis

In de eerste RAV 2030 stond voorlichting over de fietshelm als niche genoemd. Het dragen van de fietshelm is door SWOV benoemd als één van de belangrijke trendbrekermaatregelen in het verminderen van ernstig letsel (SWOV, 2022). We voegen deze indicator daarom toe aan het SPV en onze doelen. We sluiten aan bij de landelijke invalshoek die geheel uitgaat van vrijwillig gebruik.

De landelijke meting laat een huidig gebruik zien van rond de 4% onder alle fietsers en 8% op de elektrische fiets (Ministerie IenW, 2023). De landelijke strategie zet in op een groei naar 25% fietshelmgebruik over 10 jaar onder alle fietsers. In onze regionale strategie richten wij ons bij de volwassenen alleen op gebruikers van de elektrische fiets.

#### Doel

*In 2030 is het aandeel kinderen op een fiets en het aandeel volwassenen op een elektrische fiets dat een fietshelm draagt, toegenomen.*

Onder de volwassenen ligt de focus in de komende jaren op een aantal specifieke doelgroepen: ouderen, ouders van kinderen, woonwerk fietsers, en regionaal-lokaal aanvullende doelgroepen, zoals expats, toeristen, en nieuwkomers. We blijven het fietsen voor iedereen stimuleren.

#### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- ✓ Het dagelijks bestuur heeft februari 2024 ingestemd met de actielijn om het vrijwillig dragen van de fietshelm onder kwetsbare groepen te stimuleren.

<sup>10</sup> Dit is een elektrisch voertuig voor de buitenschoolse opvang (bso) waarmee kinderen vervoerd worden.

- ✓ De fietshelm wordt steeds meer meegenomen in communicatie uitingen waar een fietser op staat en is een onderwerp binnen het programma Doortrappen dat gericht is op fietsveiligheid onder ouderen.
- ✓ De Vervoerregio Amsterdam heeft plaatsgenomen in de werkgroep vanuit de landelijke strategie. In voorjaar 2025 is in de regio een eerste campagne 'Zet 'm op' gehouden.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ We stellen een aanvullende gedragsaanpak op om de landelijke strategie gericht en met regionaal en lokaal maatwerk uit te kunnen voeren. Bij de doelgroepen onder volwassenen richten we ons alleen op de elektrische fiets.

#### 3.2.5.2 Kinderen veilig vervoeren – kinderzitje fiets

Uit landelijk onderzoek onder fietsslachtoffers op de Spoed Eisende Hulp is gebleken dat binnen de leeftijdscategorie van 0 tot 11 jaar veruit de grootste groep (35%) daar was vanwege spaakbeknelling (VeiligheidNL, 2022). Voor het veilig vervoeren van kinderen op de fiets is een wettelijke regeling (RVV 1990, artikel 58a.3). Het kinderzitje op de fiets past binnen de brede focus voor fietsveiligheid en is een thema waar Verkeer & Meer eerder mee heeft gewerkt. Daarom richten wij ons voor de periode 2026 – 2030 als eerste op dit aspect van kinderen veilig vervoeren.

#### Doel

*In 2030 is het aandeel kinderen tot 8 jaar<sup>11</sup> dat voldoende veilig op de fiets vervoerd wordt, toegenomen. Dat wil zeggen: met steun voor rug, handen, en voeten ter bescherming tegen spaakbeknelling.*

#### Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd

- Niet van toepassing.

### Bijsturing voor 2026 - 2030

- ❖ We onderzoeken nader hoe deze risico-indicator ervoor staat binnen de regio.
- ❖ Vanuit Verkeer & Meer is op dit thema meerdere jaren een kleine campagne 'Raak geen Spaak' gehouden. In 2024 is deze vervallen. Afhankelijk van de regionale relevantie brengen we de aandacht voor het thema terug in de programmering.

#### 3.2.6 Lichtvoering

Risico-indicator	SPV	Extra	Cluster 1	Cluster 2	Cluster 3	Doel 2026 - 2030
Lichtvoering per voertuigtype bij verminderd zicht – focus fiets	✓		✓	✓	(✓)	✓

<sup>11</sup> Wettelijk geregeld in Artikel 58a van het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990.

De regionale focus binnen deze indicator ligt op het voeren van verlichting door fietsers in het donker.

Uit landelijke metingen is een verbetering zichtbaar tussen 2019/20 en 2021/22, ook in Amsterdam, hoewel het totaal percentage in de stad achterloopt op het landelijk gemiddelde (Ministerie IenW, 2022). In de regionale campagnemeting over winter 2023/24 geeft 57% van de respondenten (regionaal) aan in de vier wintermaanden altijd met fietsverlichting te hebben gefietst. In de meting van 2022 was dit echter 62%. De uitkomsten lijken niet eenduidig. Veel elektrische fietsen hebben tegenwoordig betere verlichting dan de gewone stadsfietsen.

### **Doel**

*In 2030 is het aandeel fietsers dat veilige verlichting voert in het donker, toegenomen.*

### **Tijdens 2020 – 2025 bijgestuurd**

- ✓ De landelijke campagne is vernieuwd met nieuwe slogans en uitingen.
- ✓ Meer aandacht voor duurzame oplossingen (geen wegwerp lampjes die snel kapotgaan) en samenwerking met fietsmakers in de actie “Fix je licht”.

### **Bijsturing voor 2026 - 2030**

- ❖ Het doel richt zich op structureel goed werkende verlichting. Wegwerplampjes worden vermeden.
- ❖ Uit nader onderzoek moet blijken in hoeverre dit thema nog een regionale prioriteit nodig heeft.

## 4 Samenwerking en dashboard ontwikkeling

De RAV 2030 is de regionale uitwerking van de landelijke SPV afspraken. De gemeenten kunnen deze vervolgens gebruiken om hun eigen beleid aan op te hangen. Daarbij is het de ambitie om steeds meer gezamenlijk vanuit de zogenaamde drie E's (*engineering, education, enforcement*) naar de opgaven en de oplossingen te kijken. Dat vraagt afstemming en samenwerking. In dit hoofdstuk lichten we toe hoe we dat voor de regio hebben ingericht en hoe we ook de samenwerking met de politie stimuleren.

Een belangrijk onderdeel van de risico aanpak in het SPV is dat we op een vernieuwende manier gebruikmaken van data en risicoanalyses. De ontwikkelingen hierin zijn in volle gang en tegelijk zijn er nog veel stappen te zetten. In het tweede deel van dit hoofdstuk gaan we in op wat we op dit vlak bereikt hebben in de afgelopen periode en waar de speerpunten liggen voor de komende jaren.

### 4.1 Samenwerking

Bij de invoering van het SPV is een nieuwe overlegstructuur opgezet. In de onderstaande figuur staat hoe deze is voorgesteld. Eén keer per jaar vindt op landelijk niveau een bestuurlijk overleg plaats. De regionale groepen en ambtelijke overleggen komen vaker bij elkaar.

**Figuur 6.**



#### 4.1.1 Samenwerking met het Rijk

De Vervoerregio Amsterdam neemt deel aan verschillende soorten landelijke overleggen. Dit doen we in afstemming met gemeenten en in het bijzonder gemeente Amsterdam. Hiermee vertegenwoordigen we het geluid uit de regio, brengen we kennis en expertise in en halen we informatie op. Daarnaast ontzorgen we onze gemeenten door het werk voor hen zoveel mogelijk te bundelen bij regelingen met het Rijk.

### SPV stuurgroep/kerngroep

De Vervoerregio Amsterdam heeft zitting in zowel de landelijke stuurgroep als de kerngroep van het SPV. In deze overleggroepen met het Rijk werken we samen met andere decentrale overheden (zoals IPO, VNG en MRDH<sup>12</sup>). Gezamenlijk maken we afspraken over de rolverdeling en verantwoordelijkheden bij de uitvoering van de afspraken uit het Startakkoord SPV.

### Investeringsimpuls SPV veilige weginrichting

Het Rijk stelt sinds 2020 in meerdere rondes financiering beschikbaar voor maatregelen die bewezen de weginrichting verkeersveiliger maken. De Vervoerregio Amsterdam coördineert en begeleidt de aanvragen vanuit onze gemeenten en draagt ook via de gebruikelijke financiering vanuit de Vervoerregio Amsterdam financieel bij aan de maatregelen. Met de eerste twee rondes is in totaal € 11 miljoen financiering toegekend. Hierdoor zijn tussen 2021 en 2025 al bijna honderd extra projecten in de regio uitgevoerd. In 2025 hebben opnieuw alle gemeenten van onze regio aanspraak gemaakt op de derde ronde rijksmiddelen van deze Investeringsimpuls.

### Werkgroepen

Voor de verdere ontwikkeling van de risico aanpak nemen we deel aan diverse werkgroepen en sessies. Zo vertegenwoordigen we de regio en wisselen we kennis en expertise uit. Voorbeelden zijn de ‘trendbrekerssessies’ van het ministerie IenW, de projectgroep ‘Stimuleren vrijwillig gebruik fietshelm’ van het ministerie IenW, en de Landelijke Werkgroep Verkeershandhaving van het ministerie JenV met IenW. Deze laatste werkgroep – met vertegenwoordigers uit OM, CJIB, politie, en decentrale overheden – is ontstaan vanuit de *propositie verkeershandhaving* getekend door wethouder Karremans gemeente Rotterdam mede namens een groot aantal decentrale overheden en andere partners.

#### 4.1.2 Het regionale Integraal Verkeersveiligheid Overleg

Het SPV legt een belangrijke rol bij de Vervoerregio om het samenwerken vanuit de risico aanpak in de regio te ontwikkelen en te versterken. De volgende vijf punten vormen de kernwaarden:

- Het creëren van structurele aandacht voor verkeersveiligheid.
- Het bevorderen van de verbinding tussen alle partners.
- Het werken vanuit een gedeelde risicoanalyse.
- Het bevorderen van integrale afweging bij het vinden van oplossingen.
- Het bevorderen van monitoring en bijsturing van dit proces.

Om dit meer kracht bij te zetten zijn we begin 2024 met een nieuwe vorm van overleg gestart in de regio: het integraal verkeersveiligheid overleg.

---

<sup>12</sup> IPO: Interprovinciaal overleg; VNG: Vereniging van Nederlandse Gemeenten; MRDH: Metropoolregio Rotterdam Den Haag

Figuur 7.



De vaste deelnemers van dit overleg zijn de veertien gemeenten, Team Verkeer van Eenheid Amsterdam en Eenheid Noord-Holland, CVOM, provincie Noord-Holland, en eventueel gasten vanuit maatschappelijke organisaties, kennisinstellingen, of uitvoerende partijen. We komen drie tot vier keer per jaar samen. Tijdens deze bijeenkomsten bespreken we actualiteiten, nieuw beleid, en de samenwerking rondom de drie E's (*engineering, education, enforcement*).

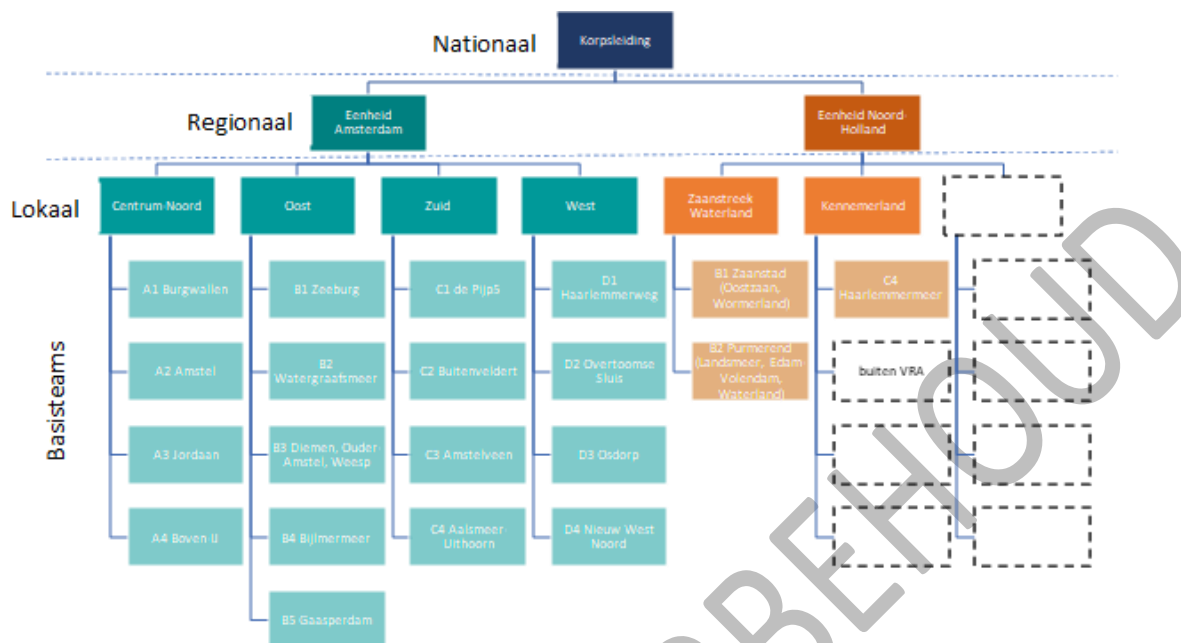
#### 4.1.3 Bevorderen samenwerking met verkeershandhaving

De regierol vanuit het SPV betekent ook dat de Vervoerregio Amsterdam de aanjager is om op regionaal en lokaal niveau tot een meer directe samenwerking te komen met verkeershandhaving van de politie. Deze actieve rol hebben de portefeuillehouders verkeer & vervoer van de Vervoerregio Amsterdam bevestigd op 26 januari 2023. We zetten ons in om de contacten te verbeteren met de regionale eenheden, de lokale basisteams van de politie (zie figuur 8), en de bestuurlijke lijnen naar de driehoeksoverleggen<sup>13</sup>. Een driehoeksoverleg vindt plaats tussen burgemeester(s), officier van justitie, en politiechef, op gemeentelijk of bovenlokaal niveau. Dit is de formele plek waar besluiten worden genomen over de inzet van de politie. Dit is ook één van de voorgestelde maatregelen uit de Landelijke Werkgroep Verkeershandhaving om concreet uit te werken in de komende twee jaar.

Daarnaast zoeken we actief naar manieren waarop we elkaar op een praktische manier kunnen aanvullen en versterken. Dit doen we onder andere door onze informatie- en voorlichtingspakketten vanuit onze educatie, campagnes en communicatie met de politie te delen. Campagne en communicatie acties proberen we zo slim te verbinden met mogelijke handavingsinzet en omgekeerd. Voorbeelden zijn de jaarlijkse samenwerking met de fietsverlichting campagne AAN, een gezamenlijke actie in 2024 tijdens de BOB-campagne in Edam-Volendam, de contacten rond de problematiek van de opgevoerde fatbikes, en in 2025 de aandacht voor de risico's rond het praktijkgebruik van brommobielen.

<sup>13</sup> Er bestaan driehoeken op verschillende geografische niveaus. Zo zijn er regionale driehoeken waar een regioburgemeester samenkomt met de hoofdofficier van justitie en de politiechef van de regionale eenheid. Op gemeentelijk niveau staat het overleg bekend als de *lokale driehoek*. Niet iedere gemeente heeft echter een eigen lokale driehoek.

**Figuur 8. Indeling politie binnen de Vervoerregio Amsterdam**



## 4.2 Data & dashboard ontwikkeling

Vanuit de Vervoerregio Amsterdam faciliteren we verschillende data ten behoeve van de regionale verkeersveiligheid en geven we opdracht aan onderzoek om nieuwe inzichten te verkrijgen. De data gebruiken we voor ongevalanalyses en het monitoren van de risico-indicatoren. Daarmee kunnen we de inzet op maatregelen beter objectief onderbouwen en evalueren. In deze paragraaf presenteren we op dit vlak allereerst een nieuwe doelstelling vanuit onze ‘nul-ambitie’ in het openbaar vervoer. Daarnaast benoemen we kort de andere speerpunten op data en dashboard gebied voor de komende periode. Ook hierin is onderlinge afstemming met onze gemeenten en andere partners belangrijk om te zorgen dat we regionaal elkaars data-taal blijven verstaan.

### 4.2.1 Ernstige verkeersongevallen waar openbaar vervoer bij betrokken is

De ambitie is dat er nul verkeersdoden en zwaargewonden vallen bij ongelukken waar (ook) openbaar vervoer bij betrokken is. Voor gerichte maatregelen is het als eerste nodig de kennis over de (on)veiligheid te vergroten. Op dit vlak formuleren we twee doelen voor 2030:

#### Doel

1. De ongevallenregistratie is binnen alle ov-concessies op orde gebracht waar dat nog niet volledig is, geanalyseerd en structureel beschikbaar voor monitoring.
2. Er is een quickscan uitgevoerd om inzicht te verwerven waar de grootste risico's zitten en de grootste winst te behalen is. Hierbij is aandacht voor de veiligheid van de ov-verbindingen, voertuigen, gedrag, of combinatie aan omstandigheden die het risico vergroten op ernstige ongevallen.

#### **Tijdens 2020 - 2025 bijgestuurd**

- ✓ In deze periode is goed ongevalsonderzoek ingebed in de concessie van GVB vanwege de Wet Lokaal Spoor die dit verplicht.

#### **Bijsturing voor 2026 - 2030**

- ❖ Ook de regionale (bus)vervoerders gaan dit ongevalsonderzoek doen om de lessen boven water te krijgen en eventuele onveilige situaties aan te kunnen pakken. Het uitwerken van de onderzoeken en de daaropvolgende maatregelen vindt verder in een eigen programmering plaats naast de SPV maatregelen uit de RAV 2030.

### **4.2.2 Verkeersveiligheidsdata & dashboards**

We benoemen de vier belangrijkste ontwikkelingen van de afgelopen jaren waar we in de komende periode mee verder gaan. Daarmee krijgen we extra inzichten uit ongevalanalyses en bouwen we de risico aanpak verder uit. Dit leidt ook tot een beter onderbouwde prioritering binnen deelopgaves.

#### **Data uit ambulanceregistraties**

Ambulances komen bij veel meer ongevallen ter plaatse dan de politie. Hierdoor registreert de ambulancezorg veel meer verkeersslachtoffers dan in het Bestand geRegistreerde Ongevallen Nederland (BRON) staan op basis van politieregistratie.

In de afgelopen jaren hebben we deel uitgemaakt van de landelijke pilot voor het toegankelijk maken van een aantal kenmerken uit de ambulanceregistraties. De data zijn geanonimiseerd en geven geen informatie over de ernst of de aard van de verwondingen. Wel geven ze goed zicht op de locaties waar ongevallen met slachtoffers plaatsvinden, de toegestane snelheid op het wegvak, leeftijdsgroep slachtoffer en de vervoerswijze van het slachtoffer en de tegenpartij.

We beschikken voor twee van de drie ambulancevoorzieningen uit onze regio, namelijk Amsterdam en Zaanstreek-Waterland, over deze data vanaf het jaar 2022. De data worden per kwartaal aangevuld. In 2025 is voor het eerst ook de ambulancevoorziening Kennemerland aangesloten, waarbij het dashboard ook voor Haarlemmermeer bruikbaar wordt.

De strenge voorwaarden en afspraken die zijn gemaakt met de Ambulancevoorziening over het gebruiken van de informatie uit het dashboard vormen voor de eindgebruikers op dit moment nog een hobbel om er in de praktijk optimaal mee aan de slag te kunnen gaan. Toch laat het zijn meerwaarde al zien, bijvoorbeeld bij het in beeld krijgen van de eenvoudige fietsongevallen. We blijven in gesprek met betrokken partijen om de toepasbaarheid en toekomstig gebruik van ambulancedata te verbeteren en te borgen.

#### **Samenwerking met Spoed Eisende Hulp**

Ten tweede hebben we in 2023 verkennende gesprekken gevoerd met Spoed Eisende Hulp afdelingen (SEH) om een samenwerking aan te gaan. De data die dit op gaat leveren, komen vanaf Q3 van 2025 in hetzelfde dashboard te staan als de ambulancedata. SEH-data geven veel meer informatie over de achtergrond van ongevallen en ook de ernst en aard van verwondingen. Ook deze informatie is anoniem en kan niet gekoppeld worden aan specifieke gevallen en locaties.

### **SPV Viewer met risico-indicatoren**

De bedoeling is dat we ook data van wegkenmerken, snelheid, en - op de groei - andere risico-indicatoren in één dashboard toegankelijk hebben voor alle gemeenten in combinatie met ongevallen data (uit BRON). Het landelijk proces heeft nog niet tot een gewenst dashboard geleid. We onderzoeken daarom hoe we hier als regio toch een volgende stap in kunnen zetten. Dit doen we door de mogelijkheden voor een dergelijk dashboard uit te vragen op de markt. Parallel hieraan leren we van de Provincie Noord-Holland die in de afgelopen jaren een eigen dashboard heeft ontwikkeld voor haar gemeenten buiten de vervoerregio. Eind 2025 volgt een beslissing met welk dashboard we de vernieuwing oppakken. Dit doen we in samenspraak met onze gemeenten en de politie. We willen daarbij zoveel mogelijk aansluiten bij andere overheden en bestaande data voor meer regionale en nationale uniformiteit en dubbele inkoop tegengaan.

### **Verkeersveiligheidsonderzoek en samenwerking**

Daarnaast zijn we als Vervoerregio betrokken bij meerdere onderzoek en innovaties op het gebied van verkeersveiligheidsdata. Zo proberen we met VeiligheidNL te kijken hoe we de MOVE data (ambulance en SEH) nog beter kunnen toepassen en zijn we ook in contact met partners als de ANWB, SWOV, CROW, het MRA-platform Smart Mobility om op thema's mee te werken aan onderzoek en pilots, waarbij gemeenten soms een casus kunnen inbrengen. Voorbeelden zijn een onderzoek naar de veiligheid van bepaalde typen rotondes voor fietsers, en een onderzoek naar de veiligheid van fietsstraten. Een ander voorbeeld is een verkenning om te leren welke inzichten we kunnen krijgen uit remwegdata van automobilisten. Aanvullend daarop zit de Vervoerregio Amsterdam in de landelijke gebruikersgroep verkeersveiligheidsdata, zodat we daar onze kennis kunnen delen en up-to-date blijven rondom bestaan en gebruik van relevante data.

## 5 AFSLUITING

### 5.1 Van beleid naar uitvoer

Om de ambities van de RAV 2030 voor de komende jaren te realiseren is een gezamenlijke inspanning nodig van alle betrokkenen. Ook voor de gemeenten is het belangrijk om zowel personeel inzet als budgetten in de eigen begroting te blijven reserveren. De Vervoerregio Amsterdam biedt tegelijkertijd op verschillende manieren zoveel mogelijk ondersteuning aan gemeenten:

- Met extra inzet en expertise bij projecten en specifieke opgaven zoals veilige fietspaden en de transitie van 50 naar 30'.
- Met financiële ondersteuning vanuit de BDU<sup>14</sup>. Hierin hebben we bestaande regelingen verruimt voor doorfietsroutes en veilige inrichting van 50 km/u wegen.
- Met het bundelen van verkeersveiligheidsprojecten voor kleine gemeenten om de administratieve lasten te verlichten en ook deze kleinste werken uit te kunnen voeren.
- Met het faciliteren van verkeerseducatie, verkeersveiligheidscampagnes en communicatie via het platform Verkeer & Meer voor alle gemeenten in de regio met oog voor maatwerk.

De uitvoeringsmaatregelen die voortkomen uit de RAV 2026-2030 worden opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en de begroting van de Vervoerregio Amsterdam.

### 5.2 Monitoring en tussentijdse bijsturing

De monitoring van de RAV 2030 bestaat in hoofdzaak uit drie lagen:

1. De trendontwikkeling van de verkeersslachtoffers.
2. De trendontwikkeling op de risico-indicatoren.
3. De concrete maatregelen die de Vervoerregio samen met haar regionale partners uitvoert (operationeel).

1. Voor de strategische opgave richting nul verkeersdoden en zwaargewonden in 2050 gebruiken we dezelfde formele definities en bronnen als op nationaal niveau: voor verkeersdoden geleverd door het CBS, voor zwaargewonden door SWOV. Daarnaast volgen we, voor zover beschikbaar in de verschillende databronnen, de ontwikkelingen van specifieke groepen zoals benoemd in de drie beleidsclusters van verkeersslachtoffers. Deze cijfers komen jaarlijks in een beknopt overzicht naar de portefeuillehouders verkeer & vervoer, dagelijks bestuur, en de regioraad.

2. Voor de trendontwikkeling op de risico-indicatoren maken we zoveel mogelijk gebruik van de landelijke SPV-metingen en waar nodig vullen wij deze aan door regionaal indicatoren in kaart te brengen. Risico-indicator metingen vinden niet ieder jaar plaats en staan nog niet vast voor iedere indicator. Inzichten uit nieuwe metingen voegen we waar mogelijk toe aan de rapportage van de verkeersslachtoffercijfers.

---

<sup>14</sup> BDU: brede doeluitkering is de jaarlijkse financiële bijdrage van het ministerie IenW aan o.a. de Vervoerregio Amsterdam voor de uitvoering van verkeers- en vervoersbeleid op lokaal en regionaal niveau.

3. De uitvoer bestaat uit een groot aantal zeer uiteenlopende maatregelen. Daarbinnen vindt ook altijd monitoring en evaluatie plaats. Waar mogelijk combineren we dit met meer gedetailleerde analyses van verkeersslachtoffers en risico's. Voorbeelden zijn het programma Veilig Fietspaden dat we combineren met analyses van enkelvoudige fietsongevallen, of Verkeer & Meer waar iedere campagne wordt opgevolgd met een meting. Zo scherpen we continu onze uitvoeringsmaatregelen aan. Informatie over gerealiseerde projecten (output) komt terug in de jaarcyclus van de financiële verantwoording van de Vervoerregio Amsterdam.

### 5.3 Verder kijken dan de trendbreuk

In de komende jaren moeten de positieve effecten van de risico aanpak zichtbaar worden op straat. Duidelijk is echter dat we in 2030 hoe dan ook niet klaar zijn. Mocht de trendbreuk bereikt zijn, dan is de volgende uitdaging dat de daling doorzet en het aantal verkeersslachtoffers laag blijft. Dit vraagt enerzijds om het doorzetten van een brede mix aan maatregelen, maar anderzijds om een aanpak die meer fundamenteel en preventief risico's in het verkeer weet te verkleinen:

- **Vervolg en borging SPV ná 2030.** Het Rijk speelt hierin een centrale en sturende rol. Zowel in het hoog houden van de urgentie, het beschikbaar stellen van financiële impulsen, en het verder professionaliseren en borgen van de data die nodig zijn voor de risico aanpak. Ook in de regio is het zaak de SPV kernwaarden hoog te houden en in de praktijk nog meer kracht bij te zetten.
- **Niche doelgroepen en risico's.** We zullen steeds meer oog moeten hebben voor nichegroepen onder de verkeersslachtoffers. Ten eerste groepen waar de relatieve kans op een (ernstig) ongeval hoog ligt, zoals motorrijders. Maar bijvoorbeeld ook specifieke groepen als toeristen en nieuwkomers. Hetzelfde geldt voor de vele risicogedragingen waar we nu geen doelen op hebben, zoals geneesmiddelen in het verkeer, vermoeidheid, door rood rijden, en noem maar op.
- **Fundamentele beleidskeuzes en preventieve aanpak.** We moeten echter ook waken voor een versnipperde aanpak die alleen brandjes blust. We lopen nog te veel achter de feiten aan. De opgave vraagt om beleidskeuzes die onderliggende principes van onveiligheid meer fundamenteel en toekomstgericht bij de wortel aanpakken. Het gaat, bijvoorbeeld, om het inspelen op de markt en trends in de samenleving, zoals het gebruik van LEV's op steeds jongere leeftijd, en de nog steeds dominante positie van de auto in de mobiliteit. Het vraagt ook om meer effectieve handhaving aan de voorkant, vóórdát iets een probleem op straat wordt. En het gaat om verbetering van de menselijke houding in het algemeen. Want die uit zich ook in het verkeer. Denk aan ongeduld, egocentrische houding, en huffer gedrag. Het is nodig dat mensen vanuit aandacht voor elkaar meer relaxed en sociaal aan het verkeer deelnemen en vanuit eigen beweging risico's herkennen en vermijden, zonder dat dit expliciet altijd eerst in regels vastgelegd en gehandhaafd moet worden.

De benodigde aanpak overstijgt de regio, maar ook als regio willen we meer preventief signaleren en handelen. De Vervoerregio Amsterdam spant zich in om samen met alle partners door te bouwen aan een strategie die verder kijkt dan 2030, zodat iedereen in de regio – jong en oud, onervaren of kwetsbaar – veilig en prettig op weg kan en thuiskomt.

## Bronnen

- Gemeente Amsterdam (2025). *30 in de stad. Onderzoeksrapport*. Gemeente Amsterdam, Amsterdam.
- Goudappel (2025). *SPI Veilige verkeersdeelnemers Vervoerregio Amsterdam (VRA); Een analyse op de subset voor de VRA uit het landelijke vragenlijstonderzoek 2023*. Goudappel, Deventer.
- I&O Research (2024). *Vragenlijstonderzoek veilige verkeersdeelnemers 2023*. Rapport 2024/025, I&O Research, Amsterdam.
- Kennisnetwerk SPV (2021). *De definitie van risico-indicator 'veilige verkeersdeelnemers'; Op weg naar bruikbare risico-indicatoren voor verkeersveiligheid*. Aanpak SPV, Utrecht.
- Kennisnetwerk SPV (2023). *Veilige infrastructuur. Wanneer zijn wegvakken, fietspaden en kruispunten 'voldoende veilig'?* Aanpak SPV, Utrecht.
- Ministerie IenW (2022). *Lichtvoering fietsers 2021/2022*. Rijkswaterstaat, Den Haag.
- Ministerie IenW (2023). *Vervolgmeting apparatuurgebruik & 0-meting helmdracht fietsers. Meting 2023*. Rijkswaterstaat, Den Haag.
- Rijksoverheid (2018). *Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur*. Ministerie van IenW, het Ministerie van JenV, het Interprovinciaal overleg, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, de Vervoerregio Amsterdam en de Metropoolregio Rotterdam Den Haag, Den Haag.
- SWOV (2022). *Kiezen of delen; Welke maatregelen kunnen zorgen voor halvering verkeersslachtoffers in 2030?* R-2022-8, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2023). *De Staat van de Verkeersveiligheid – Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam 2023*. R-2023-6, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2024-12). *Verkeersveiligheid van fietsers in Nederlandse steden; Aanbevelingen voor beleidsmakers en wegbeheerders*. R-2024-12, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2024-18). *De Staat van de verkeersveiligheid. Daling in het aantal slachtoffers, maar trend is stijgend*. R-2024-18, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2025). *Feiten over de fietshelm. Een beschouwing van de wetenschappelijke literatuur*. R-2025-4, SWOV, Den Haag.
- SWOV (2025). *Verkeersveiligheidsprognoses 20240-2060; Achtergronden bij de prognoses in de Toekomstverkenning Welvaart en Leefomgeving*. R-2025-6, SWOV, Den Haag.
- Tweede kamer (2021). *Motie van het lid Geurts over een halvering van het aantal verkeersslachtoffers in 2030*. Den Haag.
- VeiligheidNL (2022). *Fietsongevallen en snor-/ bromfietsongevallen in Nederland; SEH-bezoeken: inzicht in oorzaken, gevolgen en risicogroepen*. VeiligheidNL, Amsterdam.
- VeiligheidNL (2024). *Infographic meetweek fietsongevallen oktober 2024*, VeiligheidNL, Amsterdam.
- Vereniging Verkeersslachtoffers (2025). *Zwartboek – Appendix 2024; waar verkeersslachtoffers na het ongeval mee geconfronteerd worden*. Vereniging Verkeersslachtoffers, Amsterdam.
- Vervoerregio Amsterdam (2021, 2022, 2023). *Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 Monitoring & Evaluatie – jaar 20221/22/23*. Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam.
- Vervoerregio Amsterdam (2022). *Uitvoeringsprogramma MRA Doorfietsroutes; Werken aan een compleet netwerk voor een leefbare regio*. Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam.
- Vervoerregio Amsterdam (2024). *Beleidskader Mobiliteit – Verbinden in verscheidenheid*. Vervoerregio Amsterdam, Amsterdam.

Colofon

**Uitgave Vervoerregio Amsterdam**

Postbus 626

1000 AP Amsterdam

Tel. 020 527 37 00

[www.vervoerregio.nl](http://www.vervoerregio.nl)

[info@vervoerregio.nl](mailto:info@vervoerregio.nl)

**Fotografie**

**Vormgeving**

Niets uit deze uitgave mag zonder toestemming  
En zonder bronvermelding op enigerlei wijze  
worden overgenomen en/of veeelvoudigd.

Amsterdam, oktober 2025©