



<b>Onderwerp</b> Stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid	
Nummer	2020 / 497359
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Kürk, G.
Telefoonnummer	023-5113594
Email	gkurk@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid waar momenteel aan wordt gewerkt, geeft antwoord op de verkeersveiligheidsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag en in de toekomst voor staan. Deze nota informeert u over de stand van zaken wat betreft de actualisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem en de daarmee samenhangende onderwerpen.</p> <p>In deze nota worden de 5 deelonderwerpen behandeld, te weten:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>A. Belangrijkste bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse Haarlem</li><li>B. Keuze prioriteiten verkeersveiligheidsbeleid Haarlem</li><li>C. Keuze prioriteiten verkeersveiligheid regio Haarlem-IJmond</li><li>D. Samenhang ontwikkeling verkeersveiligheid met mobiliteitsbeleid</li><li>E. Toezegging onderzoek 'Snorfietzers naar de rijbaan'</li></ul>
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter kennisname naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"><li>- Raadsbesluit Vaststellen Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 Haarlem Groen en Bereikbaar (<a href="#">2017/477571</a>), 21 december 2017</li><li>- Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid (<a href="#">2019 / 565203</a>), 12 december 2019</li><li>- Informatienota actualisatie verkeersveiligheidsbeleid, (<a href="#">2020/6299</a>), 13 februari 2020</li></ul>
Besluit College d.d. 26 mei 2020	<p>Het college stelt de informatienota aan de commissie vast.</p> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>

## 1. Inleiding

Het gemeentelijk verkeersveiligheidsbeleid waar momenteel aan wordt gewerkt, geeft antwoord op de verkeersveiligheidsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag en in de toekomst voor staan. Doel van het beleid is om keuzes te maken die leiden tot minder verkeersongevallen- en slachtoffers. Deze nota informeert u over de stand van zaken wat betreft de actualisatie van het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem en de daarmee samenhangende onderwerpen.

In deze nota wordt ingegaan op de belangrijkste bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse Haarlem, de keuze prioriteiten van de gemeente Haarlem en de regio Haarlem-IJmond, samenhang met het mobiliteitsbeleid en de toezegging onderzoek 'snorfiets naar de rijbaan'.

## 2. Kernboodschap

Zoals in de inleiding gezegd, worden in deze nota 5 deelonderwerpen behandeld, te weten:

- A. Belangrijkste bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse Haarlem
- B. Keuze prioriteiten verkeersveiligheidsbeleid Haarlem
- C. Keuze prioriteiten verkeersveiligheid regio Haarlem-IJmond
- D. Samenhang ontwikkeling verkeersveiligheid met mobiliteitsbeleid
- E. Toezegging onderzoek 'Snorfietzers naar de rijbaan'

### *A. Belangrijkste bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse Haarlem*

Het doel van de analyse is om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheids-situatie in Haarlem, wat de benodigde informatie oplevert om in de volgende fase de beleidskeuzes uit te werken. De analyse wordt als bijlage opgenomen in het te maken verkeersveiligheidsbeleid. Hieronder staan de belangrijkste bevindingen van de analyse en aanbevelingen voor het beleid.

- Uit de analyse blijkt dat de meeste verkeersslachtoffers in Haarlem vallen onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer en motoren) en dan met name de groep 'tweewielers'. Dit betreft meer dan 80% van de slachtoffers. Meer dan de helft van de slachtoffers betreft iemand die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur (fietser, e-bike, snorfiets).
- De verkeersveiligheid wordt voor een groot deel beïnvloed door de eigenschappen van de wegen. Bijna de meeste slachtoffers vallen op de 50km-wegen. Dit is voor een groot deel te verklaren door het feit dat op deze wegen ook het meeste verkeer rijdt. Wanneer naar de eigenschappen van de Haarlemse 50km-wegen wordt gekeken, dan is te constateren dat bij een groot deel van de wegen geen vrij liggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. En als er wél vrijliggende fietspaden zijn, dan zijn deze vaak te smal. Op de 30km-wegen vallen ongeveer 20% van de slachtoffers, maar hier rijdt ook aanmerkelijk minder verkeer. Hiermee rekening houdend is te zien dat het risico dat een verkeersdeelnemer op een 30km-weg een ongeval krijgt groter dan op 50km-wegen. Dat er minder ongevallen gebeuren, wil dus niet zeggen dat de 30km-wegen veiliger zijn.



- Uit de analyse is een aantal groepen te noemen die een relatief groot risico hebben, om als slachtoffer bij een ongeval betrokken te raken. De grootste risicogroepen met de hoogste letselskans zijn de onervaren bestuurders (van brom-, snorfiets en auto) en de ouderen (met name op de fiets).

### B. Keuze prioriteiten verkeersveiligheidsbeleid Haarlem

Op basis van de analyse, de bevindingen uit de werkgroep en klankbordgroep (Fietsersbond, VVN, ROVER, de Politie en de gebiedsverbinders) is hieronder een eerste aanzet voor de beleidswensen in het verkeersveiligheidsbeleid gemaakt. Vanuit de klankbordgroep werd met name aandacht gevraagd voor de focus op langzaam verkeer (in het bijzonder fietsers), het belang van gedragsbeïnvloeding en de beschikbaarheid van budget en capaciteit om verkeersonveiligheid daadwerkelijk aan te kunnen pakken. In de werkgroep zijn drie thema's v

<b>Prioriteit voor de veiligheid van tweewielers</b>	<b>Werken aan een veilige infrastructuur</b>	<b>Extra aandacht voor beginnende bestuurders en ouderen</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Veruit de meeste verkeersslachtoffers vallen onder het langzaam verkeer.</li><li>• In lijn met de centrale positie van voetgangers en fietsers in de Structuurvisie</li><li>• Openbare Ruimte 2040 is het voorstel om langzaam verkeer ook centraal te stellen in het verkeersveiligheidsbeleid.</li><li>• Hiermee krijgt langzaam verkeer daadwerkelijk prioriteit en een centrale positie in de keuze voor maatregelen.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Een veilig ontwerp en herkenbare inrichting van de wegen is een belangrijke basis om een veilig verkeersgedrag te waarborgen. Het ontwikkelen van een veilig verkeerssysteem gebaseerd op de wegategorisering conform Duurzaam Veilig staat hierin centraal. In Haarlem is deze methodiek nu niet consistent toegepast. Advies is om dit wel te doen. Ook wordt aandacht gevraagd om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Belangrijk is dat niet alleen wordt ingezet op infrastructurele maatregelen, maar ook gekeken wordt naar het risicogedrag en risicogroepen. Door aan te sluiten bij regionale communicatie en verkeersveiligheids- campagnes voor kwetsbare doelgroepen (waaronder scholieren) kan de verkeersveiligheid verbeteren.</li></ul>

### *C. Keuze prioriteiten verkeersveiligheid regio Haarlem-IJmond*

Het rijk, provincies en gemeenten werken samen aan het SPV (Strategische Plan Verkeersveiligheid). Dit is een nieuwe, integrale opzet die vanuit het Rijk is geïnitieerd om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Haarlem werkt hierin samen met de provincie Noord-Holland. Parallel aan het SPV wordt het verkeersveiligheidsbeleid van Haarlem geactualiseerd, zodanig dat beide plannen elkaar versterken.

Vanuit de werkgroep SPV waar Haarlem ook aan deelneemt, is er een risico analyse voor Haarlem-IJmond gemaakt. Op basis van de analyse is er een prioritering gemaakt voor de regio op de volgende thema's: veilige infrastructuur, kwetsbare en onervaren verkeersdeelnemers. De voorgestelde drie thema's voor de gemeente Haarlem sluiten goed aan bij de regionale aanpak en versterken de gemeentelijke beleidskeuzes. De risico analyse vanuit de regio wordt ter vastlegging aangeboden in het komende bestuurlijke Provinciale Verkeer en Vervoer Beraad (PVVB) van mei 2020.

### *D. Samenhang ontwikkeling verkeersveiligheid met mobiliteitsbeleid*

Parallel aan de totstandkoming van het verkeersveiligheidsbeleid wordt gewerkt aan het mobiliteitsbeleid. Er vindt inhoudelijke afstemming plaats tussen beide trajecten en er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van elkaars input en bevindingen.

Het verkeersveiligheidsbeleid geeft verdieping aan de te maken keuzes voor het mobiliteitsbeleid en het uitvoeringsplan dat daarmee samenhangt. Keuzes die in het verkeersveiligheidsbeleid worden gemaakt hangen sterk samen met keuzes in het mobiliteitsbeleid, zoals bijvoorbeeld de afweging om bij een weg een 30 of 50km/u snelheidsregime toe te passen. Het verkeersveiligheidsbeleid geeft inzicht in de kenmerken, consequenties en afwegingscriteria van diverse typen wegcategorieën vanuit de optiek van verkeersveiligheid. In het mobiliteitsbeleid wordt dit meegenomen als belangrijk aspect in de totaalafweging en het advies om bepaalde wegcategorieën ergens wel of niet toe te passen. Het mobiliteitsbeleid stelt daarmee de uiteindelijke kaders vast voor de wegategorisering in de stad.

### *E. Toezegging onderzoek 'Snorfietzers naar de rijbaan'*

Met de actualisatie van het verkeersveiligheidsbeleid hebben we ook gezegd aandacht te besteden aan de toezegging "onderzoek inventariseren knelpunten in Haarlem bij verwijzen scooter van fietspad naar Rijbaan". De verkeersveiligheidsanalyse die nu voorligt geeft onvoldoende antwoord op de vraag naar de knelpunten. Tegelijkertijd zijn we ingehaald door de actualiteit. Er komt naar alle waarschijnlijkheid binnenkort een helmplicht voor de snorfietzers<sup>1</sup> en de verwachting is dat hierdoor het aandeel snorfietzers af zal nemen ten gunste van ofwel de bromfietser of de speed-pedelec (en die zijn beiden al verwezen naar de rijbaan). Hierdoor is de verwachting dat de verkeersveiligheid in Haarlem zal verbeteren, zonder dat hiervoor een kostbare maatregel als 'snorfietzers naar de rijbaan verwijzen' nodig

---

<sup>1</sup> Vanuit het ministerie IenW is een verdiepend onderzoek gestart naar de verkeersveiligheidseffecten van een helmplicht voor snorfietzers. De verwachting is dat dit verdiepende onderzoek voor het zomerreces zal zijn afgerond en, samen met de resultaten van de internetconsultatie, zal gebruikt worden voor de verdere voorbereiding van het ontwerpbesluit helmplicht snorfiet. Naar verwachting wordt het ontwerpbesluit na het zomerreces aan de Kamer aangeboden.



is (ter indicatie: in Amsterdam kostte het invoeren van deze maatregel 5,5 mln). Daarom is ervoor gekozen om de effecten van de helmplicht voor snorfietzers op de verkeersveiligheid af te wachten, alvorens er eventueel wordt besloten om een aanvullend onderzoek te doen naar snorfietzers naar de rijbaan.

### **3. Consequenties**

Het geactualiseerde verkeersveiligheidsbeleid geeft een samenhangend overzicht van de keuzes waarmee met de (beperkt) beschikbare middelen het grootste effect kan worden behaald voor de verkeersveiligheid. Als blijkt dat de beschikbare middelen ontoereikend zijn, dan worden voorstellen betrokken bij het uitvoeringsplan Mobiliteit.

### **4. Vervolg**

Er is gestart met de uitwerking van de beleidsambities voor de komende jaren. Hiervoor wordt de klankbordgroep geraadpleegd en gaan we mee met het participatietraject van het mobiliteitsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt in de tweede helft van 2020 ter besluitvorming aangeboden aan het college. Na akkoord wordt het verkeersveiligheidsbeleid vrijgegeven voor de inspraak. Na verwerking van de inspraakreacties wordt het beleid ter vaststelling aangeboden aan de raad.

### **5. Bijlage**

- Bijlage 1: Verkeersveiligheidsanalyse Haarlem 2020