

ANALYSE VERKEERSVEILIGHEID

Onderdeel van het verkeersveiligheidsplan Haarlem

27 MAART 2020



Contactpersoon

HESSEL DE JONG
Senior adviseur

M +316 2117 1998
E hessel.dejong@arcadis.nl

Arcadis Nederland B.V.
Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland

PETER RIEFEL
Adviseur verkeersveiligheid

MIRJAM VAN DER VEEN
Senior Projectleider

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|---|----------|
| 1 | INLEIDING EN BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN | 4 |
| 1.1 | Aanleiding | 4 |
| 1.2 | Werkwijze voor het verkeersveiligheidsbeleid | 4 |
| 1.3 | Belangrijkste bevindingen | 5 |
| | Onder langzaam verkeer vallen de meeste slachtoffers | 5 |
| | Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht | 5 |
| | Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico | 6 |
| 1.4 | Aanbevelingen voor het verkeersveiligheidsbeleid | 6 |
| | Prioriteit voor de veiligheid van tweewielers | 6 |
| | Werken aan een veilige infrastructuur | 6 |
| | Extra aandacht voor beginnende bestuurder en ouderen | 7 |
| 2 | VERKEERSVEILIGHEIDSANALYSE HAARLEM | 8 |
| 2.1 | Algemene ontwikkeling verkeersonveiligheid | 8 |
| | Stijging aantal slachtoffers in Haarlem | 8 |
| | Provinciale en landelijke ontwikkeling | 8 |
| | Landelijke aanpak om stijgende trend te keren | 9 |
| 2.2 | Onder langzaam verkeer vallen de meeste slachtoffers | 9 |
| | Fietspadgebruikers vormen de grootste groep slachtoffers | 9 |
| | Veiligheid van de fietsinfrastructuur is een zorgpunt | 10 |
| | Brom- en snorfietsen lopen een groot risico | 10 |
| 2.3 | Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht | 11 |
| | Meeste slachtoffers vallen op 50km-wegen | 11 |
| | Weggebruikers lopen op 30km-wegen een hoger risico | 13 |
| | Veilige schoolomgeving | 13 |
| 2.4 | Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico | 14 |
| | Brom- en snorfietsers van 16 t/m 24 jaar zijn de grootste risicogroep | 14 |
| | Groeiend aandeel ouderen | 15 |
| | Risicovolle gedragingen | 15 |

1 INLEIDING EN BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN

1.1 Aanleiding

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Het aantal verkeersongevallen en slachtoffers neemt landelijk toe, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Ook in Haarlem is sprake van een forse toename van het aantal verkeersslachtoffers. Het aantal slachtoffers in de gemeente lag van 2014 t/m 2017 rond de 200 maar is in 2018 bijna verdubbeld tot 384. De voorlopige cijfers over 2019 laten ook een hoog aantal verkeersslachtoffers zien. Concreet komen een aantal ontwikkelingen samen, die aanleiding zijn voor een nieuw verkeersveiligheidsbeleid:

- De hierboven genoemde sterke stijging in aantal verkeersslachtoffers vanaf 2018 in de gemeente Haarlem.
- De gedateerdheid van het vigerende verkeersveiligheidsbeleid uit 2006. Dit plan biedt onvoldoende aangrijpingspunten om adequaat op de stijgende trend te reageren.
- De samenloop met het Haarlemse Mobiliteitsbeleid. Het verkeersveiligheidsplan is één de pijlers van het mobiliteitsbeleid.
- Landelijk is in 2019 het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) gelanceerd, om een nieuwe impuls te geven aan de verkeersveiligheid in Nederland. In dit plan wordt gepleit voor een preventieve, risico-gestuurde aanpak (in plaats van een reactieve aanpak waarin maatregelen pas genomen worden als er ongevallen zijn gebeurd). Het SPV 2030 gaat in op een negental beleidsthema's met ambities om de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken. In het kader van het SPV 2030 worden ook regionale verkeersveiligheidsplannen opgesteld. Deze landelijke en regionale uitwerking biedt een goede basis om het gemeentelijk beleid verder invulling te geven.

De 9 beleidsthema's omvatten per thema de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid:

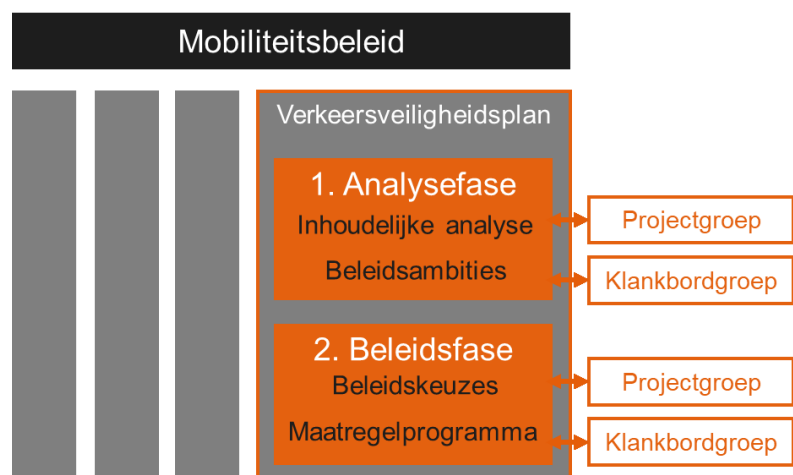
1. Veilige infrastructuur >
2. Heterogeniteit in het verkeer >
3. Technologische ontwikkelingen >
4. Kwetsbare verkeersdeelnemers >
5. Onervaren verkeersdeelnemers >
6. Rijden onder invloed >
7. Snelheid in het verkeer >
8. Afdleiding in het verkeer >
9. Verkeersovertreders >

In dit document is een nadere analyse van de verkeersonveiligheid in Haarlem opgenomen. Deze analyse vormt de basis voor de formulering van het beleid. In dit eerste hoofdstuk is de aanpak voor het verkeersveiligheidsplan beschreven en zijn de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen voor de beleidskeuzes opgenomen. In hoofdstuk 2 is de uitgebreide analyse voor de gemeente Haarlem opgenomen.

1.2 Werkwijze voor het verkeersveiligheidsbeleid

De aanpak om te komen tot een nieuw verkeersveiligheidsbeleid bestaat uit twee hoofdonderdelen. Deze beide delen bestaan uit zowel inhoudelijke analyses als afstemming met werkgroep, klankbordgroep en mobiliteitsbeleid. Dit twee hoofdonderdelen zijn:

1. Analysefase. In deze fase wordt informatie verzameld en geanalyseerd om inzichtelijk te maken wat de stand van zaken is voor de gemeente Haarlem en oorzaken van verkeersonveiligheid te achterhalen. Dit leidt tot beleidsambities om het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid op te gaan richten.
2. Beleidsfase. In de tweede fase wordt het verkeersveiligheidsbeleid daadwerkelijk geformuleerd en dit beleid wordt uitgewerkt om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Figuur 1 Aanpak voor het verkeersveiligheidsbeleid

Dit document bevat de resultaten van de analysefase. Het doel van de analyse is om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheidssituatie in Haarlem, wat de benodigde informatie oplevert om in de volgende fase de beleidsaanpak uit te werken. In aansluiting op de preventieve SPV-aanpak is in deze analyse gekeken naar verschillende bronnen over onder ander samenstelling van de bevolking, eigenschappen van de wegen in Haarlem en de ongevallengegevens. De inhoudelijke analyseresultaten zijn besproken in de projectgroep en de klankbordgroep. De projectgroep bestaat uit een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente Haarlem. De klankbordgroep bestaat uit een aantal vertegenwoordigers van belangrijke stakeholders en belangenorganisaties (zoals fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover en de politie) en de gemeentelijke gebiedsregisseurs en gebiedsverbinders. Tevens vindt regelmatig informatie-uitwisseling plaats met de aanpak voor het mobiliteitsbeleid.

1.3 Belangrijkste bevindingen

Onder langzaam verkeer vallen de meeste slachtoffers

Uit de analyse blijkt dat de meeste verkeersslachtoffers in Haarlem vallen onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers en dan met name de groep die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur. In de analyse komen de volgende bevindingen naar voren:

- De kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer en motoren) vormen veruit de grootste groep van de verkeersslachtoffers. 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). Dit betreft 58% van de slachtoffers in Haarlem.
- Het aandeel slachtoffers onder fietsers en elektrische fietsers neemt toe. Dit betekent dat deze aantallen sneller stijgen dan bij de andere vervoerswijzen.
- De veiligheid van de fietsinfrastructuur is een zorgpunt, omdat niet overal passende fietsvoorzieningen zijn. Denk hierbij aan ontbreken van vrijliggende fietspaden en te smalle fietsvoorzieningen. Dit leidt onder andere tot veel eenzijdige ongevallen met fietsers. Ziekenhuisgegevens van de regio Haarlem-IJmond laten zien, dat ongeveer 50% van de fietsslachtoffers viel bij een eenzijdig fietsongeval.
- De bromfiets is relatief de meest onveilige vervoerswijze. Wel is in Haarlem een daling te zien in het aantal geregistreerde bromfietsen. Ondanks dat, is het aantal bromfietsslachtoffers wel gestegen.
- Het aantal geregistreerde snorfietsen neemt juist toe. Dit is ook terug te zien in een stijging van het aantal slachtoffers op een snorfiets.

Bij bovengenoemde conclusies moet worden opgemerkt, dat het aandeel slachtoffers onder fietsers in Haarlem in werkelijkheid nog hoger ligt. De politie registreert namelijk niet alle ongevallen. Uit een inventarisatie van de spoedeisende hulp blijkt dat het aandeel gewonde fietsers rond 63% ligt (in plaats van rond 39% uit politiegegevens).

Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht

De verkeersveiligheid wordt voor een groot deel beïnvloed door de eigenschappen van de wegen. Het wegennet van Haarlem bestaat bijna geheel uit 50km-wegen en 30km-wegen. Uit de analyse blijkt het volgende over de veiligheid van de wegen:

- Bijna 80% van alle slachtoffers valt op de 50km-wegen. Dit is voor een groot deel te verklaren door het feit dat op deze wegen ook het meeste verkeer rijdt. Op deze wegen zijn dan ook de negentien ongevallenconcentraties terug te vinden (zie pagina 12). Verder is te constateren dat bij een groot deel van de 50km-wegen geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. En wanneer deze er wel zijn, zijn ze vaak te smal gezien de hoeveelheid fietsverkeer.
- Op de 30km-wegen vallen ongeveer 20% van de slachtoffers, maar hier rijdt ook aanmerkelijk minder verkeer. Hiermee rekening houdende is te zien dat de kans dat een verkeersdeelnemer op een 30km-weg een ongeval krijgt groter is dan op 50km-wegen. Dat er minder ongevallen gebeuren wil dus niet zeggen dat de 30km-wegen veiliger zijn.
- Verder aandachtspunt zijn de zogenaamde (ongewenste) grijze wegen. Dit zijn wegen waar het niet voldoende duidelijk is of er nu sprake is van 50km- of een 30km-weg. Deze onduidelijkheid leidt tot onveilig gedrag en daarmee een groter verkeersveiligheidsrisico. Vanuit preventieve aanpak en principes van Duurzaam Veilig is een eenduidige, herkenbare en onderscheidende inrichting nodig.
- Op een aantal wegen in Haarlem wordt regelmatig te hard gereden. De snelheidsovertredingen zijn voornamelijk terug te zien op 50km-wegen aan de randen van de stad. Maar ook op een deel van de 30km-wegen wordt de snelheidslimiet overschreden.

- Van de 38 basisscholen gebeurden er bij 3 scholen meerdere ongevallen met slachtoffers in een omtrek van 100 meter van de school. Hier vielen geen slachtoffers onder kinderen, maar is wel een signaal van mogelijk onveilige schoolomgeving. In de analyse is geen relatie met de snelheidslimiet van 30 of 50km/u in de omgeving gevonden. Rond scholen van voortgezet onderwijs zijn geen slachtoffers geconstateerd.

Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico

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

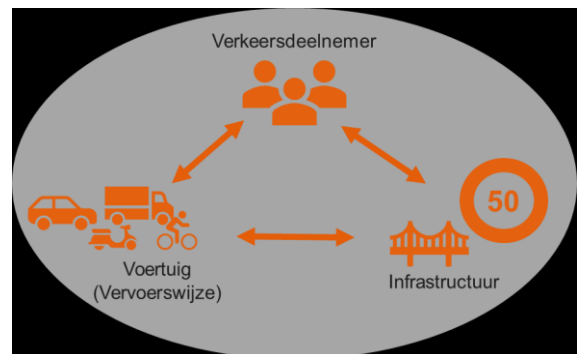
- De grootste risicogroepen met de hoogste letselkans zijn de 'onervaren bestuurders (van brom-, snorfiets en auto) en de ouderen (met name op de fiets).
- Van alle inwoners is 9,4% van 16 t/m 24 jaar, terwijl 27,7% van alle slachtoffers deze leeftijd heeft. Bij de slachtoffers in de leeftijdsgroep 16 t/m 17 jaar was meer dan 80% een brom- of snorfietsers.
- Landelijk valt ook de stijging van het aantal slachtoffers onder ouderen op, in het bijzonder onder fietsers. In Haarlem speelt dit wat minder sterk (er wonen relatief minder ouderen in Haarlem). Wel hebben ook in Haarlem ouderen een grotere kans om verkeersslachtoffer te worden per kilometer. Met verdere vergrijzing is een verdere stijging van het aantal slachtoffers onder ouderen te verwachten.

1.4 Aanbevelingen voor het verkeersveiligheidsbeleid

In voorgaande paragraaf (en de rest van dit document) zijn de bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse voor Haarlem opgenomen. Op basis van de analyse, de bevindingen uit de werkgroep en klankbordgroep is hieronder een eerste aanzet voor de beleidswensen in het verkeersveiligheidsbeleid gemaakt. Vanuit de klankbordgroep werd met name aandacht gevraagd voor 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.

De basis voor het beleid komt vanuit de principes van Duurzaam Veilig, waarbij maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid zich richten op alle drie onderdelen van het verkeerssysteem: voertuig (of de vervoerswijze), de infrastructuur en de verkeersdeelnemer (educatie en gedrag).

In lijn hiermee zijn in de werkgroep drie thema's voor de beleidswensen benoemd. Deze zijn hieronder verder toegelicht.



Prioriteit voor de veiligheid van tweewielers

Veruit de meeste verkeersslachtoffers vallen onder het langzaam verkeer. In lijn met de centrale positie van voetgangers en fietsers in de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 is het goed om langzaam verkeer ook centraal te stellen in het verkeersveiligheidsbeleid. Hiermee krijgt langzaam verkeer daadwerkelijk prioriteit en een centrale positie in de keuze voor maatregelen. Advies is om de aanpak voor langzaam verkeer te richten op:

- Prioriteit voor langzaam verkeer. Op knelpunten bij wegen of locaties die onderdeel zijn van het primaire fietsrouten netwerk hebben keuzes voor de verkeersveiligheid van het langzaam verkeer prioriteit.
- Scheiden van autoverkeer en langzaam verkeer. Samenhang wegenstructuur en fietsnetwerk: fietsers op eigen infrastructuur. Het realiseren van goede fietsvoorzieningen bij alle 50km-uur wegen.
- Voldoende ruimte voor langzaam verkeer. Realiseren van voldoende breedte van fietspaden en trottoirs, rekening houdend met de aantallen. Een oplossing bij onvoldoende ruimte in dwarsprofiel is het ontwikkelen van nieuwe parallelle fietsroutes (ontvlechten).
- Veilige inrichting van fietspaden om eenzijdige ongevallen met tweewielers te verminderen.
- Aanpak risicolocaties langzaam verkeer.

Werken aan een veilige infrastructuur

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. Voor het creëren van veilige infrastructuur wordt geadviseerd om in het beleid te richten op:

- Herijken van de wegcategorisering. Opnieuw vaststellen van de wegcategorisering (gebaseerd op de SOR). Specifieke afweging hoe om te gaan met de grijze wegen en busroutes via 30km-gebieden.
- Aanpassingen aan wegen conform wegcategorisering. De inrichting van de wegen moet goed aansluiten bij de gekozen functies. Alle 50km-wegen en de 30km-zones worden aangepast, voor zover deze niet voldoen aan de juiste kenmerken. Het gaat hierbij om de inrichting van de wegen, maar ook eventuele additionele maatregelen (bijvoorbeeld om doorgaand verkeer uit verblijfsgebieden te weren).
- Aanpak risicolocaties en ongevallenconcentraties.
- Schoolomgeving. Per school budget beschikbaar stellen om samen met de school de verkeersveiligheid te verbeteren. De maatregelen kunnen zowel gaan om de infrastructuur als gericht op (haal/breng)gedrag en extra educatie. Bij verhuizing of oprichting van scholen in het verhuisbudget een post opnemen voor de openbare ruimte.
- Verkeersveiligheid in het ontwerp. Bij het opstellen van ontwerpen wordt de politie betrokken. In de gemeentelijke organisatie wordt een verkeersveiligheidsadviseur aangesteld die meekijkt bij de plannen voor aanpassingen in de infrastructuur.

Extra aandacht voor beginnende bestuurder en ouderen

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

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

2 VERKEERSVEILIGHEIDSANALYSE HAARLEM

Dit hoofdstuk beschrijft de verkeersveiligheidsanalyse voor de gemeente Haarlem. Het doel hiervan is om inzicht te krijgen in de grootste aandachtspunten en daarmee informatie te hebben voor het maken van beleidskeuzes. In dit hoofdstuk zijn de bevindingen uit de verkeersveiligheidsanalyse.

2.1 Algemene ontwikkeling verkeersonveiligheid

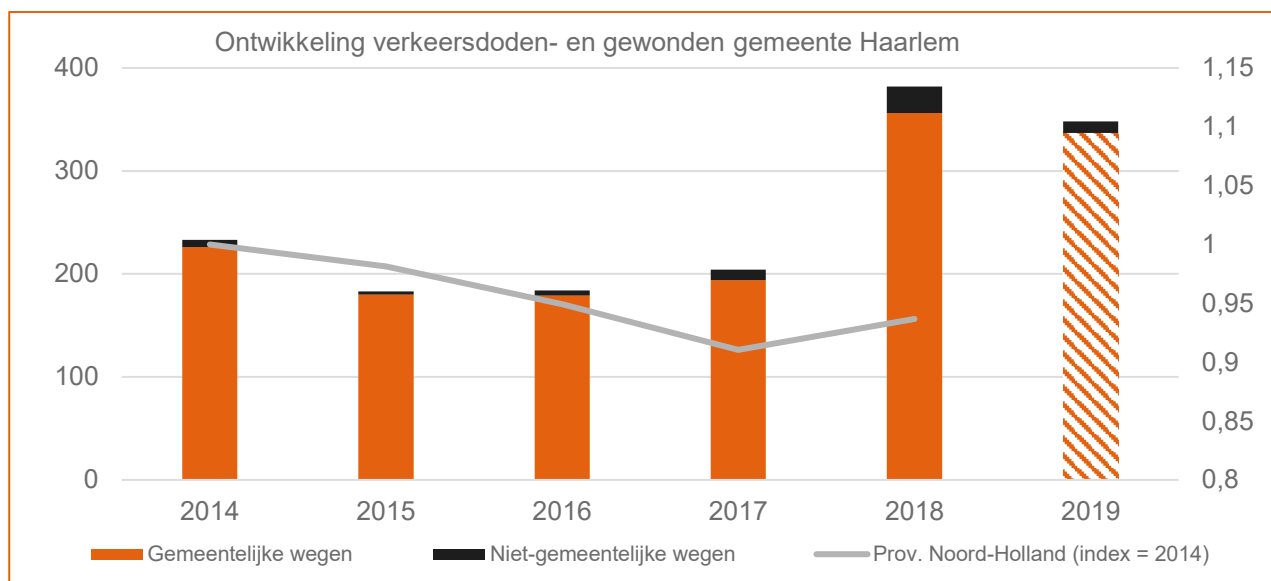
Stijging aantal slachtoffers in Haarlem

Het aantal verkeersgewonden in de gemeente Haarlem laat een aantal jaar een stijgende lijn zien. Maar in 2018 heeft bijna een verdubbeling plaatsgevonden ten opzichte van het jaar ervoor (zie figuur 2). Op basis van de door de politie geregistreerde ongevallen zijn de volgende cijfers te benoemen:

- In de periode 2014-2018 zijn in totaal 1.191 verkeersslachtoffers gevallen (doden en gewonden). Hierbij waren zeven verkeersdoden te betreuren.
- In het 2018 zijn 385 verkeersslachtoffers gevallen, waarvan één dodelijk slachtoffer.
- De stijging van het aantal verkeersslachtoffers tussen 2017 en 2018 bedraagt 88%.

Bij de stijgende lijn in aantal slachtoffers moet opgemerkt worden dat de politie de wijze en kwaliteit van ongevallenregistratie in 2018 heeft verbeterd. Dit verklaart de stijging echter maar gedeeltelijk. Verder is in onderstaande figuur de voorlopige cijfers van 2019 opgenomen (t/m 19 december 2019). Een eerste blik op deze voorlopige gegevens laat zien dat de verhoging ook na 2018 blijft.

De genoemde aantallen zijn de slachtoffers op alle wegen in de gemeente (dus ook de rijkswegen en provinciale wegen. In totaal viel 95% van de slachtoffers op gemeentelijke wegen. De dodelijke ongevallen vonden allemaal plaats op gemeentelijke wegen.



Figuur 2: Ontwikkeling door politie geregistreerde verkeersdoden- en gewonden in gemeente Haarlem (ViaStat)¹

Provinciale en landelijke ontwikkeling

Ook in de rest van de provincie Noord-Holland en in heel Nederland is een stijging te zien. Het aantal ernstige gewonden in het verkeer stijgt landelijk sinds 2006². Hierbij blijft het aantal ernstige verkeersgewonden bij ongevallen met gemotoriseerde voertuigen ongeveer gelijk, terwijl het aantal ernstige verkeersgewonden bij ongevallen zonder motorvoertuig toeneemt. Op provinciaal niveau is er echter jaren

¹ De informatie over 2019 is gebaseerd op voorlopige data uit ViaStat over 2019, tot en met 17 december 2019. Dit betreft dus nog geen definitieve cijfers over 2019 (deze worden naar verwachting halverwege 2020 vrijgegeven).

² SWOV (2019). Ernstig verkeersgewonden in Nederland. SWOV-factsheet, december 2019. SWOV, Den Haag

sprake van een dalende trend (zie de grijze lijn figuur 2). In de stijging in de provincie van 2018 heeft gemeente Haarlem een belangrijk aandeel.

Landelijke aanpak om stijgende trend te keren

Er is een nieuwe aanpak ontwikkeld om de toenemende verkeersonveiligheid in Nederland aan te pakken, vastgelegd in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (vanaf hier: SPV). Hierin hebben onder meer het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid, de provincies en de gemeenten hun gezamenlijke visie op een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid vastgelegd.

Het strategisch plan gaat in op negen beleidsthema's over het verkeerssysteem (zie het overzicht in paragraaf 1.1). Elk van deze negen thema's richt zich op het verbeteren van de verkeersveiligheid voor een specifieke risicogroep of risicothema. Centrale gedachte in het SPV is om niet (alleen) reactief te reageren op ontwikkelingen in ongevallen, maar proactief (en preventief) te werken naar een veiliger verkeerssysteem waarbij ongevallen worden voorkomen. De kern van risico-gestuurd werken is het in kaart brengen van factoren die een sterke causale relatie vertonen met verkeersonveiligheid. De nadruk ligt op het verzamelen en analyseren van informatie over risico's in het verkeer die er nu zijn of zich in de nabije toekomst kunnen voordoen. De visie uit het SPV wordt door de overheden verder in regionale samenwerking op lokaal niveau concreet te maken (zo ook de regio Haarlem-IJmond³). Ook de principes van Duurzaam Veilig blijven binnen deze aanpak centraal staan.

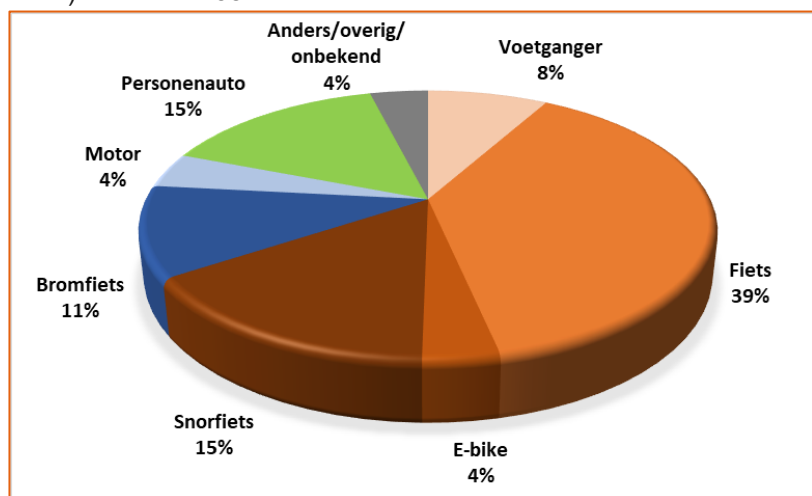
2.2 Onder langzaam verkeer vallen de meeste slachtoffers

Uit de analyse blijkt dat de meeste verkeersslachtoffers in Haarlem vallen onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers en dan met name de groep 'fietspadgebruikers'. In deze paragraaf zijn de achtergronden bij deze conclusie terug te lezen.

Fietspadgebruikers vormen de grootste groep slachtoffers

In het SPV is één van beleidsthema's gericht op de kwetsbare verkeersdeelnemers. De kwetsbare verkeersdeelnemers komen ook in Haarlem als erg kwetsbare groep uit de ongevalgegevens naar voren (zie figuur 3). Over de kwetsbare deelnemers zijn de volgende bevindingen te benoemen:

- In Haarlem vormen de kwetsbare verkeersdeelnemers (langzaam verkeer en motoren), veruit de grootste groep van de verkeersslachtoffers. Dit betreft meer dan 80% van de slachtoffers.
- Meer dan de helft van de slachtoffers betreft een verkeersdeelnemer, die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur (fiets, e-bike, snorfiets). Dit betreft 58% van de slachtoffers in Haarlem.
- In de periode 2014-2018 is de stijging van (absolute) aantal slachtoffers bij alle vervoerswijzen terug te zien.
- Wanneer naar de verhouding tussen de vervoerswijzen wordt gekeken is met name de stijging bij fietsers en e-bikes te benoemen. Het aantal slachtoffers onder fietsers en e-bikes stijgt dus relatief gezien sterker dan onder de overige vervoerswijzen.



Figuur 3: Verdeling naar vervoerswijzen onder verkeersslachtoffers in Haarlem

Bij bovengenoemde conclusies moet worden opgemerkt dat het aantal slachtoffers onder (met name) fietsers in werkelijkheid nog hoger ligt. De politie registreert namelijk niet alle ongevallen. Uit een inventarisatie van de spoedeisende hulp blijkt dat het aandeel gewonde fietsers rond 63% ligt (in plaats van

³ Provincie Noord-Holland, Verkeersveiligheid, Risicoanalyse regio Haarlem IJmond 2020, maart 2020

rond 39% uit politiegegevens). Dit gebeurt op landelijk niveau, maar uit gegevens van de basisregistratie ziekenhuiszorg blijkt dat dit ook geldt voor de regio Haarlem-IJmond (bron: VeiligheidNL).

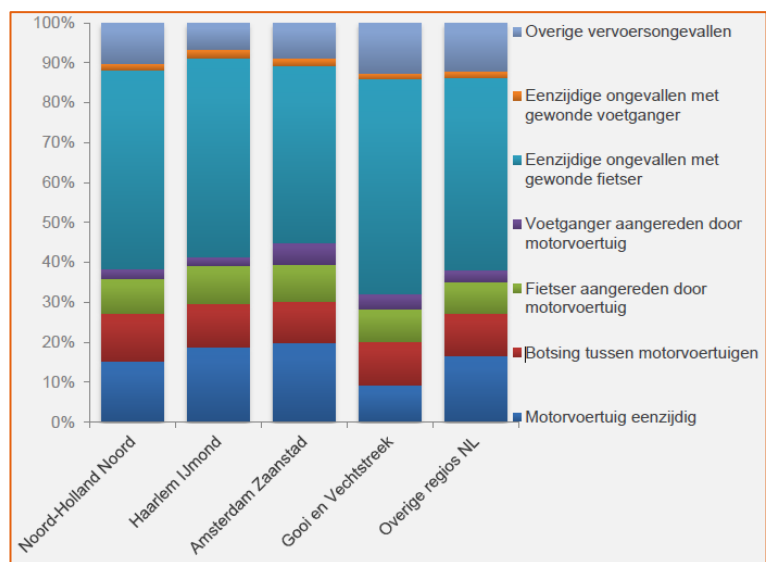
Veiligheid van de fietsinfrastructuur is een zorgpunt

De veiligheid van de fietsinfrastructuur is als belangrijk zorgpunt aan te merken. Het gaat dan om de fietsvoorzieningen in relatie tot de hoeveelheid fietspadgebruikers en het grote aantal eenzijdige ongevallen onder fietsers.

Het eerste aandachtspunt is dat de drukte op de fietspaden toeneemt. Hierbij gaat het om toename van de hoeveelheid fietsers en de diversiteit en type vervoersmiddelen op de fietspaden. Deze onderstaande combinaties verhogen het ongevalsrisico voor de fietspadgebruikers:

- In Haarlem is in het bijzonder de noord-zuidas Rijksweg – station Haarlem - Wagenweg te benoemen als fietsroute met hoge fietsintensiteiten
- Verder zijn routes te benoemen waar de fietspaden te smal zijn voor de hoeveelheid verkeer of waar de vrijliggende fietspaden ontbreken.
- Daarnaast neemt ook de diversiteit aan type fietsen toe. Dit is terug te zien in grote fietsen (zoals bakfietsen) en grotere snelheidsverschillen (e-bikes, speed-pedelects, elektrische bakfietsen en (brom)fietskoeriers). Terwijl een belangrijke uitgangspunt van Duurzaam Veilig juist is om ontmoetingen met grote verschillen in snelheid en massa te voorkomen.

Tweede aandachtspunt is het grote aantal eenzijdige ongevallen onder fietsers (die niet goed worden geregistreerd). Ziekenhuisgegevens van de regio Haarlem-IJmond laten zien, dat ongeveer 50% van de fietsslachtoffers viel bij een eenzijdig fietsongeval (zie figuur 4). Het grote aandeel eenzijdige fietsongevallen wordt bevestigd door de landelijke cijfers van de SWOV. Uit onderzoek door het SWOV⁴ blijkt dat de inrichting van fietspaden (en voetpaden) een belangrijk oorzaak is voor deze ongevallen. Zaken die daarbij naar voren komen zijn (stoep)randen en paaltjes, obstakels langs de weg, glad wegdek en hobbels en slecht onderhoud (zoals losliggende tegels).



Figuur 4 Landelijke basisregistratie ziekenhuiszorg, letsel informatie system 2017, VeiligheidNL

Brom- en snorfietsen lopen een groot risico

In Haarlem vallen ongeveer een kwart van de verkeersslachtoffers onder bestuurders van brom- en snorfietsen (zie figuur 3). Ondanks dat het aandeel hiervan is gedaald is het aantal slachtoffers wel toegenomen. De brom- en snorfietsers lopen echter een groot risico om betrokken te raken bij ongevallen. Dit blijkt uit landelijke informatie over aantal slachtoffers per gereden kilometers naar vervoerswijze⁵ (maar niet beschikbaar op gemeentelijk niveau). Dit beeld is in Haarlem ook terug te zien in de verhouding tussen slachtoffers en aantal geregistreerde voertuigen.

In tabel 1 is het aantal slachtoffers afgezet tegen het voertuigbezit. Het aantal slachtoffers per 1.000 voertuigen onder bromfietsen en snorfietsen is aanmerkelijk hoger dan de overige vervoerswijzen. Hierbij geldt bij bromfietsen het aantal slachtoffers is gestegen, ondanks dat het aantal geregistreerde bromfietsen is afgenomen. Het aantal geregistreerde snorfietsen neemt juist toe. Dit is ook terug te zien in een stijging van het aantal slachtoffers op een snorfiets.

⁴ SWOV r-2018-19

⁵ SWOV, factsheet brom- en snorfietsen, oktober 2017

| Vervoersmiddel | Aantal geregistreeerde voertuigen in Haarlem (2018) | Aantal slachtoffers (2014-2018) | Aantal slachtoffers per 1.000 voertuigen |
|----------------|---|---------------------------------|--|
| Personenauto | 86.564 | 152 | 1,8 |
| Motor | 5.360 | 53 | 9,9 |
| Bromfiets | 3.547 | 139 | 39,2 |
| Snorfiets | 7.474 | 183 | 24,5 |
| Fiets | Onbekend | 321 | 0,3 (schatting Nederland) |
| E-bike | Onbekend | 27 | 0,4 (schatting Nederland) |

Tabel 1 Voertuigbezit (CBS, RDW) ten opzichte van verkeersslachtoffers (ViaStat)

Voor de brom- en snorfietsongevallen geldt dat er een sterke relatie is met de leeftijd van de bestuurders. Met name de combinatie van brom-/snorfiets met beginnende bestuurders (leeftijd 16 t/m 24 jaar) levert een hoog slachtofferrisico op (zie ook paragraaf 2.4).

Er is een toezegging gedaan om te onderzoeken of het mogelijk is om snorfietsen op de rijbaan te laten rijden (in plaats van op het fietspad). De gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyse geeft onvoldoende houvast om de keus voor snorfietsen op de rijbaan als uitgangspunt te nemen voor het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij spelen drie zaken een rol:

- De gegevens uit de gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyse geeft onvoldoende antwoord op de vraag of het verplaatsen van snorfietsen op de rijbaan zorgt voor een verbetering van de verkeersveiligheid. Nader onderzoek moet uitwijzen welk effect deze maatregel in Haarlem heeft voor de veiligheid van de snorfietsers zelf, voor de andere weggebruikers en voor de interactie met elkaar.
- Er wordt een helmplicht voor snorfietsers ingevoerd. Op dit moment wordt landelijk nieuwe wetgeving voorbereid om de helmplicht voor snorfietsers in te voeren. De verwachting is dat hierdoor het aandeel snorfietsers afneemt ten gunste van de bromfiets of speed-pedelecs (en die zijn beiden al verwezen naar de rijbaan). Hierdoor is de verwachting dat de helmplicht de verkeersveiligheid in Haarlem zal verbeteren, zonder dat hier aanvullende acties (zoals verwijzen naar de rijbaan) voor nodig zijn.
- Samenhang met andere maatregelen. In het beleidsplan worden (naar verwachting) andere maatregelen genomen, die ook bijdragen aan het verkeersveiligheidsvraagstuk rond snorfietsers en overige gebruikers van het fietspad. Denk hierbij aan het verbeteren van de fietsvoorzieningen en educatie voor risicogroepen.

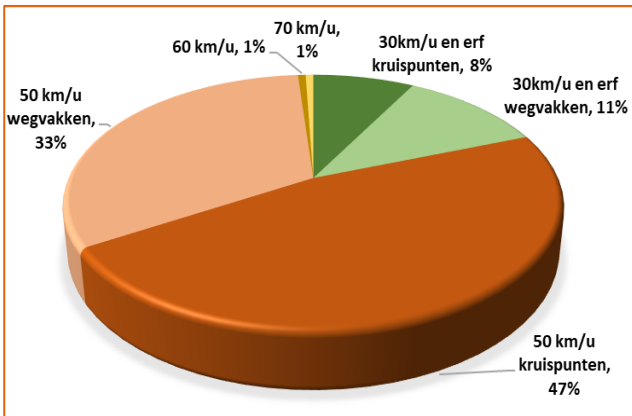
2.3 Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht

De verkeersveiligheid wordt voor een groot deel beïnvloed door de eigenschappen van de wegen. Deze paragraaf beschrijft de veiligheid van de Haarlemse wegen vanuit oogpunt van ongevalgegevens en een analyse van de eigenschappen van de wegen. Het wegennet van Haarlem bestaat bijna geheel uit 50km-wegen en 30km-wegen.

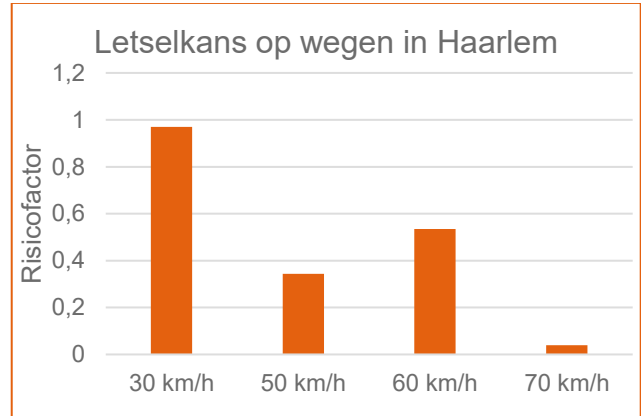
Meeste slachtoffers vallen op 50km-wegen

Bijna 80% van alle slachtoffers in Haarlem valt op de 50km-wegen (zie figuur 5). De meeste ongevallen daarvan gebeuren op de kruispunten (bijna de helft van alle slachtoffers in Haarlem). Wanneer naar de ongevalconcentraties wordt gekeken, dan zijn deze ook allemaal op de 50km-wegen terug te vinden (zie figuur 7). Het gaat om 19 ongevalconcentraties met meer dan vijf slachtoffers in vijf jaar tijd. De clustering van de ongevallen op de 50km-wegen is voor een groot deel te verklaren door het feit dat op de wegen ook het meeste verkeer rijdt. Zowel het autoverkeer als langzaam verkeer concentreert zich het meest op de

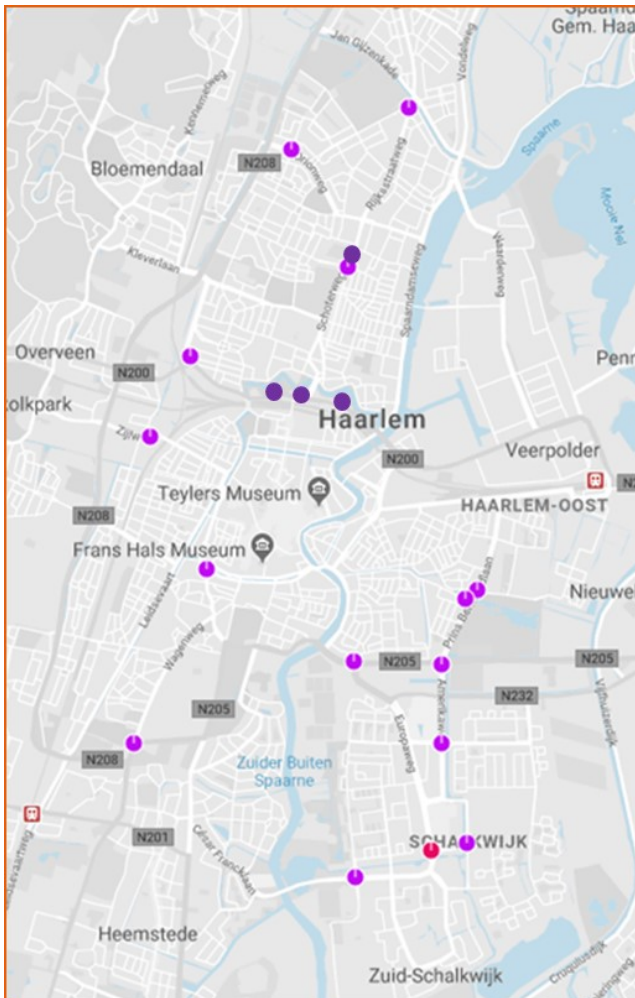
50km-wegen, waardoor het logisch is dat hier de meeste ongevallen gebeuren. De letselkans voor een individuele verkeersdeelnemer op een 50km-weg is kleiner dan op een 30km-weg (zie figuur 6).



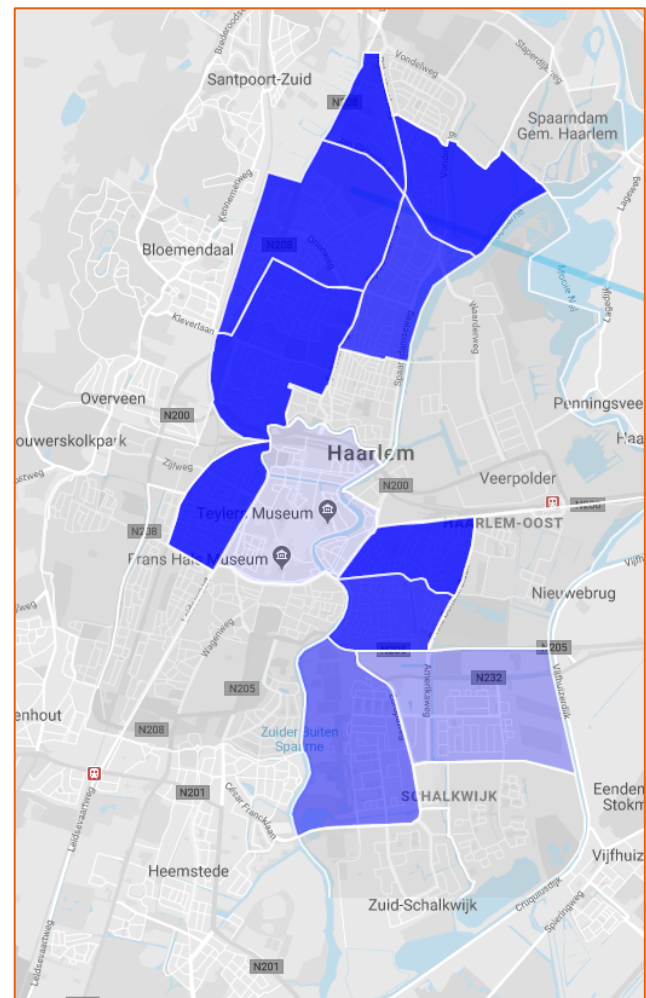
Figuur 5 Verdeling verkeersslachtoffers in Haarlem over verschillende type wegen en kruispunten



Figuur 6 Verdeling verkeersslachtoffers in Haarlem over verschillende type wegen en kruispunten



Figuur 7 Overzicht van ongevallenconcentraties in Haarlem



Figuur 8 Mate van risico in 30km-gebieden

Wanneer naar de eigenschappen van de Haarlemse 50km-wegen wordt gekeken, dan is te constateren dat een deel van de wegen niet voldoet aan de gewenste inrichting.

- Belangrijkste aandachtspunt hierin is dat bij een groot deel van de Haarlemse 50km-wegen geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. En waar deze wel aanwezig zijn, zijn ze vaak te smal.
- Tweede opvallendheid is het grote aantal kruispunten met een verkeerslichtenregeling.

In het algemeen wordt een rotonde als een veiliger kruispuntvorm beschouwd⁶. Beide aspecten zijn te verklaren vanuit de historische structuur (en daarmee beperkte beschikbare ruimte) van de stad. Dit vraagt in de beleidsvorming wel specifieke aandacht voor verbeteringsmaatregelen, mede ook in relatie tot de kwetsbare verkeersdeelnemers.

Verder spelen vanuit verkeersveiligheid de gereden snelheden en snelheidsovertredingen een rol. Op ongeveer een kwart van de 50km-wegen wordt regelmatig te hard gereden. Met name de doorgaande wegen aan de randen van de stad komen hierbij naar voren. De snelheid van het verkeer leidt ook tot een grote mate van ervaren onveiligheid bij andere verkeersdeelnemers en omwonenden.

Weggebruikers lopen op 30km-wegen een hoger risico

Op de 30km-wegen vallen ongeveer 20% van de verkeersslachtoffers in Haarlem (zie figuur 5). Bij dit kleinere aandeel moet opgemerkt worden dat op deze wegen ook aanmerkelijk minder verkeer rijdt. De letselkans van een individuele verkeersdeelnemer is zelfs hoger dan een 50km-weg (zie figuur 6). Dat er minder ongevallen gebeuren wil dus niet zeggen dat de 30km-wegen veilig zijn. Dit beeld wordt bevestigd door de risicoanalyse die in de regio Haarlem-IJmond is opgesteld⁷. De verschillende wijken in Haarlem verschillen echter in de mate waarin de 30km-wegen risicovol zijn. Figuur 8 toont de risico's in de 30km-gebieden in Haarlem.

Verder aandachtspunt zijn de zogenaamde (ongewenste) grijze wegen. Dit zijn wegen waar het niet voldoende duidelijk is of er nu sprake is van 50km- of een 30km-weg. Deze onduidelijkheid kan leiden tot onveilig gedrag en daarmee een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Vanuit preventieve benadering en de principes van Duurzaam Veilig is het wenselijk, dat de wegomgeving, voertuigen en technologie moeten de mens ondersteuning en bescherming bieden zodat de veiligheid van het verkeerssysteem zo min mogelijk afhankelijk is van individuele handelingen⁸. Dit betekent dat de 50km- en 30km-wegen als zodanig zijn ingericht, herkenbaar en onderscheidend zijn. In een gemeentelijke inventarisatie zijn 40 wegen in Haarlem als grijze weg aangemerkt. Bijzondere aandachtspunten zijn de 30km-gebieden met te hoge intensiteiten en busroutes.

Veilige schoolomgeving

Haarlem is een relatief jonge gemeente, met een hoog aandeel van de leeftijd 0-11 jaar (13,8% in Haarlem t.o.v. 12,7% landelijk). Van de verkeersslachtoffers in Haarlem had 3,8% deze leeftijd. Er zijn in totaal 38 basisscholen in Haarlem. Hiervan liggen er 10 aan een gebiedsontsluitingsweg (50 km/u) en een aantal aan drukke 30km-wegen. Het aantal slachtoffers in de nabije omgeving van basisscholen valt in het algemeen mee. Van de 38 basisscholen gebeurden er bij drie scholen meerdere ongevallen met slachtoffers in een omtrek van 100 meter van de school. Er zijn op deze locaties geen slachtoffers onder basisschoolleeftijd signaleerd, maar het aantal ongevallen is wel een signaal van een mogelijk onveilige schoolomgeving. De drie schoollocaties zijn:

- Basisschool Sint Franciscus (11 ongevallen, waarvan 2 slachtofferongevallen)
- OBS de Kring / Hannie Schaft School (9 ongevallen, waarvan 2 slachtofferongevallen)
- OBS M.L. King (7 ongevallen, waarvan 4 slachtofferongevallen)

De kwetsbaarheid van kinderen kan een extra risico vormen tijdens de drukke schoolspits. Bij basisscholen wordt de periode rond het halen en brengen van kinderen vaak als onveilig ervaren, door zowel de scholen als de ouders en kinderen. Hier ontstaat in een korte tijd een chaotische verkeerssituatie, die moeilijk is te overzien.

⁶ SWOV, factsheet Kruispunttypen, november 2014

⁷ Provincie Noord-Holland, Verkeersveiligheid, Risicoanalyse regio Haarlem IJmond 2020, maart 2020

⁸ SWOV, factsheet Duurzaam Veilig wegverkeer, maart 2019

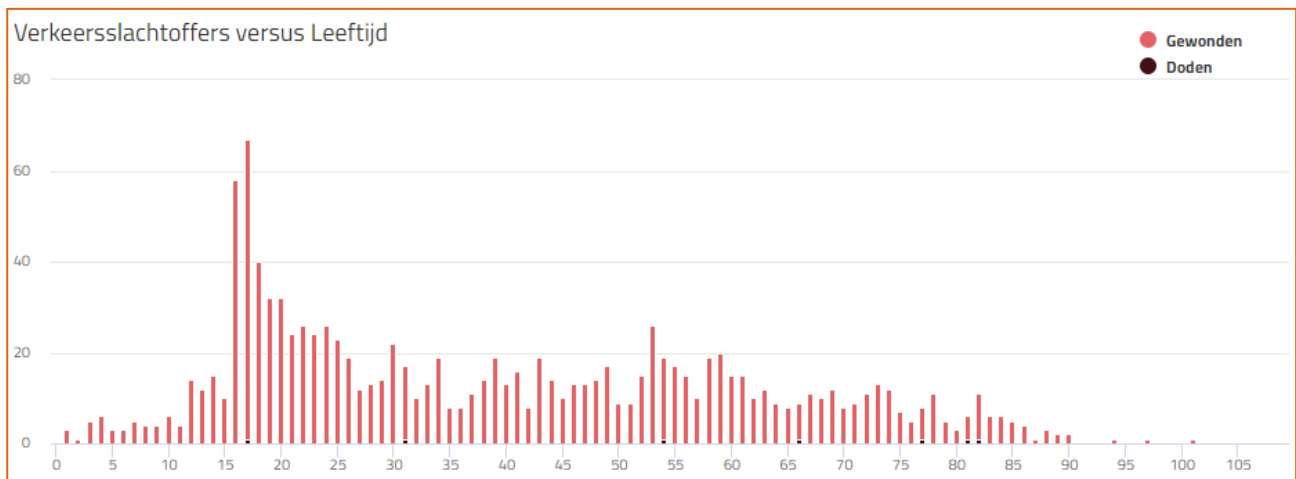
In het voorgezet onderwijs is er minder goed een uitspraak te doen over de veiligheid rondom de scholen. Het aandeel kinderen in de middelbare schoolleeftijd (12 t/m 17 jaar) ligt lager dan landelijk. Er zijn geen scholen in het voortgezet onderwijs waar meerdere slachtofferongevallen in de schoolomgeving zijn gebeurd. Wel is de middelbare schoolleeftijd een aandacht vanuit risicogedrag (zie paragraaf 2.4).

2.4 Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico

Als derde thema zijn de risicogedragingen van individuele verkeersdeelnemers te benoemen. Hierbij gaat het om bevolkingsgroepen die een hoog risico lopen en om verkeersgedragingen met een hoog risico.

Brom- en snorfietzers van 16 t/m 24 jaar zijn de grootste risicogroep

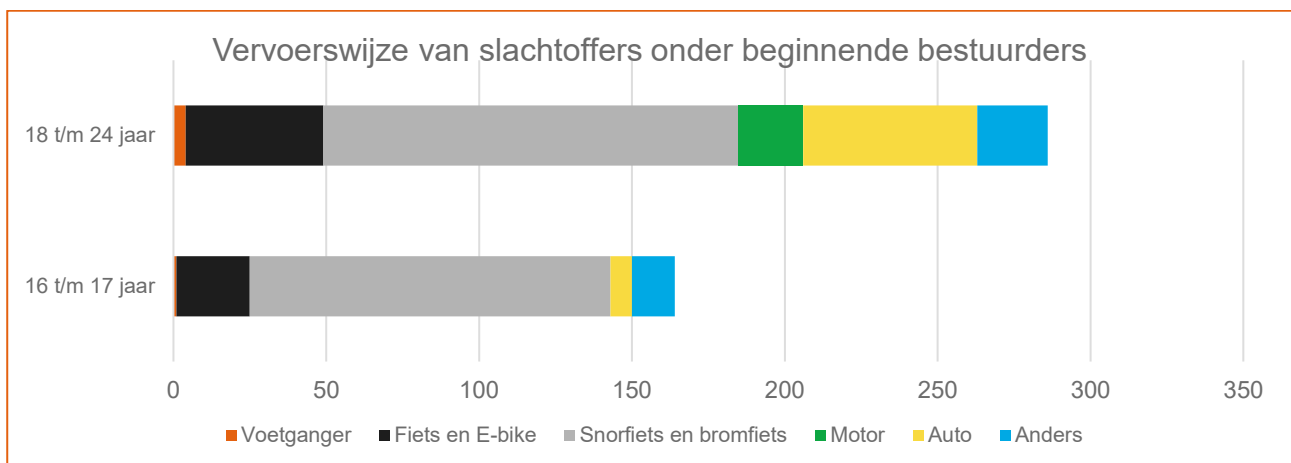
De combinatie van beginnende bestuurders (leeftijd 16 t/m 24 jaar) met gemotoriseerde tweewielers blijkt vanuit verkeersveiligheid niet goed samen te gaan. Onder deze leeftijdsjaren vallen de meeste verkeersslachtoffers (zie figuur 9). Ook wanneer het aandeel slachtoffers in deze leeftijd (28%) wordt afgezet tegen de omvang van deze groep (9,5% van de Haarlemse bevolking) blijkt deze leeftijden een grote aandachtsgroep vormen.



Figuur 9 Aantal verkeersslachtoffers in Haarlem naar leeftijdsjaar (bron: ViaStat)

Wanneer verder wordt ingezoomd op deze leeftijdsgroep dan is te zien dat met name de combinatie met snor- en bromfietsen naar voren komt:

- 72% van de slachtoffers 16-17 jaar was bestuurder van een snor- of bromfiets.
- 48% van de slachtoffers 18-24 jaar was bestuurder van een snor- of bromfiets.
- 35% van de slachtoffer 18-24 jaar was bestuurder van een motor of auto.



Figuur 10 Vervoerswijze van slachtoffers onder beginnende bestuurders in Haarlem

Het grote risico van deze leeftijdsgroep is ook op landelijke, provinciaal en regionaal niveau geconstateerd. Beginnende bestuurders is daarom in het landelijk beleid ook een beleidsthema in het SPV. In de provincie

en in de regio Haarlem IJmond zijn deze groepen ook als risicovol aangemerkt. Gezien de brede problematiek wordt een provinciale en regionale aanpak ontwikkeld, waar de gemeente Haarlem bij aan kan sluiten.

Groeiend aandeel ouderen

Landelijk valt ook de stijging van het aantal slachtoffers onder ouderen op, in het bijzonder onder fietsers. In Haarlem speelt dit in de afgelopen jaren wat minder sterk. Het aantal verkeersslachtoffers onder de leeftijdsgroep ouder dan 70 is niet heel hoog. Ook de vergelijking met aandeel verkeersslachtoffers (12,1%) en aandeel in de bevolking (11,8%) komt redelijk met elkaar overeen. Wel lopen ouderen een groot ongevalsrisico wanneer wordt gekeken naar de afstand die ze afleggen (10 keer zo groot dan gemiddeld⁹). Dit geldt logischerwijs ook voor Haarlem. De kans op een ernstigere afloop van ongevallen is onder ouderen groter vanwege de fysieke kwetsbaarheid.

Echter de vergrijzing onder het aantal ouderen neemt toe (landelijk tot ongeveer 25% van de bevolking in 2040). Deze groei is ook in Haarlem te verwachten. Met de vergrijzing is een verdere stijging van het aantal slachtoffers onder ouderen te verwachten. Vanuit sociaal oogpunt is het wenselijk dat iedereen aan de maatschappij (en dus het verkeer) kan blijven deelnemen. Dit betekent dat in het verkeersveiligheidsbeleid aandacht nodig is voor infrastructuur die voldoende gelegenheid biedt voor ouderen om waar te nemen, te beslissen en te handelen. Daarnaast is voorlichting en educatie belangrijk over bijvoorbeeld het veilig besturen van voertuigen en actuele (gewijzigde) verkeersregels.

Risicovolle gedragingen

Tot slot is een aantal risicovolle gedragingen (door alle groepen verkeersdeelnemers) te benoemen die lijden tot verkeersonveiligheid. Over risicovolle gedragingen van individuele verkeersdeelnemers is weinig bekend op gemeentelijk niveau. In het landelijk en regionaal beleid wordt een aantal specifieke risicogedragingen benoemd:

- Rijden onder invloed. In de provincie Noord-Holland overtreed 1,9% van de automobilisten de alcohollimiet¹⁰. Het is niet bekend in welke mate dit werkelijk leidt tot verkeersslachtoffers. Uit landelijk onderzoek blijkt dat 12 tot 23% van de dodelijke ongevallen alcohol in het spel was. Verder is bekend dat het aantal misdrijven voor rijden onder invloed een dalende trend laat zien. Naast gebruik van alcohol is ook aandacht nodig voor drugsgebruik.
- Afleiding in het verkeer. Eén van de thema's in het SPV betreft afleiding in het verkeer. Het gaat om afleiding tijdens deelname aan het verkeer, bijvoorbeeld door smartphone gebruik. Er zijn geen cijfers bekend over het exacte aantal slachtoffers als gevolg van afleiding. Wel blijkt uit studies dat een groot deel van de bestuurders wel een de telefoon gebruikt tijdens het rijden¹¹.
- Overtredingen. De snelheid en te hard rijden is een verklarende factoren voor de kans op een ongeval en de ernst van de afloop van een ongeval. In paragraaf 2.3 is hier al op ingegaan. Verder is roodlichtnegatie een belangrijk aandachtspunt, gezien het grote aantal verkeerslichten dat in Haarlem staat. Roodlichtnegatie leidt ongevallen met een grote ernst.

⁹ SWOV, factsheet Ouderen in het verkeer, augustus 2015

¹⁰ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijden onder invloed in Nederland 2002-2017, juli 2018

¹¹ SWOV, factsheet Afleiding in het verkeer, juli 2018

COLOFON

ANALYSE VERKEERSVEILIGHEID
ONDERDEEL VAN HET VERKEERSVEILIGHEIDSPAN HAARLEM

AUTEUR

Hessel de Jong

PROJECTNUMMER

D05021.000056

ONZE REFERENTIE

D10006582:105

DATUM

27 maart 2020

STATUS

Definitief

Arcadis Nederland B.V.

Postbus 264
6800 AG Arnhem
Nederland
+31 (0)88 4261 261

www.arcadis.com