



**Gemeente
Haarlem**



Veilig op weg in Haarlem

19 augustus 2021



 **ARCADIS**

Inhoudsopgave

Samenvatting	2		
1. Inleiding	3		
1.1 Aanleiding	3		
1.1.1 Elk slachtoffer is er één te veel	3		
1.1.2 Toename verkeersonveiligheid in Haarlem	3		
1.1.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)	4		
1.1.4 Verkeersveiligheid in Haarlem in relatie tot de SOR2040 en het Mobiliteitsbeleid 2030	4		
1.2 Leeswijzer	5		
2. Doelstelling, strategie en aanpak	5		
2.1 Doelstelling: Veilig op weg in Haarlem	6		
2.2 Drie focuspunten uit de verkeersveiligheidsanalyse	6		
2.3 Drie prioriteiten in Haarlemse verkeersveiligheidsaanpak	6		
2.3.1. Betrekken van belangenorganisaties en burgers	7		
3. Focus op de fietser	8		
3.1 Hoofdpunt 1: Prioriteit voor veiligheid fietsers	9		
3.2 Hoofdpunt 2: Scheiden van auto's en fietsers	10		
3.3 Hoofdpunt 3: Meer ruimte voor fietsers	12		
3.3.1 Belang van fietsers voorop bij integrale keuzes	12		
3.3.2 Voldoende ruimte voor de groep fietsers	12		
3.4 Hoofdpunt 4: Veilige inrichting van fietsroutes	14		
3.5 Hoofdpunt 5: Risicolocaties fietsverkeer	14		
4. Veilige infrastructuur	15		
4.1 Hoofdpunt 1: Werken aan een veilige wegennetwerk	16		
4.1.1 Belang van overeenkomst in functie, inrichting en gebruik	16		
4.1.2 Geen grijze wegen	16		
4.2 Hoofdpunt 2: Veilig ontwerp van wegen	18		
4.2.1 Haarlem kiest voor veilige 30km-gebieden	18		
4.2.2 Haarlem kiest voor veilige 50km-wegen	19		
4.3 Hoofdpunt 3 Aanpak van risicolocaties	20		
4.4 Hoofdpunt 4: Verkeersveiligheid bij scholen	21		
4.5 Hoofdpunt 5: Verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen	22		
		4.5.1 Technologische ontwikkelingen	22
		4.5.2 Toetsing van ruimtelijke plannen	22
		5. Veilig verkeersgedrag	24
		5.1 Extra aandacht voor jongeren en ouderen	24
		5.2 Actieve rol in regionale verkeersveiligheidsaanpak	25
		5.2.1 Regionale campagnekalender	25
		5.2.2 Haarlem faciliteert verkeersveiligheidsacties	25
		5.3 Samenwerking in Haarlem	26
		5.3.1 Bereiken van de doelgroep	26
		5.3.2 Samenwerken met vrijwilligersorganisaties	26
		5.3.3 Samenwerking met scholen	27
		5.3.4 Aanpak verkeersovertreders	27
		6. Effectieve verkeersveiligheidsaanpak	28
		6.1 Uitvoeringsprogramma	28
		6.2 Prioriteitstelling	28
		6.2.1 Prioriteitstellingskader	28
		6.2.2 Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen	28
		6.2.3 Integrale maatregelen	28
		6.2.4 Prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen	29
		6.2.5 Maatregelen lange termijn	29
		6.3 Financiering	29
		6.4 Investeren in verkeersveiligheid: overzicht maatregelen	30
		7. Monitoring verkeersveiligheidsaanpak	33
		7.1 Belang van monitoring	33
		7.2 Monitoring indicatoren verkeersveiligheid	33
		Bijlagen	35
		Bijlage 1 Werkwijze Verkeersveiligheidsplan	35
		Bijlage 2 Samenhang met SPV2030	37
		Bijlage 3 Wegcategorisering en grijze wegen	38



Samenvatting

Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid zetten we in op het nog veiliger maken van Haarlem en voorkomen van verkeersongevallen. Het wordt namelijk steeds drukker in de stad. Die drukte heeft zijn weerslag op de verkeersveiligheid van wegen en fietspaden.

Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe.

Ook neemt de laatste jaren zowel landelijk als in Haarlem het aantal verkeersongevallen en slachtoffers toe. Daarnaast zijn er komende jaren grote veranderingen in Haarlem te verwachten zoals van de (regionale) verdichtingsopgave en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare stad te blijven. Al deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid.

Met het verkeersveiligheidsbeleid wordt een gestructureerde aanpak voor de lange termijn neergezet (zichtjaar 2040).

Dit sluit aan op de landelijke aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV2030) is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak.

Veilig op weg in Haarlem

Iedere Haarlemse verkeersdeelnemer moet veilig thuiskomen. Elke verkeersdode of -gewonde is er één te veel. Dat betekent scherpe keuzes en effectieve oplossingen. Samen met bewoners en partners in de stad zorgen we voor een verkeersveiliger Haarlem. In ons streven naar het verminderen van verkeersslachtoffers, richten we ons de komende jaren op drie prioriteiten:

1. Fietsers centraal

Onze eerste keuze is dat we fietsers centraal stellen in ons verkeersveiligheidsbeleid.

Fietsers horen bij de meest kwetsbare groepen in het Haarlemse verkeer. Aangezien de meeste ongevallen voorkomen bij fietsers, wordt prioriteit gegeven aan maatregelen die de veiligheid voor fietsers verbeteren. Door fietsers meer ruimte te geven kunnen zij zich veiliger (en vlotter) verplaatsen.¹

2. Veilige infrastructuur

Een veilige infrastructuur is de basis voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers. Met een doordachte structuur en goede vormgeving van wegen wordt verkeersveilig gedrag (onbewust) gestimuleerd. De infrastructuur moet op orde zijn, anders heeft investeren in educatie en handhaving weinig impact.

3. Veilig gedrag

Verkeersdeelnemers worden gestimuleerd om zich veilig in het verkeer te gedragen. Dit wordt bereikt door goede educatie, voorlichting en handhaving. De aanpak is primair gericht op de groepen met de grootste risico's (ouderen en jongeren).

Het beleidsplan 'Veilig op weg in Haarlem' is tot stand gekomen op basis van de verkeersveiligheidsanalyse (2020/497359), gesprekken met belangenpartijen en de daaruit volgende aanbevelingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid binnen gemeente Haarlem.

4. Uitvoeringsprogramma

In aansluiting op het verkeersveiligheidsbeleid wordt een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen gemaakt. Het uitvoeringsprogramma geldt voor ongeveer vier jaar met een doorkijk naar 2040. Hiermee kan de realisatie van maatregelen periodiek opnieuw worden gepland op basis van de nieuwste inzichten en ontwikkelingen. Dit uitvoeringsprogramma is een afzonderlijk document. Wel zijn in dit verkeersveiligheidsbeleid de kaders voor de uitvoering opgenomen. Hierbij gaat het om de wijze van prioriteitstelling en financiering.

¹ Waar in het verdere beleidsplan wordt gesproken over 'fietsers', wordt de brede groep van fietspadgebruikers (fiets, e-bike, snorfiets) bedoeld.



1. Inleiding

Haarlem is een populaire stad om te wonen, werken en bezoeken. De stad groeit en het verkeer in Haarlem is in de afgelopen jaren ook behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden.

Die drukte heeft zijn weerslag op de verkeersveiligheid van wegen en fietspaden.

De fietspaden worden steeds drukker, steeds meer ouderen nemen de fiets en veel kinderen fietsen naar school. Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. Ook neemt de laatste jaren zowel landelijk als in Haarlem het aantal verkeersongevallen en slachtoffers toe. Daarnaast zijn er komende jaren grote veranderingen in Haarlem te verwachten zoals van de (regionale) verdichtingsopgave, de (landelijke) trend van meer mobiliteit per persoon en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare stad te blijven.

Deze veranderingen en ontwikkelingen leveren nieuwe verkeersveiligheidsrisico's op, maar ook kansen om de verkeersveiligheid aan te pakken. Al deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid.

Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid zetten we in op het nog veiliger maken van Haarlem. De focus ligt daarbij op preventie van ongevallen bij kwetsbare groepen, gedragsverandering en maatregelen in de openbare ruimte.

1.1. Aanleiding

1.1.1 Elk slachtoffer is er één te veel

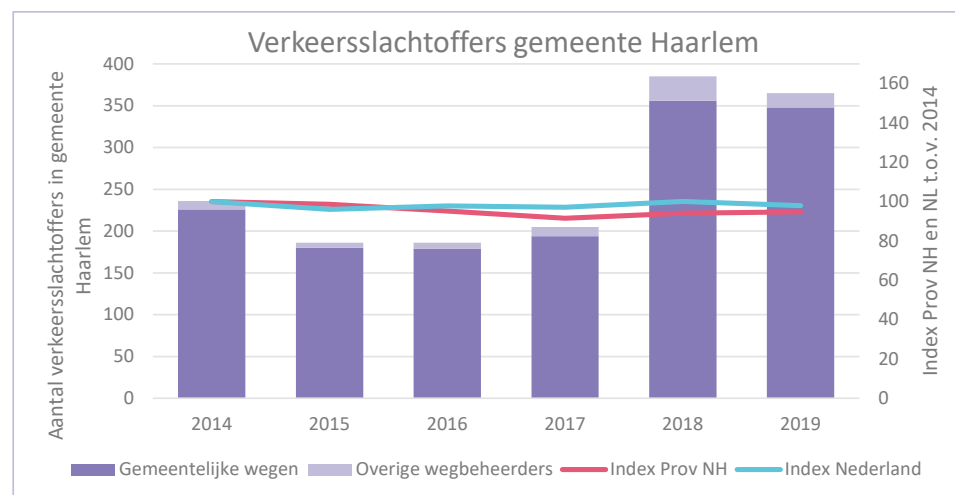
Jarenlang is landelijk een succesvolle aanpak gevolgd waarbij het aantal verkeersslachtoffers gestaag is afgenomen. De laatste jaren neemt het aantal verkeersongevallen en slachtoffers echter toe, terwijl de ambitie juist is om dit te verlagen. Deze ontwikkeling is ook in Haarlem terug te zien, in 2018 en 2019 lag het aantal ongevallen en slachtoffers hoger dan de jaren ervoor (zie figuur 1).

Achter elk verkeersslachtoffer gaat een verhaal schuil met grote impact op het slachtoffer en meestal ook op de naaste familie, omwonenden en gebruikers van een weg. Elk slachtoffer is er één te veel! De gevolgen van verkeersonveiligheid hebben dan ook brede maatschappelijke impact. Hoe we de veiligheid op straat ervaren, bepaalt mede de keuzes die we maken. We moeten voorkomen dat inwoners thuis blijven zitten of andere vervoerswijzen kiezen.

Denk hierbij in het bijzonder aan (de groeiende groep) ouderen en aan ouders die het niet aandurven om hun kinderen zelfstandig naar school te laten gaan, omdat ze het op straat als te gevaarlijk ervaren. Dit betekent juist ook aandacht voor beginnende bestuurders, ouderen en minder validen.

1.1.2 Toename verkeersonveiligheid in Haarlem

Het voorgaande verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem komt uit 2006 en biedt niet meer voldoende aangrijpingspunten om adequaat op de stijgende trend te reageren. Er zijn afgelopen jaren (2014-2019) acht dodelijke slachtoffers op de Haarlemse wegen gevallen. Het aantal slachtoffers in de gemeente lag van 2014 t/m 2017 rond de 200 per jaar, maar is in 2018 bijna verdubbeld tot 384 (zie Figuur 1 Ontwikkeling aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Haarlem). De cijfers over 2019 laten ook een hoog aantal verkeersslachtoffers zien. De grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per jaar zoals geregistreerd door de politie. Bij de slachtoffers gaat het om alle gewonden (doden, ernstig en licht gewonden). Niet alle ongevallen worden door de politie geregistreerd. De politie heeft in 2018 een kwaliteitsverbetering in de registratie doorgevoerd, wat voor een deel de stijging in de cijfers kan verklaren, maar niet helemaal.



Figuur 1 Ontwikkeling aantal geregistreerde verkeersslachtoffers in Haarlem



1.1.3 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030)

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. Aflleiding in het verkeer >
9. Verkeersovertreders >

In 2018 is het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030) 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 al ongevallen zijn gebeurd. Het SPV2030 gaat in op een negental beleidsthema's met ambities om de

belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid aan te pakken. De kern van het SPV luidt: naar nul verkeersslachtoffers via een risico-gestuurde aanpak. Om dit te bereiken, hebben alle provincies en regio's in 2019 / 2020 een risicoanalyse uitgevoerd om de grootste risico's in beeld te brengen. Zo ook in de provincie Noord-Holland en de regio Haarlem-IJmond, waar de gemeente Haarlem bij is aangesloten. Deze landelijke, provinciale en regionale uitwerking vormt de basis voor de regionale uitvoeringsagenda waarbij iedere gemeente, provincie of regio aangeeft hoe zij de verkeersveiligheid gaan verbeteren in de periode 2021 – 2025. Zie ook bijlage 2, waarin is weergegeven hoe het gemeentelijke beleid aansluit op het SPV2030.

1.1.4 Verkeersveiligheid in Haarlem in relatie tot de SOR2040 en het Mobiliteitsbeleid 2030

Ook in Haarlem verandert de samenleving, net als op veel andere plekken in de maatschappij. Deze veranderingen en ontwikkelingen leveren nieuwe verkeersveiligheidsrisico's op, maar ook kansen om de verkeersveiligheid aan te pakken. Haarlem staat voor een forse verstedelijkingsopgave in aantal woningen en arbeidsplaatsen. Dit heeft met impact op de openbare ruimte en de mobiliteit in de stad. In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR2040) zijn ontwikkelingen gesignaleerd en keuzes gemaakt:

"Haarlem groeit en merkt dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. [...] Haarlem wil een mobiliteitsmodel dat de stad bereikbaar houdt en tegelijkertijd minder beslag legt op de openbare ruimte. De ruimte die daarmee wordt vrijgespeeld, kan worden ingezet voor een aantrekkelijke en gezonde stad."

De verstedelijkingsopgave vraagt om een nieuwe manier om met de

2 Ministerie IenM e.a., Veilig van deur tot deur, Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, december 2018

mobiliteit in de stad om te gaan, een mobiliteitstransitie. Haarlem kiest nadrukkelijk voor meer aandacht voor de voetganger en de fiets. In de SOR2040 staan de voetgangers en fietsers centraal.

De mobiliteitstransitie uit de SOR is in het Mobiliteitsbeleid 2020 – 2030 uitgewerkt. In het Mobiliteitsbeleid is opgenomen hoe bereikbaarheid en mobiliteit worden georganiseerd, zodanig dat dit optimaal bijdraagt aan gemeentelijke doelen. Onderstaand overzicht laat de vier principes in het Mobiliteitsbeleid 2040 zien. De leidende principes voor het mobiliteitsbeleid zijn bepaald door de kaders die door de raad zijn vastgesteld in de SOR en het coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018–2022.

Mobiliteitsprincipes uit het Mobiliteitsbeleid 2020 – 2030

Mobiliteitsprincipe 1: Haarlem kiest voor het slim organiseren van het mobiliteitssysteem

Mobiliteitsprincipe 2: Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

Mobiliteitsprincipe 3: Haarlem kiest voor een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte

Mobiliteitsprincipe 4: Regionaal schaalniveau is leidend (Haarlem onderdeel van het Daily Urban System op schaal van Metropoolregio Amsterdam)

Kerngedachte is dat wordt gewerkt naar een mobiliteitstransitie met meer focus op voetgangers en fietsers en waarbij iedereen veilig en comfortabel aan het verkeer kan deelnemen. Deze mobiliteitstransitie draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit betekent dat ook in het verkeersveiligheidsbeleid de actieve vormen van mobiliteit prioriteit krijgen door meer ruimte te bieden en beter te beschermen. Andersom is het investeren in verkeersveiligheid noodzakelijk om de mobiliteitstransitie tot een succes te maken!

Naast de ontwikkelingen zoals genoemd in de SOR2040 (o.a. toename woningen, arbeidsplaatsen) en de mobiliteitstransitie zoals uitgewerkt in het Mobiliteitsbeleid, moeten we ook nog rekening houden met de nieuwe (technologische) ontwikkelingen in het verkeer. Denk aan de toename van het aantal elektrische voertuigen zoals de e-bike, speed-pedelec, stint of e-step. Het is niet altijd duidelijk hoe we als verkeersdeelnemers hier mee om moeten gaan, waardoor risico's toenemen. Aan de andere kant bieden technologieën kansen om risico's in het verkeer te verkleinen.



1.2 Leeswijzer

Het eerste deel van het verkeersveiligheidsbeleid is vooral beschouwend: wat is de aanleiding om het verkeersveiligheidsbeleid nu te actualiseren en wat zijn de huidige kaders. In hoofdstuk 2 is de doelstelling, strategie en aanpak beschreven. In hoofdstuk 3 tot en met 5 zijn de drie prioriteiten voor de Haarlemse verkeersveiligheidsaanpak verder uitgediept. Verder komt in hoofdstuk 6 een doorkijk naar het uitvoeringsprogramma aan bod. Tenslotte is in hoofdstuk 7 de monitoring van het verkeersveiligheidsaanpak opgenomen.



2. Doelstelling, strategie en aanpak

2.1 Doelstelling: Veilig op weg in Haarlem

Met dit verkeersveiligheidsbeleid wordt een gestructureerde aanpak voor de lange termijn neergezet (zichtjaar 2040). Hierbij is er bewust voor gekozen om niet alleen te reageren op ongevallengegevens. Juist het voorkomen van ongevallen is belangrijk. Dit sluit aan op de landelijke aanpak die met het SPV2030 is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak. In deze aanpak wordt gekeken naar situaties en doelgroepen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

2.2 Drie focuspunten uit de verkeersveiligheidsanalyse

De totstandkoming van het verkeersveiligheidsbeleid is gebaseerd op een inhoudelijke verkeersveiligheidsanalyse³ en gesprekken met belangenpartijen (zie ook bijlage 1). Op basis van de analyses en afstemming is een aantal belangrijke conclusies te trekken:

1. Onder fietsers vallen de meeste slachtoffers

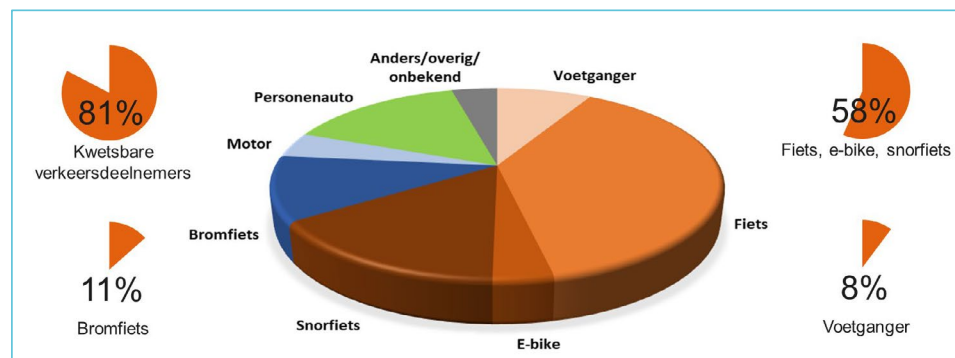
Uit de geregistreerde ongevallengegevens blijkt dat meer dan 80% van de slachtoffers onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers vallen (zie). Bijna 60% van alle slachtoffers in Haarlem valt onder de groep 'fietspadgebruikers' (fiets, e-bike, snorfiets). Naar verwachting is dit een onderschatting, aangezien uit ziekenhuisgegevens (Veiligheid.nl, CBS) blijkt dat met name het aandeel fietsers hoger ligt. Over de afgelopen jaren is het aandeel voetgangers, fietsers gestegen, terwijl het aandeel bromfietzers is gedaald.

2. Veilige inrichting van wegen vraagt aandacht

Veel van de wegen in Haarlem voldoen niet aan het wensbeeld voor een veilige weginrichting. In het bijzonder zijn de 50km-wegen zonder vrijliggende fietspaden als aandachtspunt te benoemen. Daarnaast is er ook aandacht gewenst voor wegen met een onduidelijke functie of inrichting en kent Haarlem diverse risicolocaties.

3. Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico

Er zijn twee groepen van de bevolking die een hogere letselkans hebben. Dit is ten eerste de groep 'onervaren bestuurders', vooral jongeren (leeftijd 16 t/m 24 jaar) die gebruik maken van brom-, snorfiets en auto). De tweede groep met een hoge letselkans betreffen de ouderen (ouder dan 65 jaar), in het bijzonder degene op de fiets.



Figuur 2 Aandeel verkeersslachtoffers per vervoerswijze (2018)

2.3 Drie prioriteiten in Haarlemse verkeersveiligheidsaanpak

We werken toe naar een veilig verkeerssysteem met een laag risico voor alle verkeersdeelnemers. Dit vraagt wel een lange adem en doorzettingsvermogen om dit te bereiken en het effect in de ongevallengegevens terug te zien. De principes van Duurzaam Veilig blijven hierbij een belangrijke basis voor het maken van de keuzes bij oplossingsrichtingen. In de jaren negentig is het concept van Duurzaam Veilig bedacht, wat in afgelopen decennia is doorontwikkeld en een gestructureerd fundament is voor de verkeersveiligheid in Nederland. Maatregelen voor verbetering van de verkeersveiligheid richten zich op de drie onderdelen van het verkeerssysteem: voertuig (of de vervoerswijze), de infrastructuur en de verkeersdeelnemer (educatie en gedrag). Deze aspecten moeten altijd in samenhang met elkaar worden gezien.

³ Arcadis, Analyse verkeersveiligheid, onderdeel van het verkeersveiligheidsplan Haarlem, 27 maart 2020



Duurzaam Veilig

“Duurzaam Veilig Wegverkeer is een visie op hoe het verkeer systematisch maximaal veilig gemaakt kan worden. Het beschouwt de mens als de ‘maat der dingen’: de mens die kwetsbaar is, fouten maakt en zich bewust niet altijd aan regels houdt. De visie gaat uit van een proactieve benadering: de verkeersomgeving moet zó zijn vormgegeven, dat er geen ernstige ongevallen gebeuren. Mocht er tóch een ongeval plaatsvinden, dan moet de ernst ervan beperkt zijn. Duurzaam Veilig is een systeembenadering: alle elementen van het verkeerssysteem worden in interactie met elkaar beschouwd. Verkeersveiligheid is daarmee een basiskwaliteit van het wegverkeer.” (Bron: SWOV, Factsheet Duurzaam veilig wegverkeer, maart 2019).

SWOV heeft de visie van Duurzaam Veilig uitgewerkt in drie ontwerpprincipes en twee organisatieprincipes. De ontwerpprincipes zijn door de CROW uitgewerkt tot concrete eisen en ontwerprijlijnen. De vijf principes zijn:

1. Functionaliteit van wegen: wegvakken en kruispunten met slechts een functie: stromen of uitwisselen.
2. (Bio)mechanica : afstemming van snelheid, richting, massa, afmetingen en bescherming van de verkeersdeelnemer.
3. Psychologica : afstemming van verkeersomgeving en competenties van verkeersdeelnemers.
4. Verantwoordelijkheid : verantwoordelijkheden zijn eenduidig vastgesteld en sluiten aan bij de taken van betrokken partijen.
5. Leren en innoveren : verkeersprofessionals onderzoeken doorlopend de ongevalsoorzaken en ontwikkelen daarop effectieve en preventieve systeeminnovaties.

In het volgende schema zijn de drie prioriteiten in het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem weergegeven. Deze komen voort uit de keuzes voor een mobiliteitstransitie (uit de SOR2040 en in het mobiliteitsbeleid), de hoofdconclusies van de verkeersveiligheidsanalyse en de principes van Duurzaam Veilig.



Focus op de fietser

Door prioriteit te geven aan actieve mobiliteit wordt letterlijk meer ruimte geboden om in de openbare ruimte veilig en vlot te verplaatsen.

Veilige infrastructuur

Een veilige infrastructuur is de basis voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers. Met een doordachte structuur en goede vormgeving van wegen wordt verkeersveilig gedrag (onbewust) gestimuleerd. De infrastructuur moet op orde zijn, anders heeft investeren in educatie en handhaving weinig impact.



Veilig gedrag

Verkeersdeelnemers worden gestimuleerd om zich veilig in het verkeer te gedragen. Dit wordt bereikt door goede educatie, voorlichting en handhaving. De aanpak is primair gericht op de groepen met de grootste risico's.

2.3.1 Betrekken van belangenorganisaties en burgers

Bij het opstellen van het beleid zijn ook gesprekken gevoerd met belangenorganisaties en wijkraden. Vanuit deze organisatie is aandacht gevraagd voor de aanpak van specifieke onveilige locaties of wijken. Bovendien leeft bij deze belangengroepen de behoefte om op gestructureerde wijze met de problematiek om te gaan en hier ook 'echt' mee aan de gang te gaan. Hierbij is de oproep gedaan om duidelijke en gedurfde keuzes te maken, op basis van vaste uitgangspunten zoals neergelegd in het beleid. 'Nee', is ook een antwoord, maar dan wel goed onderbouwd. En als het antwoord 'Ja' is, dan wil men dat wordt doorgepakt. Hierbij is uitdrukkelijk aandacht gevraagd voor meer samenwerking. De belangengroepen willen graag en actief meedenken in de invulling van het beleid en bij de invulling van de concrete maatregelen.

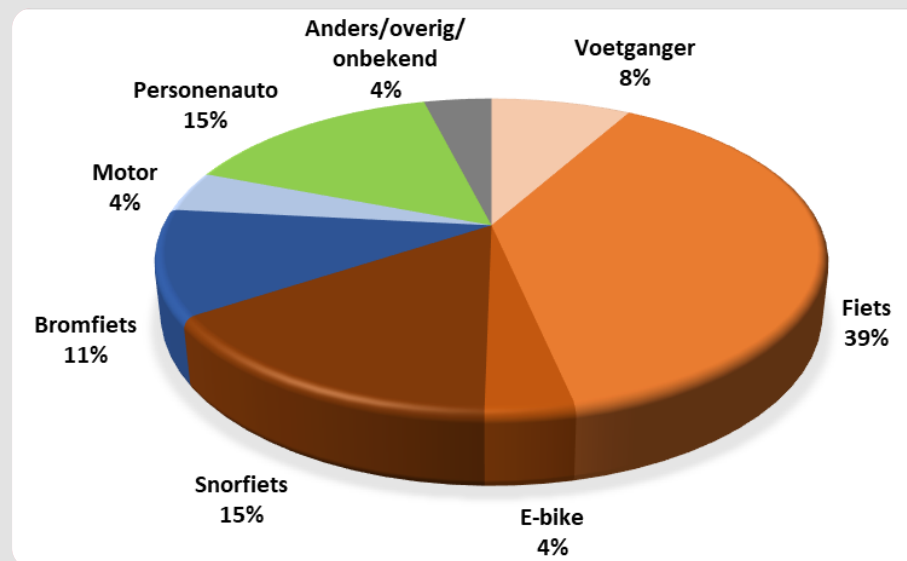


3. Focus op de fietser

Onder fietsers 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 (actieve mobiliteitsgebruikers en motorrijders) vormen veruit de grootste groep van de verkeersslachtoffers. Dit betreft meer dan 80% van de slachtoffers.
- Bijna 60% de slachtoffers betreft iemand die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur (fietser, e-bike, snorfiets).
- Het aandeel slachtoffers onder fietsers en elektrische fietsers neemt toe. Dit betekent dat deze aantallen sneller stijgen dan bij de andere vervoerswijzen. Het aantal verkochte e-bikes stijgt sterk.
- De veiligheid van de fietsinfrastructuur is een zorgpunt, omdat niet overal passende fietsvoorzieningen zijn. Denk hierbij aan ontbreken van vrijliggende fietspaden, te smalle fietsvoorzieningen en aanwezigheid van obstakels (zoals fietspaaltjes). Dit leidt onder andere tot veel eenzijdige ongevallen met fietsers (ongevallen zonder betrokkenheid van andere verkeersdeelnemers). 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 (relatie tussen aantal geregistreerde bromfietsen en aantal slachtoffers onder bromfietzers). 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 hiernaast genoemde 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). Tevens gaan niet alle slachtoffers naar de spoedeisende hulp.





Hoofdpunten in de aanpak gericht op fietsers

1. Prioriteit voor veiligheid fietsers. Op knelpunten bij wegen of locaties die onderdeel zijn van het primaire fietsroutenetwerk hebben keuzes voor de verkeersveiligheid van fietsers prioriteit. In ruimtelijke plannen wordt expliciet rekening gehouden met de veiligheid van fietsers.
2. Scheiden van auto's en fietsers. Samenhang wegenstructuur en fietsnetwerk: fietsers op eigen infrastructuur. Het realiseren van goede fietsvoorzieningen bij alle 50km-uur wegen.
3. Meer ruimte voor fietsers. Realiseren van voldoende brede fietspaden, rekening houdend met de aantallen gebruikers. Bij onvoldoende ruimte in het dwarsprofiel is het ontwikkelen van nieuwe parallelle fietsroutes (ontvlechten) een oplossing.
4. Veilige inrichting van fietspaden. Uitgangspunt is om fietsvoorzieningen zo vergevingsgezind als mogelijk in te richten (bijv. schuine stoepanden en saneren van paaltjes en obstakels) om eenzijdige ongevallen met tweewielers te verminderen.
5. Aanpak risicolocaties fietsverkeer. Onderzoek naar oorzaken van onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en het aanpakken daarvan.

3.1 Hoofdpunt 1: Prioriteit voor veiligheid fietsers

De geschiedenis leert dat actieve mobiliteit een kwetsbare groep verkeersdeelnemers is en moet daarom extra beschermd worden. Dit geldt ook in Haarlem. Actieve mobiliteit heeft een belangrijke rol in de leefbaarheid van de stad en daarom is in de SOR2040 de positie van voetgangers en fietsers centraal gesteld. Uit de analyses blijkt dat onder de brede groep fietsers (fiets, e-bike, snorfiets) veruit de meeste slachtoffers vallen. Daarom is in dit verkeersveiligheidsbeleid de focus gelegd op deze groep. Waar in het verdere beleidsplan wordt gesproken over 'fietsers', wordt een bredere groep tweewielers bedoeld, die gebruik maken van het fietspad (fiets, e-bike, snorfiets).

Verbeteren van de veiligheid voor fietsers draagt bij aan de aantrekkelijkheid van het fietsgebruik en de kwaliteit van de stad. Uit onderzoek blijkt dat bij een toename van het fietsaandeel een (enigszins) lager verkeersveiligheidsrisico te verwachten is.⁴ Bovendien ondersteunt deze prioriteit ook de beoogde mobiliteitstransitie in het mobiliteitsbeleid en de doelen uit de SOR2040.

Dit hoofdpunt omvat de ambitie om in alle ruimtelijke plannen in de openbare ruimte expliciet rekening te houden met de veiligheid van actieve mobiliteit en in het bijzonder de fietsers. In de volgende hoofdpunten (volgende paragrafen) is deze ambitie vertaald naar een concrete aanpak. Het beleid en de maatregelen onder de prioriteit 'Focus op de fietser' overlappen of raken aan maatregelen uit de andere twee prioriteiten (hoofdstuk 3 en 4). Door dit onderscheidt expliciet te maken krijgen fietsers daadwerkelijk prioriteit en een centrale positie in de keuze voor maatregelen.

Deze ambitie om fietsverkeer centraal te stellen geldt voor alle plannen die in Haarlem spelen. In de verkeersveiligheidsanalyse zijn gegevens verzameld die inzicht geven in de specifieke aandachtspunten voor de verkeersveiligheid van het fietsverkeer. De kaart in Figuur 3 toont de belangrijkste aandachtspunten waar met dit verkeersveiligheidsbeleid aan gewerkt wordt. Hierbij ligt er een belangrijke relatie met het Actieplan Fiets⁵ en de fietsmonitor.

Maatregel 1: In ruimtelijke plannen over de openbare ruimte wordt de positie van fietsers centraal gesteld.

⁴ Rijkswaterstaat, Effect toename fietsaandeel op verkeersveiligheid, 2005

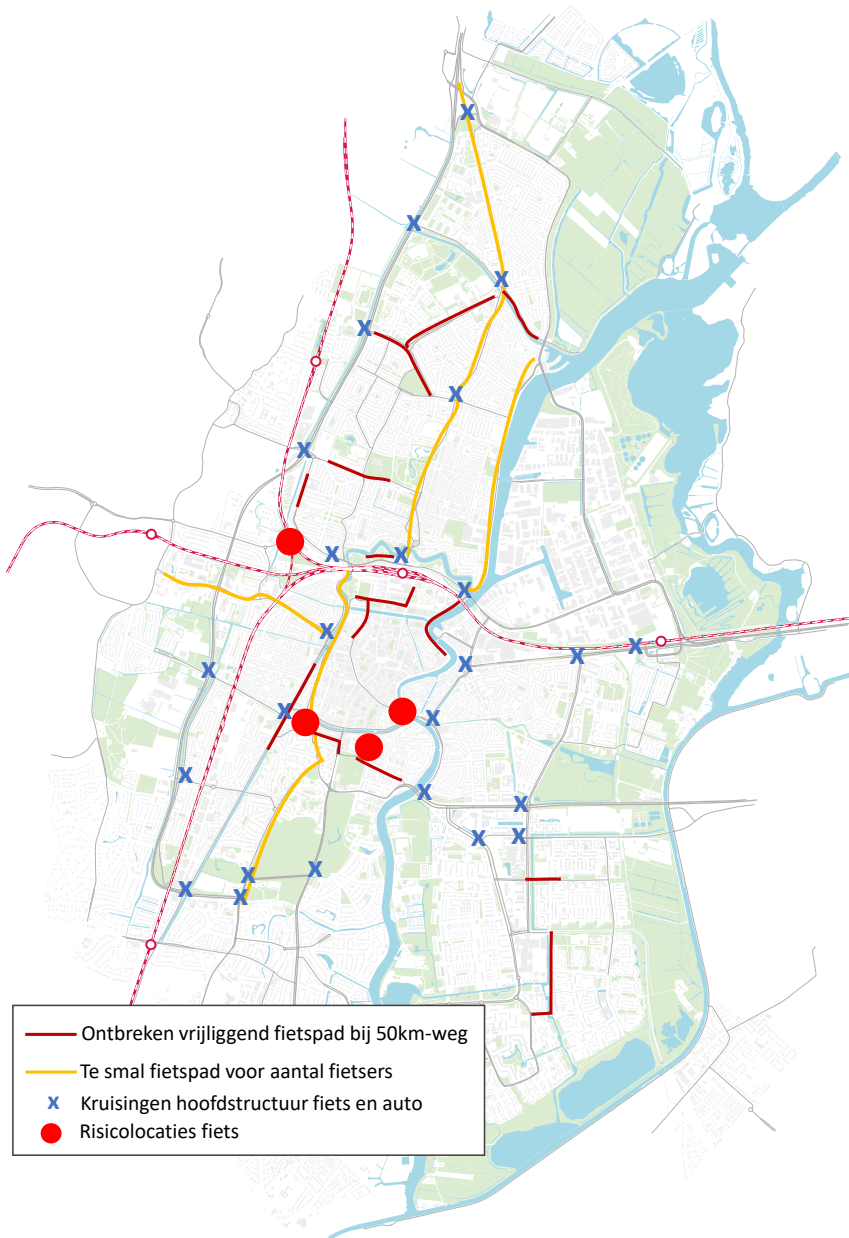
⁵ Het Actieplan Fiets 2020-2022 volgt de ingezette koers uit de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en het coalitieprogramma 'Duurzaam Doen 2018-2022'.



3.2 Hoofdpunt 2: Scheiden van auto's en fietsers

Een van de principes van Duurzaam Veilig is 'homogeniteit'. Hierbij wordt er naar gestreefd om ontmoetingen tussen snelheidsverschillen en tussen massaverschillen te voorkomen. In Haarlem wordt dit principe als uitgangspunt genomen en dit wordt ingevuld door autoverkeer en fietsers van elkaar te scheiden. In de praktijk wordt dit gedaan door bij de gebiedsontsluitingswegen (in Haarlem veelal de 50km-wegen) altijd vrijliggende fietspaden aan te leggen. De snelheidsverschillen en massaverschillen tussen auto's en fietsers zorgt voor een grotere kans op een ernstige afloop. Door het scheiden van auto's en fietsers wordt het aantal ontmoetingen beperkt, wat ook de kans op slachtofferongevallen indamt. Waar autoverkeer en fietsverkeer wel gemengd is (zoals in woonwijken), wordt een lagere snelheid van het autoverkeer noodzakelijk. Hiermee wordt de kans en ernst van eventuele ongevallen omlaag gebracht. De afweging voor de noodzaak van vrijliggende fietspaden hangt samen met de keuze voor de wegcategory en inrichting van een veilige infrastructuur (zie hoofdstuk 4).

Vanuit het principe homogeniteit zijn maatregelen nodig om auto's en fietsers verder te scheiden. Daar waar op gebiedsontsluitingswegen nog geen vrijliggende fietspaden zijn, worden deze aangelegd. Bij het aanleggen (of verbreden van) vrijliggende fietspaden is het mogelijk om te kiezen voor tweerichtingenfietspaden. De noodzaak of wenselijkheid van een tweerichtingenfietspad hangt af van de beoogde kwaliteit van de fietsroute en de specifieke lokale omstandigheden. Tweerichtingenfietspaden kennen echter een verkeersveiligheidsaandachtspunt bij het kruisen met het autoverkeer, met name bij voorrangskruispunten en uitritten. Bij de keuze voor tweerichtingenfietspaden gelden daarom altijd de voorwaarden dat er voldoende ruimte is om een volwaardig fietspad te realiseren en dat de verkeersveiligheid is geborgd. Ook daar waar grote autostromen en fietsstromen elkaar kruisen is het wenselijk om hier het snel- en langzaam verkeer te scheiden. Dit gebeurt primair door op deze punten extra ruimte te creëren voor de fietsers en waar mogelijk en haalbaar door het realiseren van ongelijkvloerse kruisingen met fietstunnels of fietsbruggen. Dit is echter maar op een beperkt aantal locaties mogelijk, vanwege de beperkte beschikbare ruimte. Ook slimme afstelling van verkeerslichten is een maatregel die bijdraagt aan de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld door deelconflicten te vermijden of door meer groen te geven aan fietsers). Het gaat hierbij om locaties waar een regionale of hoofd fietsroute (zie figuur 3) een gebiedsontsluitingsweg kruist.



Figuur 3 Aandachtspunten in het fietsnetwerk uit de verkeersveiligheidsanalyse



Onderdeel van het scheiden van autoverkeer en fietsers is dat binnen de bebouwde kom de bromfietzers (en speed-pedelecs) op de rijbaan moeten rijden. Hiermee worden snelheidsverschillen op de fietspaden voorkomen. Daar waar dit in Haarlem nog niet volledig is doorgevoerd wordt dit zoveel als mogelijk alsnog gedaan.

Maatregel 2a: Aanleg van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.

Maatregel 2b: Optimaliseren maatregel Bromfiets op de rijbaan

Maatregel 2c: Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de snorfiets naar de rijbaan te verwijzen waarbij de veiligheids aspecten aan bod komen. In dit onderzoek worden ook de kosten die nodig zijn om de snorfiets op ordentelijke wijze op de rijbaan te krijgen in beeld gebracht. Een afweging wordt aan de raad teruggelegd.



Positie van de snorfiets

De snorfiets moet in principe gebruik maken van de fietspaden. In grote delen van Amsterdam is de snorfiets verplicht om gebruik te maken van de rijbaan.

In Haarlem is nader onderzoek nodig om uit te wijzen welk effect deze maatregel in Haarlem heeft voor de veiligheid van de snorfietzers zelf, maar ook voor de andere weggebruikers en voor de interactie met elkaar. Hierbij spelen de volgende zaken een rol:

- Er wordt een helmplicht voor snorfietzers ingevoerd. Op dit moment wordt landelijk nieuwe wetgeving voorbereid om de helmplicht voor snorfietzers in te voeren. De verwachting is dat hierdoor het aandeel snorfietzers afneemt ten gunste van de bromfiets, speed-pedelecs (beiden zijn al verwezen naar de rijbaan) en (elektrische) fietsen. 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. In hoeverre deze verwachting uitkomt, wordt onderzocht en gemonitord.
- Andere maatregelen rond snorfietzers. In het beleidsplan worden in afwachting van de landelijke ontwikkeling en nader onderzoek andere maatregelen genomen, die ook bijdragen aan het verkeersveiligheidsvraagstuk rond snorfietzers en overige gebruikers van het fietspad. Denk hierbij aan het verbeteren van de fietsvoorzieningen en educatie voor risicogroepen. Deze maatregelen zijn naar verwachting kostenefficiënter en hiervan is bekend dat ze daadwerkelijk bijdragen aan de veiligheid.



3.3 Hoofdpunt 3: Meer ruimte voor fietsers

Om daadwerkelijk prioriteit te geven aan de groep fietspadgebruikers moet meer ruimte aan fietsers worden gegeven. Letterlijk door echt meer ruimte voor actieve mobiliteit in de openbare ruimte te creëren, zoals bredere fietspaden. Figuurlijk door in (ontwerp)keuzes prioriteit te geven aan de kwaliteit van fietsvoorzieningen (bijv. ten koste van parkeren of een rijstrook voor het autoverkeer).

Het belang van meer ruimte voor fietsers hangt ook samen met het groeiend aantal gebruikers en nieuwe typen vervoerswijzen. De trend van toenemend aantal e-bikes en typen vervoerswijzen (zoals de elektrische bakfietsen) heeft ook impact op de snelheidsverschillen en verkeersveiligheid op het fietspad. Des te meer van belang om voldoende ruimte te bieden aan dit verkeer. Met de beoogde mobiliteitstransitie neemt het aantal fietsers verder toe, waarbij er voldoende ruimte moet zijn om hen een veilige plek in het verkeer te bieden. Daarnaast komen er steeds meer typen vervoerswijzen (zoals elektrische steps, elektrische fietsen, bakfietsen, bezorgdiensten), die gebruik maken van dezelfde voorzieningen. Door meer ruimte te bieden maken ze makkelijker ongehinderd van dezelfde voorzieningen gebruik met minder risico's.

3.3.1 Belang van fietsers voorop bij integrale keuzes

Bij ontwikkelingen in de stedelijke omgeving van Haarlem moeten keuzes gemaakt worden. Er is onvoldoende ruimte om alles volledig in te passen. Op knelpunten bij wegen of locaties die onderdeel zijn van het regionale of hoofdfietsrouten netwerk (zie Figuur 4) hebben keuzes voor de verkeersveiligheid van actieve mobiliteit prioriteit. Dit betekent dat er soms keuzes worden gemaakt ten koste van andere belangen, zoals de ruimte/doorstroming voor het autoverkeer, de mogelijkheid om te parkeren of eventueel de hoeveelheid groen. Hiervoor moet altijd een integrale afweging worden gemaakt en hier wordt op getoetst (zie ook paragraaf 3.5).

Maatregel 3: Bij ruimtelijke plannen op of bij het regionale of hoofdfietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid van fietsers voorop gesteld. In de betreffende plannen wordt expliciet onderbouwd hoe de verkeersveiligheid van het fietsverkeer wordt geborgd.

3.3.2 Voldoende ruimte voor de groep fietsers

Het ruimte bieden in letterlijke zin bestaat uit het realiseren van voorzieningen die voldoende breedte hebben en voldoende opstelruimte bij kruispunten en oversteekplaatsen. Dit is nodig om voldoende ruimte te bieden voor het groeiend aantal fietsers en de toename in typen vervoerswijzen. De benodigde breedte hangt af van de hoeveelheid gebruikers. Hiervoor worden de richtlijnen uit de Ontwerpwijzer fietsverkeer (CROW, publicatie 351) gevolgd. Tabel 1 toont een overzicht van de gewenste breedtes voor hoofdfietsroutes. Voor het regionaal fietsnetwerk en hoofdfietsnetwerk wordt standaard uitgegaan van de voorkeursbreedte.

In het Haarlemse fietsnetwerk (zie Figuur 4 Fietsnetwerk Haarlem uit het Mobiliteitsbeleid 2020-2030) is ook een aantal 'ontvlochten routes' aangegeven. Dit zijn alternatieve routes voor een aantal drukke fietsroutes. Deze ontvlochten routes worden ook met hoge kwaliteit en ruim ontworpen, om zo daadwerkelijk een aantrekkelijk alternatief te zijn om de drukke fietsassen te ontlasten.





Figuur 4 Fietsnetwerk Haarlem uit het Mobiliteitsbeleid 2020-2030

Type fietsvoorziening

Voorkeursbreedte

Vrijliggend fietspad eenrichting	> 2,5 m
Vrijliggend fietspad tweerichtingen	4,5 – 5,0 m
Solitair fietspad tweerichtingen	4,5 – 5,0 m
Fietsstraat (centrale loper)	4,5 m
Fietsstraat (fietsstroken) (per richting)	2,0 m
Voetpaden	2,5 m
Opstelruimte (tussenberm of middengeleider)	> 2,5 m

Tabel 1 Gewenste breedte voorzieningen actieve mobiliteit (o.b.v. CROW, Ontwerpwijzer fietsverkeer, 2017)

Het verbreden van fietspaden op bestaande routes zijn ingrijpende maatregelen, die verdergaande effecten hebben dan alleen verkeersveiligheid. Denk hierbij aan gevolgen voor groen en parkeren en (daarmee) de belangen van omwonenden. Hiervoor zijn brede (integrale) afwegingen nodig, waar alle aspecten in worden meegewogen. Dit wordt gedaan in de sleutelprojecten uit de SOR2040 (wanneer van toepassing) of stedenbouwkundige visies. Dit leidt op de langere termijn tot structurele verbetering van de verkeersveiligheid. Vooruitlopend daarop worden op de kortere termijn kleinschaliger maatregelen genomen om de risico's op de (te) smalle fietspaden te verminderen. Denk hierbij aan het afschuiven van hoogteverschil (bijv. tussen fietspad en trottoir) en het wegnemen van obstakels direct op of langs het fietspad.

Maatregel 4a: Nieuwe fietsvoorzieningen worden voldoende ruim gedimensioneerd, conform de richtlijnen van het CROW en rekening houdend met (toekomstige) hoeveelheid fietsverkeer.

Maatregel 4b: Bestaande fietspaden die te smal zijn worden bij voorkeur verbreed tot de voorkeursbreedte. Bij de aanpak van de betreffende wegen wordt in een integrale afweging onderzocht in hoeverre verdere verbreding mogelijk is.

Maatregel 4c: Op bestaande fietspaden die te smal zijn worden op korte termijn kleinschalige maatregelen genomen om de verkeersveiligheidsrisico's te beperken.



3.4 Hoofdpunt 4: Veilige inrichting van fietsroutes

Naast voldoende breedte van de fietsvoorzieningen is een vergevingsgezinde inrichting van de fietsroutes van belang. Uit ziekenhuisgegevens blijkt dat veel verkeersslachtoffers het gevolg zijn van een eenzijdig ongeval onder fietsers, voor een groot deel in samenhang met paaltjes of trottoirbanden. Uitgangspunt is daarom om fietsvoorzieningen zo vergevingsgezind als mogelijk in te richten (geen paaltjes en wel schuine trottoirbanden) en obstakels in de huidige situatie te saneren. Denk hierbij aan⁶:

1. Saneren van paaltjes en obstakels op of direct naast het fietspad. Paaltjes die niet verwijderd kunnen worden, zijn duidelijk zichtbaar door materiaal, kleur en inleidende markering of (led) verlichting.
2. Voldoende kwaliteit van de verharding van fietspaden en gebruik van herkenbare kleur.
3. Saneren van verticale trottoirbanden. Om de kans dat fietsers uit balans raken te verkleinen, gaat de voorkeur uit naar afgeschuinde stoepranden (boordstenen).
4. Aandacht voor voldoende zicht bij schemer en duisternis. Bijvoorbeeld door (kant)markering en verlichting bij fietspaden van goede kwaliteit en hoog onderhoudsniveau.
5. Schampstrook tussen de fietsstrook en geparkeerde (vracht)auto's. Botsingen van fietsers tegen autoportieren kunnen voorkomen. Bij de inpassing van schampstroken speelt in Haarlem de beperkte ruimte een rol en wordt er maatwerk toegepast.

Maatregel 5a: Bij nieuwe fietspaden of aanpassingen aan bestaande fietspaden moet het vergevingsgezind ingericht worden, door bijvoorbeeld het toepassen van schuine trottoirbanden en saneren van paaltjes en obstakels.

Maatregel 5b: Bij bestaande fietspaden wordt geïnteriseerd waar obstakels verwijderd of beter zichtbaar kunnen worden. Dit kan goed in samenwerking met burgers en belangenorganisaties worden gedaan. Bij geconstateerde problemen worden obstakels verwijderd of beter beveiligd.



3.5 Hoofdpunt 5: Risicolocaties fietsverkeer

Naast de risicogestuurde en preventieve aandachtspunten is ook een aantal specifieke locaties waar relatief veel slachtoffers onder fietsers vallen (zie Figuur 3 Aandachtspunten in het fietsnetwerk uit de verkeersveiligheidsanalyse op bladzijde 10). Deze gevaarlijke locaties worden nader onderzocht op de oorzaken van onveiligheid op deze plekken en aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren. In de loop van de tijd veranderen risicolocaties. Daarom wordt periodiek gemonitord op het ontstaan van eventuele nieuwe risicolocaties, waar moet worden ingegrepen (zie hoofdstuk 7).

Maatregel 6: Onderzoek naar oorzaken van onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid op deze locaties te verbeteren.



4. Veilige infrastructuur



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:

1. 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 ook de negentien ongevallenconcentraties terug te vinden (zie Figuur 8). Verder is te constateren dat bij een groot deel van de 50km-wegen geen vrijliggende fietsvoorzieningen aanwezig zijn. En als deze er wel zijn, zijn ze vaak te smal gezien de hoeveelheid fietsverkeer.
2. Op de 30km-wegen valt ongeveer 20% van de slachtoffers, maar hier rijdt ook aanmerkelijk minder verkeer. Hiermee rekening houdend, is de kans dat een verkeersdeelnemer op een 30km-weg een ongeval krijgt groter dan op 50km-wegen. Dat er minder ongevallen gebeuren, wil niet zeggen dat de 30km-wegen veiliger zijn.
3. Een belangrijk aandachtspunt zijn de (ongewenste) grijze wegen. Dit zijn wegen waar het niet duidelijk is of er nu sprake is van een 50km- of een 30km-weg. Dit leidt tot onveilig gedrag en daarmee een groter verkeersveiligheidsrisico. Vanuit de principes van Duurzaam Veilig is een eenduidige, herkenbare en onderscheidende inrichting nodig.
4. Op een aantal wegen in Haarlem wordt 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.

Hoofdpunten in de aanpak voor veilige infrastructuur

1. Werken aan een veilig wegennetwerk. Duidelijke keuze voor de functie van een weg op basis van de wegategorisering. Duidelijke aanpak van de grijze wegen. Een aantal 50km-wegen wordt opgenomen in het verblijfsgebied en daarmee 30km-zone.
2. Veilig ontwerp van wegen: Haarlem kiest voor veilige 30km-gebieden. De verblijfsgebieden worden ingericht als goede 30km-zones. De gebiedsontsluitingswegen (meestal 50km-wegen) worden waar nodig aangepast, om aan te sluiten bij de inrichtingseisen voor dit type wegen. Op kruispunten tussen twee gebiedsontsluitingswegen wordt waar mogelijk voor rotondes gekozen.
3. Aanpak risicolocaties. De verkeersongevallenconcentraties worden nader onderzocht op oorzaken van onveiligheid en hier worden maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
4. Verkeersveiligheid bij scholen. Per school wordt een budget beschikbaar gesteld om gezamenlijk (school, politie en gemeente) de verkeersveiligheid te verbeteren, door een betere infrastructuur, gedragscampagne en/of extra educatie.
5. Verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen. Bij plannen voor aanpassingen in de openbare ruimte (zoals bij onderhoud) worden duidelijke eisen gesteld vanuit verkeersveiligheid en hier wordt op getoetst.



4.1 Hoofdpunt 1: Werken aan een veilige wegennetwerk

De gemeente zorgt voor een veilige weginrichting. 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 het Mobiliteitsbeleid is gekozen voor het principe “30 km/u, tenzij”, waarbij in de stad wegen een snelheidslimiet van 30km/u krijgen, tenzij er goede redenen zijn voor een hogere snelheidslimiet. Om hierbij de verkeersveiligheid te borgen, legt de gemeente Haarlem de wegen en paden zoveel mogelijk volgens de CROW-ontwerprichtlijnen aan.

4.1.1 Belang van overeenkomst in functie, inrichting en gebruik

Een belangrijke basis in de Duurzaam Veilig aanpak is de wegategorisering. Door aan alle wegen een duidelijk functie toe te wijzen (wegcategorie) en de inrichting van de wegen conform deze functie in te richten, ontstaat een samenhangend wegennet. Door wegen in te richten via de principes van Duurzaam Veilig kan de inrichting van de weg het correcte gedrag van weggebruikers afdwingen. Met ingrepen in de infrastructuur verbeteren we de verkeersveiligheid van wegen.

Dit zorgt ten eerste voor een goed gebruik van de wegen, met het doorgaand verkeer op de daarvoor geschikte wegen en rustige verblijfsgebieden. Ten tweede zorgt een bijpassende inrichting dat het voor de weggebruikers duidelijk is welk verkeersgedrag wordt gevraagd. In Haarlem komen deze wegcategorieën het meest voor:

1. Erftoegangswegen (onder andere woonwijken en winkelgebieden). Dit zijn de gebieden waar de ruimtelijke kwaliteit en het verblijven centraal staan. Hier geldt een lage snelheid (30km-zone of woonerf met 15 km/uur) om ontmoetingen tussen verkeersdeelnemers veilig te laten verlopen. Er is geen doorgaand verkeer door het gebied. Met het principe “30km/u, tenzij” is dit type weg het uitgangspunt, tenzij er redenen zijn voor een hogere snelheidslimiet en daarmee een functie als gebiedsontsluitingsweg.
2. De gebiedsontsluitingswegen. Dit zijn de doorgaande wegen in de stad. Een goede doorstroming op deze wegen is van belang om de stad bereikbaar te houden. Dit zijn veelal 50km-wegen. De gebiedsontsluitingswegen zijn ook de belangrijke routes voor het (hoogwaardig) openbaar vervoer, nood- en hulpdiensten. Tevens zorgt een netwerk van gebiedsontsluitingswegen ervoor dat het mogelijk is om rustige verblijfsgebieden in te richten. Dit voorkomt ongewenst sluijverkeer door woongebieden.

Het kiezen van een aanpak conform de wegategorisering en het principe “30km/u, tenzij” vraagt ook om duidelijke keuzes. Voor veel wegen is de wegcategorie en bijpassende inrichting duidelijk.

In het Mobiliteitsbeleid zijn wegen benoemd waar een nadere afweging voor de best passende wegcategorie nodig is. Vanuit verkeersveiligheid vraagt om duidelijke keuzes die consequent moeten worden doorgevoerd tot de inrichting van de wegen. Deze keuzes komen daarbij mogelijk niet aan alle belangen tegemoet.

4.1.2 Geen grijze wegen

Vanuit de optiek van verkeersveiligheid zijn grijze wegen ongewenst⁷. De ervaring leert namelijk dat deze onduidelijkheid (onbewust) leidt tot verkeersonveilig gedrag en daarmee een grotere kans op ongevallen. Ook past het niet bij de filosofie van Duurzaam Veilig. Hierbij kunnen twee typen grijze wegen worden onderscheiden:

- Onduidelijkheid over de functie van de weg (gebiedsontsluitingsweg of verblijfsgebied). In het gebruik van de weg is er een menging van zowel de verblijfsfunctie als verkeersfunctie. Het kan bijvoorbeeld gaan om een weg met 50km/uur met veel winkels en daarmee veel overstekende voetgangers. Vaak heeft dit tot gevolg dat de inrichting van de weg ook niet eenduidig is vormgegeven (zie punt hieronder).
- De functie van de weg is duidelijk, maar de inrichting is hier onvoldoende op aangepast (denk hierbij aan fietsers op de rijbaan bij een gebiedsontsluitingsweg of aan een brede asfaltrijbaan in een 30km-zone). Voor weggebruikers ontstaat hierdoor onduidelijkheid, bijvoorbeeld of men nu 50 of 30km/uur mag rijden.

Het bepalen welke weg als ‘grijs’ kan worden bestempeld kan worden bepaald door te beoordelen of de gekozen wegategorisering consequent is doorgevoerd in de inrichting van de weg (aan de hand van de CROW-richtlijnen). Vaak is de onduidelijkheid in functie terug te zien in de hoeveelheid verkeer en het verkeersgedrag. Daarnaast kunnen ook de ervaringen van verkeersdeelnemers, omwonenden en belangenpartijen (zoals hulpdiensten en openbaar vervoer) leiden tot constatering dat een weg als grijze weg is te typeren.

⁷ In de aanpak is de ambitie om het aantal grijze wegen zoveel mogelijk terug te brengen. De stedelijke omgeving in Haarlem maakt deze aanpak dermate complex dat voor een aantal wegen een passende oplossing niet mogelijk is. Er zijn eerste overwegingen (o.a. door de SWOV) of het mogelijk is om een gebiedsontsluitingsweg met lage snelheidslimiet (GOW30) te introduceren. Maar ook op dit type wegen blijft snelheidsbeheersing bij 30km-uur een uitdaging. Tot nu toe is de toepassing van GOW30 als onderzoek gestart, maar er is nog geen inzicht in de werkelijke effecten.



In Mobiliteitsbeleid is het principe “30km/uur, tenzij” aangehouden, waarbij in het beleid is aangegeven welke wegen 50km/u moeten blijven en op welke wegen een nadere afweging nodig is (zie bijlage 3). Voor de laatste groep is een gedegen afweging voor de best passende functie nodig. Kern van het ontstaan van grijze wegen is dat bij een weg zowel de verkeersfunctie als de verblijfsfunctie een prominente rol spelen. Beide functies zijn niet op een veilige manier met elkaar te combineren. Daarom moet voor elke weg afzonderlijk beoordeeld worden wat in die omstandigheden de best passende wegcategorie en bijpassende snelheid is. De afweging hoe om te gaan met een grijze weg is echter complex. Inhoudelijk gezien komen veel verschillende factoren samen en bovendien hebben verschillende partijen hier (vaak tegengesteld) belang bij.

Figuur 5 laat zien welke aspecten in de afweging minimaal meegenomen moeten worden.

De keuze is nooit gebaseerd op één aspect, maar is een afweging van alle aspecten samen. Wanneer de balans doorslaat naar verblijfsfunctie is het verstandig een 30km-zone te kiezen. Bij dominantie van de verkeersfunctie is een gebiedsontsluitingsweg een logische keus. In alle gevallen moet de inrichting van de weg wel worden aangepast bij de gekozen functie (zie paragraaf 4.2).

Maatregel 7: Bij de beoordeling en aanpak van grijze wegen en inrichting van toekomstige wegen worden minimaal de aspecten in figuur 5 meegenomen om tot best passende functie en bijbehorende inrichting van de weg te komen. Er komt een onderzoek naar de mogelijkheid van GOW 30 wegen. Hierin worden busroutes meegenomen als specifiek aandachtspunt.

Verblijfsfunctie

- Voornamelijk bestemmingsverkeer
- Lage intensiteit van het autoverkeer
- Voorzieningen (zoals woningen, winkels, etc.) direct aan de weg
- Aanwezigheid van erfaansluitingen en uitritten
- Aanwezigheid parkeren
- Geen openbaar vervoer

Verkeersfunctie

- Voornamelijk doorgaand verkeer
- Hoge intensiteit van het autoverkeer
- Geen voorzieningen direct aan de weg (eventueel woningen)
- Geen uitritten (eventueel alleen voor woningen)
- Geen parkeren (eventueel langsparkeren in vakken)
- Aanwezigheid (hoogwaardig) openbaar vervoer

Figuur 5 Aspecten in het afweegkader grijze wegen en inrichting toekomstige wegen

In het Mobiliteitsbeleid zijn diverse wegen in Haarlem aangewezen om de mogelijkheid te onderzoeken voor aanpassing naar wijkontsluitingsweg (GOW 30km/u) of woonstraat 30km/u. Over het fenomeen gebiedsontsluitingsweg 30km/u wordt sinds korte tijd nagedacht (onder andere door de SWOV). Hier loopt nog discussie over en er zijn nog geen duidelijke criteria wanneer dit toegepast kan worden. Ook bij een gebiedsontsluitingsweg 30km/u is het beheersen van de snelheid een belangrijk aandachtspunt. Dit betekent in de afweging bij voorkeur wordt gekozen voor een gebiedsontsluitingsweg 50km/u of erftoegangsweg (30km/u). De gebiedsontsluitingsweg 30km/u zou dan in uitzonderlijke gevallen gekozen kunnen worden, waarbij extra aandacht nodig is voor geloofwaardige inrichting en snelheidsbeheersing.

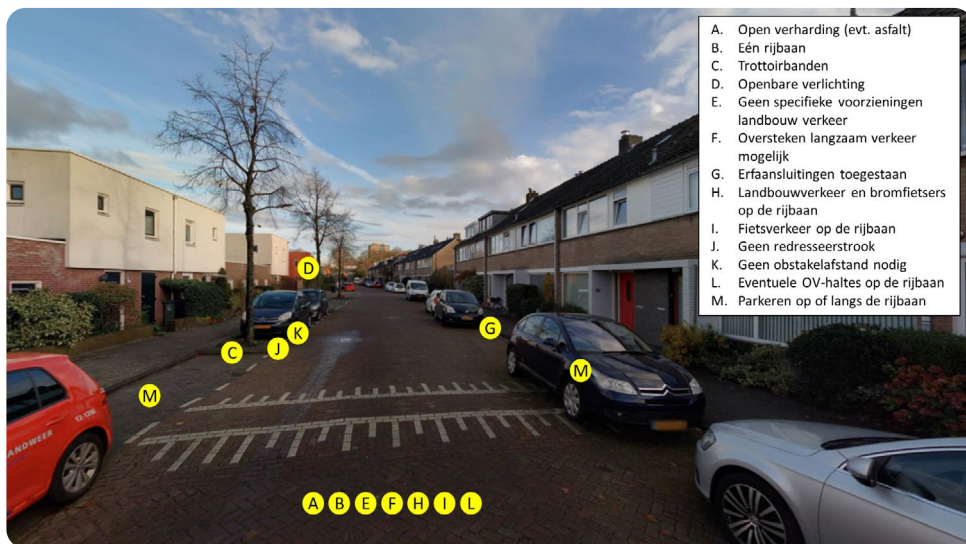


4.2 Hoofdpunt 2: Veilig ontwerp van wegen

Haarlem gaat aan de slag om alle wegen op de juiste manier in te richten passend bij de gekozen wegcategory. Dit is van belang, zodat met de inrichting het veilige verkeersgedrag als vanzelf ontstaat. Tevens kan dit ongewenste effecten voorkomen.

4.2.1 Haarlem kiest voor veilige 30km-gebieden

Het aanwijzen van verblijfsgebieden tot 30km-zones zorgt voor een grotere veiligheid in woon- en verblijfsgebieden. Actieve mobiliteit staat centraal in de verblijfsgebieden en het autoverkeer is te gast. De verkeersveiligheidswinst wordt alleen bereikt als het daadwerkelijk leidt tot veiliger gedrag (zoals een lagere snelheid). Daarom werkt Haarlem er aan om de verblijfsgebieden daadwerkelijk als goede 30km-zones in te richten. Figuur 6 Uitgangspunten inrichting erftoegangsweg toont het wensbeeld voor een goede 30km-zone. Waar verblijfsgebieden nog geen 30km-zone zijn, wordt dit gerealiseerd en in bestaande 'sobere' 30km-zones worden aanvullende maatregelen genomen.



Figuur 6 Uitgangspunten inrichting erftoegangsweg
(Basiskennmerken wegontwerp CROW)

Gezien de omvang en massa van bussen in vergelijking met bijvoorbeeld voetgangers en fietsers is het in de basis niet wenselijk om bussen door 30km-gebieden te leiden. Daarbij zorgen snelheidsremmende maatregelen in 30km-zones voor een lagere kwaliteit van het openbaar vervoer (in snelheid en comfort). Alleen een aantal stadsdiensten wordt in 30km-zones geaccepteerd. Hierbij speelt altijd een integrale afweging, waarbij naast verkeersveiligheid ook de lijnvoering, het bedieningsgebied van de buslijn en het sociaal belang van de busdienst een rol spelen.

Maatregel 8a: Realisatie van veilige 30km-zones in verblijfsgebieden.

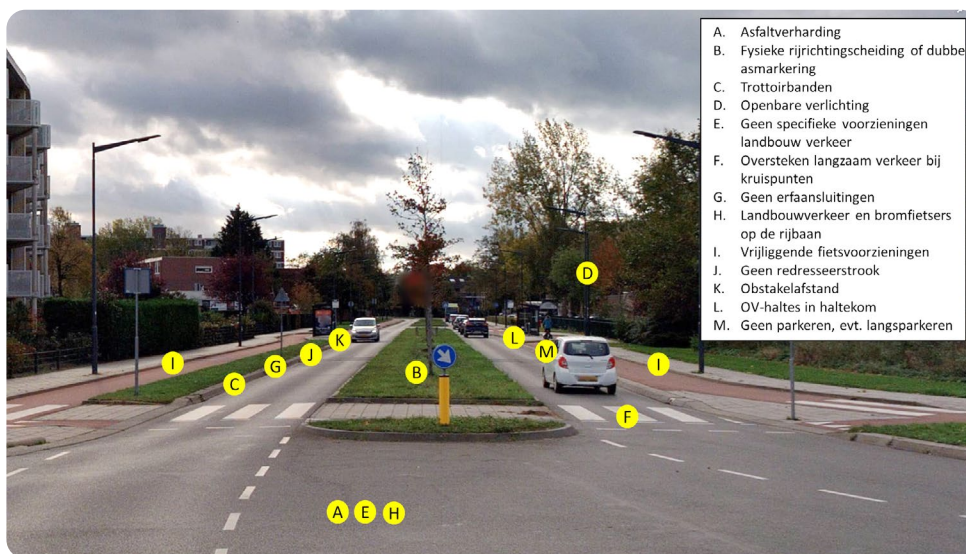
Maatregel 8b: In bestaande sobere 30km-zones worden extra maatregelen genomen om de inrichting beter aan te sluiten bij de verblijfsfunctie.

Maatregel 8c: Binnenstad aanwijzen en inrichten tot 30km zone met uitzondering op wegen met een dominante verkeersfunctie.



4.2.2 Haarlem kiest voor veilige 50km-wegen

Zoals aangegeven moet de inrichting van de wegen goed aansluiten bij de gekozen functies. Dit betekent ook dat de inrichting de 50km-wegen moet passen bij de wegategorisering. Helaas hebben nog niet alle 50km-wegen in Haarlem de juiste inrichting. Haarlem werkt eraan om de inrichting van deze wegen te verbeteren. Hierbij vormen de richtlijnen van de CROW de basis (zie Figuur 7 Uitgangspunten inrichting gebiedsontsluitingsweg). Nu zal het zo zijn dat niet bij alle wegen voldoende ruimte beschikbaar is om de gewenste inrichting te bepalen. Omdat bij elke weg andere omstandigheden en belangen spelen, is dit iets dat voor de specifieke locaties nader afgewogen moet worden. De Basiskennmerken wegontwerp van de CROW vormen wel altijd de basis voor deze afweging. Wanneer niet aan de minimale basiskennmerken kan worden voldaan moet heroverwogen worden of een 50km-weg wel de juiste is. Hiervoor wordt dan gebruik gemaakt van Figuur 5 (zie paragraaf 4.1).



Figuur 7 Uitgangspunten inrichting gebiedsontsluitingsweg (Basiskennmerken wegontwerp CROW)

Belangrijkste aandachtspunt bij de inrichting van 50km-wegen in Haarlem is de aanwezigheid van vrijliggende fietspaden. In een aantal straten ontbreken deze nog (zie bijlage 3) en moeten deze aangelegd worden. Zie hiervoor ook de aanpak gericht op het fietsverkeer (hoofdstuk 2). Een tweede aandachtspunt zijn de locaties waar de hoofdstructuur fiets en hoofdstructuur auto bij elkaar komen of kruisen (zie Figuur 3 Aandachtspunten in het fietsnetwerk uit de verkeersveiligheidsanalyse). Dit zijn potentieel risicovolle locaties aangezien hier grote hoeveelheden fietsverkeer en autoverkeer samenkomen. Juist dit zijn de locaties waar extra aandacht voor de verkeersveiligheid van en voldoende ruimte voor actieve mobiliteit nodig is.

Kruispunten

In Haarlem zijn veel kruispunten tussen 50km-wegen geregeld met verkeerslichten, terwijl het aantal rotondes beperkt is. Dit terwijl uit onderzoek blijkt dat rotondes veelal een veiliger kruispuntoplossing zijn⁸. Bij de aanpak van kruispunten houdt Haarlem het uitgangspunt aan voor een veilige en passende kruispuntoplossing. In veel gevallen kan hierbij worden gekozen voor een rotonde, maar in andere gevallen is een ander type kruispunt beter. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een situatie met onvoldoende ruimte, een situatie waarbij rotonde de hoeveelheid verkeer niet goed kan afwerken, er veel bussen rijden of wanneer het wenselijk is om specifieke verkeersdeelnemers meer prioriteit te geven in de verkeersafwikkeling.

Maatregel 1: In ruimtelijke plannen over de openbare ruimte wordt de positie van fietsers centraal gesteld.

Maatregel 2: Duurzaam veilige inrichting van 50 km wegen. Aanleg van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.

Maatregel 9a: Extra ruimte voor fietsverkeer bij kruisingen tussen hoofdstructuur fiets en gebiedsontsluitingswegen.

Maatregel 9b: Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen wordt de best passende en veilige kruispuntoplossing gekozen.



4.3 Hoofdpunt 3 Aanpak van risicolocaties

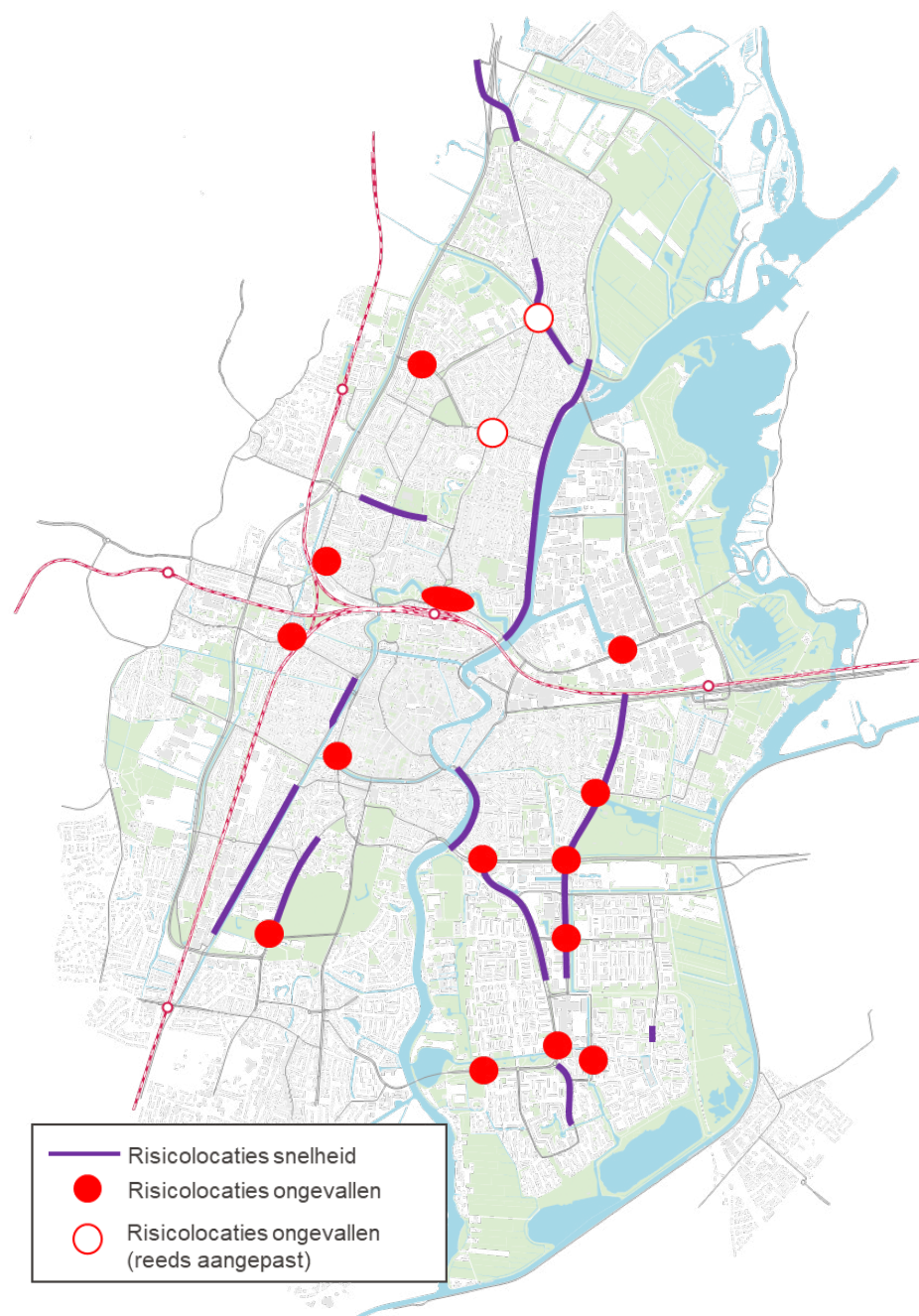
De gemeente gaat specifieke locaties met relatief hoog verkeersveiligheidsrisico aanpakken. Hiervoor wordt onderzoek gedaan naar de oorzaken van het risico en worden maatregelen genomen om de risico's te beperken. Het gaat hierbij om enerzijds de aanpak van verkeersongevallenlocaties. Anderzijds gaat het om een preventieve aanpak, op basis van meldingen over onveilige situaties en te hoge snelheden. In Figuur 8 Overzicht risicolocaties in Haarlem is hiervan een overzicht weergegeven.

Over de jaren 2014-2019 zijn in Haarlem negentien verkeersongevallenconcentraties geconstateerd. Dit zijn specifieke locaties waar relatief veel verkeersslachtoffers vallen (5 of meer slachtoffers in 5 jaar). Daarnaast zijn er wegen waar blijkt dat het verkeer regelmatig harder rijdt dan de toegestane snelheidslimiet en waar ook meldingen door burgers van zijn gemaakt. Ook dit zijn potentieel risicovolle locaties, waar bovendien de verkeersveiligheidsbeleving aandacht verdient.

De benodigde maatregelen komen voort uit de nadere analyses van de locaties. Deze kunnen uiteenlopen van volledige nieuwe kruispuntinrichting tot kleine ingrepen, zoals markering of plaatsen van dynamisch snelheidsdisplay. Ook maatregelen voor gedragsbeïnvloeding bieden meerwaarde (denk aan bijvoorbeeld de snelheidsdisplay's). De locaties zullen in de loop van de jaren veranderen. Daarom blijft Haarlem op (eventueel nieuwe) risicolocaties monitoren en wordt een jaarlijks budget gereserveerd om dit soort locaties aan te pakken.

Naast de aanpak van specifieke risicolocaties is er oog voor de verkeersveiligheid en beleving in de wijken. Op basis van contacten en meldingen van buurtbewoners kunnen waar nodig wijkgerichte kleinschalige maatregelen genomen worden.

Maatregel 10: Onderzoek naar oorzaken van onveiligheid op risicolocaties en het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid op deze locaties te verbeteren.



Figuur 8 Overzicht risicolocaties in Haarlem



4.4 Hoofdpunt 4: Verkeersveiligheid bij scholen

De schoolomgeving is bij uitstek een locatie waar in korte tijd verschillende verkeersstromen en -deelnemers door elkaar lopen. Het aantal verkeersslachtoffers (in bijzonder onder kinderen) in de nabijheid van scholen is beperkt. 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. Bij sommige scholen zorgt de (ervaren) chaotische situatie voor een grote mate van ervaren onveiligheid.

Vanuit de risicogestuurde aanpak is het wenselijk om de (kwetsbare) kinderen en jeugd te beschermen. Daarom wordt per school gekeken of de situatie rond de school verder verbeterd kan worden. Dit geldt voor de basisscholen, maar ook voor het voortgezet onderwijs aangezien deze leeftijdscategorie een belangrijke risicogroep is.

In nauwe samenwerking met de school wordt bekeken wat daar de best passende maatregelen zijn. Elke schoolomgeving is immers anders. Vanuit de gemeente wordt een jaarlijks budget beschikbaar gesteld voor een veilige schoolomgeving. Ook de scholen zelf hebben een verantwoordelijkheid om maatregelen te nemen, om te komen tot een veilige situatie rondom de scholen. De maatregelen kunnen zowel gaan om de infrastructuur als gericht op (haal/breng)gedrag, maar ook extra educatie en voorlichting.

Ook bij de plannen voor een nieuwe schoollocatie, verplaatsing of fusie moet verkeersveiligheid een belangrijke beslisfactor zijn. In het verhuysbudget van de scholen is daarom een post 'openbare ruimte' nodig. De scholen liggen bij voorkeur in het verblijfsgebied en het is ongewenst dat (basis)scholen direct langs een 50km-weg staan. Met slimme situering van de scholen in de verblijfsgebieden kan het haal- en brenggedrag sterk beïnvloed worden (autogebruik verminderen) en daarmee de verkeersveiligheid verbeteren.

Maatregel 11: Jaarlijks budget om in samenwerking met scholen best passende maatregelen voor een veilige schoolomgeving te realiseren.



4.5 Hoofdpunt 5: Verkeersveiligheid in ruimtelijke plannen

In Haarlem worden voortdurend plannen gemaakt voor nieuwe ontwikkelingen, aanpassingen in de openbare ruimte of de uitvoering van (groot) onderhoud. Een goede verkeersveiligheid is een basisvoorwaarde bij het maken van deze plannen. Aandacht 'aan de voorkant' bij de plannen in de openbare ruimte zorgt voor een preventieve en structurele aandacht voor verkeersveiligheid. Het gaat dan om de toetsing van ruimtelijke plannen die worden ontwikkeld en om kansen om werk-met-werk te maken.

4.5.1 Technologische ontwikkelingen

Komende jaren is een voortdurende ontwikkeling van technologische ontwikkelingen in het verkeer te verwachten. Denk hierbij aan de toename van hulpsystemen in voertuigen. Zelfrijdende auto's kunnen over niet al te lange tijd onderdeel van het verkeer zijn. Het is goed om scherp te zijn op mogelijke verkeersveiligheidsrisico's die dit met zich meebrengt. In Haarlem staat actieve mobiliteit centraal, maar het is nog niet duidelijk hoe zelfrijdende voertuigen hiermee samengaan. Haarlem houdt deze ontwikkeling daarom scherp in de gaten.

Bovendien bieden de technologische ontwikkelingen ook kansen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Denk hierbij aan mogelijkheden om actieve mobiliteit meer prioriteit te geven (bijv. bij intelligente verkeerslichten) of verkeersdeelnemers te informeren over de meest veilige routes. Bij het ontwikkelen van plannen worden kansen met technologische ontwikkelingen benut. Al geldt hierbij wel dat de basis (veilig ontwerp) op orde moet zijn.

4.5.2 Toetsing van ruimtelijke plannen

Ruimtelijke plannen worden veelal niet door de gemeente zelf gemaakt, maar door andere partijen (al of niet in opdracht van de gemeente). De plannen zijn grofweg in twee categorieën in te delen. Ten eerste de (her)inrichting van de openbare ruimte, veelal in opdracht van de gemeente of een andere overheid. Ten tweede zijn er plannen van derden, zoals stedenbouwkundige ontwikkelingen door ontwikkelaars (met aandacht voor ontsluiting of mobiliteitsplan).

Om de kwaliteit van de ruimtelijke plannen te borgen hanteert de gemeente Haarlem het Handboek voor de inrichting van de openbare ruimte (HIOR), waarin is vastgelegd aan welke eisen de plannen moeten voldoen. Ook eisen voor de verkeersveiligheid worden in dit handboek vastgelegd. Dit handboek wordt vóóraf ter beschikking gesteld, en gedurende het ontwerpproces kunnen met dit handboek de plannen worden geoptimaliseerd.

Om de verkeersveiligheid in de plannen te borgen zijn twee zaken nodig. Ten eerste worden de wensen en eisen vanuit het verkeersveiligheidsbeleid verwerkt in de HIOR, zodat concrete verkeersveiligheidseisen voor de infrastructuur zijn vastgelegd. Hierbij gaat het enerzijds om het (verder) implementeren van de CROW-richtlijnen. Anderzijds wordt hierin ook de samenwerking gezocht met belangenverenigingen (zoals Fietzersbond, Oogvereniging, Rover of VVN) om samen te kijken hoe de veiligheid van deze specifieke verkeersdeelnemers het best in de HIOR geborgd kan worden. Ook het onderhoudsniveau is van belang voor de verkeersveiligheid. Ook hiervoor kunnen eisen in de HIOR worden vastgelegd. Hierbij is het van belang dat situaties met een hoog risico (zoals markering op een oversteekplaats) een hogere onderhoudskwaliteit nodig hebben.

Ten tweede toetst de gemeente alle plannen die (mogelijk) impact hebben op verkeersveiligheid. Het gaat dan om plannen voor infrastructurele wijzigingen, maar ook om stedenbouwkundige ontwikkelingen of de afgifte van vergunningen voor reclame-uitingen. Achteraf worden de plannen aan de hand van de HIOR getoetst. De combinatie van duidelijke eisen aan de voorkant en toetsing achteraf zorgt voor prominentere keuzes voor verkeersveiligheid. Daarnaast kan dit het positieve effect hebben dat er een nauwere samenwerking ontstaat tussen de gemeente en de ontwerpende partij gedurende het ontwerpproces.



In de gemeentelijke organisatie wordt een verkeersveiligheidsadviseur aangesteld die meekijkt bij de plannen voor aanpassingen in de infrastructuur. De ontwerpwerkzaamheden liggen veelal bij externe organisaties. De gemeentelijke verkeersveiligheidsadviseur kan wel meedenken in het ontwerpproces en zal de resultaten toetsen. Bij de toetsing van de plannen worden de prioriteiten in het verkeersveiligheidsbeleid als uitgangspunt genomen. Goede afstemming met de politie hoort hierbij. Punten die in de toetsing minimaal aan de orde komen:

1. Bieden de plannen voldoende verkeersveiligheid voor actieve mobiliteit? Is er in de plannen voldoende ruimte geboden aan actieve mobiliteit (rekening houdend met de verwachte aantallen)?
2. Passen de plannen bij de netwerkvisie voor fietsverkeer en wegategorisering?
3. Voldoen de plannen aan de HIOR en aan de richtlijnen van de CROW? Waar hier niet aan wordt voldaan, is de verkeersveiligheid voldoende geborgd?
4. Is voldoende rekening gehouden met de kwetsbare verkeersdeelnemers (inclusief ouderen en minder validen)?
5. Leiden de plannen niet tot nieuwe verkeersveiligheidsrisico's, zoals onoverzichtelijke kruispunten of te hard rijden?
6. Bieden de plannen voldoende veilige mogelijkheden met zelfrijdende voertuigen?

Historische stadskarakter versus standaard richtlijnen

Gezien het stedelijke karakter van Haarlem is het te verwachten dat het niet altijd mogelijk is om volledig aan de HIOR of de CROW-richtlijnen te voldoen. Door het historische karakter van veel straten, maar ook door de aanwezigheid van bijvoorbeeld bomen en de beschikbare breedte, zal bij elke straat een passend ontwerp gevonden moeten worden. Deze situaties worden specifiek beoordeeld en afgewogen aan de hand van de volgende stappen:

1. Ontwerpen worden opgesteld conform de geldende richtlijnen uit de HIOR of van de CROW.
2. Wanneer dat niet mogelijk is, wordt eerst gekeken naar bredere oplossingsrichtingen om het toch mogelijk te maken om te voldoen aan de ontwerprichtlijnen (zoals eenrichtingsverkeer, bussen via andere routes, verwijderen parkeerplaatsen, verleggen drukke fietsroute naar parallelle route, etc.). Zie hiervoor ook de afwegingsmethodiek in de SOR2040.
3. Wanneer dat niet past, kan worden afgeweken van de geldende richtlijnen onder voorwaarde dat dit wordt onderbouwd en de verkeersveiligheid (in het bijzonder voor fietsers) aantoonbaar wordt geborgd.

Maatregel 12a: Periodieke update van de HIOR vanuit verkeersveiligheid, met input vanuit CROW-richtlijnen.

Maatregel 12b: Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur die verantwoordelijk is voor het aspect verkeersveiligheid in de HIOR, betrokken is in de ontwerpprocessen en plannen voor de openbare ruimte toetst op verkeersveiligheid.



5. Veilig verkeersgedrag



Beginnende bestuurders en ouderen lopen grootste risico

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

1. De grootste risicogroepen met de hoogste letselskans zijn de 'beginnende bestuurders' (van brom-, snorfiets en auto) en de ouderen (met name op de fiets).
2. 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 snorfietser.

In Haarlem lopen de beginnende bestuurders dus een groot risico om betrokken te raken bij een ongeval of slachtoffer te worden. Dit komt overeen met de landelijke en regionale cijfers. Landelijk valt ook de stijging van het aantal slachtoffers onder ouderen op, in het bijzonder onder fietsers. In Haarlem speelt dit wat minder sterk omdat er relatief minder ouderen wonen 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.

Hoofdpunten in de aanpak voor veilig verkeersgedrag

1. Inzet regionale verkeersveiligheidsaanpak. 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.
2. Gemeentelijke invulling acties en campagnes. Aanvullend op de regionale aanpak kan de gemeente meer doen. Bijzondere aandacht is dan wenselijk voor fietsers.
3. Samenwerking in Haarlem. Bij uitvoering van acties en campagnes is een goede samenwerking tussen verschillende organisaties belangrijk, zoals vrijwilligersorganisaties, scholen, politie en handhavers.

5.1 Extra aandacht voor jongeren en ouderen

Jongeren in de leeftijd 16 tot en met 24 jaar vormen een belangrijke aandachtsgroep in de verkeersveiligheid. Deze groep wordt ook wel 'beginnende bestuurders' genoemd, aangezien ze beginnen met het rijden op gemotoriseerde voertuigen, zoals bromfiets, auto en motor. Meer dan een kwart van de slachtoffers valt onder deze leeftijdsgroep, terwijl deze groep nog geen 10% van de Haarlemse bevolking betreft. Door de SWOV is benoemd dat jonge mannen een 10 keer zo hoge kans hebben om betrokken te raken bij een dodelijk ongeval dan de leeftijd 30-60 jaar. Te zien is dat in Haarlem in deze leeftijdsgroep de meeste slachtoffers op een bromfiets of snorfiets vallen. In de verkeersveiligheidsaanpak is daarom specifieke aandacht voor de leeftijdsgroep en vervoerswijzen. Het beeld van deze risicogroep 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 SPV2030 (zie ook paragraaf 5.2).



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. In de vergelijking van het aandeel verkeersslachtoffers (12,1%) en het aandeel van de bevolking (11,8%) komt de omvang 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 (zie daarvoor hoofdstukken 2 en 3). Daarnaast is voorlichting en educatie belangrijk over bijvoorbeeld het veilig besturen van voertuigen en actuele (gewijzigde) verkeersregels.

5.2 Actieve rol in regionale verkeersveiligheidsaanpak

In de regio Haarlem-IJmond is een gezamenlijke regionale verkeersveiligheidsanalyse opgesteld, in samenwerking met de provincie Noord-Holland¹⁰. Deze wordt uitgewerkt in een regionale aanpak. De risicogroepen in de regio komen grotendeels overeen met die in Haarlem. Daarom wordt een actieve houding aangenomen om deze regionale aanpak ook uit te rollen in de gemeente Haarlem. Door dit op regionaal niveau af te stemmen en coördineren, wordt naar verwachting een betere effectiviteit behaald van de acties en campagnes. De basis hiervoor vormt de regionale campagnekalender.

5.2.1 Regionale campagnekalender

De regionale campagnekalender vormt de ruggengraat voor de regionale aanpak. De focus hierbij ligt op bewustwording en verandering in verkeersgedrag. In de regionale aanpak staat de landelijke campagnekalender centraal. Deze wordt elk jaar op regionaal niveau uitgewerkt, waarin de focus ligt op communicatie (informatievoorziening) en uitvoeren van campagnes. Hierbij worden afspraken gemaakt over op welke wijze de landelijke campagnes in de regio worden neergezet en uitgerold. Denk hierbij aan acties zoals onder meer Rij MoNo, Bob-campagne, fietsverlichting, door rood rijden, te hard rijden en Doortrappen.



Maatregel 13: Het uitrollen van de acties en campagnes uit de regionale campagnekalender in de gemeente Haarlem.

5.2.2 Haarlem faciliteert verkeersveiligheidsacties

De gemeente Haarlem zet zich actief in om de regionale aanpak binnen de gemeente uit te rollen en te faciliteren. Zoals benoemd komen de grootste risicogroepen in Haarlem overeen met die in de regio. Waar nodig kan de gemeente Haarlem hierbij keuzes maken om optimaal aan te sluiten bij de grootste risicogroepen in Haarlem. Om de regionale aanpak in Haarlem te faciliteren wordt in het gemeentelijke organisatie capaciteit vrij gemaakt. Hierbij gaat het om ten eerste om het coördineren van de acties. Ten tweede is er ook capaciteit nodig onder de communicatieafdeling in de gemeente.

Maatregel 14: Beschikbaar stellen van capaciteit en middelen in gemeentelijke organisatie voor het coördineren en faciliteren van uitvoerende partijen en voor communicatie vanuit de gemeente.

⁹ SWOV, factsheet Ouderen in het verkeer, augustus 2015

¹⁰ Provincie Noord-Holland, Verkeersveiligheid, Risicoanalyse regio Haarlem-IJmond, 2020.



5.3 Samenwerking in Haarlem

Juist bij de uitvoering van acties en campagnes komt een goede samenwerking tussen verschillende organisaties kijken. Denk hierbij aan gezamenlijke aanpak met vrijwilligersorganisaties, scholen en politie. De gemeentelijke organisatie speelt hierbij met name een coördinerende en faciliterende rol, waarbij de overige organisaties de acties daadwerkelijk uitvoeren.

5.3.1 Bereiken van de doelgroep

De risicogroepen van beginnende bestuurders en ouderen zijn ook groepen die moeilijk te bereiken zijn. Een belangrijke vraag in de uitvoering van acties en campagnes in Haarlem is dan ook op welke manier deze groepen bereikt kunnen worden. Voor de jongeren is dit voornamelijk via de (middelbare) scholen, maar de jong volwassenen vallen hier buiten. Ook bij ouderen blijkt het moeilijk om hen te bereiken. Degene die hiervoor open staan, zijn vaak ook degene die zich al bewust zijn van de risico's in het verkeer. Neemt niet weg dat het zinvol is om de doelgroepen uitdrukkelijk te betrekken in de ontwikkeling van acties en campagnes.

Het bundelen van de krachten tussen gemeente en andere organisaties vergroot de kans om de doelgroepen te kunnen bereiken. Een belangrijke opgave bij de jaarlijks uit te voeren regionale campagnekalender is dan ook om samen met verschillende maatschappelijke organisaties te kijken hoe deze doelgroepen aangesproken kunnen worden. Dit kan bijvoorbeeld in het opzetten van een platform verkeersveiligheid, waarin de gemeente een coördinerende rol heeft. Op basis hiervan worden afspraken gemaakt over de acties en campagnes die hier het best bij aansluiten en welke partijen hier een uitvoerende rol in hebben. Voorbeelden van acties die uitgerold kunnen worden zijn Doortrappen, stimulans aantrekkelijke fietsroutes, studenten introweek, gebruik fietsverlichting, etc.

De effectiviteit van voorlichting neemt aanzienlijk toe, wanneer het deel uitmaakt van een geïntegreerde campagne met daarin ook handhaving, beloningen, of andere veranderingsmethoden. Dit betekent dat de inzet van middelen het best werkt in samenhang met (gelijktijdige) handhaving, communicatie en lokale inzetten (zoals ludieke acties, aanwezigheid wethouder etc.).

Maatregel 15: Opzetten van een platform verkeersveiligheid, met samenwerking tussen gemeente, politie en diverse maatschappelijke en belangenorganisaties.

5.3.2 Samenwerken met vrijwilligersorganisaties

De meeste verkeersveiligheidsacties worden uitgevoerd door vrijwilligersorganisaties. Denk hierbij aan Veilig Verkeer Nederland (VVN), Fietsersbond en VeiligheidNL. Voorbeelden van concrete acties zijn de BROEM-ritten (voor ouderen) en verkeersexamens op basisscholen. Deze organisaties zijn onmisbaar voor een succesvolle uitrol van verkeersveiligheidsacties. Ze kunnen (gevraagd en ongevraagd) adviseren over onveilige verkeerssituaties en plannen en ze spreken hun eigen achterban aan rond verkeersveilig gedrag.

Het hierboven genoemde platform is een kans om het werk van deze organisaties nog effectiever te maken. Wel lopen ze in de praktijk tegen beperkingen in hun mogelijkheden en slagkracht aan. In de aanpak voor een betere verkeersveiligheid kunnen zij een belangrijke rol spelen in de uitvoering van de maatregelen. Door deze organisaties vanuit de gemeente te faciliteren en te ondersteunen kunnen zij ook de benodigde slagkracht krijgen.

Maatregel 16: Faciliteren en samenwerken met vrijwilligersorganisaties.



5.3.3 Samenwerking met scholen

De scholen spelen een belangrijke rol in voorlichting en educatie over deelname aan het verkeer. Wat men op jonge leeftijd leert kan (ook) op oudere leeftijd van waarde zijn. Veel scholen doen actief mee aan scholenacties die vanuit de provincie georganiseerd worden. Voorbeelden hiervan zijn 'Split the risk' (Go Safe), 'Op de fiets? Even niets' (VVN) en 'Verkeerskunsten' (Boemerang Verkeerseducatie). Deze aanpak loopt goed.

Een van de belangrijke doelgroepen in Haarlem zijn de jongeren van 16 t/m 24 jaar. Buiten het reguliere onderwijs is dit een moeilijke doelgroep om te bereiken. De middelbare scholen en sportorganisaties zijn hierbij belangrijke organisaties om deze doelgroep te bereiken. Voor de uitrol van de regionale acties wordt samen met deze organisaties gekeken hoe deze doelgroep bereikt kan worden.

Tot slot is in hoofdstuk 4 al benoemd dat samen met de scholen wordt gekeken naar de verkeersveiligheid in de directe omgeving van de school. In samenwerking tussen school, politie en gemeente wordt per school gekeken wat nodig is voor een veilige situatie. Hiervoor stelt de gemeente een jaarlijks budget beschikbaar.

Maatregel 17: Samenwerking met scholen voor een effectievere educatie en voorlichting gericht op de risicogroepen

5.3.4. Aanpak verkeersovertreders

Handhaving is primair een taak van de politie. De politie heeft hiervoor een eigen (landelijke) aanpak met speerpunten, die ook in Haarlem uitgevoerd wordt. Wel is ook hier samenwerking een uitgangspunt. Eerder werd al aangegeven dat de beste gedragsveranderingen worden behaald wanneer infrastructurale maatregelen, educatie en voorlichting en handhaving in samenhang met elkaar worden uitgevoerd. De politie maakt haar eigen handhavingssystemen op basis van hun speerpunten. Het onderling uitwisselen van informatie kan de aanpak wel aanscherpen, bijvoorbeeld met informatie van de gemeente over risicovolle locaties.

Daarnaast beschikt de gemeente over Bijzonder Opsporings Ambtenaren (BOA's). Zij richten zich op de openbare orde en handhaven op parkeren en kleine verkeersovertredingen. Dit doen ze bijvoorbeeld al op verzoek bij schoolomgevingen. De BOA's hebben een belangrijke rol bij het aanspreken van verkeersdeelnemers en eventueel handhaven op de risicovolle gedragingen uit de verkeersveiligheidsanalyse.

Een goede samenwerking vraagt wel om goede afstemming tussen betrokken partijen. Dit is ingericht als een periodiek overleg tussen gemeente, politie en BOA's. Ook belangenorganisaties kunnen hiervoor uitgenodigd worden om advies over specifieke vraagstukken te geven.

Aanpak na dodelijke en ernstige ongevallen

Een aantal gemeenten hebben samen met de politie en het Openbaar Ministerie protocollen vastgesteld voor de manier waarop wordt omgegaan met dodelijke ongevallen en (volgens de politie) ernstige ongevallen. Onderdeel hiervan is een beoordeling van de politie en verkeeskundige van de locaties waar deze ongevallen zicht hebben voorgedaan. Het onderling uitwisselen van informatie kan de aanpak aanscherpen en bijdragen aan de risicogestuurd aanpak. Gemeente Haarlem zet zich ervoor in om de samenwerking met de politie en OM bij dodelijke en ernstige ongevallen te verbeteren en zonodig gezamenlijk maatregelen te treffen om herhaling te voorkomen.

Maatregel 18a: Periodieke afstemming tussen gemeente, politie, BOA's en belangenorganisaties over prioriteit en inzet van handhavingcapaciteit.

Maatregel 18b: Capaciteit voor inzet van BOA's op verkeersveiligheidsrisico's.

Maatregel 18c: Opstellen en consequent toepassen protocol na dodelijke en ernstige ongevallen.

Maatregel 18d: Voor 30 km/u-zones waar de politie niet handhaaft, wordt een plan gemaakt voor het ophangen van smileys. Op basis van de metingen van de snelheid die deze smileys opleveren, zal beschouwd worden of nadere maatregelen nodig zijn om verkeersovertredingen tegen te gaan.



6. Effectieve verkeersveiligheidsaanpak

6.1 Uitvoeringsprogramma

In aansluiting op het verkeersveiligheidsbeleid wordt een uitvoeringsprogramma met concrete maatregelen gemaakt. Het uitvoeringsprogramma geldt voor ongeveer vier jaar met een doorkijk naar 2040. Hiermee kan de realisatie van maatregelen periodiek opnieuw worden gepland op basis van de nieuwste inzichten en ontwikkelingen. Dit uitvoeringsprogramma is een afzonderlijk document. Wel zijn in dit verkeersveiligheidsbeleid de kaders voor de uitvoering opgenomen. Hierbij gaat het om de prioriteitstelling en financiering.

6.2 Prioriteitstelling

Vanuit verkeersveiligheid bezien is het in principe wenselijk om de maatregelen met de grootste risico's ook het eerste aan te pakken. Daarbij speelt ook de wens om de financiële middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten, zodat met het beschikbare budget de maximale verkeersveiligheidswinst behaald kan worden. Daarom is een afwegingskader opgesteld om de prioriteit en planning van maatregelen in het uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid op te nemen.

6.2.1 Prioriteitstellingskader

Op basis van de prioriteitstelling wordt beoordeeld hoe de maatregelen in het uitvoeringsprogramma worden gepositioneerd. Voor een kostenefficiënte aanpak is hierbij gestreefd naar het combineren van verkeersveiligheidsmaatregelen met andere projecten (bijvoorbeeld uit mobiliteitsbeleid of onderhoud). Alle maatregelen uit de analyse zijn hierbij in te delen in één van de vier categorieën. Door alle maatregelen op onderstaande volgorde in na te lopen en in te delen, ontstaat de indeling voor het uitvoeringsprogramma:

1. Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen. Maatregelen met een jaarlijks terugkerend karakter, waarvoor een jaarlijks budget wordt gereserveerd.
2. Integrale maatregelen. Maatregelen met hoge prioriteit, waarvan de uitvoering wordt gecombineerd met andere (reeds geplande) projecten.

3. Prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen. Maatregelen met hoge prioriteit, die op korte termijn als een zelfstandig project uitgevoerd worden. Dit zijn verkeersveiligheidsmaatregelen die van groot belang zijn, maar in de uitvoering niet gecombineerd kunnen worden met andere projecten. Hiervoor worden specifieke verkeersveiligheidsprojecten gemaakt voor de korte/middellange termijn.
4. Maatregelen lange termijn. Maatregelen met een lagere prioriteit. De inpassing van deze maatregelen wordt in principe gecombineerd met andere projecten, zoals de Sleutelprojecten uit de SOR2040 of groot onderhoud (zie bijlage 4 voor de raakvlakprojecten). Hiervoor wordt de planning vanuit verschillende disciplines op elkaar afgestemd. Deze maatregelen vallen buiten het uitvoeringsprogramma 2021-2024 (ze zijn in de volgende paragrafen wel benoemd).

6.2.2 Structurele verkeersveiligheidsmaatregelen

Bij de structurele verkeersveiligheidsmaatregelen gaat het om maatregelen die specifiek gericht zijn op verkeersveiligheid en jaarlijks terugkeren. Hiervoor is een jaarlijks budget nodig dat specifiek is gelabeld voor verkeersveiligheid. Voorbeelden van maatregelen die hieronder kunnen vallen zijn kleinschalige maatregelen in 30km-zones, coördinatie van acties en campagnes en ondersteuning van vrijwilligersorganisaties.

6.2.3 Integrale maatregelen

De tweede groep maatregelen betreft de integrale maatregelen. In Haarlem zijn reeds diverse maatregelen vanuit andere beleidsvelden voorzien, bijvoorbeeld voortkomend uit het Uitvoeringsprogramma SOR2040¹¹ en het Gebiedsprogramma. De verkeersveiligheidsmaatregelen op de betreffende locaties worden hier aan gekoppeld. Dit heeft twee voordelen: ten eerste worden de maatregelen op kostenefficiënte wijze uitgevoerd (werk-met-werk maken) en wordt de straat niet twee keer kort na elkaar opengebrouwen. Ten tweede zorgt dit voor een integrale benadering van het vraagstuk, waarmee het thema verkeersveiligheid breder in de organisatie en projecten is ingebed. Dit vraagt wel goede interne afstemming en een goede planning binnen de gemeentelijke organisatie.

¹¹ Haarlem, Structuurvisie Openbare Ruimte, Uitvoeringsprogramma 2019, december 2018



6.2.4 Prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen

De prioritaire verkeersveiligheidsmaatregelen zijn de projecten die wenselijk zijn om op korte of middellange termijn aan te pakken. Deze maatregelen vallen niet onder de Integrale maatregelen, omdat ze niet gekoppeld kunnen worden aan reeds geplande projecten. Wel zijn dit maatregelen die zodanig prioriteit hebben dat ze op korte(re) termijn aangepakt moeten worden. Hiervoor is budget nodig dat specifiek is gelabeld voor verkeersveiligheid. Bij de investeringsmaatregelen is het wenselijk om de maatregelen met de hoogste prioriteit als eerste aan te pakken. In de aanpak zijn maatregelen vanuit verschillende achtergronden naar voren gekomen (bijvoorbeeld vanuit risico-gestuurde aanpak of vanwege aantal slachtoffers).

Het stellen van prioriteit van deze maatregelen wordt gedaan door bijvoorbeeld te kijken hoeveel fietsverkeer van de locatie gebruik maakt. In het verkeersveiligheidsbeleid is prioriteit gegeven aan de veiligheid voor fietsers. Door maatregelen op locaties met hoge fietsintensiteiten eerder aan te pakken dan maatregelen met kleinere aantallen wordt dit beleid ook in de uitvoering centraal gesteld. Hierdoor ontstaat een prioriteitenlijst met de maatregelen met de grootste aantallen fietsers bovenaan.

6.2.5 Maatregelen lange termijn

De maatregelen die niet passen binnen een van de voorgaande categorieën zijn de verkeersveiligheidsmaatregelen voor de lange termijn. Deze maatregelen blijven als gewenste maatregelen bestaan, maar kunnen in de volgende versie van het uitvoeringsprogramma meegenomen worden.

Wel is een kansrijke aanpak om deze verkeersveiligheidsmaatregelen als uitgangspunt te hanteren voor de integrale maatregelen (op langere termijn). Dit weer vanuit de gedachte om met werk-met-werk maken tot een koste efficiënte aanpak te komen. De aanwezigheid van een verkeersveiligheidsmaatregel kan bijvoorbeeld aanleiding zijn om de onderhoudsplanning voor de betreffende locatie naar voren te halen. Ook hier kan de prioriteitenlijst van de maatregelen op basis van aantal fietsers de basis vormen.

6.3 Financiering

Om te kunnen starten met de uitvoering zorgen extra financiële middelen vanuit het Rijk voor een impuls om ook daadwerkelijk aan de slag te gaan. Deze impuls geeft meer mogelijkheden aan de wegbeheerders als het gaat om urgentie en versnelling van de uitvoering van de maatregelen. De ambitie om verkeersveiligheid écht te verbeteren, vraagt om een extra investering van niet alleen het Rijk en de provincie, maar ook van de gemeente Haarlem. Deze investeringen richten zich op onder andere:

- Infrastructurele maatregelen specifiek gericht op verkeersveiligheid
- Werk-met-werk-maken voor verbetering verkeersveiligheid bij overige projecten
- Capaciteit voor ontwerpproces en toetsing van ruimtelijke plannen
- Capaciteit voor coördinatie, samenwerking en communicatie verkeersveiligheidsgedrag
- Coördinatie van het uitvoeringsprogramma

Het Rijk heeft aangegeven dat zij jaarlijks een investeringsimpuls van € 50 miljoen¹² bijdraagt aan landelijke verbetering van verkeersveiligheid. De impuls wordt in de periode van 2020 tot 2030 gedaan. Het Rijk zal 50% van de kale realisatiekosten subsidiëren. Het Rijk geeft prioriteit aan het verbeteren van de infrastructuur. De provincie Noord-Holland zal aan de hand van de kaders van het Rijk bepalen voor welke maatregelen het gewenst is om extra subsidie te verlenen. Er wordt onderscheid gemaakt in twee tranches, namelijk:

1. De 1e tranche, 2020 - 2021, is vooral gericht op de uitvoering van maatregelen om de infrastructuur te verbeteren, het fundament op orde te maken, onder de voorwaarden die het Rijk zelf stelt (regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2020 - 2021).
2. De 2e tranche, 2022 - 2025, is vooral gericht op de uitvoering van de maatregelen uit de provinciale uitvoeringsagenda onder de voorwaarden die het Rijk en de provincie stellen.

¹² Investeringsimpuls van € 50 miljoen, minus 21% btw



6.4 Investeren in verkeersveiligheid: overzicht maatregelen

In de onderstaande tabel zijn de maatregelen uit dit Verkeersveiligheidsbeleid samengevat, waarbij tevens is omschreven wanneer de realisatie voorzien is. Daarnaast investeert de gemeente Haarlem in het vergroten van de verkeersveiligheid via herprofilings- en onderhoudsprojecten. Voor deze maatregelen wordt ook financiering aangevraagd.

MAATREGEL	OMSCHRIJVING MAATREGEL	GEPLANDE START
Maatregel 1	In plannen over de openbare ruimte wordt de positie van de fietser centraal gesteld.	2022
Maatregel 2a	Aanleg van vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 2b	Optimaliseren maatregel Bromfiets op de rijbaan	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 2c	Er wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om de snorfiets naar de rijbaan te verwijzen waarbij de veiligheids aspecten aan bod komen. In dit onderzoek worden ook de kosten die nodig zijn om de snorfiets op ordentelijke wijze op de rijbaan te krijgen in beeld gebracht. Een afweging wordt aan de raad teruggelegd.	2022
Maatregel 3	Bij ruimtelijke plannen op of bij het regionale of hoofdfietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid van fietsers voorop gesteld. In de betreffende plannen wordt expliciet onderbouwd hoe de verkeersveiligheid van het fietsverkeer wordt geborgd.	2022
Maatregel 4a	Nieuwe fietsvoorzieningen worden voldoende ruim gedimensioneerd, conform de richtlijnen van het CROW en rekening houdend met (toekomstige) hoeveelheid fietsverkeer.	2022
Maatregel 4b	Bestaande fietspaden die te smal zijn worden bij voorkeur verbreed tot de voorkeusbreedte. Bij de aanpak van de betreffende wegen wordt in een integrale afweging onderzocht in hoeverre verdere verbreding mogelijk is.	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 4c	Op bestaande fietspaden die te smal zijn worden op korte termijn kleinschalige maatregelen genomen om de verkeersveiligheidsrisico's te beperken.	2022
Maatregel 5a	Bij nieuwe fietspaden of aanpassingen aan bestaande fietspaden wordt een vergevingsgezinde inrichting aangehouden.	2022
Maatregel 5b	Bij bestaande fietspaden wordt geïnventariseerd waar obstakels verwijderd kunnen worden. Dit kan goed in samenwerking met burgers en belangenorganisaties worden gedaan. Bij geconstateerde problemen worden obstakels verwijderd of beter beveiligd.	2022

1. FOCUS OP DE FIETSER



MAATREGEL	OMSCHRIJVING MAATREGEL	GEPLANDE START
Maatregel 6	Onderzoek naar oorzaken van onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid op deze locaties te verbeteren.	2022
Maatregel 7	Bij de beoordeling en aanpak van grijze wegen en inrichting van toekomstige wegen worden de aspecten in figuur 5 minimaal meegenomen om tot best passende functie en bijbehorende inrichting van de weg te komen. Er komt een onderzoek naar de mogelijkheid van GOW 30 wegen. Hierin worden busroutes meegenomen als specifiek aandachtspunt.	Mobiliteitsbeleid , MJGP
Maatregel 8a	Realisatie van 30km-zones in verblijfsgebieden Controleren op goede inrichting plus aanvullende maatregelen.	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 8b	In bestaande sobere 30km-zones worden extra maatregelen genomen om de inrichting beter aan te sluiten bij de verblijfsfunctie.	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 8c	Binnenstad aanwijzen en inrichten tot 30km zone met uitzondering op wegen met een dominante verkeersfunctie	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 9a	Extra ruimte voor fietsverkeer bij kruisingen tussen hoofdstructuur fiets en gebiedsontsluitingswegen.	Nader te bepalen Realisatie in SOR, MJGP, Mobiliteitsbeleid
Maatregel 9b	Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen wordt de aanleg van een rotonde als uitgangspunt aangehouden. Alleen bij voldoende argumenten wordt voor een andere kruispuntvorm gekozen.	2022
Maatregel 10	Onderzoek naar oorzaken van onveiligheid op risicolocaties en het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid op deze locaties te verbeteren.	2022
Maatregel 11	Jaarlijks budget om in samenwerking met scholen best passende maatregelen voor een veilige schoolomgeving te realiseren.	Structureel
Maatregel 12a	Periodieke update van de HIOR vanuit verkeersveiligheid, met input vanuit CROW-richtlijnen en rekening houdend met ervaringen belangenorganisaties.	2022
Maatregel 12b	Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur die verantwoordelijk is voor het aspect verkeersveiligheid in de HIOR, betrokken is in de ontwerpprocessen en plannen voor de openbare ruimte toetst op verkeersveiligheid.	2022



3. VEILIG VERKEERS-GEDRAG

MAATREGEL	OMSCHRIJVING MAATREGEL	GEPLANDE START
Maatregel 13	Het uitrollen van de acties en campagnes uit de regionale campagnekalender in de gemeente Haarlem.	2021, met regionale verkeersveiligheids-aanpak
Maatregel 14	Beschikbaar stellen van capaciteit en middelen in gemeentelijke organisatie voor het coördineren en faciliteren van uitvoerende partijen en voor communicatie vanuit de gemeente.	Structureel
Maatregel 15	Opzetten van een platform verkeersveiligheid, met samenwerking tussen gemeente, politie en diverse maatschappelijke en belangenorganisaties.	Structureel
Maatregel 16	Faciliteren en (financieel) ondersteunen van vrijwilligersorganisaties.	Structureel
Maatregel 17	Samenwerking met scholen voor een effectievere educatie en voorlichting gericht op de risicogroepen.	Structureel
Maatregel 18a	Afstemming tussen gemeente, politie, BOA's en belangenorganisaties over prioriteit en inzet van handhavingscapaciteit	Structureel
Maatregel 18b	Capaciteit voor inzet van BOA's op verkeersveiligheidsrisico's.	Structureel
Maatregel 18c	Opstellen en consequent toepassen protocol na dodelijke en ernstige ongevallen.	Structureel
Maatregel 18d	Voor 30 km/u-zones waar de politie niet handhaaft, wordt een plan gemaakt voor het ophangen van smileys. Op basis van de metingen van de snelheid die deze smileys opleveren, zal beschouwd worden of nadere maatregelen nodig zijn om verkeersovertredingen tegen te gaan.	2022



7. Monitoring verkeersveiligheidsaanpak

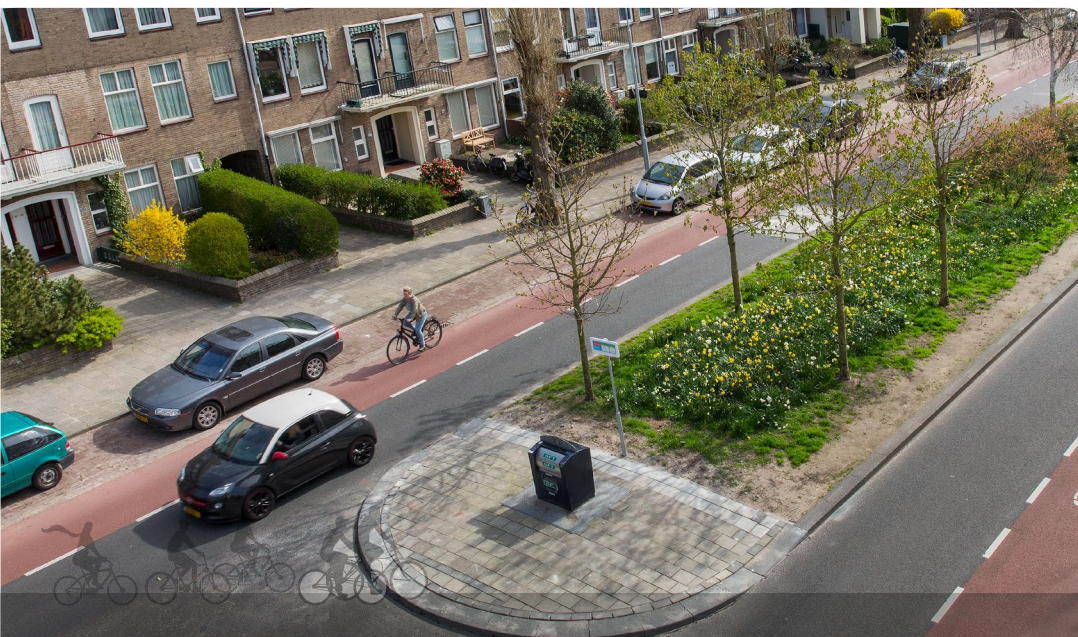
7.1 Belang van monitoring

Meten is weten! Met een goede monitoring wordt op structurele wijze kennis opgedaan over de actuele ontwikkelingen voor verkeersveiligheid. Hiermee kan de aanpak van verkeersveiligheid snel worden bijgesteld. Denk daarbij aan het ontstaan van nieuwe risicolocaties.

Het goed monitoren van de ontwikkelingen past bij een risicogestuurde aanpak (conform SPV2030). Dit betekent dat enerzijds gegevens over verkeersslachtoffers en -ongevallen worden bijgehouden (meer reactief). Anderzijds wordt ook gemonitord op andere indicatoren die meer gericht zijn op het voorkomen van ongevallen (preventief).

7.2 Monitoring indicatoren verkeersveiligheid

In onderstaande overzicht is het monitoringsplan verkeersveiligheid opgenomen. Jaarlijks wordt een monitoringsrapport opgesteld, waarin de laatste stand van zaken is opgenomen. Een aantal onderwerpen komen jaarlijks terug, anderen komen elke 4 jaar terug (gekoppeld aan een nieuw uitvoeringsprogramma).



Tabel 2 Indicatoren voor monitoring verkeersveiligheid in Haarlem

Onderwerp	Indicator	Streven lange termijn	Monitoring
Algemeen	Aantal geregistreerde verkeersslachtoffers	Afname van aantal slachtoffers in Haarlem	Jaarlijks
Algemeen	Aantal slachtoffers onder verschillende vervoerswijzen	Afname aantal slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers	Jaarlijks
Algemeen	Perceptie verkeersveiligheid	Resultaten onderzoek perceptie verkeersveiligheid (bewonerspanel en inwonersenquête)	Elke 4 jaar

Prioriteit 1 Focus op de fietser

Vrijliggende fietspaden	Aandeel lengte van 50km-wegen met vrijliggende fietsvoorziening in kilometers	Groeien naar 100%	Elke 4 jaar
Risicolocaties actieve mobiliteit	Aantal ongevalenconcentraties fietsers (locaties met > 4 slachtoffers onder (elektrische) fietsers)	Afname tot 0 ongevalenconcentraties fietsers	Jaarlijks

Prioriteit 2 Veilige infrastructuur

Aanpak grijze wegen	Aantal grijze wegen dat is ingericht conform wegkenmerken CROW	Voor alle grijze wegen is een afweging en keuze gemaakt.	Elke 4 jaar
Inrichting 30km-zones	Aandeel lengte van 30km-wegen die volledig zijn ingericht tot 30km-zone	Groeien naar 100%.	Elke 4 jaar
Risicolocaties	Aantal ongevallenconcentraties (locaties met > 6 slachtoffers)	Afname tot 0 ongevallenconcentraties	Jaarlijks
Risicolocaties	Aantal locaties combinatie gemeten snelheidoverschrijding en meldingen hoge snelheden	Afname tot 0 locaties	Jaarlijks
Schoolomgeving	Aandeel scholen dat is aangepakt voor veilige situatie rond scholen	Alle scholen	Jaarlijks
Onveilige locaties	Aantal meldingen over onveilige verkeerssituaties (omnibus)		Jaarlijks

Prioriteit 3 Aandacht voor beginnende bestuurders en ouderen

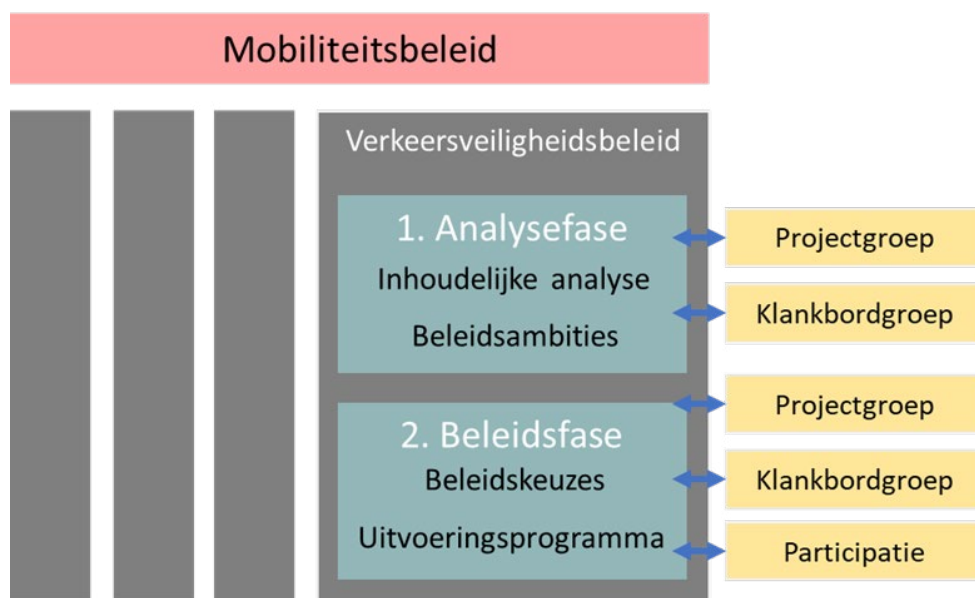
Risicogroepen	Aantal slachtoffers onder beginnende bestuurders (16 t/m 24 jaar)	Afname van aantal slachtoffers	Jaarlijks
Risicogroepen	Aandeel slachtoffers onder beginnende bestuurders (16 t/m 24 jaar)	Afname aandeel slachtoffers tot gelijke verhouding met bevolkingsaandeel	Jaarlijks
Risicogroepen	Aantal slachtoffers onder beginnende bestuurders (16 t/m 24 jaar) op de brom- of snorfiets	Afname van aantal slachtoffers	Jaarlijks
Risicogroepen	Aantal slachtoffers onder ouderen (> 70 jaar)	Afname van aantal slachtoffers	Jaarlijks
Risicogroepen	Aandeel slachtoffers onder ouderen (> 70 jaar)	Afname aandeel slachtoffers tot gelijke verhouding met bevolkingsaandeel	Jaarlijks
Risicogroepen	Aantal slachtoffers onder ouderen (> 70 jaar) op (elektrische) fiets	Afname van aantal slachtoffers	Jaarlijks
Educatie	Aantal scholen dat actief inzet op verkeer-educatie	Alle scholen	Jaarlijks



Bijlage 1 Werkwijze Verkeersveiligheidsplan

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 is er informatie verzameld en geanalyseerd om zo inzichtelijk te maken wat de stand van zaken precies is voor de gemeente Haarlem. Op deze manier werden oorzaken van verkeersonveiligheid achterhaald. Dit heeft geleid tot nieuwe beleidsambities om het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid op te gaan richten.
2. Beleidsfase. In de tweede fase is het verkeersveiligheidsbeleid daadwerkelijk geformuleerd en wordt uitgewerkt in concrete maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Figuur 9 Aanpak voor het verkeersveiligheidsbeleid

Inhoudelijke werkwijze

Het doel van de analysefase 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 ongevalgegevens. De inhoudelijke analyseresultaten zijn besproken in de projectgroep en de klankbordgroep. De analyseresultaten hebben geleid tot vaststellen van de beleidsambities in de Staf.

De tweede fase betreft de beleidsfase. Hierin zijn de ambities uitgewerkt tot de beleidskaders voor aanpak van de verkeersonveiligheid. Vervolgens zijn deze doorvertaald naar concrete maatregelen. De maatregelen voor de korte termijn zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid.

Betrokkenheid van belangenorganisaties

Bij de samenstelling van het verkeersveiligheidsbeleid zijn diverse belangenorganisaties betrokken in een aantal deeloverleggen. Hierbij zijn de volgende deeloverleggen te onderscheiden:

- Projectgroep. De projectgroep bestaat uit een ambtelijke vertegenwoordiging van de gemeente Haarlem. Hierin zijn de voortgang van het proces en de keuzes in het beleid gemaakt.
- Klankbordgroep. In zowel de analysefase als beleidsfase is een bijeenkomst met de klankbordgroep georganiseerd. 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. In deze bijeenkomsten zijn de conceptresultaten van de analyse en beleid gedeeld en besproken. Waar nodig heeft dit geleid tot aanscherping van het verkeersveiligheidsbeleid.
- Participatie. Er is een (digitale) bijeenkomst georganiseerd, waarin de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid (in concept) zijn toegelicht. Voor deze bijeenkomst waren een brede groep belangenorganisaties en wijkraden uitgenodigd. Deze participatiesessie was onderdeel van het participatietraject voor het mobiliteitsbeleid.



Een aantal bijeenkomsten zijn digitaal via videobellen gehouden vanwege COVID-19. Het proces voor het verkeersveiligheidsbeleid liep parallel aan het proces voor het mobiliteitsbeleid. Tevens vond regelmatig informatie-uitwisseling plaats met de aanpak voor het mobiliteitsbeleid. Bij met name het participatietraject is het mobiliteitsbeleid leidend geweest.

Belangrijkste inhoudelijke aandachtspunten vanuit de klankbordgroep en participatie:

- Er zijn zorgen over de capaciteit en financiën bij de gemeente, om de hoge ambities daadwerkelijk om te zetten in een goede aanpak en concrete maatregelen op straat.
- Er is behoefte aan duidelijke keuzes door de gemeente/politiek. De hoge ambities betekent dat niet aan alle belangen van alle partijen gehoor kan worden gegeven. De oproep is om deze keuzes ook te durven maken. Alleen met gedurfde keuzes kan er werkelijk wat veranderd worden.
- Inhoudelijk gezien wordt er aandacht gevraagd voor de veiligheid van fietsers. Juist deze verkeersdeelnemers lopen veel risico, terwijl een goed fietsgebruik belangrijk wordt gevonden voor de leefbaarheid van de stad.
- Tweede inhoudelijke punt betreft de vraag om meer wegen als 30km-zone in te richten. De mening is dat er te veel wegen zijn met hoge snelheden en veel busverkeer, waar actieve mobiliteit op de rijbaan rijdt. De oproep is om hier meer gedurfde keuzes te maken voor verkeersveiligheid en de positie van actieve mobiliteit.
- Vanuit de belangenorganisaties is er behoefte aan een betere samenwerking met de gemeente en meer ondersteuning bij het uitvoeren van acties en campagnes door vrijwilligers.



Bijlage 2 Samenhang met SPV2030

De invulling van het Haarlemse verkeersveiligheidsaanpak sluit aan op aanpak vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. In het SPV2030 zijn negen beleidsthema's geformuleerd, die zich elk richten op specifieke verkeersveiligheidsrisico's. Deze negen thema's vormden de basis, waarbij de invulling concreet is gemaakt voor de specifieke Haarlemse eigenschappen en vraagstukken. Onderstaande overzicht toont de negen thema's uit het SPV2030 met de weergave hoe dit in Haarlem wordt aangepakt.

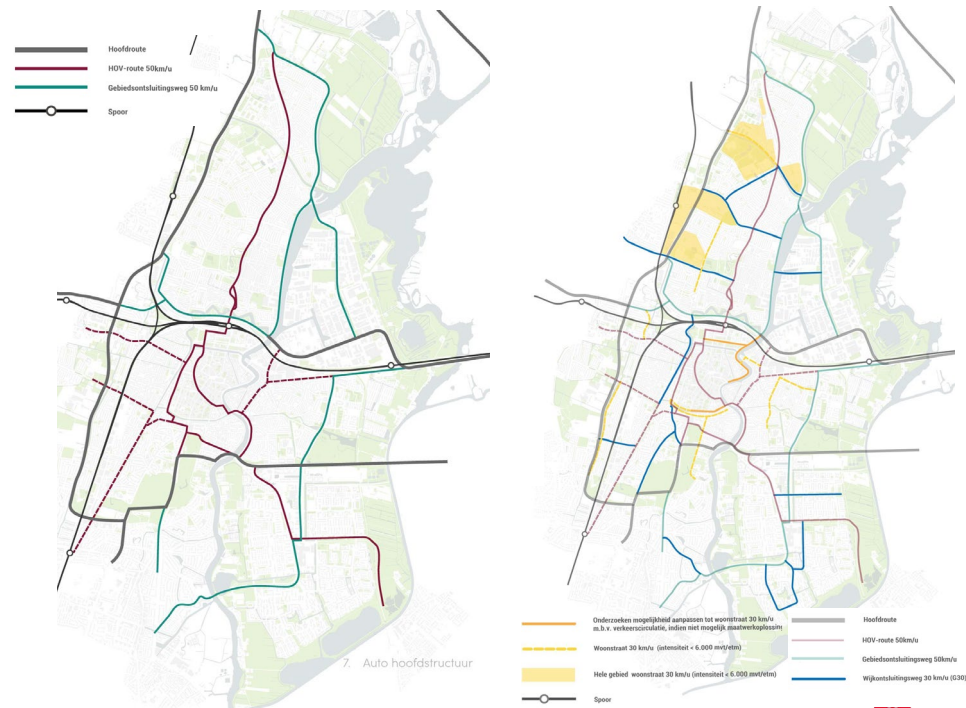
Beleidsthema SPV2030	Betekenis in Haarlem	Fietsers op 1	Veilige infrastructuur	Veilig gedrag
Veilige infrastructuur	In Haarlem valt 80% van de slachtoffers op 50-wegen, hieronder ook veel fietsers. De veiligheid van fietsinfrastructuur is dan ook erg relevant voor Haarlem.	Prioriteit voor LV Ruimte voor LV Risicolocaties LV	Wegencategorisering Aanpak grijze wegen Goede inrichting 30km-zones Aanpak risicolocaties	Informatievoorziening over redenen voor bepaalde (ontwerp)keuzes
Heterogeniteit in het verkeer	Hoeveel % van de ongevallen gebeuren tussen LV en snelverkeer?	Ruimte voor LV Scheiden van autoverkeer en actieve mobiliteit	Aanpak grijze wegen Goede inrichting 50km-wegen	
Technologische ontwikkelingen	Voor zover bekend is dit thema in Haarlem niet onderscheidend, er is weinig (regionale) informatie beschikbaar over dit thema. Het betreft dus vooral een beleidsmatige/politieke keuze om dit thema wel/niet mee te nemen.	Zelfrijdende voertuigen en interactie met LV Nieuwe vervoerswijzen	Onderhoudsniveau van markering en bebording Gemengde voertuigen in stedelijk gebied	Aansluiten bij landelijke en provinciale aanpak
Kwetsbare verkeersdeelnemers	In Haarlem is een stijging van het aantal en aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers zichtbaar. Het gaat hierbij met name om de voetganger, fietser, E-biker en snorfietser.	Ruimte voor LV Risicolocaties ouderen	Aanpak locaties ervaren onveiligheid	Acties en campagnes gericht op risicogroepen ouderen Voorlichting over nieuwe vervoerswijzen
Onervaren verkeersdeelnemers	In Haarlem wonen relatief veel kinderen (0 t/m 11 jaar), dit is dan ook een aandachtsgedebied. Met name op (school)fietsroutes en in de schoolomgeving. Beginnende bestuurders zijn qua slachtoffers oververtegenwoordigd, het gaat hierbij met name om brom- en snorfietser van 16 t/m 24 jaar. Over nieuwe modaliteiten is geen data beschikbaar.	Schoolomgeving		Educatie op scholen. Acties en campagnes gericht op risicogroepen waaronder beginnende bestuurders
Rijden onder invloed	Het aantal weggebruikers dat te veel gedronken heeft lijkt af te nemen, ook in Haarlem. Dit thema is vooral van belang voor de verkeershandhaving.			Aansluiten bij landelijke en provinciale aanpak Samenwerking maatschappelijke organisaties
Snelheid in het verkeer	De meeste wegen kennen een limiet van 30 km/u, juist op 50 en 70-wegen wordt de snelheid relatief vaak overschreden. Over de inrichting van wegen (en dus de veilige snelheid) is relatief weinig bekend.	Focus op risicolocaties voor LV	Infrastructuur op orde (samenwerking politie) Aanpak risicolocaties (te hard rijden)	
Afleiding in het verkeer	Voor zover bekend is dit thema in Haarlem niet onderscheidend, er is weinig (regionale) informatie beschikbaar over dit thema. Het betreft dus vooral een beleidsmatige/politieke keuze om dit thema wel/niet mee te nemen.		Afspraken over reclame langs gemeentelijke wegen Verkeersveiligheid bij vergunningverlening reclame	Aansluiten bij landelijke en provinciale aanpak.
Verkeersovertreders	Dit thema is vooral relevant voor politie en OM en in mindere mate voor de gemeente.	Focus op risicolocaties voor LV	Infrastructuur op orde (samenwerking politie) Aanpak risicolocaties (te hard rijden)	Aansluiten bij landelijke en provinciale aanpak



Bijlage 3 Wegcategorisering en grijze wegen

Wegcategorisering Haarlem

De basis voor de wegcategorisering in Haarlem zijn de kaarten 'Auto hoofdstructuur' en 'Auto netwerk aanpassingen' uit het Mobiliteitsbeleid 2020-2030. De wegen met de typering Hoofdontsluiting bebouwde kom zijn in principe de gebiedsontsluitingswegen (veelal 50km/uur). De overige gebieden betreffen de verblijfsgebieden (erftoegangswegen). Hier zijn in principe 30km-zones of eventueel woonerven.

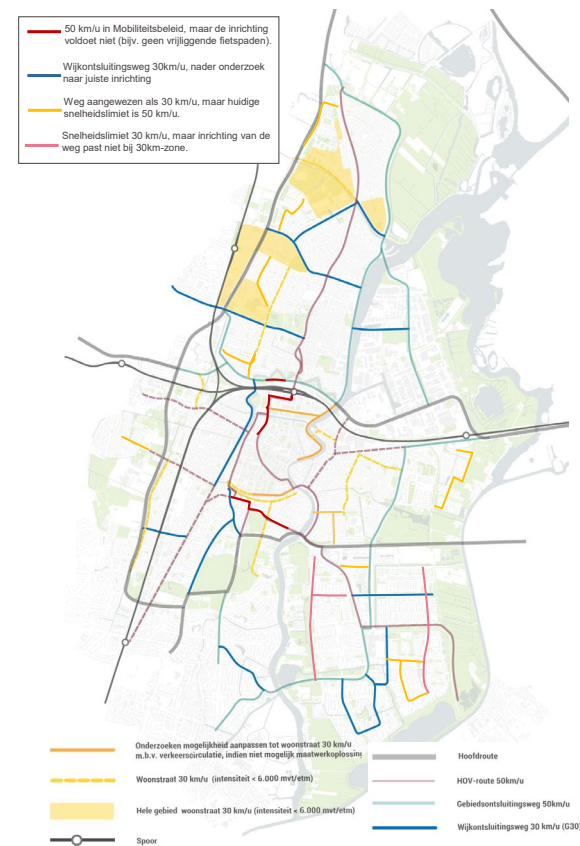


Figuur 10 Auto hoofdstructuur en Autonetwerk aanpassingen uit Mobiliteitsbeleid 2020-2030

Grijze wegen in Haarlem

Er is een aantal wegen waar de juiste functie van de weg niet geheel duidelijk is. Deze zijn aan te merken als grijze wegen. Hierbij is onderscheidt te maken in de wegen waar (nog) 50km/uur geldt, maar wat mogelijk gevaarlijk is in die omstandigheden. Voor deze wegen moet een goede afweging voor de best passende functie en inrichting worden gemaakt. Daarnaast zijn er wegen waar reeds een 30km-zone is ingesteld, alleen waar de inrichting niet voldoet aan de inrichtingseisen.

Het overzicht van grijze wegen is samengesteld op basis van beschikbare informatie (o.a. memo grijze wegen uit 2016) en terugkoppeling uit participatie. Op punten kan informatie op de kaart ontbreken of achterhaald zijn.



Figuur 11 Kaart met (potentiële) grijze wegen in Haarlem

