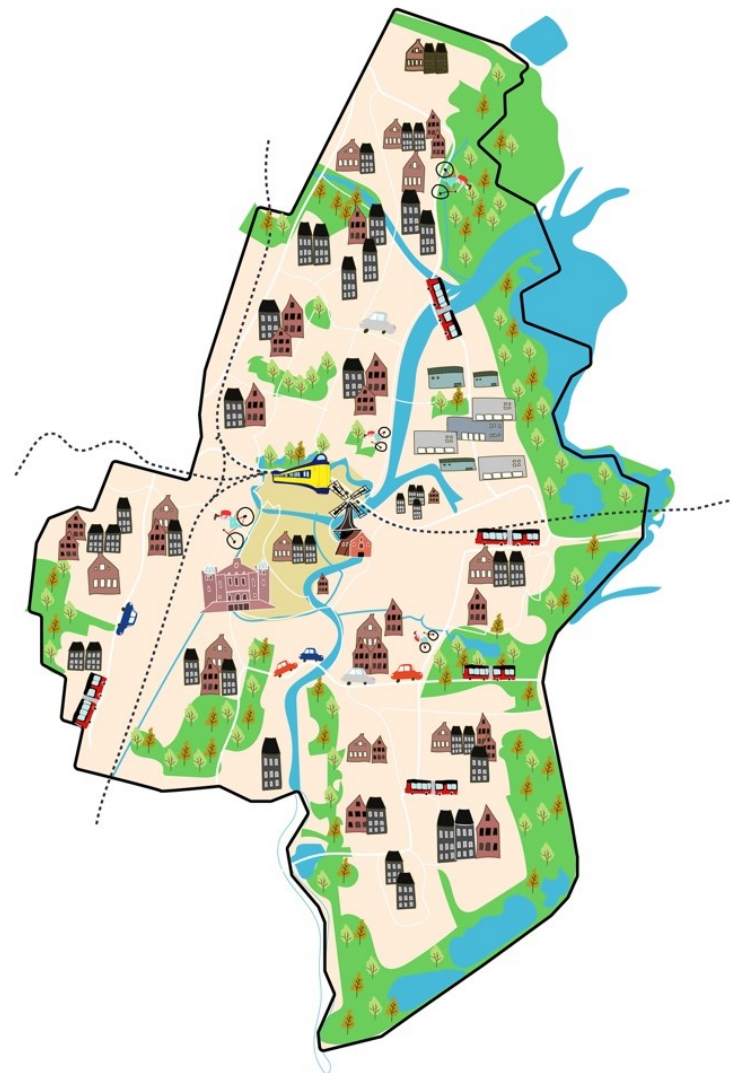


Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Haarlem 2022-2026



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Fasering	4
1.2	Vervolg	4
2	Vorbereiding en quick-wins	5
3	Uitvoeringsfase	6
Bijlage 1: Toelichting per maatregel		7
3.1	Thema 1: Focus op de fietser	7
3.2	Thema 2: Veilige infrastructuur	11
3.3	Thema 3: Veilig gedrag	16
Bijlage 2: Ongevalscijfers		19



1 Inleiding

In oktober 2021 heeft de Raad het Verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld. In aansluiting op dit beleid is deze uitvoeringsagenda opgesteld. De uitvoering van de maatregelen in deze agenda zal plaatsvinden op uiteenlopende wijzen, variërend van het aansluiten bij campagnes, het maken van afspraken met scholen tot het anders inrichten van bestaande infrastructuur. Al deze maatregelen, die dit jaar en de komende jaren genomen zullen worden om de verkeersveiligheid in Haarlem te verbeteren zijn opgenomen in deze uitvoeringsagenda.

De uitvoeringsagenda die voor u ligt sluit aan op het Verkeersveiligheidsbeleid 'Veilig door Haarlem' en geeft aan hoe de maatregelen uit het beleid in de tijd geplaatst worden. Deze uitvoeringsagenda is een afzonderlijk document. Wel zijn de kaders van het Verkeersveiligheidsbeleid meegenomen voor de uitvoering. Hierbij gaat het om de wijze van prioriteitstelling en financiering. Hierbij zijn de huidige financiële middelen en capaciteit als uitgangspunt genomen. In de bijlage staan de maatregelen verder toegelicht en daar waar dat van toepassing is, zijn per maatregel versnellingsmogelijkheden opgenomen.

De acties in deze agenda verwijzen naar de drie thema's uit het Verkeersveiligheidsbeleid. In de bijlagen worden de maatregelen geordend per thema, verder toegelicht. Het Verkeersveiligheidsbeleid richt zich op drie thema's:

1. Fietzers centraal
2. Veilige infrastructuur
3. Veilig gedrag



Het Verkeersveiligheidsbeleid zet in op het verkeersveiliger maken van Haarlem en het voorkomen van ongevallen. 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.

Daarnaast zijn er komende jaren grote veranderingen in Haarlem te verwachten door de (regionale) verdichtingsopgave. Tegelijkertijd is er 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. Dit sluit aan op de landelijke aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak.



1.1 Fasering

Om de verkeersveiligheid in Haarlem te verbeteren, is een groot aantal maatregelen nodig. Deze zijn deels al in gang gezet. In aanvulling daarop worden extra maatregelen genomen.

Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Dit heeft enerzijds te maken met een beperking qua financiële middelen en capaciteit en anderzijds omdat er een bepaalde volgorde en samenhang in de maatregelen zit. In deze uitvoeringsagenda worden daarom twee fasen onderscheiden: voorbereiding en quick-wins (fase 1) en uitvoeringsfase (fase 2).

Fase 1: Voorbereiding en quick-wins

In fase 1 zijn de maatregelen opgenomen, die een grote prioriteit hebben en/ of zeer efficiënt zijn en maatregelen (studies) die nodig zijn om door te kunnen pakken in de uitvoeringsfase.

Met een aantal maatregelen is al een start gemaakt. De grote urgentie zit bij het omlaag brengen van de maximumsnelheid en bij het verbeteren van maatregelen rondom scholen. De meeste quick wins zijn hier ook op gericht. De maatregelen die in fase 1 worden opgepakt, hebben reeds financiële dekking, uit de SOR, uit de duurzaam doen versterkers, of omdat er geen extra kosten aan de maatregel verbonden zijn. Voorbeelden van studies die nodig zijn om in de volgende fase door te kunnen pakken, zijn het onderzoek snorfiets op de rijbaan en onderzoeken naar infrastructurele maatregelen.

Fase 2: Uitvoeringsfase

De grootste stappen worden gemaakt in de uitvoeringsfase. Deze start in 2023. Door de voorbereidingen die nu worden gedaan kan een soepele start gemaakt worden met de uitvoeringsfase. In deze fase worden de grote verbeteringen voor verkeersveiligheid ook echt zichtbaar in de stad. Zo worden de belangrijkste knelpunten aangepakt en worden veilige inrichtingseisen consistent toegepast. Alle structurele maatregelen waar in fase 1 een start mee is gemaakt, worden in fase 2 voortgezet.

De projecten uit fase 2 hebben slechts voor een deel financiële dekking, voornamelijk uit de SOR. Via de kadernota 2023 zijn financiële middelen aangevraagd voor kleine infrastructurele verbeteringen. Voor de maatregelen die voortkomen uit de studies (uitvoeringsprojecten), is er nog geen financiële dekking, behalve wanneer ze meegenomen kunnen worden in de uitvoeringsprojecten van lopende onderhouds- en investeringsprogramma's. Afhankelijk van de uitkomsten van de studies, zal dan ook via de kadernota 2024 een beroep gedaan worden op extra financiële middelen. In de toelichting (bijlage 1) is in dat geval bij financiering een pm post opgenomen. Ook zal in de toekomst een beroep gedaan blijven worden op beschikbare subsidies van onder andere de provincie Noord-Holland en het rijk.

1.2 Vervolg

In Q1 van 2023 wordt de raad geïnformeerd over de voortgang van de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid. Vervolgens wordt de raad via de reguliere P&C-cyclus geïnformeerd.

2 Voorbereiding en quick-wins

Maatregelen fase 1 "Fietzers Centraal"	Studie of uitvoering	Start	Gereed
1 De positie van de fietser wordt centraal gesteld.	Uitvoering	Lopend	Structureel
2b Optimaliseren inrichting bromfiets op de rijbaan.	Beide	September 2022	December 2022
2c Onderzoek snorfiets op de rijbaan.	Onderzoek	September 2022	December 2022
3 Op regionaal en hoofdfietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid van fietsers voorop gesteld.	Uitvoering	Lopend	Structureel
4a Nieuwe fietsvoorzieningen worden voldoende ruim gedimensioneerd.	Uitvoering	Lopend	Structureel
4c Op korte termijn kleinschalige maatregelen bij te smalle fietspaden.	Uitvoering	December 2022	Februari 2023
5a Bij fietspaden wordt een vergevingsgezinde inrichting aangehouden.	Uitvoering	Lopend	Structureel
5b Op fietspaden worden obstakels verwijderd of beter beveiligd.	Beide	Lopend	December 2022
6 Onderzoek naar onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en maatregelen nemen.	Onderzoek	Oktober 2022	Februari 2023
Vorbereidingsonderzoek maatregelen 2a en 4b	Onderzoek	Oktober 2022	Februari 2023

Maatregelen fase 1 "Veilige Infrastructuur"	Studie of uitvoering	Start	Gereed
8a Realisatie van 30km-zones in verblijfsgebieden.	Beide	Lopend	2026
8c Binnenstad 30km-zone.	Uitvoering	Lopend	2026
9b Bij kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen rotondes aanleggen.	Beide	Lopend	Structureel
11 Veilige schoolomgeving realiseren.	Beide	Lopend	2030
12a Periodieke update van het HIOR vanuit verkeersveiligheid.	Uitvoering	Lopend	Structureel
12b Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur.	Uitvoering	Lopend	Structureel
Vorbereidingsonderzoek maatregelen 7, 8b, 9a en 10	Onderzoek	Oktober 2022	Februari 2023

Maatregelen fase 1 “Veilig Gedrag”	Studie of uitvoering	Start	Gereed
13 Acties en campagnes in de gemeente Haarlem op basis van campagnecalender.	Uitvoering	Lopend	Structureel
14 Coördineren en faciliteren van uitvoerende partijen.	Uitvoering	Lopend	Structureel
15 Opzetten platform verkeersveiligheid.	Uitvoering	September 2022	Structureel
16 Faciliteren van vrijwilligersorganisaties.	Uitvoering	Lopend	Structureel
17 Samenwerking met scholen voor educatie.	Uitvoering	Juni 2022	Structureel
18c Opstellen protocol na dodelijke en ernstige ongevallen.	Onderzoek	September 2022	Structureel
18d Gebruik smileys in 30km-zones.	Uitvoering	Lopend	Structureel

3 Uitvoeringsfase

Maatregelen fase 2 “Fietzers Centraal”	Studie of uitvoering	Start	Gereed
2a Aanleg vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.	Uitvoering	2024	2026
4b Verbreding van te smalle fietspaden waar mogelijk.	Uitvoering	2026	2030

Maatregelen fase 2 “Veilige Infrastructuur”	Studie of uitvoering	Start	Gereed
7 Beoordeling en aanpak van grijze wegen en onderzoek naar GOW 30.	Beide	2023	2026
8b Extra maatregelen bij sobere 30km-zones.	Uitvoering	2026	2030
9a Extra ruimte voor fietsverkeer bij kruisingen tussen hoofdstructuur fiets en GOW.	Uitvoering	2024	2025
10 Onderzoek naar onveiligheid op risicolocaties ongevallen en snelheid en maatregelen nemen.	Beide	2024	2026

Maatregelen fase 2 “Veilig Gedrag”	Studie of uitvoering	Start	Gereed
18a Afstemming over prioriteit en inzet van handhavingscapaciteit.	Uitvoering	2023	Structureel
18b Capaciteit voor inzet van BOA's op verkeersveiligheidsrisico's.	Uitvoering	2025	Structureel

Bijlage 1: Toelichting per maatregel



3.1 Thema 1: Focus op de fietser

Een belangrijke keuze is om fietsers prioriteit te geven. Fietsers horen bij de meest kwetsbare groepen in het Haarlemse verkeer. Met fietsers bedoelen we alle fietspadgebruikers, dus ook de e-biker en de bakfiets. Het verkeersveiliger maken van Haarlem voor de fietsers wordt o.a. bereikt door fietsers meer ruimte te geven, bijvoorbeeld door bredere fietspaden, en door auto's en fietsers bij hoge snelheden beter van elkaar te scheiden door vrijliggende fietspaden. We willen ook zorgen dat fietsers zich veilig en vlotter kunnen verplaatsen. Daarom worden paaltjes, steile stoepranden en andere obstakels die dit verhinderen verwijderd.

Maatregel 1: De positie van de fietser wordt centraal gesteld.

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid in september 2021 is besloten om vanaf dat moment alle herinrichtingen en nieuwe ontwerpen aan te pakken vanuit het principe 'omgekeerd ontwerpen'. Dit betekent dat bij het ontwerpen eerst gekeken wordt naar ruimte voor de voetganger en de fiets en vervolgens naar ruimte voor de overige gebruikers.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: Structureel
Financiering: Via uitvoeringsprojecten

Maatregel 2a: Aanleg vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid in september 2021 is besloten dat 30km/uur de norm wordt in Haarlem. Hiermee gaan op den duur de meeste wegen terug naar een maximumsnelheid van 30km/uur. De 50km-wegen die overblijven, zijn beperkt, maar moeten voorzien worden van vrijliggende fietspaden. Op basis van een nieuwe inventarisatie van de wegen die in de toekomst een snelheid van 50km/uur behouden, zal een voorstel gemaakt worden van hoe dit op te pakken.

Bij het aanleggen van de vrijliggende fietspaden kan gekozen worden om mee te liften op de herinrichting, maar op basis van de inventarisatie kan voor de uitvoering ook voor versnelling gekozen worden.

Start uitvoering: 2024
Gereed: 2026
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 2b: Optimaliseren inrichting bromfiets op de rijbaan.

Deze maatregel gaat over de overgang bromfietspad naar bromfiets op de rijbaan en vice versa. Deze overgangen zijn onder andere aanwezig bij de Schipholweg en de Westelijke Randweg. Alle aansluitingen worden nagelopen. Het is nog onbekend om hoeveel aansluitingen het gaat en wat de status is. De verwachting is dat het meeste in orde is en dat met een aantal kleine aanpassingen geoptimaliseerd kan worden.

Start uitvoering: September 2022
Gereed: December 2022
Financiering: Duurzaam Doen Versterkers: € 25.000,-

Maatregel 2c: Onderzoek snorfiets op de rijbaan.

In dit onderzoek worden de implementatiemogelijkheden in Haarlem en de resultaten van de evaluaties van de invoering in Amsterdam en Utrecht meegenomen. Vervolgens worden de voor- en nadelen tegen elkaar afgewogen. Ook het in beeld brengen van de kosten die nodig zijn om de snorfiets op een ordentelijke wijze op de rijbaan te krijgen, maakt deel uit van dit onderzoek. Een grove schatting is dat de kosten hiervoor ongeveer € 1.000.000,- bedragen.

Belangrijk uitgangspunt is de verbetering van de veiligheid. In Amsterdam is het aantal ongevallen met snorfietsen sinds de invoering in 2019 afgenomen, zie onderstaande tabel.

Jaar	2017	2018	2019	2020	2021
Ongevallen Snorfiets Amsterdam	154	138	60	27	25

Het resultaat van deze studie wordt eind 2022 verwacht. Dit resultaat zal in samenhang bekeken worden met het invoeren van de helmplicht door de rijksoverheid. De verwachting is namelijk dat na de invoering van helmplicht het gebruik van snorfietsen omlaag gaat, net als het aantal ongevallen.

Start uitvoering: September 2022
Gereed: December 2022
Financiering: SOR: € 50.000

Maatregel 3: Op regionaal en hoofdfietsnetwerk wordt de verkeersveiligheid van fietsers voorop gesteld.

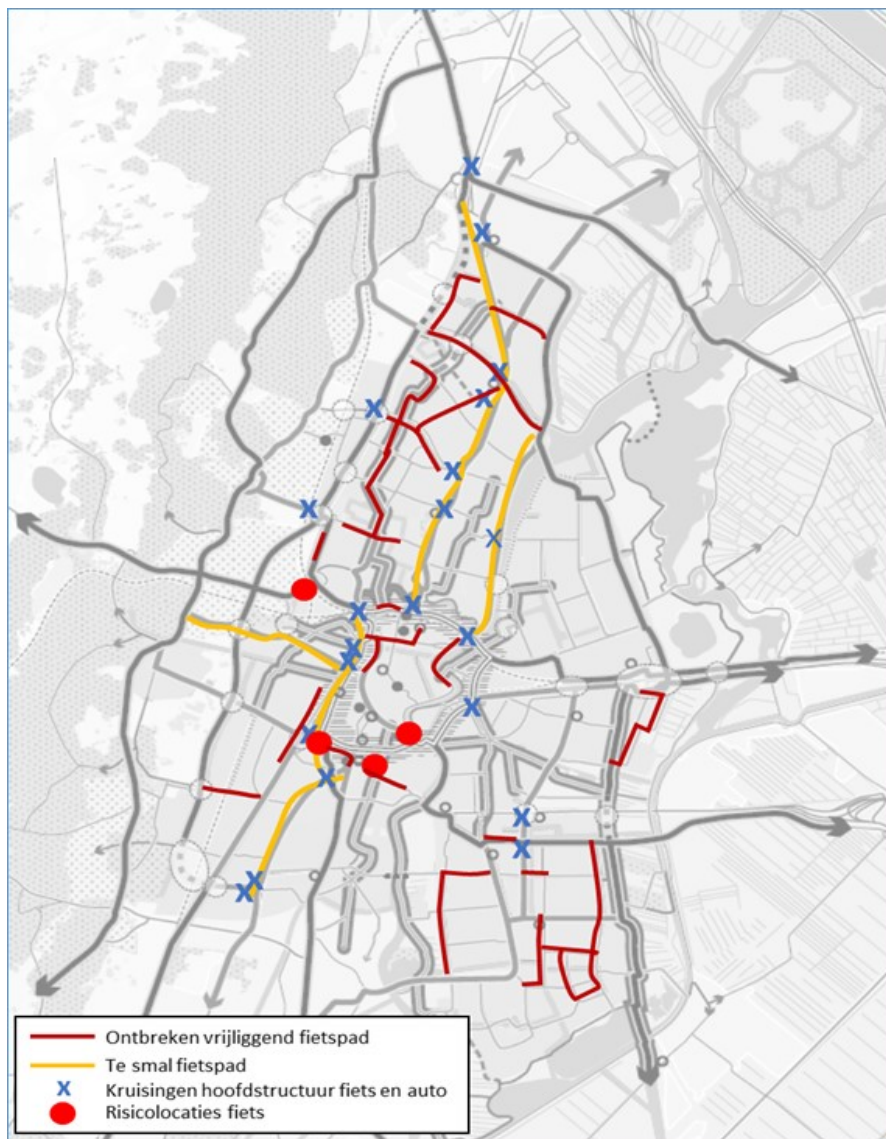
In de betreffende plannen wordt expliciet onderbouwd hoe de verkeersveiligheid van het fietsverkeer wordt geborgd. Dit is vastgesteld beleid en wordt sinds de vaststelling toegepast. Bij alle nieuw vast te stellen ontwerpen, dient een verkeersveiligheidsparagraaf opgenomen te worden in het B&W of Raadsbesluit. Hoe de inrichting van de hoofdstructuur vorm te geven, wordt verder uitgewerkt in het nog op te stellen Fietsbeleid.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: Structureel
Financiering: Via uitvoeringsprojecten

Maatregel 4a: Nieuwe fietsvoorzieningen worden voldoende ruim gedimensioneerd.

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid in september 2021 is besloten om vanaf dat moment alle herinrichtingen en nieuwe ontwerpen aan te pakken vanuit het principe 'omgekeerd ontwerpen'. Dit betekent dat bij het ontwerpen eerst gekeken wordt naar ruimte voor de voetganger en de fiets en vervolgens naar ruimte voor de overige gebruikers. Hierbij wordt rekening gehouden met de toekomstige hoeveelheid gebruikers. Daarnaast zal in het nog op te stellen fietsbeleid uitgewerkt worden hoe extra fietscomfort door aanleg van fietsstraten en vergroting van de ruimte voor de fiets op de weg vorm te geven. Uitvoering hiervan wordt meegenomen in het meerjarig onderhoudsprogramma.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: Structureel
Financiering: Via uitvoeringsprojecten



Maatregel 4b: Verbreding van te smalle fietspaden waar mogelijk.

Op termijn worden de te smalle fietspaden verbreed. Een deel van de straten zal ingericht worden als stadsstraat en een deel wordt meegenomen in het meerjarig onderhoudsprogramma. Bij verbreding van te smalle fietspaden kan gekozen worden om mee te liften op de herinrichting, maar op basis van de inventarisatie kan ook voor versnelling gekozen worden. Met maatregel 4c wordt gekeken naar kleinschalige maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Uit de verkeersveiligheidsanalyse van Haarlem uit 2020 zijn vier trajecten met prioriteit gekomen:

- Zijlstraat
- Rijksstraatweg – Soendaplein – Schoterweg
- Spaarndamseweg
- Wagenweg – Van Eedenstraat – Wilhelminastraat

Start uitvoering: 2026

Gereed: 2030

Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 4c: Op korte termijn kleinschalige maatregelen bij te smalle fietspaden.

In 2022 wordt gestart met een voorbereidingsonderzoek. Hierin wordt gekeken naar wat de prioritering en mogelijkheden zijn met de huidige middelen. Na de voorbereiding wordt nog in 2022 een start gemaakt met het uitvoeren van de maatregelen.

Start uitvoering: December 2022

Gereed: Februari 2023

Financiering: Duurzaam Doen Versterkers € 25.000,- en aanvraag via kadernota voor 2023.

Maatregel 5a: Bij fietspaden wordt een vergevingsgezinde inrichting aangehouden.

Belangrijkste oorzaken bij eenzijdige ongevallen zijn stoepranden en paaltjes. Bij een vergevingsgezinde inrichting komen schuine banden en worden alle obstakels ingeleid of verwijderd. Dit is vastgesteld beleid en wordt sinds de vaststelling toegepast. Bij alle plannen wordt “gedacht” vanuit de fietser. De komende jaren is dit de standaard werkwijze.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

Financiering: Via uitvoeringsprojecten

Maatregel 5b: Op fietspaden worden obstakels verwijderd of beter beveiligd.

Tijdens het strooiseizoen werden meerdere paaltjes op fietspaden tijdelijk verwijderd. Na afgelopen winter zijn de 28 paaltjes niet teruggeplaatst. Dit is de eerste quick-win. Momenteel wordt in beeld gebracht of op korte termijn meer obstakels bij fietspaden verwijderd kunnen worden.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: December 2022

Financiering: Duurzaam Doen versterkers: € 25.000,-

Maatregel 6: Onderzoek naar onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en maatregelen nemen.

Bij vier risicolocaties is extra onderzoek nodig. De risicolocaties fiets zijn:

- Ronde Verspronckweg – N200
- Lange brug (aansluitingen aan beide zijden)
- Kleine Houtweg
- Raamsingel, Van Eedenstraat, Tempeliersstraat

In 2022 wordt gestart met een voorbereidingsonderzoek. In deze studie wordt onderzocht wat de oorzaak is van onveiligheid op deze risicolocaties. Vervolgens wordt bekeken welke kleine maatregelen met de huidige middelen uitgevoerd kunnen worden. Voor grotere aanpassingen is waarschijnlijk een budget van € 200.000,- per locatie nodig. De resultaten van het onderzoek worden begin 2023 verwacht. Hierbij wordt duidelijk welke aanpassingen nodig zijn.

Start uitvoering: Oktober 2022

Gereed: Februari 2023

Financiering: Kleine maatregelen via Duurzaam Doen versterkers, grotere maatregelen zijn PM nog geen middelen beschikbaar



3.2 Thema 2: Veilige infrastructuur

Een veilig wegennet is de basis voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers. In de stad is weinig ruimte, niet alles kan of

past. Er moeten keuzes worden gemaakt om te zorgen dat de stad verkeersveilig blijft. We willen werken aan een veilige en herkenbare inrichting van de weg, waar een snelheid van 30 kilometer per uur de norm is. Verder willen we plekken waar het gevaarlijk is, in kaart brengen en deze aanpakken, ook als daar nog geen ongelukken zijn gebeurd.

Daarnaast gaan we gezamenlijk met scholen en politie kijken hoe we de loop- en fietsroutes van en naar scholen veiliger kunnen maken door een betere inrichting van de omgeving, gedragscampagnes en verkeerseducatie.

Maatregel 7: Beoordeling en aanpak van grijze wegen en onderzoek naar GOW 30.

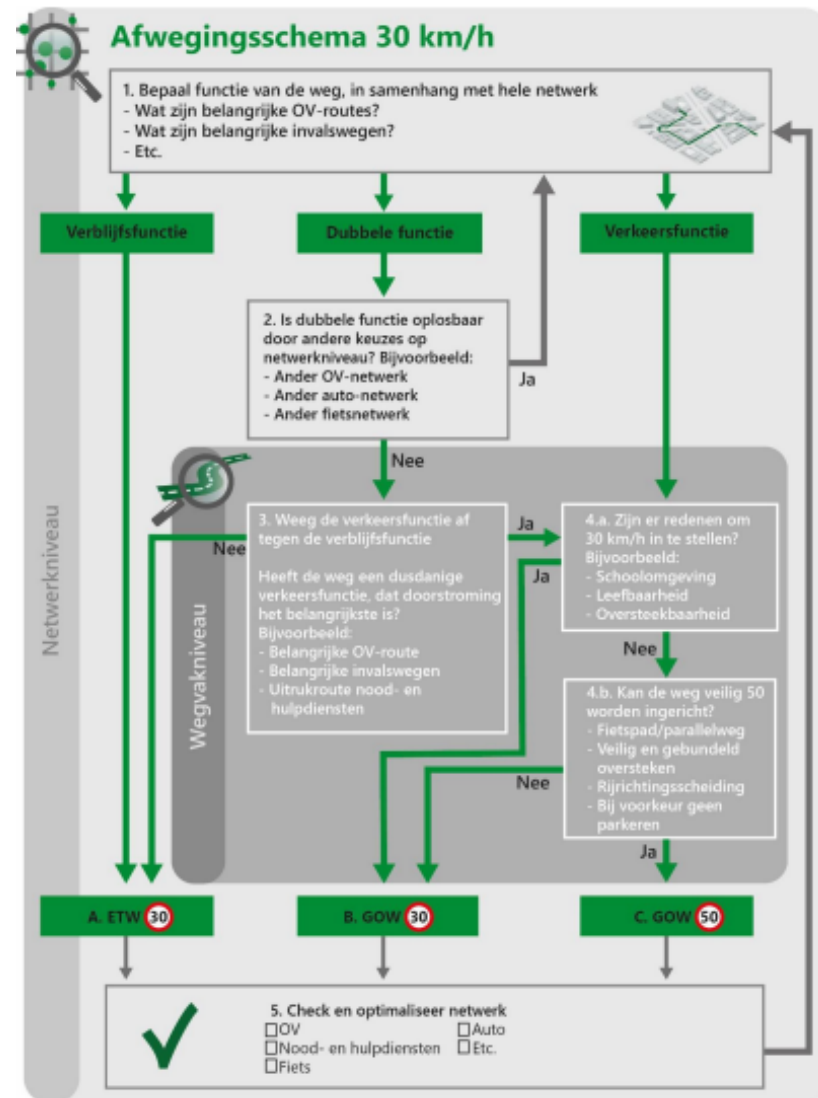
CROW heeft 26 november 2021 een afwegingskader GOW30 gepubliceerd. Zie afbeelding / schema. In het afwegingskader zijn nog niet de inrichtingskenmerken meegenomen. De inrichtingskenmerken ETW30 en GOW50 zijn bekend, maar voor GOW30 bestaan ze nog niet. Deze worden door CROW eind 2022 gepubliceerd. Hierin worden ook onduidelikheden voor reistijdverlies bij OV en hulpdiensten meegenomen. Een goede beoordeling en inrichting kan gemaakt worden zodra de inrichtingskenmerken gereed zijn. Hierin worden busroutes meegenomen als specifiek aandachtspunt.

Via provincie Noord-Holland wordt aangesloten aan de werkgroep GOW30 in samenwerking met de G4 gemeenten.

Start uitvoering: 2023

Gereed : 2026

Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar



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

Met de vaststelling van het Mobiliteitsbeleid is besloten dat een maximumsnelheid van 30km/uur de norm wordt in Haarlem. Op basis van dit besluit worden alle wegen ingericht als 30km/uur wegen. Uitzondering hierop zijn de wegen, waar de hoeveelheid auto's niet past bij een standaardinrichting van 30km/ uur (GOW 30) en de wegen die in het Mobiliteitsbeleid zijn aangemerkt als hoofdontsluitingsstructuur. Tijdens de vaststelling van het Verkeersveiligheidsbeleid is direct een start gemaakt met een quick-win om meer verblijfsgebieden aan te wijzen als zone-30. In januari 2022 is het verkeersbesluit genomen om 53 straten in Haarlem-Noord 30km/u te maken. Dit zijn straten met een verblijfsfunctie en bijpassende snelheid. In aanvulling hierop zal een plan van aanpak worden opgesteld met daarin beschreven hoe in de rest van Haarlem de maximumsnelheid van 30km/ uur wordt ingevoerd.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: 2026
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 8b: Extra maatregelen bij sobere 30km-zones.

Haarlem heeft nu al meer dan 2000 wegen, waarvan op de meerderheid 30km/u geldt. Regelmatig komen er meldingen binnen over hard rijden, verkeersonveilig gedrag of onjuiste weginrichting. Als de inrichting niet aansluit bij de functie én er structureel te hard gereden wordt past de gemeente de inrichting aan. Met deze maatregel zal de gemeente inventariseren waar maatregelen genomen dienen te worden om bestaande 30km-wegen nog beter te laten aansluiten bij de verblijfsfunctie.

Start uitvoering: 2026
Gereed: 2030
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 8c: Binnenstad 30km-zone.

De Gedempte Oude Gracht is 50km/uur op de wegvakken en 30km/uur op de kruispunten. Het doel is om van de hele weg 30km/uur te maken. Dit onderwerp wordt meegenomen in de lijnenstudie OV die momenteel wordt uitgevoerd en waarvan de resultaten in het najaar van 2022 bekend zijn.

Naast de Gedempte Oude Gracht zijn er meer wegen in de binnenstad waar een snelheidsverlaging gewenst is, zoals de Parklaan. Deze worden meegenomen in het Plan van Aanpak voor invoering 30km/uur, dat voor de zomer gereed is. De uitvoering komt de komende jaren. Uitzondering op 30km-zone zijn wegen met een dominante verkeersfunctie.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: 2026
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

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

In 2022 wordt gestart met een voorbereidingsonderzoek. Hierin wordt gekeken naar de mogelijkheden met de huidige middelen en welke prioritering wordt toegepast. Bij het maken van extra ruimte voor fietsverkeer kan gekozen worden om mee te liften bij herinrichting, maar op basis van de inventarisatie kan ook voor versnelling gekozen worden.

Start uitvoering: 2024
Gereed: 2025
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 9b: Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen rotondes aanleggen.

Dit is vastgesteld beleid en wordt sinds de vaststelling toegepast. Waar mogelijk komt bij nieuw ontworpen kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen een rotonde. Hier is geen budget voor gereserveerd, het wordt meegenomen in het meerjarig onderhoudsprogramma. Voor een versnelde uitvoering is circa € 600.000,- per rotonde nodig.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

Financiering: Via uitvoeringsprojecten, voor versnelling zijn nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 10: Onderzoek naar onveiligheid op risicolocaties ongevallen en snelheid en maatregelen nemen.

Dit onderzoek zal per risicolocatie in beeld brengen wat de oorzaak van dit risico is en welke maatregelen genomen kunnen worden om het risico hier te verkleinen. Dit onderzoek staat gepland na het onderzoek naar de risicolocaties voor fietsers (maatregel 6).

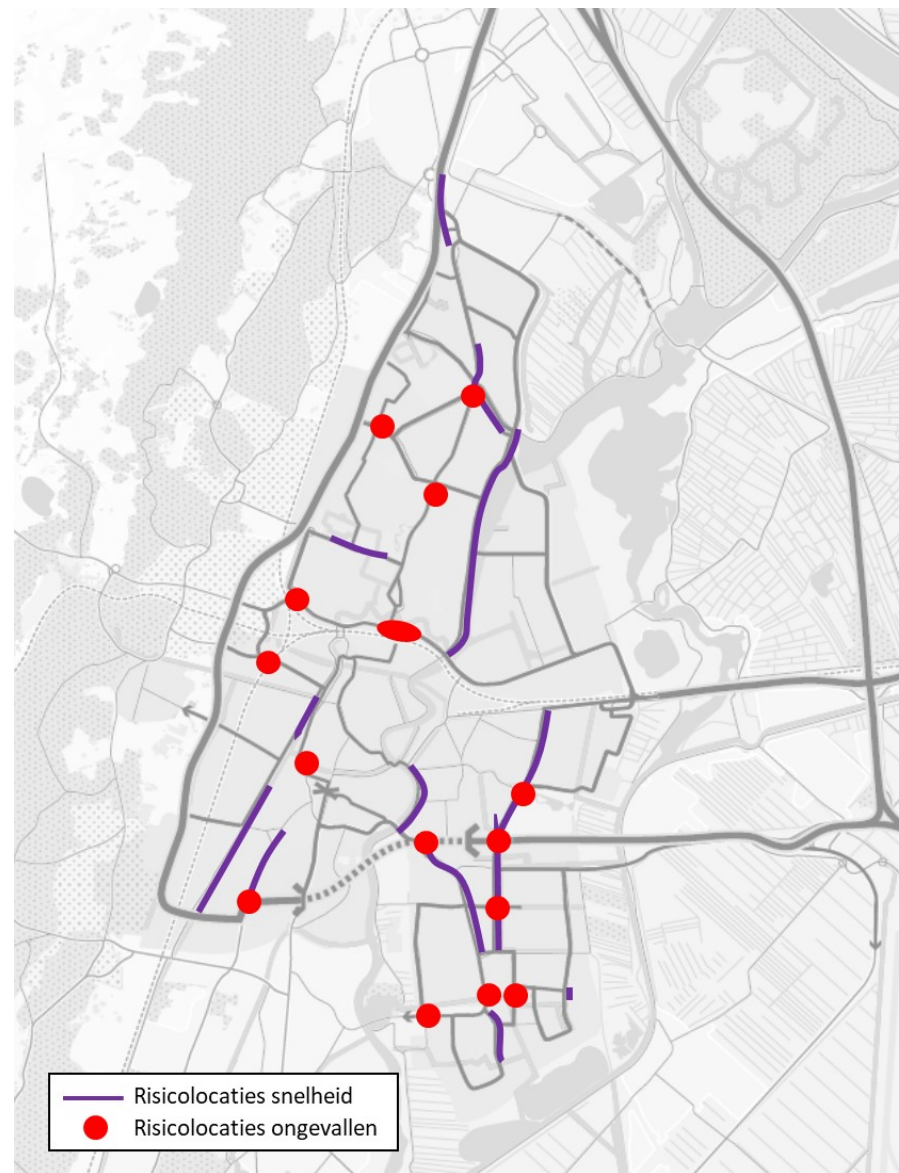
In het eind vorig jaar vastgestelde Verkeersveiligheidsbeleid is de Leidsevaart als risicolocatie opgenomen omdat het verkeer er geregeld harder rijdt dan toegestaan. Uit de verkeersongevallenstatistieken blijkt echter niet dat dit tot ongevallen leidt. De kruispunten van de Leidsevaart zijn in het Verkeersveiligheidsbeleid niet als verkeersonveilige locaties aangeduid.

De kosten voor het verkleinen van het risico zullen zeer verschillen per locatie en zijn nu moeilijk te ramen.

Start uitvoering: 2024

Gereed: 2026

Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar



Maatregel 11: Veilige schoolomgeving realiseren

Vanuit de SOR is € 100.000 per jaar t/m 2024 beschikbaar voor het project Veilige School Omgeving (VSO) van VVN en het uitvoeren van kleine maatregelen bij basisscholen. Hiermee kunnen totaal 15 van de circa 50 basisscholen veilig ingericht worden. De huidige prioriteitenlijst van basisscholen is gebaseerd op ongevalsgegevens uit een analyse verkeersveiligheid. Afhankelijk van eventuele extra middelen en capaciteit bij VVN kunnen meer projecten opgepakt worden de komende jaren.

De geschatte kosten voor één schoolomgeving zijn € 20.000 bij basisscholen en € 40.000 voor een middelbare school.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: 2030

Financiering: € 100.000 per jaar t/m 2024 vanuit de SOR



Basisschool	Straatnaam	Letstelongevallen	Materiele schade
Martin Luther Kingschool	Van Zeggelenplein	4	3
St. Franciscus Xaveriuschool	Nagtzaamstraat	2	9
OBS De Kring	Parklaan	2	7
Koorschool Haarlem	Westergracht	2	2
OB Ter Cleef	Santpoorterplein	2	1
Rudolf Steinerschool	Engelandlaan	1	4
OBS De Globe	Semmelweisstraat	1	3
Koningin Emmaschool	Roerdompplein	1	1
RKBS Don Bosco	Floris van Adrichemlaan	1	1
De Meer	Erasmuslaan	1	0
OBS de Zonnewijzer	Planetenlaan	1	0
PCBS de Wadden	Alexander Flemingstraat	1	0
OBS Bos en Vaart	Florapark	0	4
Al Ihklaas	Spijkerboorpad	0	3
Dreefschool	Dreef	0	3
De Ark	Velserstraat	0	1
OBS De Spaarne-School	Kerklaan	0	1
Willem van Oranjeschool	Rozenhagenstraat	0	1

Maatregel 12a: Periodieke update van het HIOR vanuit verkeersveiligheid.

Momenteel wordt gewerkt aan een vernieuwde HIOR. Verkeersveiligheid is hierbij en bij de komende updates een belangrijk onderdeel. Hierbij wordt rekening gehouden met CROW-richtlijnen en met ervaringen van belangenorganisaties.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

Financiering: Geen extra kosten

Maatregel 12b: Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur.

Zowel bij het HIOR als bij de plannen voor de openbare ruimte vindt waar van toepassing een toets plaats door een verkeerskundige van de gemeente Haarlem. Het aspect verkeersveiligheid wordt hierbij altijd meegenomen. Zo speelt verkeersveiligheid ook een belangrijke rol in de SOR-studie hoofdontsluiting oost-west (N200), waar ook het kruispunt Oudeweg-Fustweg onderdeel vanuit maakt.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

Financiering: Geen extra kosten





3.3 Thema 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 vooral gericht op groepen met de grootste risico's, dit zijn voornamelijk jongeren en ouderen. Hierbij wordt aandacht gegeven aan ouderen op de fiets, het gebruik van nieuwe manieren van vervoer en beginnende bestuurders. Daarnaast willen we ongewenst gedrag voorkomen, zoals te hard of door rood licht rijden, fietsen zonder verlichting en afleiding door het gebruik van de telefoon in het verkeer. Bij uitvoering van acties en campagnes is een goede samenwerking tussen verschillende organisaties belangrijk.

Maatregel 13: Acties en campagnes uit de campagnekalender.

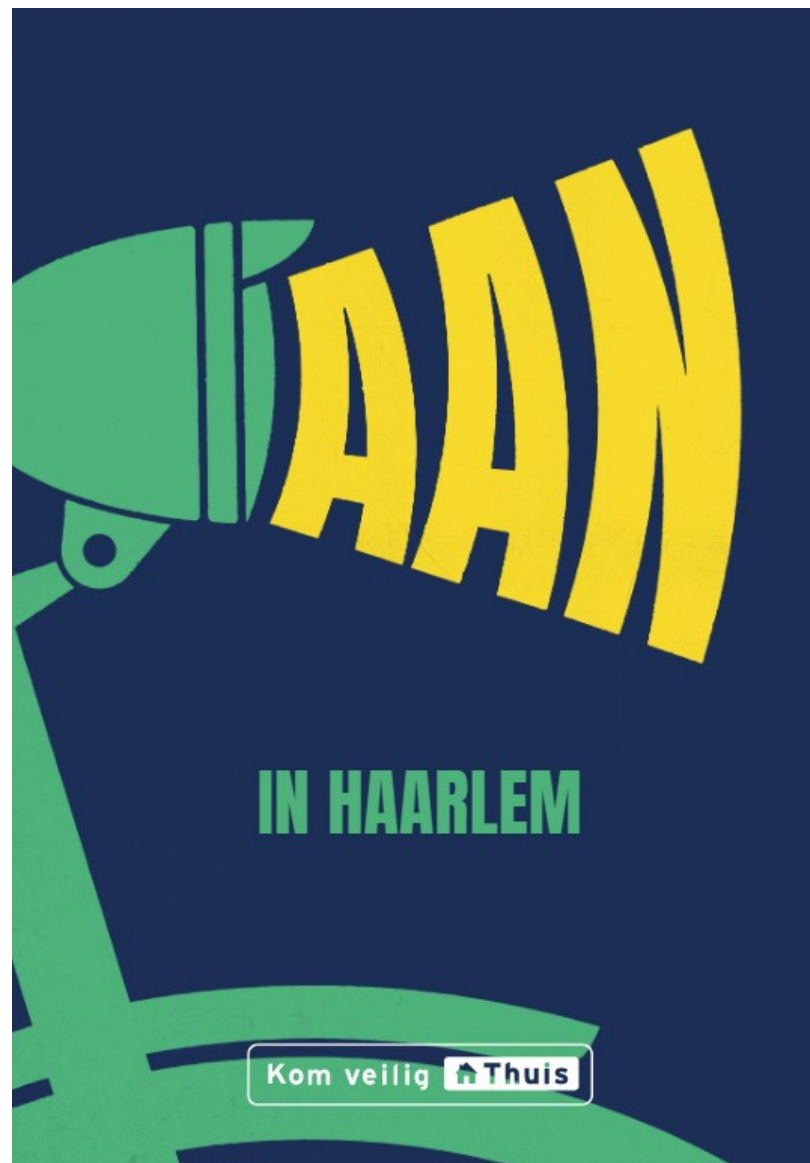
In mei 2022 is een start gemaakt om aan te sluiten op de landelijke campagnekalender. Daarnaast komt er een regionale campagne als de scholen weer starten na de zomervakantie.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

Financiering: Duurzaam Doen versterkers en aanvraag kadernota 2023:
€ 50.000,- per jaar

Campagne Onderwerp	Periode
WinterBOB	Januari – Februari
MONO	Maart - April
Snelheid	Mei - Juni
ZomerBOB	Juli – Augustus
Scholen zijn begonnen	Augustus – September
MONO	September – November
Fietsverlichting AAN	Oktober – December



Maatregel 14: Coördineren en faciliteren van uitvoerende partijen.

Er wordt capaciteit beschikbaar gesteld voor samenwerking met uitvoerende partijen, zoals VVN. Communicatie vanuit de gemeente loopt onder andere via de campagnekalender.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: Structureel
Financiering: Geen extra kosten

Maatregel 15: Opzetten platform verkeersveiligheid.

Belangrijkste partijen in dit platform zijn Politie en verkeerskundige van gemeente. Onderwerp bij het platform is onder andere de ongevallenregistratie. Daarnaast wordt gekeken naar de mogelijkheden om diverse maatschappelijke en belangenorganisaties mee te nemen.

Start uitvoering: September 2022
Gereed: Structureel
Financiering: Geen extra kosten

Maatregel 16: Faciliteren van vrijwilligersorganisaties.

In de aanpak voor een betere verkeersveiligheid kunnen vrijwilligersorganisaties 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. Samenwerking loopt al, middelen zijn nog niet beschikbaar.

Start uitvoering: Lopend
Gereed: Structureel
Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

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

Voor een deel van de verkeerseducatie op basisscholen wordt samengewerkt met VVN. Hier vanuit nemen 38 van de 49 basisscholen verkeerslessen af en hebben 45 basisscholen in 2022 deelgenomen aan het verkeersexamen. In 2022 worden in ieder geval nog 14 extra dode hoek lessen georganiseerd. Samen met VVN worden ook de VSO projecten uitgevoerd, zie maatregel 11.

Voor de zomervakantie volgt een overleg met de middelbare scholen. Hier wordt informatie gehaald en gepeild waar de behoeftes liggen. Eventuele vervolgstappen worden gepland na dit overleg. Mogelijkheden hiervoor zijn educatieprogramma's van bijvoorbeeld TeamAlert of VeiligheidNL. Ook wordt bij middelbare scholen gekeken naar eventuele verbeteringen in de schoolomgeving.

Start uitvoering: Juni 2021
Gereed: Structureel
Financiering: Duurzaam Doen Versterkers

Maatregel 18a: Afstemming over prioriteit en inzet van handhavingscapaciteit.

In de tweede helft van 2022 wordt een platform verkeersveiligheid opgezet (zie maatregel 15). Dit platform heeft samenhang met deze maatregel, zodra het platform goed loopt kan deze maatregel opgepakt worden.

Start uitvoering: 2023
Gereed: Structureel
Financiering: Geen extra kosten

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

De BOA's hebben een belangrijke rol bij het aanspreken van verkeersdeelnemers en eventueel handhaven op de risicovolle gedragingen uit de verkeersveiligheidsanalyse. Als de maatregelen uit dit programma (groten)deels zijn uitgevoerd, is het tijd om de capaciteit van de BOA's hierop af te stemmen.

Start uitvoering: 2025

Gereed: Structureel

Financiering: PM nog geen middelen beschikbaar

Maatregel 18c Opstellen protocol na dodelijke en ernstige ongevallen.

In tweede helft 2022 wordt een protocol opgesteld. Het protocol kan vervolgens structureel gebruikt worden.

Start uitvoering: September 2022

Gereed: Structureel

Financiering: Geen extra kosten

Maatregel 18d: Gebruik smileys bij 30km-zones.

Gemeente Haarlem heeft vier smileys die gerouleerd kunnen worden en 2 op vaste plaatsen. Dit zijn er niet voldoende om bij alle aanvragen een smiley te plaatsen. Daarnaast beschikt de gemeente over snelheidsgegevens uit floating-car-data. Van elke straat is daarmee bekend wat de gereden snelheid is. Momenteel wordt gewerkt aan protocol bij snelheidsovertredingen. Dit is halverwege 2022 gereed. Er kunnen meer snelheidsdisplays aangeschaft worden voor circa € 8.000 per stuk.

Start uitvoering: Lopend

Gereed: Structureel

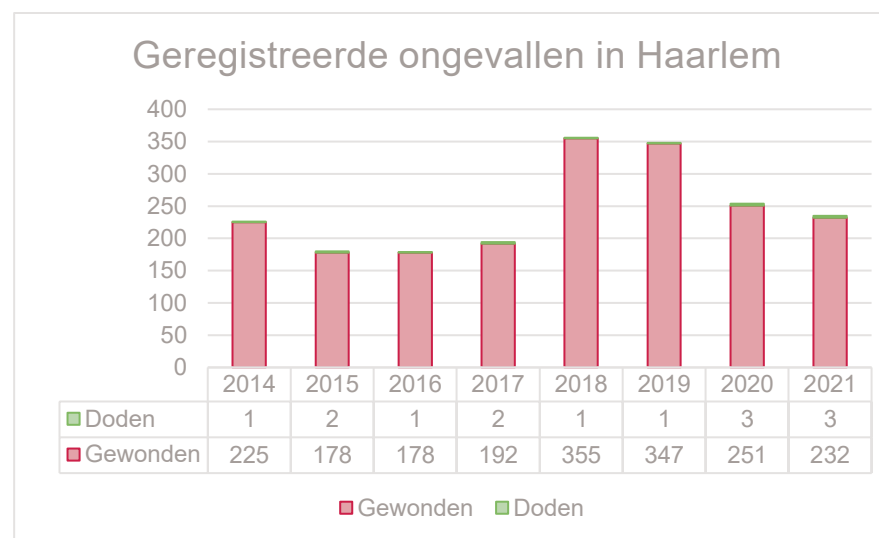
Financiering: Duurzaam Doen Versterkers: € 25.000,-



Bijlage 2: Ongevalscijfers

Er zijn afgelopen jaren (2014-2021) veertien dodelijke verkeersslachtoffers binnen de gemeente Haarlem geregistreerd. Het aantal gewonden in de gemeente lag van 2014 t/m 2017 rond de 200 per jaar, maar is in 2018 gestegen tot 355. De cijfers over 2019 laten ook een hoog aantal verkeersslachtoffers zien. 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. Vanaf 2020 is het aantal geregistreerde ongevallen in Haarlem sterk gedaald. Dit kan deels verklaard worden door de coronamaatregelen zoals het thuiswerken en de lockdowns. Landelijk was als gevolg van deze maatregelen een afname van 10% te zien in 2020 in het aantal geregistreerde ongevallen. De daling in Haarlem was echter fors groter met 28%. Bovendien was landelijk het aantal gewonden in 2021 al weer bijna op het niveau van 2019, terwijl in Haarlem het aantal gewonden nog verder is gedaald. Waarschijnlijk speelt bij de daling in 2020 en 2021 in Haarlem ook een vermindering van de kwaliteit van registratie mee.

De grafiek toont het aantal verkeersslachtoffers per jaar zoals geregistreerd door de politie. Bij de gewonden gaat het om zowel ernstig als licht gewonden. Lang niet alle ongevallen worden door de politie geregistreerd, de noodzaak van politie-inzet wordt bepaald door de Meldkamer. Ook niet alle ongevallen waarbij de politie wel ter plaatse was worden daadwerkelijk geregistreerd. Tot slot zijn er ook nog ongevallen waarbij de Meldkamer niet wordt gebeld, dit is bijvoorbeeld vaak het geval bij eenzijdige fietsongevallen. De geregistreerde ongevallen door de politie bieden daardoor vooral waardevolle informatie om verkeersongevalsconcentraties te detecteren (zie figuur op de volgende pagina) en zijn in mindere mate bruikbaar voor het bepalen van de trend in het aantal verkeersslachtoffers.



Verkeersongeval concentraties volgens VIA Statistiek

Top 14 VOC (t/m 27 april 2022):

- 1 Amerikaweg, Prins Bernhardlaan, Schipholweg
- 2 Fustweg, Nijverheidsweg, Oudeweg
- 3 Dreef, Frederikspark, Houtplein, Lorentzplein, Tempeliersstraat, Wagenweg, Wijde Geldeloze pad
- 4 Amerikaweg, Floris van Adrichemlaan, Kennedylaan
- 5 Fietspad, Gasthuissingel, Gasthuisvest, Grote Houtbrug, Grote Houtstraat, Houtplein, Raamsingel, Raamvest
- 6 Briandlaan, Californiëplein, Stresemannlaan
- 7 Eendjesbrug, Fietspad, Kampersingel, Kampervest, Langebrug, Turfmarkt, Zuider Buiten Spaarne
- 8 Europaweg, Schipholweg, Zuidtangent
- 9 Brouwersbrug, Brouwerskade, Brouwersvaart, Leidsevaart, Raaks, Raaksbrug, Zijlsingel, Zijlvest
- 10 Amerikaweg, Boerhaavelaan
- 11 Fietspad, N208 50.7 L, N208 50.7 R, Zijlweg
- 12 N208 53.3 L, N208 53.3 R, Orionbrug
- 13 Leidsevaart, Leidsevaartweg, N208 47.8 L, N208 47.8 R, Westelijke Randweg
- 14 A200 11.9 a R, A200 11.9 d L, Amsterdamsevaart, Camera Obscuraweg

