



**Gemeente
Haarlem**



Voortgangsrapportage verkeersveiligheid

21 februari 2023

Jacinta Peerlkamp-Steltenpool
BBOR

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	3
2.	Voortgang per maatregel	5
2.1	Fietsers centraal	5
2.2	Veilige infrastructuur	7
2.3	Veilig gedrag	9
3.	Ongevallencijfers	10

1. Inleiding

In de uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Haarlem 2022-2026 zijn 18 maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgewerkt en in de tijd gezet. Deze voortgangsrapportage informeert u over de voortgang van deze maatregelen voor zover opgenomen in de eerste fase van de uitvoeringsagenda. Daarnaast informeren wij u over de stand van zaken met betrekking tot een aantal andere toezeggingen en moties op het gebied van verkeersveiligheid.

Door middel van de uitvoeringsagenda zetten we in op de volgende drie thema's:

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

De maatregelen in de uitvoeringsagenda hebben allemaal een van bovengenoemde drie thema's als hoofddoel. Deze rapportage is volgens diezelfde indeling opgebouwd en aangevuld met een hoofdstuk over ongevallencijfers om openstaande toezeggingen aan de gemeenteraad te voldoen. Voor alle maatregelen uit fase 1 worden in hoofdstuk 2 de voortgang en behaalde resultaten beschreven. Twee uitvoeringsmaatregelen uit fase 1 hebben in het uitvoeringsprogramma een einddatum eind 2022 of begin 2023. Bij de maatregelen 4c (smalle fietspaden) en 5b (obstakels op fietspaden) is er nog meer mogelijk bovenop de al gerealiseerde uitvoering en gaan we door met uitvoeren. De onderzoeken uit fase 1 zijn allemaal uitgevoerd. De maatregelen uit fase 2 zijn nog niet gestart. Hieronder staan de tabellen met maatregelen uit de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid voor zowel fase 1 als 2.

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

Maatregelen fase 1 "Veilige Infrastructuur"	Start	Gereed
8a Realisatie van 30km-zones in verblijfsgebieden.	Lopend	2026
8c Binnenstad 30km-zone.	Lopend	2026
9b Bij kruisingen tussen gebiedsontsluitingswegen rotondes aanleggen.	Lopend	Structureel

11 Veilige schoolomgeving realiseren.	Lopend	2030
12a Periodieke update van het HIOR vanuit verkeersveiligheid.	Lopend	Structureel
12b Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur.	Lopend	Structureel
Vorbereidingsonderzoek maatregelen 7, 8b, 9a en 10	Oktober 2022	Februari 2023

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

Maatregelen fase 2 "Fietzers Centraal"	Start	Gereed
2a Aanleg vrijliggende fietspaden langs gebiedsontsluitingswegen.	2024	2026
4b Verbreding van te smalle fietspaden waar mogelijk.	2026	2030

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

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

2. Voortgang per maatregel

2.1 Fietzers centraal

1 De positie van de fietser is centraal gesteld

Deze hoofdmaatregel omvat de ambitie om bij alle projecten in de openbare ruimte expliciet rekening te houden met de veiligheid van actieve mobiliteit en in het bijzonder fietsers. Bij de maatregelen 3, 4a, 4c, 5a en 6 is dit uitgewerkt in concrete maatregelen. De maatregelen 2a (aanleg vrijliggende fietspaden) en 4b (verbreden van fietspaden) dragen hier ook aan bij en worden meegenomen bij herinrichtingsprojecten en opgenomen in het Actieplan Fiets.

2b Inrichting bromfiets naar de rijbaan op drie locaties aangepast

In Haarlem rijden bromfietsers vrijwel overal op de rijbaan. De enige uitzonderingen hierop zijn de Westelijke Randweg, Schipholweg en enkele noodzakelijke verbindingstukjes en doorsteekjes. Alle locaties waar de bromfiets overgaat naar de rijbaan of naar het fietspad zijn geschouwd. Op basis daarvan bleek op drie locaties langs de Boerhaavelaan, Camara Obscuraweg en Westelijke Randweg de inrichting niet te kloppen. Deze locaties zijn aangepast conform de toezegging om knelpunten te inventariseren bij het verwijzen van scooters van fietspad naar rijbaan (2017442594).

2c Onderzoek snorfiets op de rijbaan

Er is door een extern adviesbureau onderzoek gedaan naar de mogelijkheden en gevolgen van het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan in Haarlem. Dit onderzoek is recent opgeleverd, we informeren u hier uitgebreid over middels een afzonderlijke informatienota in april 2023.

3 Op regionale en stedelijke plusroutes stellen we de verkeersveiligheid van fietsers voorop

Bij aanpassingen van de openbare ruimte moeten keuzes gemaakt worden, er is onvoldoende ruimte voor alle wensen. Op de regionale en stedelijke plusroutes hebben keuzes voor de verkeersveiligheid van fietsers prioriteit. Dit blijkt bijvoorbeeld uit het toepassen van fietsstraten in de ontwerpen van de Zuid-Schalkwijkerweg, Lodewijk van Deyssellaan en Slaperdijkweg. De nieuwe fietsstraat op de Willem Klooslaan, aansluitend op de nieuwe fietsroutes door het Schoterbos, is onlangs uitgevoerd. In het programma van eisen van de Prins Bernhardlaan zijn brede fietspaden opgenomen en verbeteren we de oversteekbaarheid. Ook als de verkeersveiligheid van fietsers beter kan en herinrichting nog niet aan de orde is, nemen we maatregelen, zoals bijvoorbeeld in de plannen voor de aanleg van fietsstroken langs de Leidsevaart dit voorjaar. Tot slot pakken we knelpunten op kruispunten en bruggen aan, zoals op de Langebrug waar dit jaar extra slagbomen op het fietspad worden geplaatst. Daardoor wordt de brug veiliger voor fietsers. Ook wordt de opstelruimte voor wie wil oversteken vergroot.

4a Nieuwe fietsvoorzieningen krijgen ruime dimensioneringen

We realiseren nieuwe voorzieningen die voldoende ruimte bieden aan het groeiend aantal fietsers en type fietsers. Bijvoorbeeld door de aanleg van voetpaden en fietspaden aan weerszijden van de Professor Eijkmanlaan die nu in uitvoering is waarbij de bestaande rijstrook wordt versmald. In het voorlopig ontwerp voor het Bisschop Bottemanneplein is een breder fietspad langs de Westergracht opgenomen. Bij de herinrichting van de Boerhaavelaan wordt een doorfietsroute aangelegd van 3,5 meter breed aan de noordzijde van de Boerhaavelaan. De ventwegen aan de zuidzijde van de Boerhaavelaan worden ingericht om in twee richtingen te fietsen. Op belangrijke

fietsroutes waar de hoeveelheid autoverkeer beperkt is leggen we fietsstraten aan, zoals bijvoorbeeld op de Barrevoetestraat en Keizerstraat. Deze fietsstraten zijn medio juli gereed.

4c Daar waar mogelijk nemen we kleinschalige maatregelen bij te smalle fietspaden

Het verbreden van fietspaden op bestaande routes is een ingrijpende maatregel. Voor de korte termijn nemen we waar mogelijk kleinschalige maatregelen om risico's op smalle fietspaden te verminderen. Dit hebben we gedaan bij de fietsdoorsteek vanaf de Raamvest naar de Leidsebrug zodat fietsers meer ruimte hebben. We gaan structureel door met dit soort maatregelen, bijvoorbeeld door op de rotonde Verspronckweg (zie maatregel 6) stoepranden te verlagen.

5a Bij fietspaden wordt een vergevingsgezinde inrichting aangehouden

Een vergevingsgezinde inrichting zorgt voor een vermindering van eenzijdige ongevallen. Bij alle nieuwe fietspaden zoals beschreven onder de maatregelen 3 en 4 worden daarom bijvoorbeeld geen of schuine trottoirbanden toegepast. Maar bijvoorbeeld ook de nieuwe fietspadplaten langs de Rijksstraatweg en de Schoterweg zorgen voor minder valpartijen.

5b Op fietspaden worden obstakels verwijderd of beter beveiligd

Na de winter 21-22 zijn 28 paaltjes die voor het strooiseizoen waren verwijderd niet teruggeplaatst. Afgelopen november zijn op 34 locaties paaltjes op fietspaden verwijderd. In 2023 gaan we hier stapsgewijs mee door. Als paaltjes echt niet weg blijken te kunnen nemen we waar nodig maatregelen om ze beter zichtbaar te maken.

6 Onderzoek naar onveiligheid op risicolocaties voor fietsers en maatregelen nemen

Op de rotonde Verspronckweg, kruispunt Raamsingel/van Eedenstraat, kruispunt Kleine Houtweg/Gasthuissingel en Oudeweg/Fustweg/Nijverheidsweg hebben we de afgelopen maanden cameraonderzoek laten uitvoeren om de verkeersveiligheidssituatie inzichtelijk te maken.

Samengevat kan gesteld worden dat er met name op het kruispunt

Oudeweg/Fustweg/Nijverheidsweg verkeersveiligheidsrisico's bestaan. Op de andere locaties zijn kleine verbeteringen mogelijk die we gaan uitvoeren.

De verkeersveiligheid op het kruispunt Oudeweg/Fustweg/Nijverheidsweg is al lange tijd reden tot zorg. Uit het cameraonderzoek is het advies gekomen om op korte termijn de markering aan te passen en het aantal overschrijdingen van de maximumsnelheid op de Oudeweg naar beneden te brengen. De snelheid van het verkeer op de Oudeweg is ter hoogte van dit kruispunt sinds half december al sterk gedaald door de plaatsing van een mobiele flitspaal. Deze paal blijft in totaal twee maanden staan en keert later in 2023 nog een keer terug. In de tussentijd pakt de politie de snelheidscontroles hier weer op. Daarnaast brengen we diagonale markering aan in de opstelruimte in het midden van het kruispunt en pijlmarkeringen op de tweerichtingsfietspaden aan weerszijden van het kruispunt.

Op het kruispunt Raamsingel/van Eedenstraat is het beeld dat er op korte termijn vooral verbetering mogelijk is door het aanpassen van markering en bebording. Deze aanpassingen voeren we de komende maanden uit. Op de lange termijn verminderen we hier de stroom fietsverkeer en daarmee het aantal conflicten door het verleggen van de hoofd fietsroute van de Raamsingel naar de Raamvest.

Op de rotonde Verspronckweg zijn geen grote verkeersveiligheidsrisico's geconstateerd, de huidige signalering om overstekende fietsers aan te kondigen functioneert blijkbaar goed. Toch zijn er wel kleinschalige maatregelen mogelijk om de inrichting met name vergevingsgezinder te maken. De smalle toeleidende fietspaden maken we niet eenvoudig breder, maar op de rotonde kunnen we

wel op een aantal plekken meer ruimte creëren door de rechte (stoep)randen te vervangen of verlagen. Dit voeren we de komende maanden uit.

Op het kruispunt Kleine Houtweg/Gasthuissingel zijn weinig direct gevaarlijke situaties waargenomen. Bij één deelconflict in de verkeerslichtenregeling (waar elkaar kruisende auto's en fietsers tegelijkertijd groen krijgen) is wel het advies om te onderzoeken of we dit conflict uit de regeling kunnen halen. We gaan uitzoeken wat de gevolgen van het verwijderen van dit conflict zijn.

2.2 Veilige infrastructuur

8a Realisatie van 30km-zones in verblijfsgebieden

In februari dit jaar is in zo'n veertig extra straten in woongebieden de maximumsnelheid van 50km/u verlaagd naar 30km/u. Dit waren de quick-wins uit het plan van aanpak Haarlem 30km/uur (2022/902314). In datzelfde plan van aanpak hebben we opgenomen dat we een voorstel voor de zogenaamde grijze wegen doen nadat de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u bekend zijn. De verwachting was dat deze richtlijnen eind 2022 bekend zouden zijn, inmiddels is dat opgeschoven naar voorjaar 2023. Desondanks starten we in overleg met de hulpdiensten en opdrachtgevers voor het openbaar vervoer met het opstellen van een voorstel voor een nieuw wegcategoryeringsplan. Het streven is om voor de zomer 2023 een voorstel vrij te geven voor inspraak voor de categorisering van deze grijze wegen. De uitvoering volgt de komende jaren gelijktijdig met groot onderhoud.

8c Binnenstad 30km-zone

De Gedempte Oude Gracht is 50km/uur op de wegvakken en 30km/uur op de kruispunten. Ons doel is om van de hele weg 30km/uur te maken. Dit onderwerp wordt meegenomen in de lijnennetstudie openbaar vervoer die momenteel wordt uitgevoerd en waarvan de resultaten voor de zomer 2023 bekend zullen zijn.

Naast de Gedempte Oude Gracht zijn er meer wegen in de binnenstad waar een snelheidsverlaging gewenst is. Deze worden meegenomen in het nieuwe wegcategoryeringsplan.

9b Bij kruispunten tussen gebiedsontsluitingswegen rotondes aanleggen

De meeste veilige kruispuntvorm tussen twee gebiedsontsluitingswegen is een rotonde. De hoeveelheid verkeer die door een rotonde verwerkt kan worden is echter kleiner dan op een door verkeerslichten geregeld kruispunt. Bovendien is het ruimtebeslag van een rotonde groter. Het aantal locaties in de stad waar de aanleg van een rotonde mogelijk is, is daardoor beperkt. Maar waar mogelijk, daar doen we het gelijktijdig met een herinrichting van het desbetreffende kruispunt. Zoals bijvoorbeeld op de Europaweg, waarvoor we in de startnotitie Europaweg Stadsstraat rotondes hebben opgenomen op de kruispunten.

11 Veilige schoolomgeving realiseren

Conform de Motie 19.05 Veilig naar school op de fiets (20220421717) heeft verkeersveiligheid rond scholen onze volle aandacht. Wij kijken met een groot aantal basis- en middelbare scholen naar knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid. Bij de Martin Luther Kingschool, OBS De Kring en de Franciscus Xaveriuschool doen wij dat samen met Veilig Verkeer Nederland (VVN). De Franciscus Xaveriuschool heeft al een actieweek georganiseerd om het haal- en brenggedrag van ouders te verbeteren. Dit was zo'n succes dat ze er na de actieweek mee door zijn gegaan. De zebra voor de school wordt verbeterd als onderdeel van de aanpassingen aan de Nagtzaamstraat en Teding van Berkhoutstraat die voor later dit jaar gepland staan. Ook worden er dan

snelheidsremmende maatregelen genomen. De Martin Luther Kingschool heeft in februari een actieweek georganiseerd. Daar hebben wij paaltjes geplaatst om parkeren op het trottoir tegen te gaan en gaan we een oversteekplaats over het Van Zeggelenplein aanleggen. Bij OBS de Kring gaan we de zichtbaarheid van overstekende kinderen op de zebrapaden verbeteren en de maatregelen nemen om de looproute naar de gymzaal vrij te houden van geparkeerde auto's en fietsen. In 2023 gaan we door met deze aanpak in samenwerking met VVN en starten we dit traject op andere basisscholen.

Bij de organisatie van de actieweken is ook handhaving betrokken. Zij bezoeken regulier twee keer per week een basisschool om ouders aan te spreken op met name foutparkeren. Tijdens een actieweek gaan zij specifiek bij de desbetreffende school langs.

Daarnaast hebben we bij basisschool de Peppelaer een oversteek veiliger gemaakt door gekleurde stippen aan te brengen, hebben we met de Dreefschool afgesproken dat we op de Kleine Houtweg de fietsstraat herkenbaarder maken en zijn we met OBS de Wilgenhoek en omgeving aan het kijken of we de weg tussen de school en de speeltuin kunnen afsluiten.

In juni 2022 hebben wij een bijeenkomst over verkeersveiligheid georganiseerd voor alle middelbare scholen conform de toezegging van wethouder Berkhout (20220651405). Naar aanleiding hiervan zijn er diverse maatregelen in voorbereiding. Bij het Rudolf Steiner College gaan we in het begin van het voorjaar hekken plaatsen om het diagonaal oversteken van scholieren tegen te gaan. Bij de oversteek over de Wagenweg naar het Sancta Maria gaan we voor de zomer drempels aanleggen om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer te verminderen en samen met de provincie werken we aan de aanleg van een nieuwe fietsbrug naar het Coornhert Lyceum.

Tot slot staat er nog een schouw rond praktijkschool de Schakel op de planning.

12a Periodieke update van het HIOR vanuit verkeersveiligheid

Momenteel wordt gewerkt aan een vernieuwd Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR). Verkeersveiligheid is hierbij en bij de komende updates een belangrijk onderdeel. Hierbij wordt rekening gehouden met CROW-richtlijnen.

12b Aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur

We hebben niet één verkeersveiligheidsadviseur, maar bij alle 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.

Toezegging nagaan hoeveel geld gelabeld is ihkv cofinanciering verkeersveiligheid

In de commissie Beheer van 7 oktober 2021 heeft de portefeuillehouder toegezegd na te gaan hoeveel geld er gelabeld is voor cofinanciering in het kader van verkeersveiligheid (2021549936). ChristenUnie merkte daarbij op dat dit iets anders is dan (de) fietssubsidie, het gaat hier echt om landelijk ter beschikking gesteld geld. Afgelopen zomer is de tweede tranche van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid opengesteld door het Rijk. Wij hebben daarvoor een aanvraag ingediend (2022/1018629) en gekregen voor het maximaal mogelijke bedrag voor Haarlem, namelijk € 285.950,41 (excl. BTW). Dit besteden wij aan het verbeteren van de fietsoversteek over de Wagenweg naar het Sancta Maria, een fietsstraat langs de Amsterdamse Vaart die we opnemen in het Actieplan Fiets en 30km/u maatregelen zoals opgenomen in het Plan van aanpak Haarlem 30km/uur (2022/902314). De benodigde cofinanciering voor de Wagenweg en 30km/u maatregelen dekken wij uit de extra middelen voor verkeersveiligheid uit het coalitieakkoord.

2.3 Veilig gedrag

13 Acties en campagnes in de gemeente Haarlem op basis van campagnekalender

De verkeersveiligheidscampagnekalender bestaat jaarlijks uit achtereenvolgens WinterBOB, MONO, Snelheid, ZomerBOB, Scholen zijn weer begonnen, MONO en Fietsverlichting. Op 25 locaties langs hoofdroutes hebben we posters opgehangen die rouleren volgens de campagnekalender. Daarnaast hebben we ruimte gereserveerd op de mupi's om in 2023 extra aandacht te besteden aan de scholen zijn weer begonnen en fietsverlichting.

14 het coördineren en faciliteren van uitvoerende partijen en 15 versterken van de onderlinge samenwerking middels een platform verkeersveiligheid

Met VVN hebben we afspraken gemaakt om in 2023 het netwerk van Haarlemse verkeersouders weer te activeren. Zij kunnen bijvoorbeeld acties rondom de campagne de scholen zijn weer begonnen organiseren. We kijken waar het mogelijk is om campagne-activiteiten aan te laten sluiten bij acties van de politie. Tot slot besteden we op onze social media aandacht aan de campagnes.

16 Faciliteren van vrijwilligersorganisaties

Vrijwilligers(organisaties) die aan de slag zijn met verkeersveiligheid ondersteunen wij. Zo subsidiëren wij jaarlijks het praktisch verkeersexamen dat wordt georganiseerd door de Haarlemse afdeling van Veilig Verkeer Nederland waar alle reguliere Haarlemse basisscholen aan meedoen. Daarnaast hebben we meegeholpen bij de actie rond de autovrije schoolzone die door bezorgde ouders in samenwerking met OBS de Zuidwester werd georganiseerd.

17 Samenwerking met scholen voor educatie

Er is een breed aanbod aan (gratis) verkeerseducatie voor zowel basis- als middelbaaronderwijs via de provincie Noord-Holland verkrijgbaar voor scholen. Aanbieders zijn bijvoorbeeld VVN, Team Alert en GoSafe. Deze aanbieders benaderen de scholen rechtstreeks. Tijdens contacten met de scholen en schoolbesturen promoten wij dit aanbod ook.

18c Opstellen protocol na dodelijke en ernstige ongevallen

We hebben met de politie werkafspraken gemaakt over samenwerking bij ernstige en dodelijke ongevallen. Die afspraken hebben met name betrekking op de onderlinge informatieverstrekking: de politie informeert de gemeente over de toedracht voor zoverre dat relevant is voor de inrichting van de openbare ruimte en de gemeente informeert de politie beter over of en hoe er vervolgstappen voor het aanpassen van de openbare ruimte worden genomen.

18d Gebruik smileys in 30km-zones

We hebben twee extra smileys besteld. In totaal rouleren er nu tien smileys door de stad. Ze worden ingezet op wegen waar er veel klachten of verzoeken van inwoners zijn over de snelheid en/of waar uit floating car data blijkt dat er te hard wordt gereden.

Handhaving vrachtverbod Schouwtjesbrug

Aan de raad is toegezegd (2022651262) dat wij na zouden gaan of er een handhavingscampagne op het vrachtverbod op de Schouwtjesbrug uitgevoerd kan worden door de politie. De politie heeft aangegeven dat het vrachtverbod op de Schouwtjesbrug is ingevoerd onder het mom van 'leefbaarheid' en niet 'verkeersveiligheid'. De politie concentreert zich in eerste instantie op verkeersonveilig gedrag, daarom heeft het handhaven van het vrachtverbod bij de politie geen prioriteit. De gemeentelijke BOA's zijn overigens ook bevoegd om op dit verbod te handhaven en pakken dit op.

3. Ongevallencijfers

Conform de toezeggingen 20210549668 en 20210549688 informeren wij u over het aantal verkeersongevallen dat plaatsvindt tussen fietsers en voetgangers.

Aantal door politie geregistreerde ongevallen

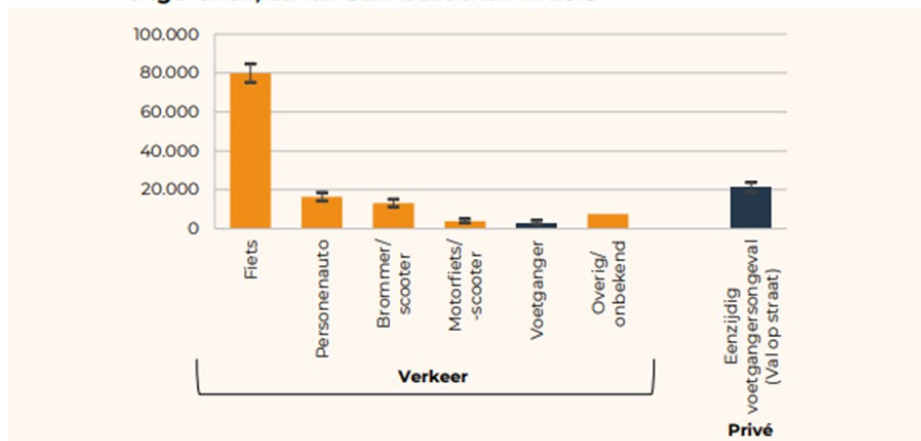
In 2021 zijn volgens de politieregistratie twee voetgangers gewond geraakt in Haarlem door een aanrijding met een fietser. In de voorlopige cijfers van 2022 zijn er drie gewonde voetgangers geregistreerd door een aanrijding met een e-bike. In totaal zijn in 2021 zestien gewonde voetgangers geregistreerd en in 2022 zeventien. In beide jaren ging het vooral om aanrijdingen met personenauto's, respectievelijk negen en zeven keer. De overige aanrijdingen waren met een snorfiets, bromfiets of een bus.

Niet alle ongevallen worden door politie geregistreerd, er wordt landelijk gewerkt aan het ontsluiten van ambulancedata

Lang niet alle ongevallen worden door de politie geregistreerd. De politie komt niet altijd ter plaatse of wordt niet eens gebeld. Dit is relatief vaak het geval bij eenzijdige fietsongevallen of bij ongevallen tussen voetgangers en fietsers. Daarom bestaat er geen compleet beeld van deze verkeersongevallen. Dit is een landelijk bekend fenomeen. In het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022-2025 is daarom een maatregel opgenomen om landelijk aanvullende ongevalsgegevens beschikbaar te maken, waaronder uit ambulancedata. Het streven van het Ministerie van I&W is om hier in 2025 een landelijk dekkend systeem voor te hebben. Tot die tijd zullen we ons moeten baseren op de gegevens die al wel beschikbaar zijn.

Uit landelijke ziekenhuiscijfers kunnen we meer informatie halen over voetgangerongevallen. Daaruit blijkt dat het overgrote deel van de voetgangers die op de spoedeisende hulp wordt behandeld een eenzijdig ongeval heeft gehad, dit zijn dus mensen die zijn gevallen op straat. In de registratie van de politie worden deze ongevallen niet opgenomen omdat het geen verkeersongevallen maar privé-ongevallen zijn. Van de voetgangers die wel een botsing met een andere verkeersdeelnemer hebben gehad, is het grootste deel aangereden door een personenauto. In 16% van de gevallen is bekend dat de botspartner een fietser was. Zie onderstaande grafieken met landelijke cijfers uit rapport 585 'Ongevallen met voetgangers' van VeiligheidNL (2020). Er is geen reden om aan te nemen dat het beeld in Haarlem hier veel vanaf wijkt.

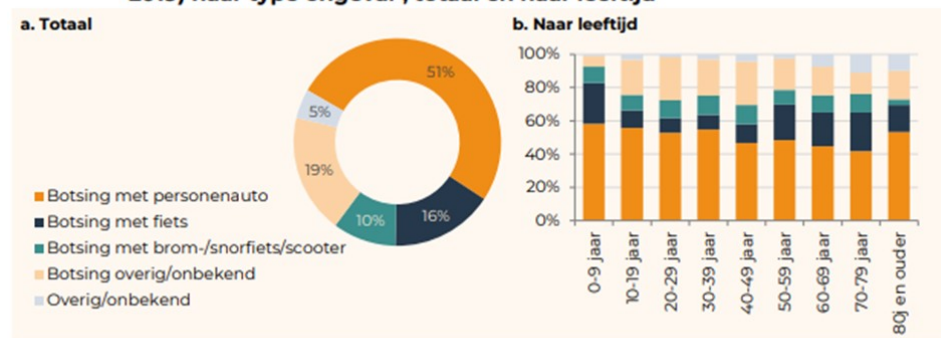
Figuur 1 Verkeersongevallen naar verkeersdeelname en eenzijdige voetgangersongevallen; aantal SEH-bezoeken in 2019¹



Bron: Letsel Informatie Systeem 2019, VeiligheidNL

¹ Aantal met 95% betrouwbaarheidsinterval

Figuur 5 Verkeersongevallen voetgangers; SEH-bezoeken (LIS-ziekenhuizen 2015-2019) naar type ongeval¹, totaal en naar leeftijd



Bron: Letsel Informatie Systeem 2015-2019, VeiligheidNL
¹Verkeer 2015-2019 LIS-zkhs: n=2.189

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
21 februari 2023

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl