Rapport

Projectnummer: 369318
Referentienummer: SWNL_Haarlemmermeer_V1
Datum: 07-02-2020

Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer

Inventarisatiedocument

Definitief

Opdrachtgever:
Vervoerregio Amsterdam
Jodenbreestraat 25
1011 NH Amsterdam

Sweco
De Holle Bilt 22
3732 HM De Bilt
Postbus 203
3730 AE De Bilt

T +31 88 811 66 00
www.sweco.nl

Sweco Nederland B.V.

Handelsregister 30129769
Statutair gevestigd te De Bilt

Wouter van Haperen

T +31 88 811 51 14
M +31 6 58 87 40 45

Verantwoording

Titel	Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer
Subtitel	Inventarisatiedocument
Projectnummer	369318
Referentienummer	SWNL_Haarlemmermeer_V1
Revisie	Definitief
Datum	07-02-2020
Auteur	Wouter van Haperen e.a.
E-mailadres	wouter.vanhaperen@sweco.nl
Gecontroleerd door	Inge Mijnders
Paraaf gecontroleerd	
Goedgekeurd door	Willem Scheper
Paraaf goedgekeurd	

SWECO

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Algemeen 4
1.2 Toelichting op voorliggend document 4
2 Ontwikkeling bevolkingsgroei 6
3 Weg- en verkeersbeeld 7
3.1 Fietsnetwerk 7
3.2 Snelhedenkaart CROSS 8
3.3 Risicokaart Hastig 10
4 Voertuigen 13
5 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik 14
5.1 Beschikbare gegevens 14
5.2 Reflectie 14
6 Ongevallenbeeld 15
6.1 Geregistreerd ongevallenbeeld 15
6.1.1 Aantal slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze 15
6.1.2 Moment van de dag 16
6.2 Van geregistreerde slachtoffers naar geschat aantal ernstig verkeersgewonden 16
6.2.1 Bevolkingssamenstelling 16
6.2.2 Verkeersdrukte 17
6.2.3 Verdeling slachtoffers over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties 17
6.3 Geschat aantal ernstig verkeersgewonden en prognose voor 2030 17
6.3.1 Slachtoffers naar leeftijdsgroep 17
6.3.2 Slachtoffers naar wegbeheerder 18
6.3.3 Slachtoffers naar vervoerswijze 18
7 Prognose risico's 19
7.1.1 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur 19
7.1.2 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen 21
8 Verslag een-op-een gesprek 22
9 Opzet risicogestuurd werken 24

Bijlagen

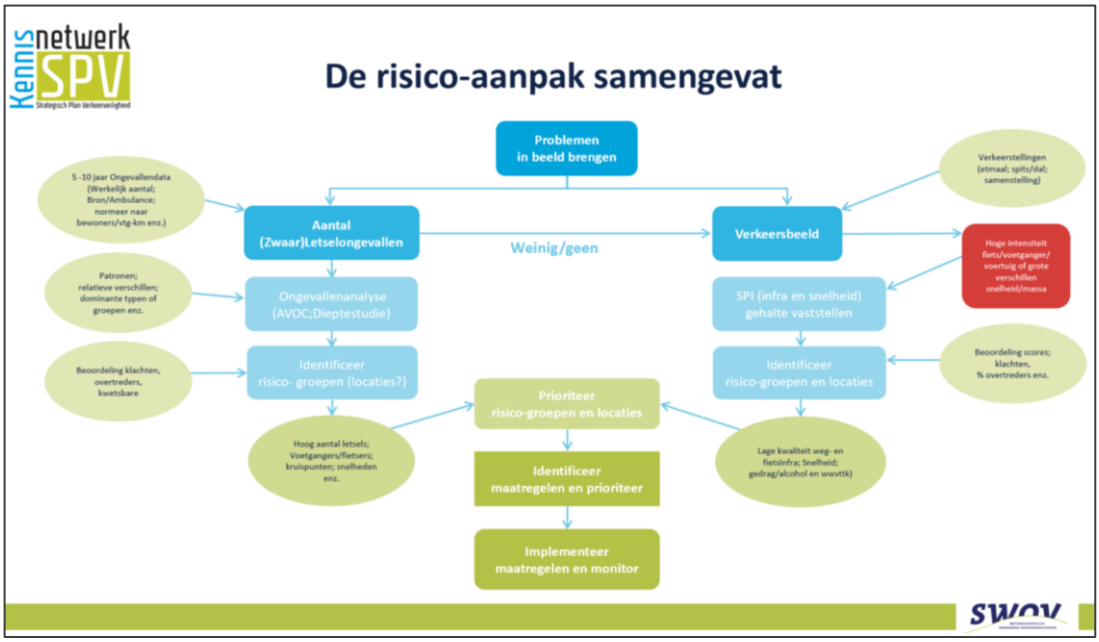
1. Stappenplan Kennisnetwerk SPV2030 risicoanalyse
2. Quick-scan ongevallenbeeld
3. Gespreksverslag Fietsersbond - lokale afdelingen
4. Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

1 Inleiding

1.1 Algemeen

Het SPV 2030 stuurt aan op een risicogestuurde, proactieve en regionale aanpak met als doel om meer actie te ondernemen daar waar het relatief gevaarlijk is. Dit beleid gaat uit van de gedachte dat waar zich een hoog of verhoogd risico voordoet vroeg of laat uiteindelijk meer slachtoffers zullen vallen. De risico's moeten in kaart worden gebracht. Dat kunnen risico's zijn die de infrastructuur betreffen, maar evenzeer risico's die gelegen zijn in het gedrag van verkeersdeelnemers. Op basis van het inzicht in de risico's kunnen partijen bepalen wat de meest effectieve maatregelen zijn.

Het risicogestuurd werken is nog volop in ontwikkeling. Het Rijk heeft het Kennisnetwerk SPV ingesteld met de opdracht om kennis over het risicogestuurd werken te ontwikkelen en te verspreiden. Het is bekend dat veel risico-indicatoren en data nog niet dusdanig zijn uitgewerkt dat zij op dit moment het handvat geven om risicogestuurd werken in optima forma uit te voeren.



1.2 Toelichting op voorliggend document

De Vervoerregio Amsterdam heeft Sweco gevraagd een brede verkeersveiligheidsanalyse binnen het gebied van de Vervoerregio Amsterdam uit te voeren. Het risicogestuurd werken moet ook op gemeentelijk en (deel)regionaal niveau beklijven om succesvol te zijn. De gemeenten zijn de grootste 'wegbeheerder' binnen de vervoerregio. Er is daarom voor gekozen om eerst per gemeente een inventarisatie op te zetten.

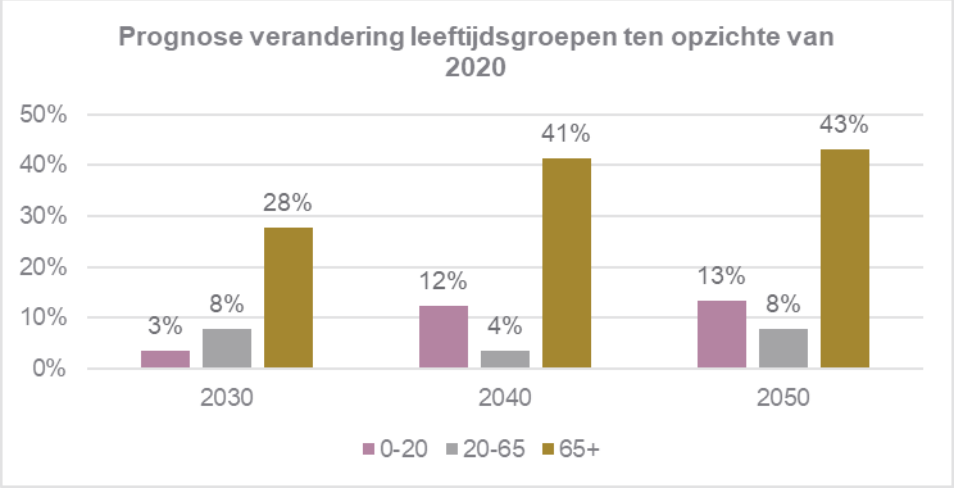
Dit document geeft inzicht in de beschikbare informatie (hoofdstuk 2 tot en met 7) voor de gemeente Haarlemmermeer, zowel vanuit ongevallendata als vanuit andere data die inzicht (kunnen) geven in risicofactoren voor de verkeersonveiligheid. In de data is gezocht naar beschikbare data die aansluit bij de risico-aanpak vanuit het Kennisnetwerk SPV2030 (zie bijlage 1).

Een concept van voorliggend document en de inzichten vanuit het Verkeersveiligheidskompas en het SPI-kompas (van bureau Hastig) zijn besproken in een een-op-een gesprek met de gemeente. In dit gesprek is met elkaar bediscussiërd op welke manier risicogestuurd werken kan worden opgepakt. In het gesprek zijn 'haakjes' naar voren gekomen waar de gemeente Haarlemmermeer zich op zou moeten focussen en/of welke informatie ontbreekt om op een goede manier risicogestuurd te werken. Een beknopt verslag van dit gesprek is opgenomen in voorliggend document (hoofdstuk 8).

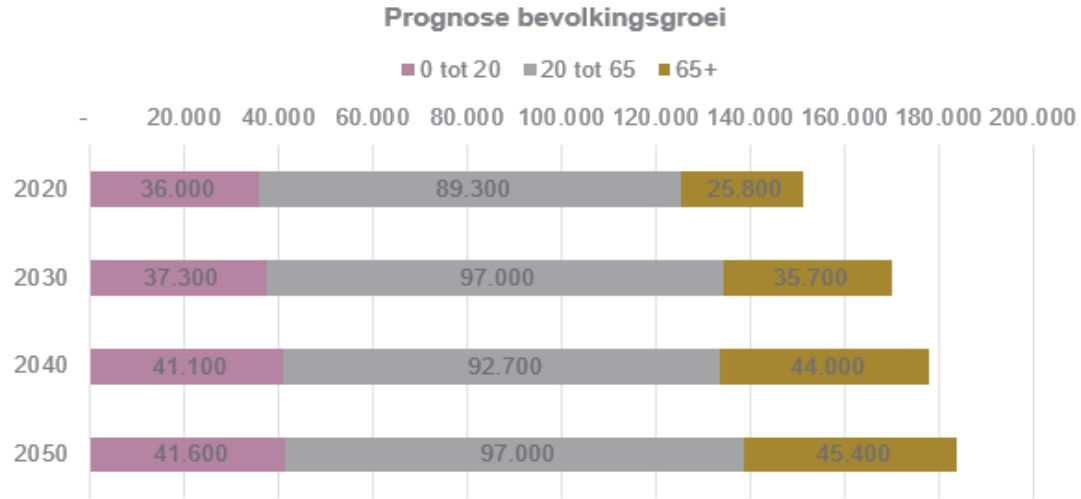
Op basis van de opgedane inzichten is een concluderende samenvatting (hoofdstuk 9) opgesteld waarin inzicht is gegeven in de grootste opgaven voor de gemeente.

2 Ontwikkeling bevolkingsgroei

De prognose voor de bevolkingsgroei is gebaseerd op de CBS-cijfers. De gemeente Haarlemmermeer laat een vergrijzing van 43% zien in de periode 2020-2050 terwijl de gehele bevolking 18% zal groeien. Ook de andere leeftijdsgroepen zullen nog verder toenemen. De groep 20-65 jarigen blijft de grootste leeftijdscategorie.



Prognose verandering leeftijdsgroepen ten opzichte van 2020 (CBS, 2019).



Prognose bevolkingsgroei naar 2030, 2040 en 2050 (CBS, 2019).

Jaar	Groei
2020 → 2030	11%
2020 → 2040	15%
2020 → 2050	18%

Prognose bevolkingsgroei naar 2030, 2040 en 2050 (CBS, 2019).

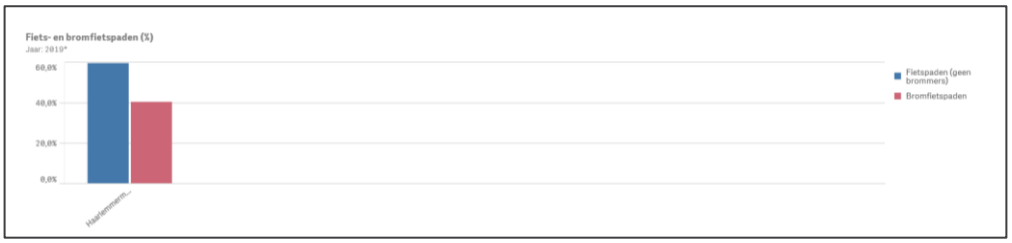
3 Weg- en verkeersbeeld

Er is (nog) geen inventarisatie van het wegennetwerk beschikbaar. De gemeente Haarlemmermeer neemt op dit moment deel aan de uitwerking van NSI Light die door het SWOV wordt opgesteld. Daarnaast is er een inventarisatie van het fietsnetwerk opgesteld door de Fietsersbond (Verkeersveiligheidsvergelijker); dit geeft op hoofdlijn een beeld hoe de infrastructuur voor de fietser is ingericht.

Ten aanzien van het verkeersbeeld is vanuit VIAstat de CROSS snelhedenkaart beschikbaar (koppeling ongevallen en rijsnelheid) en heeft bureau Hastig het risicokompas ontwikkeld (koppeling ongevallen en verkeersintensiteit).

3.1 Fietsnetwerk

Op de Verkeersveiligheidsvergelijker zijn de resultaten van een inventarisatie van de fietsinfrastructuur door de Fietsersbond opgenomen (2019). Het betreft fietspaden langs 50 en 80 km/uur wegen en de kenmerken van aanliggende, vrijliggende en solitaire (brom)fietspaden. Op 60% van de paden is het pad alleen beschikbaar voor fietsers - op 40% van de paden is er sprake van gebruik door fietsers en bromfietsers. Meer dan 90% van de paden is een tweerichtingen (brom)fietspad. Op ongeveer de helft van de 50 km/uur wegen rijden fietsers op de rijbaan. Ook is er een klein gedeelte 80 km/uur weg waar fietsers op de rijbaan rijden. De kwaliteit van de (brom)fietspaden wordt over het algemeen goed tot redelijk beoordeeld. Een aandachtspunt is het strooien van (brom)fietspaden bij gladheid.



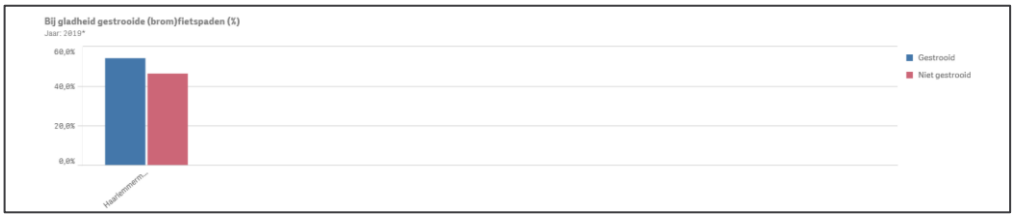








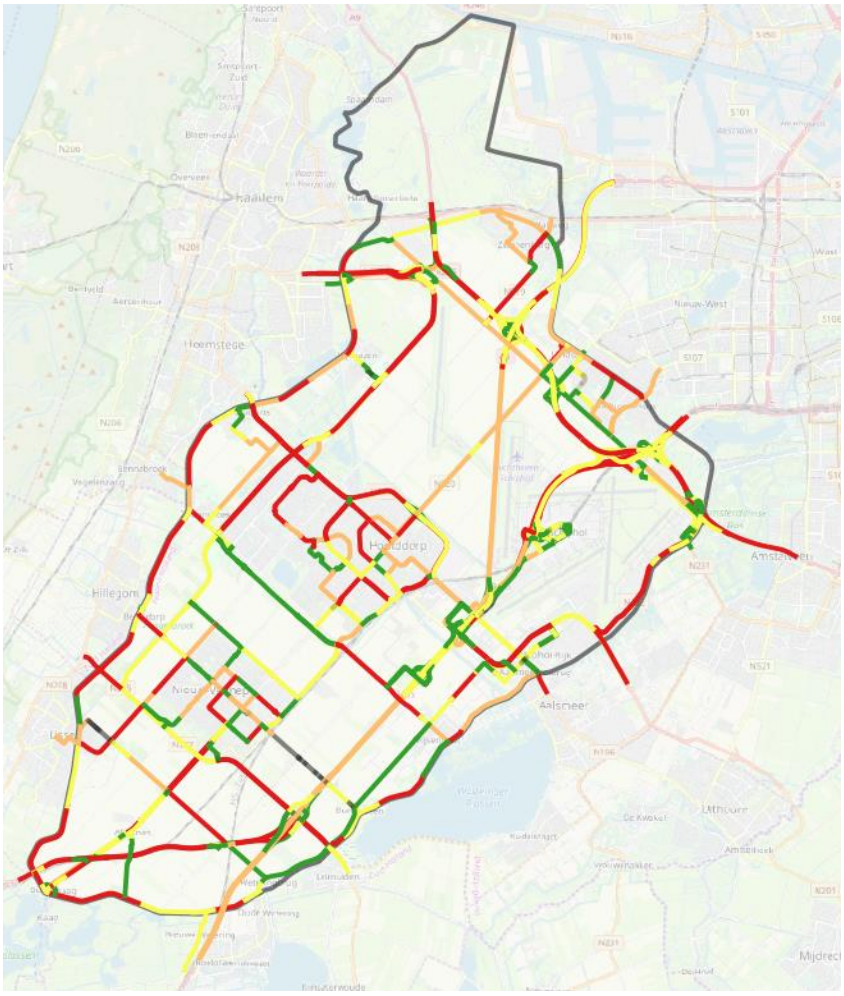




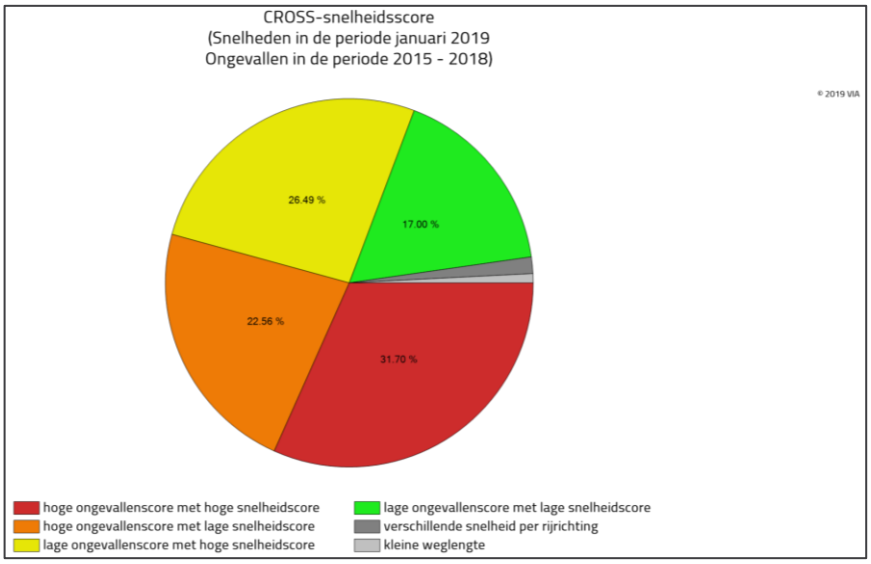
3.2 Snelhedenkaart CROSS

Onderstaand is de CROSS snelhedenkaart opgenomen. Deze kaart is samengesteld op basis van snelheden uit floating car data en ongevallen uit de STAR-database (periode 2015-2018), waarbij een score wordt toegekend voor snelheidsovertredingen en ongevallen. Hoe meer snelheidsovertredingen of ongevallen, hoe hoger de score. Deze twee worden vervolgens aan elkaar gekoppeld:

- Rode wegsegmenten hebben zowel een hoge snelheidsscore als een hoge ongevallenscore. Dit zijn wegen waarvan in het risicogestuurd werken bezien moet worden of hier een specifieke aanpak ten aanzien van snelheid op ingezet kan worden.
- Oranje wegsegmenten hebben een hoge ongevallenscore, maar een lage snelheidsscore. Hier moet gezocht worden naar andere oorzaken die de verkeersonveiligheid (kunnen) beïnvloeden.
- Gele wegsegmenten kennen een lage ongevallenscore, maar een hoge snelheidsscore. Deze wegen kunnen in potentie onveilig zijn.
- Groene wegen hebben zowel een lage snelheidsscore als lage ongevallenscore.



De CROSS-snelheden kaart (VIAStat)



De verdeling van de CROSS-scores in januari 2019 (bron: VIA,2019)

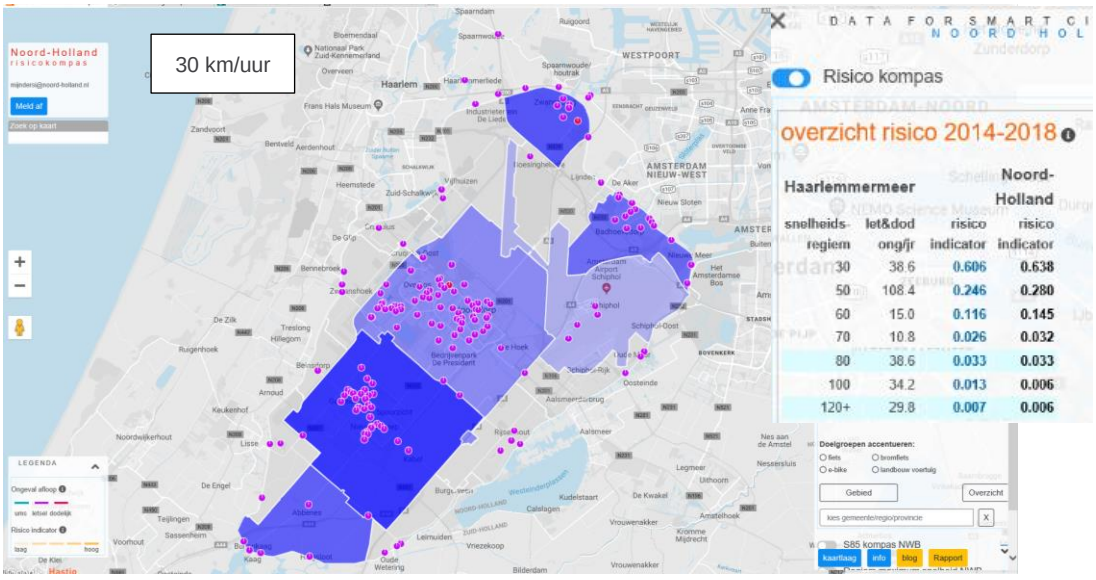
3.3 Risicokaart Hastig

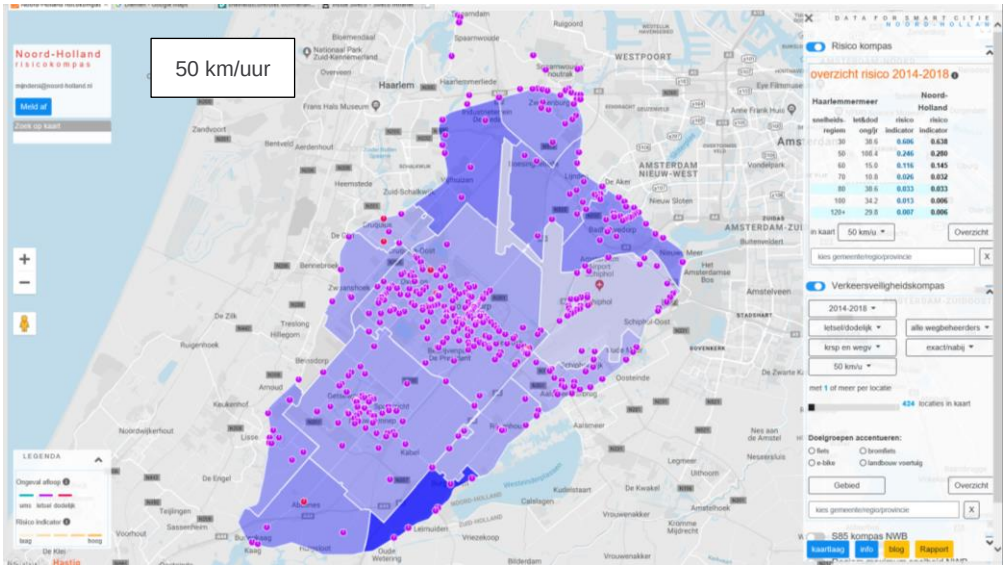
Het bureau Hastig ontwikkelde het SPI-kompas en komt daarmee tot een inschatting van risico's. Het SPI-kompas geeft per snelheidsregiem (30 km/uur, 50 km/uur enz.) aan waar de grootste risico's zijn. Hierbij wordt naast de geregistreerde ongevallen gebruik gemaakt van een schatting van de intensiteit (op basis van floating car data) op elke weg in de gemeente. Dit wordt vertaald in een risico-indicator voor de betreffende wijk gerelateerd aan het betreffende snelheidsregiem (dit moet dus zelf vertaald worden naar de wegen waar dit snelheidsregiem van toepassing is). Op het moment dat er onvoldoende cijfers zijn wordt er door de tool geen risico-indicator berekend. Het SPI-kompas bevat daarnaast informatie over gereden snelheden op een groot deel van het wegennet, gebaseerd op gegevens van het NDW.

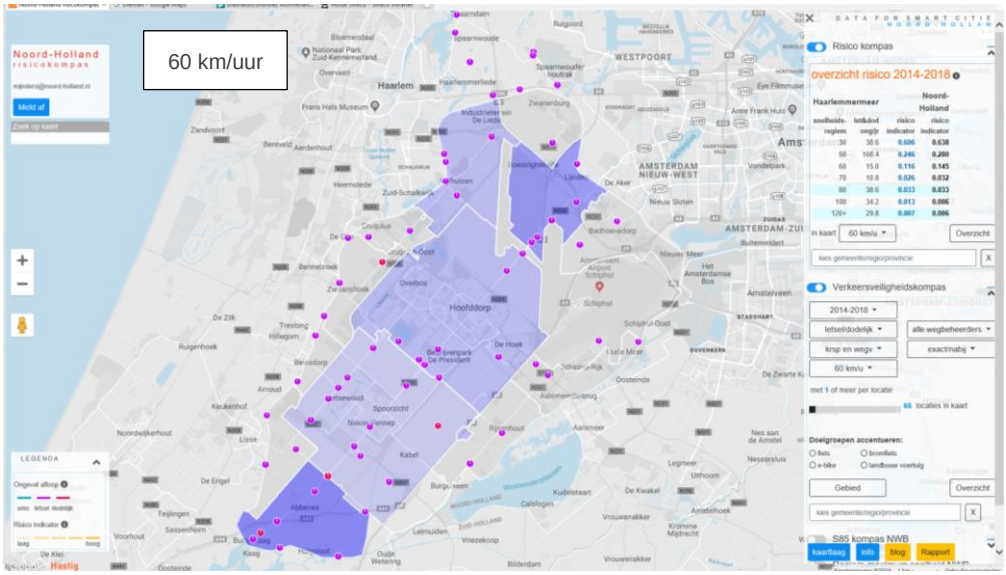
De cijfers moeten met de nodige voorzichtigheid gebruikt worden. Het geeft enkel een indicatie van de opgave per gemeente. Het gaat er om het inzicht te krijgen op de achtergrond bij de specifieke waarden en te bezien waar de prioriteit zou kunnen komen te liggen; hier liggen juist de opgaven om mee aan het werk te gaan.

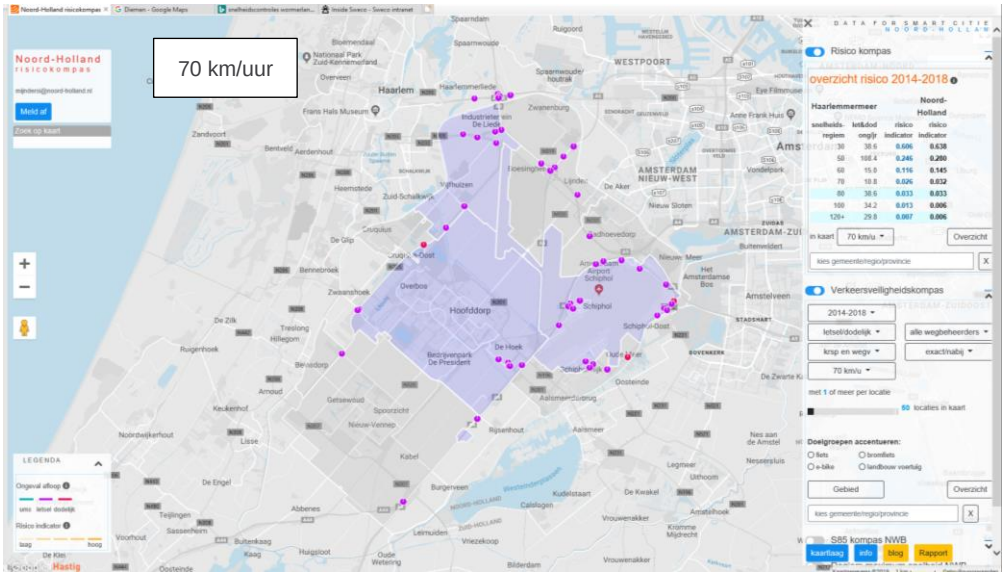
Risico-indicator
Voor de risicogestuurde aanpak ontwikkelde Hastig een risico-indicator die per snelheidsregime berekent wat de kans is op een letselongeval. Er wordt gebruik gemaakt van een schatting van de intensiteit op basis van floating car data (uit navigatiesystemen en smartphones). Die schatting heeft een zekere bandbreedte. Het gemiddelde daarvan wordt gebruikt in de kaarten en tabellen; het is goed om te realiseren dat het schattingen zijn. De risico-indicator geschikt om verschillen tussen wijken te laten zien bij hetzelfde snelheidsregiem.

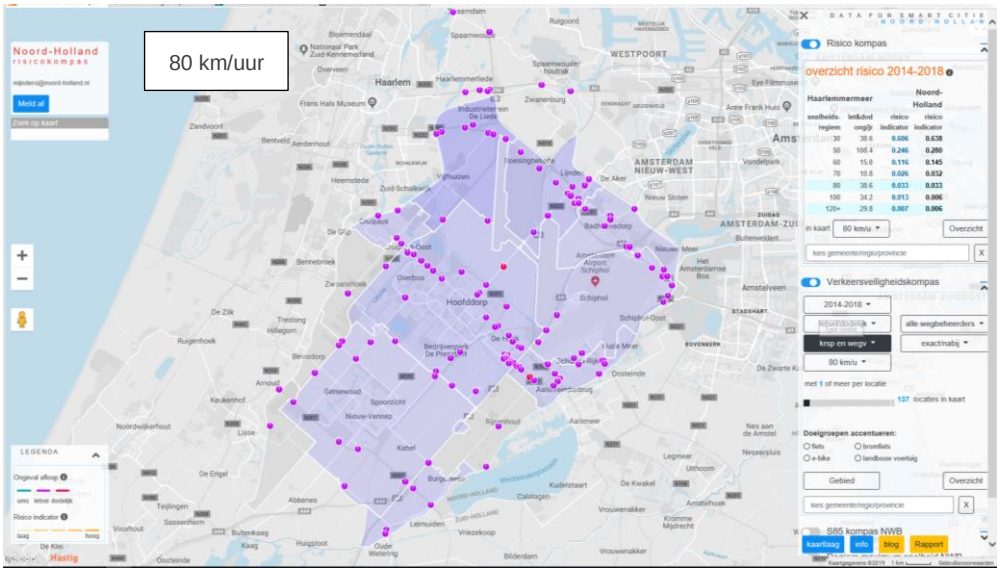
De kompas rekent per snelheidsregiem een risico-indicator uit. De indicatoren voor Haarlemmermeer liggen ongeveer op het Noord-Hollands gemiddelde. Het grootste risico ligt in de 30 km/uur gebieden. In absolute zin ligt de grootste opgave in de 50 km/uur gebieden. In de navolgende overzichten is met blauw een indicatie van het risico aangegeven en zijn de ongevallen bij het betreffende snelheidsregiem weergegeven (hoe donkerder de kleur blauw, hoe hoger het berekende risico).




50 km/uur
Noord-Holland
risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
LEGENDA

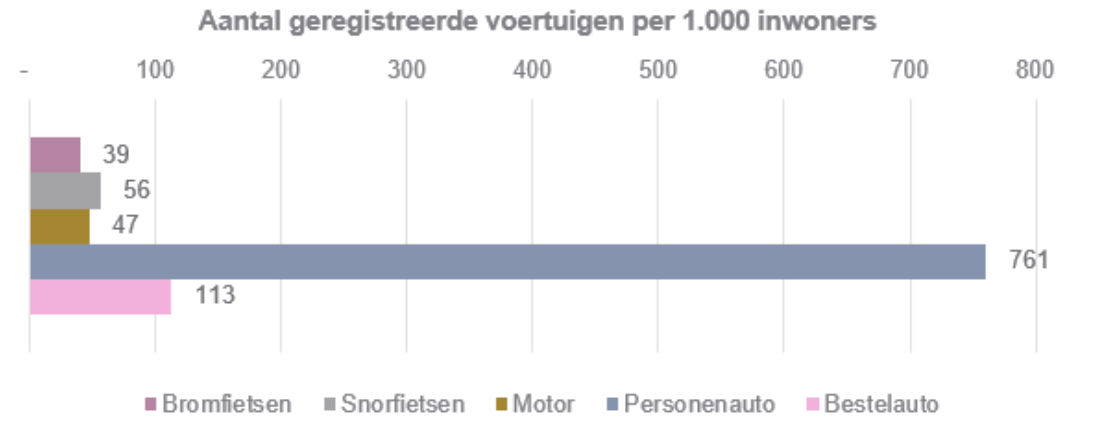

60 km/uur
Noord-Holland
risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
LEGENDA


70 km/uur
Noord-Holland risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
S85 kompas NWB

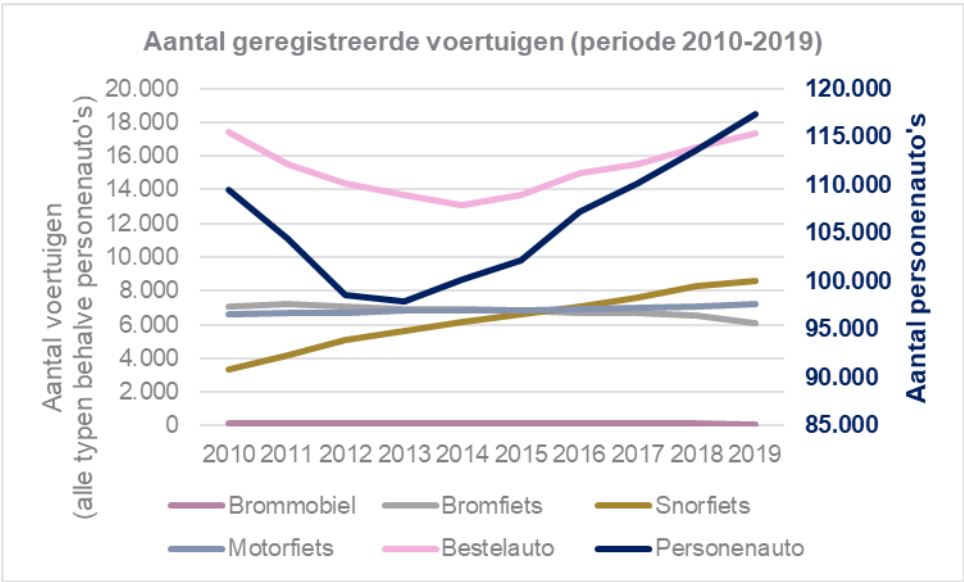

80 km/uur
Noord-Holland risicokompas
Risico kompas
overzicht risico 2014-2018
Verkeersveiligheidskompas
S85 kompas NWB

4 Voertuigen

Inzicht in het aantal geregistreerde voertuigen is gebaseerd op CBS-cijfers. Het autobezit per 1.000 inwoners is in de gemeente Haarlemmermeer 76,1%. Daarnaast is te zien dat in de periode 2010-2012 het aantal geregistreerde personenauto's flink daalde, om vanaf 2013 vervolgens weer flink toe te nemen. Ook het aantal geregistreerde snorfietsen laat in de periode 2010-2019 een stijging zien. Het aantal geregistreerde bromfietsen laat een lichte daling zien.



Aantal geregistreerde voertuigen per 1.000 inwoners op 1 januari 2019 (CBS, 2019).



Ontwikkeling aantal geregistreerde voertuigen in de periode 2010-2019 (CBS, 2019).

5 Alcohol-, drugs- en medicijngebruik

5.1 Beschikbare gegevens

Er zijn (nog) geen bruikbare cijfers per gemeente beschikbaar over alcohol-, drugs- en (medicijn)gebruik in het verkeer.

Vanuit de beschikbare ongevallendata (periode 2014-2018) komt het volgende naar voren:

- De registratiegraad met betrekking tot alcoholgebruik is zeer gelimiteerd: van de 12.426 betrokken werd slechts 348 keer geregistreerd of er wel of geen alcohol werd geconstateerd.
- Van de 1.997 slachtoffers werd slechts 75 keer geregistreerd of er sprake was van alcohol. In 52 gevallen werd alcohol geconstateerd, waarvan 44 keer het promilage te hoog was.
- Bij slechts 1 van de 34 dodelijk slachtoffers werd alcohol geregistreerd. Dit slachtoffer was niet onder invloed.

Verkeersboetes geven onvoldoende inzicht, omdat de hoeveelheid bekeuringen sterk afhangt van hoe vaak de Politie controleert.

5.2 Reflectie

Vanuit het gesprek met de gemeente en de Politie komt naar voren dat alcohol- en drugsgebruik in het verkeer ook in de gemeente Haarlemmermeer aan de orde is. Maar dat er geen beeld is hoeveel dit gebeurt. De verwachting is dat de gemeente niet afwijkt van het landelijk beeld.

Het SWOV (factsheet) geeft voor alcoholgebruik in het verkeer als landelijk beeld:

- In 2015 vielen naar schatting 12%-23% van de verkeersdoden in Nederland als gevolg van alcohol in het verkeer.
- In 2017 reed 1,4% van de automobilisten tijdens weekendnachten onder invloed van alcohol. Bij fietsers ligt het percentage veel hoger: metingen in 2013 tijdens avond- en nachturen (17:00-8:00 uur) in het uitgaansgebied van Den Haag en Groningen bleek gemiddeld 42% van de geteste fietsers met meer alcohol op te fietsen dan wettelijk is toegestaan. Hier zijn geen cijfers van beschikbaar buiten uitgaansgebieden.

Het ongevalsrisico van een automobilist is bij een bloedalcoholgehalte (BAG) van 0,5‰ ongeveer 1,4 keer hoger dan bij nuchter rijden. Bij 1,0‰ is het risico bijna 4 keer zo hoog, en bij 1,5‰ meer dan 20 keer.

Het SWOV (factsheet) geeft voor drugsgebruik in het verkeer als landelijk beeld:

- Uit onderzoek blijkt dat ongeveer 3,4% van de automobilisten in Nederland met drugs en/of geneesmiddelen in zijn lichaam aan het verkeer deelneemt, waarbij circa 2,8% van de autobestuurders sporen van drugs en 0,6% sporen van geneesmiddelen in het lichaam had.
- Het middelengebruik is het hoogst onder jonge mannelijke automobilisten. Het blijkt dat alcohol en cannabis (hasj en wiet) verreweg het meest in het Nederlandse verkeer voorkomen, gevolgd door cocaïne en benzodiazepines (slaap- en kalmeringsmiddelen).
- Hoeveel slachtoffers er precies door drugsgebruik in het verkeer vallen is onbekend. Uit een ziekenhuisstudie bleek dat ongeveer 10% van de ernstig gewonde autobestuurders positief was voor drugs.

6 Ongevallenbeeld

Stap 5 in het stappenplan voor het uitvoeren van risico-analyse is het bestuderen van ongevallen- en slachtoffercijfers (Kennisnetwerk SPV, 2019). In Bijlage 2 is een een quick-scan opgenomen van het ongevallenbeeld in de gemeente Haarlemmermeer, op basis van BRON-data en STAR-database. De ongevallenregistratie in deze bronnen is echter niet compleet. In combinatie met een beperkt aantal ongevallen is de kans op vertekening van het ongevallenbeeld groot, waardoor al snel een vertekend beeld kan onstaan. Toch geeft deze quick-scan inzicht in locaties en locatiekenmerken waar ongevallen geregistreerd worden, welke meegenomen kunnen worden in het opstellen van een gemeentelijke uitvoeringsagenda.

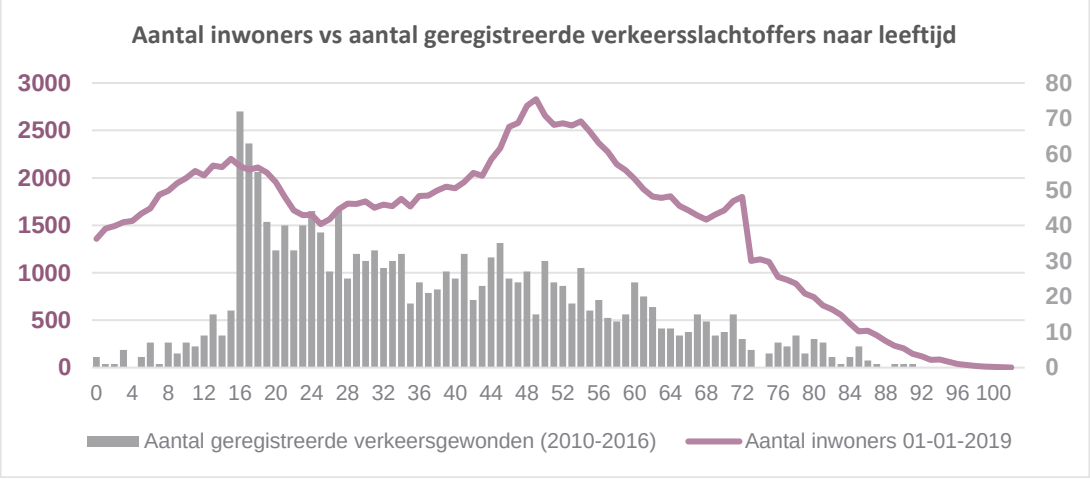
Dit hoofdstuk is als volgt opgebouwd: eerst volgt een beperkt overzicht van de quick-scan ongevallenbeeld, waarbij de belangrijkste bevindingen gepresenteerd worden. Vervolgens wordt omschreven hoe het geregistreerde ongevallenbeeld wordt vertaald naar een schatting van het aantal ernstig gewonden in de huidige situatie en naar 2030 toe. Het hoofdstuk sluit af met een overzicht van het geschat aantal huidige en toekomstige ernstig verkeersgewonden op basis van leeftijdsklasse, wegbeheerder en vervoerswijze.

6.1 Geregistreerd ongevallenbeeld

6.1.1 Aantal slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze

Bevindingen:

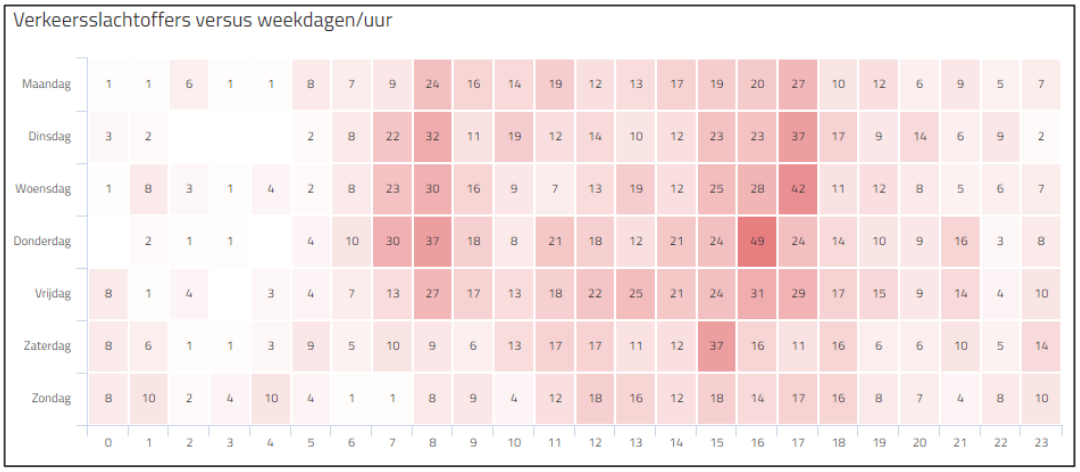
- De meeste slachtoffers vallen tussen de 15 en 20 jaar. Daarna neemt het aantal slachtoffers geleidelijk af;
- Afgezet tegen het aantal inwoners per leeftijd lijkt het risico hoger te zijn onder jongeren rond de 15-20 jaar;
- Slachtoffers onder bromfietsers werden voornamelijk onder jongeren (12 t/m 24 jaar) geregistreerd.



Het aantal (dodelijke) slachtoffers naar leeftijd in de periode 2014-2018 (VIAstat).

6.1.2 Moment van de dag

De meeste slachtoffers vallen tussen 16:00 en 17:00 uur tijdens de donderdagavondspits. De meeste slachtoffers vallen tijdens de ochtend- en avondspitsuren. De meeste verkeersslachtoffers vielen op donderdag (340), gevolgd door vrijdag (336) en woensdag (300).



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar (uur van de) dag (2014-2018, VIAstat).

6.2 Van geregistreerde slachtoffers naar geschat aantal ernstig verkeersgewonden

In de BRON-data worden niet alle ongevallen en slachtoffers geregistreerd. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft in de rapportage 'Het aantal ernstig verkeersgewonden in de Vervoerregio Amsterdam; ontwikkeling in de periode 2007-2016' het daadwerkelijk aantal ernstig verkeersgewonden op basis van ambulancedata en gegevens uit de ziekenhuizen vastgesteld. Deze analyse is op het niveau van de Vervoerregio Amsterdam als geheel en die van de deelregio's uitgevoerd. Om een nauwkeuriger beeld van het huidig aantal ernstig verkeersgewonden te verkrijgen en een prognose voor het aantal ernstig verkeersgewonden in 2030 op te stellen is de BRON-data bewerkt met ophoogfactoren. De gegevens uit Bijlage B4 'Aantal ernstig verkeersgewonden (EVG) naar vervoerswijze en deelregio' zijn in deze prognose 'gefit' op de gegevens uit BRON; hiermee is het mogelijk een slag dieper naar locaties en gemeenteniveau te gaan. Bepaalde doelgroepen in BRON worden hierdoor aanzienlijk verhoogd, zoals fietsers en voetgangers. Automobilisten daarentegen zijn echter veel minder sterk vertegenwoordigd dan in BRON, dit komt doordat BRON ook de lichte slachtoffers bevat en onder automobilisten relatief gezien veel lichte slachtoffers vallen. Voor de fietsslachtoffers die zonder betrokkenheid van een motorvoertuig zijn gevallen (circa 80% van de totale groep fietsslachtoffers) is aangenomen dat 70% hiervan op wegvakken en 30% op kruispunten heeft plaatsgevonden. Voor de fietsslachtoffers die met een motorvoertuig in aanraking zijn gekomen (circa 20% van de totale groep fietsslachtoffers), is dit precies andersom aangenomen: 30% op wegvakken en 70% op kruispunten. Voor de prognose naar 2030 toe zijn ook andere belangrijke elementen opgenomen, welke navolgend kort worden toegelicht.

6.2.1 Bevolkingssamenstelling

Voor de ontwikkeling van de *bevolkingssamenstelling* is gebruik gemaakt van CBS-gegevens over het aantal inwoners voor uw gemeente nu en in de toekomst met onderscheid naar drie groepen: 0 tot 20 jaar, 20 tot 65 jaar, 65 jaar en ouder. De aanname bij de prognoseberekeningen van het aantal slachtoffers is dat de aantallen slachtoffers voor elke

leeftijdsgroep proportioneel zijn aan de ontwikkeling van het aantal inwoners in die leeftijdsgroep. Wanneer bijvoorbeeld het aantal inwoners van 65 jaar en ouder in uw gemeente, zal het aantal slachtoffers van 65 jaar en ouder ook toenemen. Oudere verkeersdeelnemers vormen net als jongere verkeersdeelnemers een risicogroep als het gaat om verkeersveiligheid. De bevolkingssamenstelling is daarmee een belangrijke component in de prognoseberekeningen.

6.2.2 Verkeersdrukte

Voor de ontwikkeling van de *verkeersdrukte* is gebruik gemaakt van het verkeersmodel VENOM. Dit model bevat informatie over netwerken, verkeer- en vervoerbeleid voor autoverkeer en sociaal economische gegevens op lokaal/regionaal niveau. De aanname bij de berekeningen is dat de aantallen slachtoffers voor elk wegtype proportioneel zijn aan de ontwikkeling van de verkeersdrukte op die typen wegen. De verkeersdrukte is hierbij uitgedrukt in de verkeersprestatie: het product van het aantal voertuigen dat over een weg rijdt en de lengte van deze weg. Wanneer bijvoorbeeld de verkeersprestatie op 50 km/uur wegen in uw gemeente toeneemt zal ook het aantal slachtoffers op deze wegen hoger zijn. De gegevens uit het verkeersmodel betreft automobiliteit, de ontwikkeling van de fietsmobiliteit is bij gebrek aan informatie gelijk gesteld aan die van de automobiliteit.

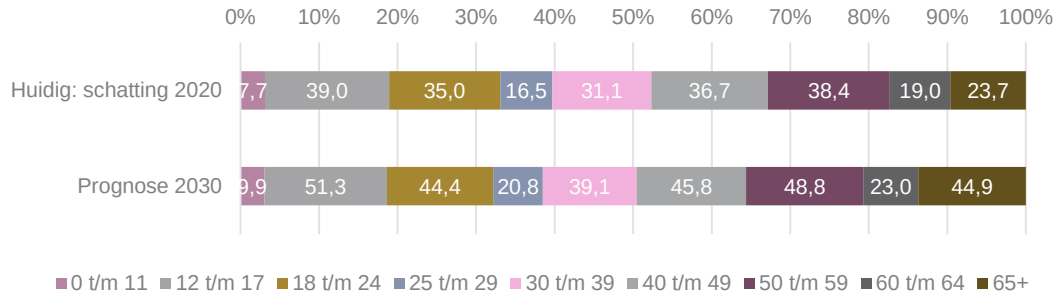
6.2.3 Verdeling slachtoffers over verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties

Op basis van slachtoffergegevens uit BRON over de laatste jaren (2010-2016) is bepaald hoe de huidige *slachtofferverdeling* over verschillende verkeersdeelnemers, leeftijdsgroepen en locaties is. Bij verkeersdeelnemers is gewerkt met vijf groepen: fietsers, bromfietsers+, voetgangers, automobilisten en motorrijders. Bij de leeftijdsgroepen is gewerkt met negen groepen: 0 t/m 11 jaar, 12 t/m 17 jaar, 18 t/m 24 jaar, 25 t/m 29 jaar, 30 t/m 39 jaar, 40 t/m 49 jaar, 50 t/m 59 jaar, 60 t/m 64 jaar en 65+ jaar. Bij locaties is onderscheid gemaakt naar wegbeheerder (rijkswaterstaat, provincie, gemeenten, waterschappen en overige wegbeheerders), snelheidslimiet en wegvakken of kruispunten (hierbij is onderscheid gemaakt in 3-takskruispunten, 4-takskruispunten en rotondes). Door in de prognoseberekening uit te gaan van de huidige slachtofferverdeling wordt indirect gewerkt met risico-indicatoren. Bij risico-indicatoren worden absolute aantallen, zoals bijvoorbeeld het aantal slachtoffers, gedeeld door een expositiemaat. Voorbeelden van expositiematen zijn weglengte, verkeersprestatie, aantal inwoners en aantal bromfietsen. Wanneer we bijvoorbeeld het aantal fietsslachtoffers uitzetten tegen het aantal inwoners blijkt dat het aantal fietsslachtoffers onder ouderen hoger ligt dan onder fietsers met een middelbare leeftijd: ouderen fietsers hebben dus een groter slachtofferrisico. Ook jongere fietsers hebben een hoger slachtofferrisico. Daarnaast komen verschillen tussen regio’s en gemeenten aan het licht.

6.3 Geschat aantal ernstig verkeersgewonden en prognose voor 2030

6.3.1 Slachtoffers naar leeftijdsgroep

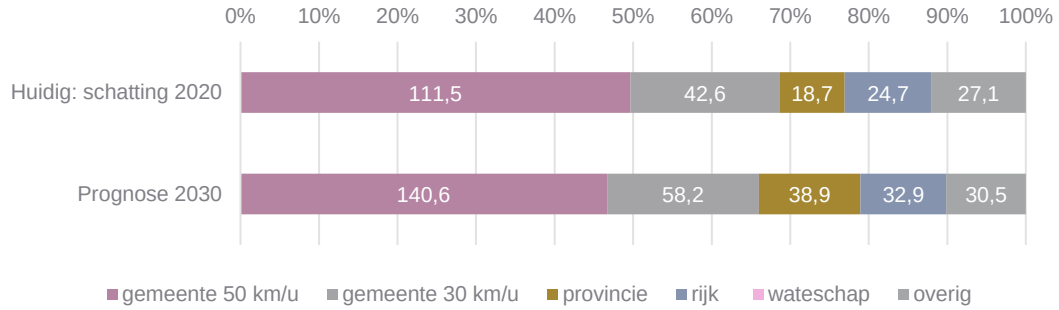
Op basis van de correctiefactoren is in het geschatte ongevallenbeeld te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden onder jongeren (12 t/m 17 jaar), 50 t/m 59 jarigen en 40 t/m 49 jarigen. Naar 2030 toe zal met name het aantal ernstig verkeersgewonden onder ouderen (65+) flink toenemen. De jongeren (12 t/m 17 jaar) blijft naar verwachting de grootste groep onder de ernstig verkeersgewonden.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van leeftijdsgroep. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

6.3.2 Slachtoffers naar wegbeheerder

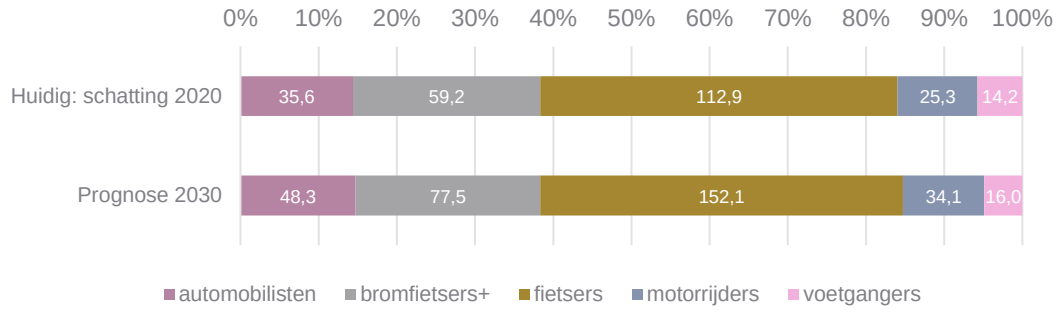
Op basis van de correctiefactoren is te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden op gemeentelijke 50 km/uur wegen vallen. Naar verwachting zal relatief gezien het aantal ernstig verkeersgewonden op provinciale wegen het meeste toenemen.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van wegbeheerder. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

6.3.3 Slachtoffers naar vervoerswijze

Op basis van de correctiefactoren is te zien dat de meeste ernstig verkeersgewonden onder fietsers vallen (meer dan 40%). Naar verwachting zal dit ook in 2030 zo blijven.



Het aantal geschatte ernstig verkeersgewonden in de huidige situatie en in 2030 op basis van vervoerswijze. De gegevenslabels geven de absolute aantallen weer.

7 Prognose risico's

De verkeersveiligheidsrisico's zijn bepaald vanuit twee invalshoeken:

- Doelgroepen; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze en leeftijdsgroep.
- Infrastructuur; hierbij is onderscheid gemaakt naar vervoerswijze, wegbeheerder, snelheidslimiet en locatie (wegvak, 3-taks-kruispunt, 4-takskruispunten en rotondes).

In de risicotabellen is steeds een score van het risico op basis van een absolute benadering en een relatieve benadering aangegeven. Het grootste risico heeft altijd een score van 100, navolgende risico's hebben scores ten opzichte van het grootste risico. Een risico met een score van 70 bijvoorbeeld betekent dat de ernst van dit risico 70% van het grootste risico is. Bij de absolute benadering wordt gekeken naar die groepen waar de meeste slachtoffers zullen vallen. Bij de relatieve benadering wordt een expositiemaat gebruikt om de absolute waarde – het aantal slachtoffers – te normeren.

Bij de risico's vanuit de invalshoek doelgroepen wordt het aantal inwoners als expositiemaat gebruikt, interventiemaatregelen als educatie en handhaving geschieden doorgaands per doelgroep met het aantal personen die de omvang daarvan aangeven.

Bij de risico's vanuit de invalshoek infrastructuur wordt de weglengte in kilometers gebruikt. Interventiemaatregelen zoals aanpassing van de infrastructuur gaat doorgaands per lengtemaat.

7.1.1 Risico's vanuit het oogpunt van infrastructuur

In Haarlemmermeer vallen de meeste ernstige verkeersgewonden, onder fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen, gevolgd door fietsers op gemeentelijke 30 km/u wegen. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder voetgangers op overige 30 km/u wegen, gevolgd door fietsers op gemeentelijke 50 km/u wegen en automobilisten op 130 km/u en 100 km/u rijkswegen.

Beschrijving	**Prognose** #EVG per jaar	**Score** abs	**Aantal kilometer**	**Prognose** #EVG per jaar per 10 kilometer	**Score** rel
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	42	100	339	1,24	98
Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	37	89	392	0,96	76
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	24	56	339	0,69	55
Fietsers op rotondes van gemeentelijke wegen (50 km/u)	14	34	339	0,42	34
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	13	32	339	0,39	31
Fietsers op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	12	30	339	0,37	29
Fietsers op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	12	30	339	0,37	29
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (100 km/u)	8	19	77	1,04	83
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (30 km/u)	8	18	392	0,20	16

Fietsers op wegvakken van gemeentelijke wegen (60 km/u)	7	17	140	0,50	39
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (120 km/u)	5	12	66	0,75	59
Motorrijders op wegvakken van rijkswegen (100 km/u)	5	11	77	0,62	49
Voetgangers op wegvakken van overige wegen (50 km/u)	4	10	54	0,80	63
Automobilisten op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	4	9	99	0,37	29
Motorrijders op wegvakken van rijkswegen (120 km/u)	3	8	66	0,53	42
Voetgangers op wegvakken van overige wegen (30 km/u)	3	8	26	1,26	100
Motorrijders op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	8	339	0,10	8
Automobilisten op wegvakken van rijkswegen (130 km/u)	3	8	30	1,07	85
Bromfietsers+ op rotondes van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	8	339	0,09	7
Fietsers op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	3	8	99	0,32	25
Bromfietsers+ op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	7	339	0,09	7
Fietsers op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	3	7	99	0,31	24
Automobilisten op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	3	7	99	0,30	24
Fietsers op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	3	7	392	0,08	6
Voetgangers op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	3	7	339	0,09	7
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van overige wegen (50 km/u)	3	7	54	0,52	41
Fietsers op 4-taks kruispunten van overige wegen (50 km/u)	3	7	54	0,51	41
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	3	6	392	0,07	5
Automobilisten op wegvakken van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	6	339	0,07	6
Motorrijders op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	2	6	99	0,24	19
Motorrijders op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	2	6	99	0,24	19
Bromfietsers+ op wegvakken van gemeentelijke wegen (60 km/u)	2	5	140	0,16	13
Motorrijders op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	5	339	0,06	5
Automobilisten op wegvakken van gemeentelijke wegen (80 km/u)	2	5	36	0,61	48

Automobilisten op 4-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (50 km/u)	2	5	339	0,06	5
Bromfietsers+ op 3-taks kruispunten van gemeentelijke wegen (30 km/u)	2	5	392	0,05	4
Bromfietsers+ op 4-taks kruispunten van provinciale wegen (80 km/u)	2	5	99	0,20	16
Bromfietsers+ op wegvakken van provinciale wegen (80 km/u)	2	5	99	0,20	16

7.1.2 Risico's vanuit het oogpunt van doelgroepen

In Haarlemmermeer vallen de meeste ernstige verkeersgewonden onder de 65+ fietsers, gevolgd door fietsers tussen de 50 en 59 jaar en fietsers tussen de 12 en 17 jaar. In relatieve zin vallen de meeste slachtoffers onder fietsers tussen de 12 en 17 jaar, gevolgd door bromfietsers+ tussen de 12 en 17 jaar en tussen de 18 en 24 jaar.

Beschrijving	**Prognose** #EVG per jaar	**Score** abs	**Aantal inwoners**	**Prognose** #EVG per jaar per 1000 inwoners	**Score** rel
Fietsers (65+jaar)	33	100	44100	0,74	35
Fietsers (50 t/m 59 jaar)	28	86	21100	1,32	63
Fietsers (12 t/m 17 jaar)	27	83	12840	2,11	100
Bromfietsers+ (12 t/m 17 jaar)	22	67	12840	1,70	80
Bromfietsers+ (18 t/m 24 jaar)	22	66	13060	1,66	78
Fietsers (40 t/m 49 jaar)	19	58	23300	0,81	38
Fietsers (60 t/m 64 jaar)	14	44	9600	1,49	71
Fietsers (30 t/m 39 jaar)	12	36	20800	0,56	27
Automobilisten (40 t/m 49 jaar)	9	29	23300	0,41	19
Automobilisten (30 t/m 39 jaar)	9	29	20800	0,45	21
Bromfietsers+ (40 t/m 49 jaar)	8	26	23300	0,36	17
Fietsers (0 t/m 11 jaar)	8	26	24200	0,34	16
Motorrijders (30 t/m 39 jaar)	8	26	20800	0,40	19
Fietsers (18 t/m 24 jaar)	8	25	13060	0,62	29
Automobilisten (18 t/m 24 jaar)	8	24	13060	0,60	28
Motorrijders (40 t/m 49 jaar)	8	23	23300	0,33	16
Bromfietsers+ (30 t/m 39 jaar)	8	23	20800	0,36	17
Motorrijders (50 t/m 59 jaar)	7	21	21100	0,33	15
Automobilisten (25 t/m 29 jaar)	7	21	8900	0,76	36
Bromfietsers+ (50 t/m 59 jaar)	6	19	21100	0,30	14
Automobilisten (50 t/m 59 jaar)	6	19	21100	0,30	14
Bromfietsers+ (25 t/m 29 jaar)	6	17	8900	0,62	30

8 Verslag een-op-een gesprek

Gesproken met: Cesur Cetinkayali, Bella Pover, Adam Zuiderwijk
Vanuit Sweco: Inge Mijnders, Wouter van Haperen

Maandag 2 december 2019

Bevolkingsontwikkeling

- In de gemeente Haarlemmermeer zal de totale bevolking groeien. De groei vindt in alle leeftijdsgroepen plaats, maar bij de ouderen is deze groei heel sterk. Er is sprake van vergrijzing.

Algemeen

- Er is een woningbouwopgave voor 20.000 woningen en een groei van 20.000 arbeidsplaatsen. Deze zijn wel in het VENOM-model opgenomen. Echter, de verdeling van de verplaatsingen binnen het model klopt niet altijd. Het Zuidkennemerland-model is hierin nauwkeuriger.
- De Haarlemmermeer is een auto-gemeente. De meeste verplaatsingen worden per auto afgelegd. Er gelden relatief hoge parkeernormen. Met name de VINEX-wijken kennen een hoog autobezit (2,2 auto's per huishouden).
- De kleine kernen binnen de gemeente hebben geen openbaar vervoersvoorzieningen.
- Betaald parkeren is in de gemeente afgeschaft om de aantrekkelijkheid (van het winkelgebied) te vergroten.
- Er is ook veel (gebiedsvreemd) doorgaand verkeer (Heemstede - Schiphol). Er worden veel autokilometers binnen de gemeente gemaakt; dit komt ook door de ligging van de A4 en enkele doorgaande provinciale wegen.
- De tertiaire wegbeheerder binnen de gemeente is Schiphol.
- De rechte wegen in de polder leiden tot zgn. 'polderblindheid'. Een goede inrichting van de weg is lastig te realiseren.

Ongevallengegevens

- Haarlemmerliede en Spaarnwoude is sinds 1 januari 2019 onderdeel van de gemeente Haarlemmermeer. Er zijn relatief veel doorgaande wegen.
- Inzittenden van personenauto's komen in de ongevallencijfers duidelijk als aandachtspunt naar voren.
- De fiets en de bromfiets+ lijken in de ongevallencijfers een (toenemende) aandachtsgroep te zijn; het aantal ongevallen is hoog en stijgt de laatste jaren. Er wordt opgemerkt dat er in het aantal fietsers een sterke onderregistratie is.
- De motorrijders vormen een aandachtsgroep.
- De bestelauto kan een specifiek probleem zijn dat in de toekomst groter gaat worden.
- Over het gebruik van alcohol is weinig bekend. Tijdens evenementen wordt er op alcohol (en drugs) gecontroleerd. Jongeren trekken voornamelijk met de goede OV-verbindingen (3 nachtlijnen) naar Amsterdam voor het uitgaansleven.
- In de tabellen is zichtbaar dat er relatief veel flankongevallen optreden en veel ongevallen op rechte wegen. Deze combinatie lijkt tegenstrijdig; de vraag is of de registratie goed is en er is ook een grote categorie overig.
- De vraag is of de ongevallencijfers nog meer genuanceerd moeten worden; bijvoorbeeld voetgangers op zebrapaden (de gemeente wil terughoudend zijn in het toepassen van zebrapaden – dit wekt schijnveiligheid).
- Landbouwverkeer veroorzaakt overlast door klei op het wegdek. Dit speelt voornamelijk in het zuidelijke deel van de gemeente.

Rondom Nieuw-Vennep loopt momenteel een proef (1 jaar) om het landbouwverkeer om de kern heen te leiden. Er wordt gekeken of dit definitief gemaakt kan worden – het heeft de situatie over de IJweg en de Venneperweg verbeterd.
Bij de Cruquius is er een doorsteek voor landbouwverkeer over het fietspad (Oude Kruisweg).

- De spitsperioden vormen het moment op de dag waar de meeste ongevallen plaatsvinden. Daarnaast komt opvallend de zaterdagmiddag in het ongevallenbeeld naar voren.
- Bijna alle rotondes hebben minstens één tak met een tweerichtingen fietsoversteek. Binnen de bebouwde kom zijn de fietsers overal in de voorrang.
- In de wijk Floriande zijn alle fietspaden in de voorrang. Hier komen vaak ongevallen voor.
- Weinig paaltjes op fietspaden zijn goed ingeleid. Dit vormt een belangrijke risicofactor.
- De jongeren vormen een specifieke aandachtsgroep in de aanpak verkeersveiligheid.
- De grote blootstelling aan (veel) verkeer is eigenlijk het grootste probleem binnen de gemeente.
- De gemeente werkt samen met Verkeer & Meer (gedelegeerd) en doet mee aan alle campagnes. De gemeente haakt aan bij: Doortrappen campagne, scootmobiel lessen, verlichtingsactie (Fietsersbond), praktisch verkeersexamen, verkeerseducatie (circa 8 scholen doen niet mee).

Specifieke locaties

- Er zijn te drukke wegen in de kernen. Het terugdringen van verkeer vergt eerst serieuze investeringen om meer verkeer naar het Noorden te verplaatsen (derde schaalsprong) – ingrijpen in de Hoofddorpse structuur. Het verkeer moet sneller naar hogere orde wegen worden afgewikkeld.
- De Kruisweg, ligt op de route naar Schiphol (veel verkeer en veel uitritten en een tweezijdig fietspad). Er wordt gedacht aan een derde noord-route. Een GOW-50 km/uur lijkt niet geschikt te zijn voor deze weg.
  N201 mogelijk meer inzetten als lokale weg – wijken aansluiten op de N201 in plaats van op de Kruisweg.
  De stationsomgeving moet op de schop; hier worden plannen voor ontwikkeld.
  Het ontwikkelen van snelfietsroutes is lastig door het grote aantal in- en uitritten op de relevante wegen.
- In de Haarlemmermeer zijn veel vrijliggende HOV-banen (prioriteit bus); deze hebben een eigen risicoprofiel met flankongevallen. In de toekomst zullen er nog meer HOV-trajecten binnen de gemeente gerealiseerd worden.
- Er zijn enkele beleidsmatige GOW-30 km/u wegen met visuele drempels en fietsstroken. Deze worden nauwelijks op nieuwe wegen toegepast; maar is echt een oplossing binnen bestaande wijken (dit is een beperkt aantal binnen de gemeente).
- Voornamelijk in Haarlemmerliede en Spaarnwoude zijn de schoolomgevingen niet als zodanig ingericht; de wegen zijn minimaal ingericht.

9 Opzet risicogestuurd werken

In dit hoofdstuk is vanuit de inventarisatie een eerste opzet gegeven van de factoren/indicatoren waar het risicogestuurd werken zich in Haarlemmermeer op zou moeten richten.

Doelgroepen/thema's
- Ouderen (in de toekomst steeds meer in verband met toenemende vergrijzing)
- Jongere (12 t/m 17 jaar) en oudere (65+) fietsers
- De gemiddelde weggebruiker/automobilist – Haarlemmermeer is een auto-gemeente
- Bromfietsers+ en snorfietsers
- Snelheid en roodlicht
- Gedrag algemeen: afleiding, alcohol- en drugsgebruik

Infrastructuur – algemeen
- Doorgaande polderwegen en de doorgaande weg langs de ringvaart
- GOW-30 wegen – hoe komen tot een goede geloofwaardige inrichting
- Tweerichtingen fietspaden op rotondes
- Tweerichtingen fietspaden
- Fietsers op de rijbaan bij 50 km/uur
- Kruisingen met 50 km/uur wegen
- Schoolomgevingen in Haarlemmerliede - Spaarnwoude

Infrastructuur – specifieke wegen
- Kruisweg
- N201 (provinciale weg)
- N205 Driemerenweg (provinciale weg)
- N232
- Leenderbos
- Van Heuven Goedhartlaan
- IJweg
- Hoofdweg
- Lisserweg

Algemeen
- Strooien van (brom)fietspaden bij gladheid

Bijlage 1 Stappenplan kennisnetwerk SPV2030 risicoanalyse

INTRO

WAT IS EEN RISICOANALYSE?

Bij een risicoanalyse brengen we de belangrijkste risico's in het verkeerssysteem in kaart: welke wegkenmerken, situaties of gedragingen van verkeersdeelnemers vormen een potentieel gevaar voor de verkeersveiligheid in jouw gemeente? Een risicoanalyse is dus een proactief instrument om risico's te meten en ongevallen te voorkómen door die risico's aan te pakken.

Om de belangrijkste risico's te kunnen identificeren, maken we zo veel mogelijk gebruik van zogeheten risico-indicatoren of 'Safety Performance Indicators' (SPI's). Met goed ontwikkelde risico-indicatoren kunnen we precies meten waar, hoe vaak en in welke mate bepaalde risico's voorkomen.

INTRO

WAAROM MAKEN WE EEN RISICOANALYSE?

Traditioneel verkeersveiligheidsbeleid is voor een belangrijk deel gebaseerd op ongevallen- en slachtofferstatistieken. Niet voor niets, want die statistieken kunnen laten zien op welke plekken het verkeerssysteem onvoldoende veilig is. Toch is gebleken dat ongevalscijfers alléén niet voldoende zijn. Verkeersslachtoffers vallen op verschillende wegen, verspreid over het hele land. Van veel ernstig verkeersgewonden is bovendien niet bekend op welke locatie ze gewond geraakt zijn. Ook kennen we van individuele ongevallen de achterliggende oorzaken vaak niet.

Vanuit die wetenschap lijkt een preventieve, 'risicogestuurde' aanpak effectiever te zijn dan de traditionele, reactieve aanpak. Een risicoanalyse biedt daarbij meer concrete aanknopingspunten om de juiste maatregelen op de juiste locaties te nemen. En doordat we gebruikmaken van lokale en regionale informatie over risico's, kunnen we het beleid daar ook preciezer op afstemmen.

HET STAPPENPLAN

Dit stappenplan laat zien hoe je een risicoanalyse kunt maken van het verkeerssysteem in jouw gemeente. In een aantal gevallen zijn er nog onvoldoende of geen specifieke data voor gemeenten beschikbaar. Daarom kijken we bij elk onderdeel ook naar de situatie in Nederland als geheel en geven we aan hoe gemeenten zelf data kunnen verzamelen. Vaak kun je daar al veel uit afleiden voor jouw eigen gemeente.

- **STAP 1** BEGIN MET DE BASIS: HOE IS DE BEVOLKING SAMENGESTELD?
- **STAP 2** KIJK NAAR DE INFRASTRUCTUUR VAN WEGEN EN FIETSPADEN
- **STAP 3** HOE HARD RIJDEN VERKEERSDEELNEMERS IN JOUW GEMEENTE?
- **STAP 4** HOEVEEL BESTUURDERS RIJDEN ONDER INVLOED VAN ALCOHOL OF DRUGS?
- **STAP 5** KIJK (OOK) NAAR ONGEVALLEN- EN SLACHTOFFERCIJFERS
- **STAP 6** PRIORITEREN: WELKE RISICO'S PAKKEN WE ALS EERSTE AAN?

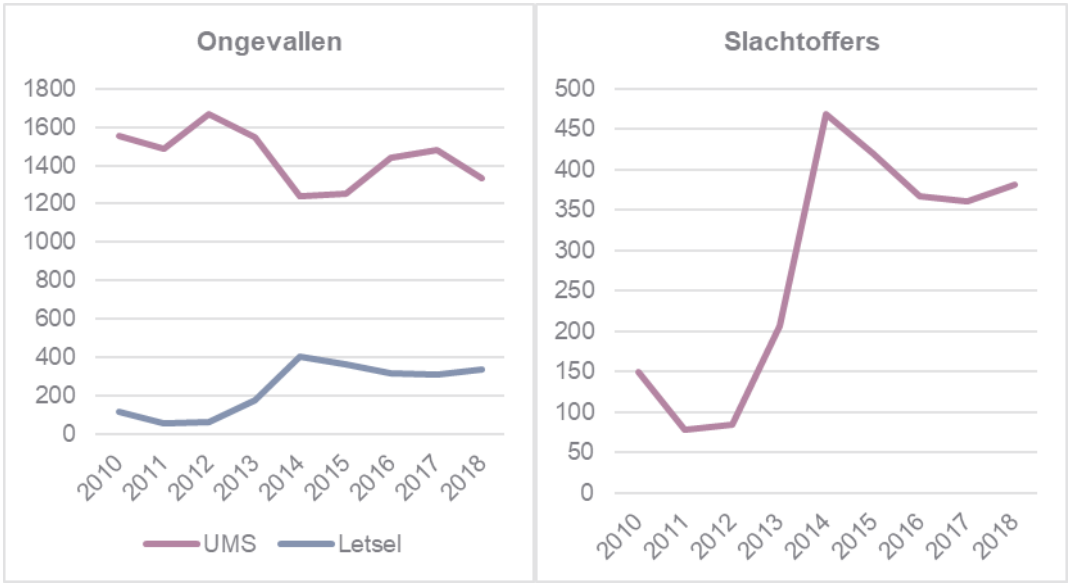
Bijlage 2 Quick-scan ongevallenbeeld

Algemeen
Enkele algemene aandachtspunten:

- Er is veel onderregistratie in ongevallendata, met name voor de kwetsbaardere verkeersdeelnemers (fietsers);
- De registratiegraad is rond 2015 verbeterd;
- Het aantal ongevallen in de Haarlemmermeer is beperkt. De kans op vertekening van het ongevallenbeeld is sterk aanwezig, aangezien willekeurige ongevallen sneller doorwerken in de statistiek;
- De analyses zijn niet uitgesplitst naar type wegbeheerder, tenzij anders aangegeven;
- Er is geen onderscheid gemaakt naar letselernst;
- De categorie bromfiets+ omvat bromfietsers, snorfietsers, brommobielen en scootmobielen;
- Tenzij anders vermeld is de categorie 'overige verkeersdeelnemers' niet opgenomen, aangezien vaak tot deze categorie ook de classificatie 'onbekend' wordt gerekend;
- Er is gebruik gemaakt van BRON-data, VIAstat-gegevens en de Hastig-tool.

Aantal ongevallen en slachtoffers (periode 2010-2018)
Bevindingen:

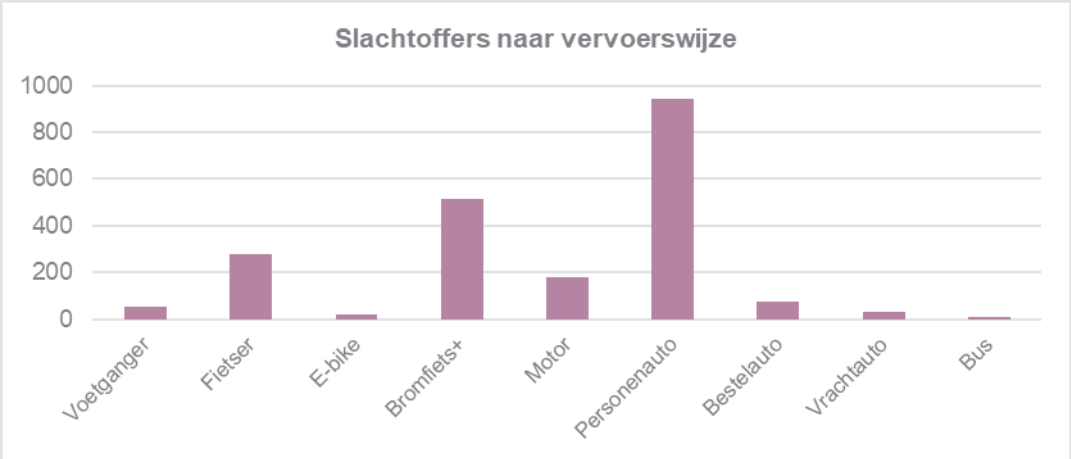
- In de periode 2010-2018 werden in totaal 15.156 ongevallen geregistreerd. Hiervan werden er 2.157 (14%) als letselongeval geclassificeerd;
- In totaal werden er 2.517 slachtoffers geregistreerd.



Het aantal geregistreerde ongevallen en slachtoffers in de periode 2010-2018. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

Aantal slachtoffers naar vervoerswijze (periode 2010-2018)
Bevindingen:

- De meeste slachtoffers vallen onder inzittenden van personenauto's, gevolgd door bromfietsers+;
- De laatste jaren lijken voor elke vervoersmodi meer slachtoffers geregistreerd te worden. Mogelijk dat de verbeterede registratiegraad sinds 2015 hier invloed op heeft gehad.



Het aantal geregistreerde slachtoffers onder verschillende type weggebruikers in de periode 2010-2018. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

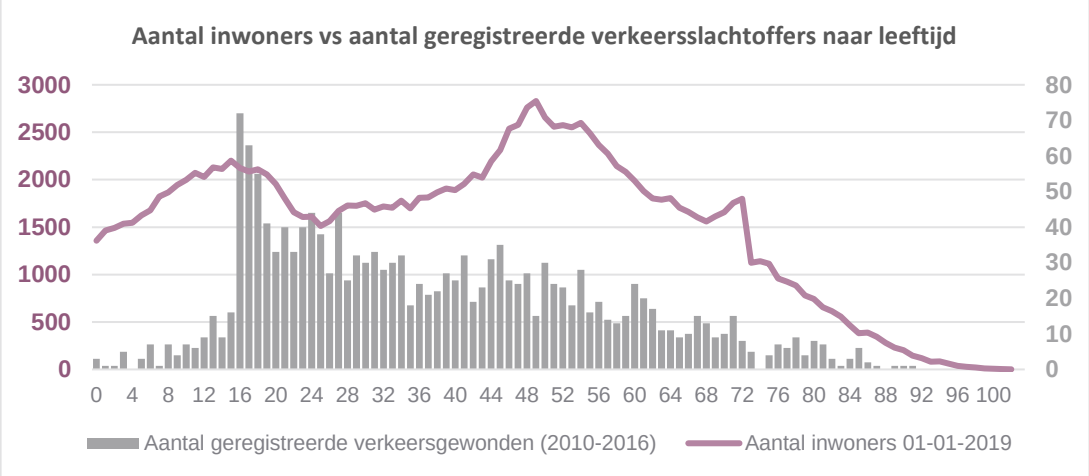
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Voetganger	6	5	6	7	2	2	5	16	4
Fietser	14	4	11	19	23	24	43	69	70
E-bike					2	1	2	6	7
Bromfiets+	20	12	13	49	79	85	72	92	93
Motor	10	3	9	15	27	27	31	24	32
Personenauto	87	49	38	61	160	124	141	127	155
Bestelauto	11	2	1	1	7	16	9	13	13
Vrachtauto		1	4		7	2	6	4	5
Bus		2	3	2					

Het aantal geregistreerde slachtoffers naar vervoerswijze. Gebaseerd op BRON (2010-2014) en VIAstat (2014-2018).

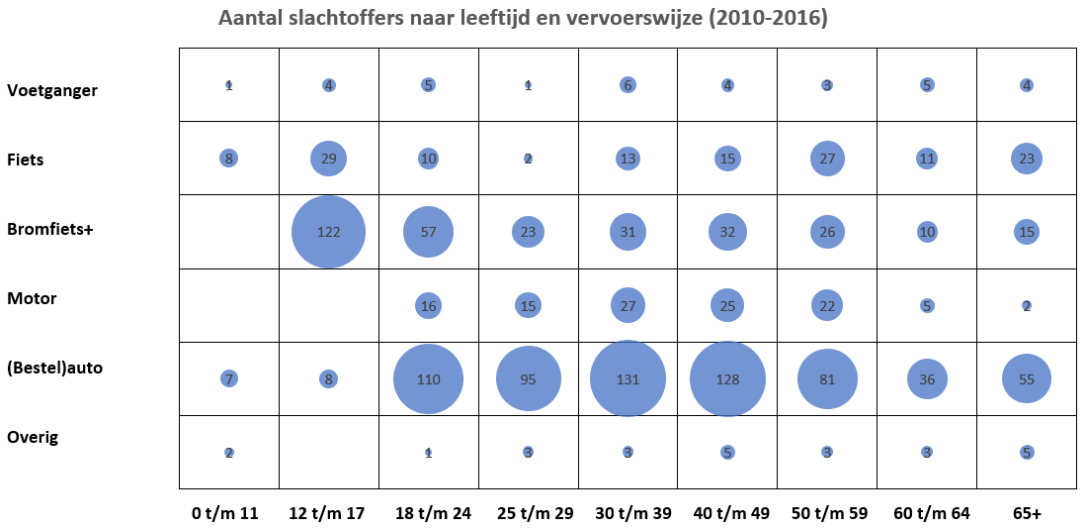
Aantal slachtoffers naar leeftijd (periode 2010-2018)

Bevindingen

- De meeste slachtoffers vallen tussen de 15 en 20 jaar. Daarna neemt het aantal slachtoffers geleidelijk af;
- Afgezet tegen het aantal inwoners per leeftijd lijkt het risico hoger te zijn onder jongeren rond de 15-20 jaar;
- Slachtoffers onder bromfietsers werden voornamelijk onder jongeren (12 t/m 24 jaar) geregistreerd.

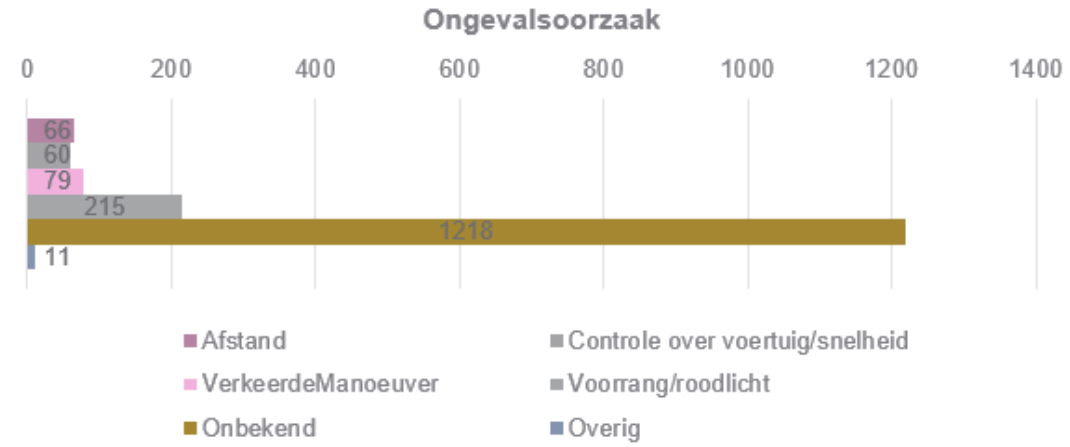


Het aantal (dodelijke) slachtoffers naar leeftijd in de periode 2014-2018 (VIAstat).



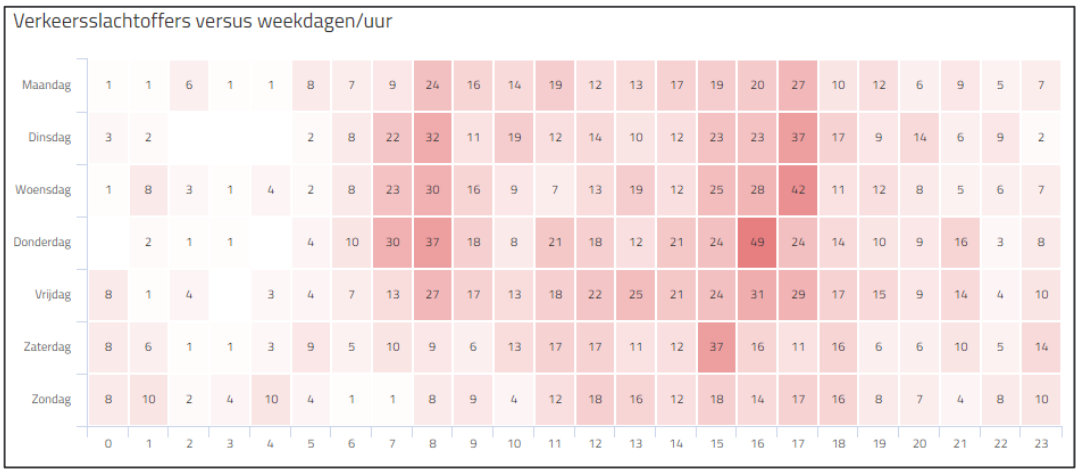
Het aantal geregistreerde slachtoffers naar leeftijd en vervoerswijze (Bron 2010-2016). De categorie overig omvat bussen, landbouwvoertuigen, tram/trein, trekkers, trekker + oplegger en vrachtwagens.

Aantal slachtoffers naar oorzaak (periode 2010-2016)
De registratie met betrekking tot ongevalsoorzaak is beperkt. Van de gevallen die geregistreerd worden, komt voorrang/roodlicht het meest als ongevalsoorzaak naar voren.



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar oorzaak (BRON, 2010-2016).

Moment van de dag
De meeste slachtoffers vallen tussen 16:00 en 17:00 uur tijdens de donderdagavondspits. De meeste slachtoffers vallen tijdens de ochtend- en avondspitsuren. De meeste verkeersslachtoffers vielen op donderdag (340), gevolgd door vrijdag (336) en woensdag (300).



Het aantal geregistreerde slachtoffers naar (uur van de) dag (2014-2018, VIAstat).

Herkomst van slachtoffers
In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in de herkomst van de geregistreerde slachtoffers (binnen of buiten de gemeente waar het ongeval plaats vond). Er kan opgemerkt worden dat de meeste geregistreerde slachtoffers in de gemeente Haarlemmermeer niet uit Haarlemmermeer komen.

Het aantal geregistreerde slachtoffers per herkomst (2014-2018, VIAStat).

	Slachtoffers
Binnen de gemeente	800
Buiten de gemeente	895
Onbekend	302

Ongevalsaard

De ongevalsaard wordt niet goed geregistreerd; veel is ook onbekend. De vraag is hoe betrouwbaar de feitelijke registratie van de ongevalsaard is. Het is daarom lastig om hier een concreet beeld uit te halen. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen zijn flank ongevallen, gevolgd door ongevallen van het type kop/staart;
- Van bijna 30% van het aantal ongevallen is de ongevalsaard niet bekend;
- De meeste slachtoffers vallen in flank ongevallen.

Het aantal geregistreerde slachtoffers per ongevalsaard (2014-2018, VIAStat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Dier	11	2
Eenzijdig	425	239
Flank	2007	609
Frontaal	310	161
Geparkeerd voertuig	35	34
Kop/staart	1972	424
Los voorwerp	148	41
Onbekend	2498	229
Vast voorwerp	988	201
Voetganger	85	57

Wegsituatie, wegbeheerder en bebouwde kom

Wegsituatie

In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in het aantal ongevallen per wegsituatie. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats op een rechte weg, gevolgd door kruispunten met 4 takken;
- De meeste slachtoffers vallen op rechte wegen.

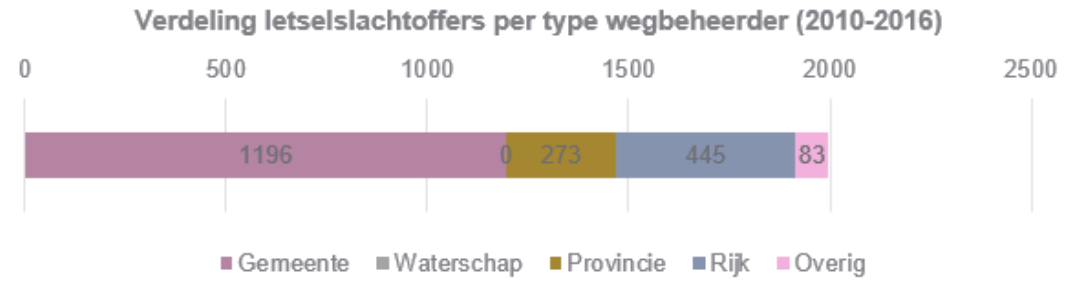
Het aantal geregistreerde slachtoffers per wegsituatie (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Rechte weg	3858	1047
Rechte weg, gescheiden rijbanen	11	12
Invoegstrook op (auto)snelweg	1	1
bocht	890	189
kruispunt, 3 takken	447	184
kruispunt, 4 takken	1134	428
rotonde	291	87
Niet ingevuld	1847	49

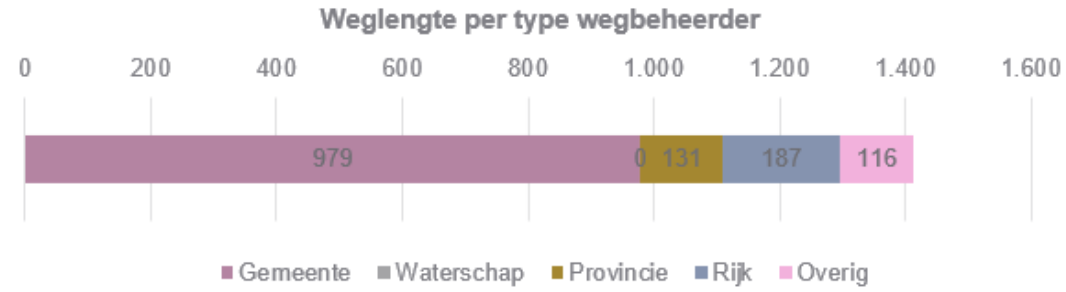
Wegbeheerder

De ongevallendata is in onderstaande overzichten onderscheiden naar wegbeheerder. In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats op gemeentelijke wegen, gevolgd door rijkswegen;
- De meeste slachtoffers vallen op gemeentelijke wegen, gevolgd door rijkswegen.



Het aantal geregistreerde slachtoffers type wegbeheerder (2010-2016, BRON)



De weglengte per type wegbeheerder (Openstreetmap.org)

Het aantal geregistreerde slachtoffers type wegbeheerder (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Gemeente	3962	1196
Provincie	1114	273
Rijk	3049	445
Waterschap	0	0
Tertiair	182	49
Onbekend	172	34

Binnen/buiten bebouwde kom

In onderstaande tabel is op basis van beschikbare gegevens inzicht gegeven in het aantal slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom In VIAStat is voor de periode 2014-2018 het volgende geregistreerd:

- De meeste ongevallen vinden plaats buiten de bebouwde kom;
- De meeste slachtoffers vallen binnen de bebouwde kom.

Het aantal geregistreerde slachtoffers binnen en buiten de bebouwde kom (2014-2018, VIAstat).

	Ongevallen	Slachtoffers
Binnen kom	2763	1009
Buiten kom	3900	936
Niet ingevuld	1816	52

Bijlage 3 Gespreksverslag Fietsersbond – lokale afdelingen

Gespreksverslag Fietsersbond – lokale afdelingen

Gesproken met: Theo van de Brandt (afdeling Waterland), Jan Heitlager (afdeling Zaanstreek), Marjolein de Lange (afdeling Amsterdam), Saar Muller (afdeling Amsterdam), Han van de Ploeg (afdeling Haarlemmermeer/Haarlemmerliede)
Vanuit Sweco: Inge Mijnders, Wouter van Haperen

Opmerking: De andere lokale afdeling van de Fietsersbond zijn ook voor het gesprek uitgenodigd en hebben het verslag ontvangen. Het betreft de afdelingen Amstelveen, Aalsmeer/Uithoorn, Diemen.

Dinsdag 10 december 2019

Introductie

- Het overleg begint met een korte toelichting van Inge over het SPV2030 en de opdracht van Sweco. Er wordt gewerkt aan een verkeersveiligheidsanalyse die richting kan geven aan het risicogestuurd werken aan de verkeersonveiligheid.

Toelichting op en gesprek over ongevallenanalyse

- Op basis van geregistreerde ongevallendata worden enkele analyses met betrekking tot de fiets besproken.
- Er ontstaat een gesprek over de onderregistratie van fietsers; er zijn veel niet gemelde fietsongevallen. Mogelijk geeft ziekenhuisdata een completer beeld; maar hier heeft men steeds vaker te maken met de privacy wetgeving (AVG), waardoor ook dit niet een compleet beeld geeft. Op basis van ongevallendata uit 2008 heeft het SWOV een inschatting opgegeven dat er bij fietsers een onderregistratie van circa 90% is. Het SWOV heeft percentages voor de onderregistratie van ongevallen met motorvoertuigen, maar niet apart voor bromfietsers.
  De vraag is of dit percentage gewijzigd is; Sweco zal dit bij SWOV zien te achterhalen.
- De aanwezigen geven aan dat gemeentes op basis van de geregistreerde ongevallendata ontkennen dat er een groot fietsprobleem is; deze conclusie is volgens de vertegenwoordigers Fietsersbond onterecht.
- In de figuur van het aantal slachtoffers per vervoerswijze per gemeente valt op dat een aantal gemeenten procentueel laag zit voor de voetganger/fiets/bromfiets+ en een aantal gemeenten zit hoog:
  - Laag (<25% van totaal aantal letselongevallen): Beemster, Oostzaan, Wormerland.
  - Hoog (>50% van totaal aantal letselongevallen): Amsterdam, Landsmeer, Purmerend, Zaanstad, Aalsmeer, Amstelveen, Uithoorn.

  Over het algemeen kan hieruit de conclusie volgen dat het aantal letselongevallen met auto's in landelijke gemeenten relatief hoger is. In de meer stedelijke gemeenten is over het algemeen de fietser een groter aandachtspunt in de verkeersonveiligheid.
- De geregistreerde ongevallendata geven aan dat het aantal fietsslachtoffers in de periode 2014-2018 toeneemt, terwijl het aantal verkeersslachtoffers in dezelfde periode afneemt. Dit betekent dat de afgelopen jaren fietsers relatief vaker bij een ongeval betrokken zijn.
- Vanuit het oogpunt van de fiets is aan analyse naar wegbeheerder niet perse wenselijk. Onveilige fietssituaties ontstaan ook op bijvoorbeeld de oversteken van fietspaden / gemeentelijk wegen met provinciale wegen; het gaat er feitelijk niet om wie de wegbeheerder is.
- De bromfiets (en ook de snelle fietsers) op het fietspad is een kritiek punt. De verschillen in snelheid zijn daar groot.

- In de ongevallencijfers blijkt de oudere een risicogroep; door de toenemende vergrijzing zal dit in de toekomst toenemen.

Gesprek over aangrijpingspunten en maatregelen

- De app 'mobielschademelden' komt ter sprake. Deze app lijkt nog weinig gebruikt te worden. De vraag is in hoeverre fietsongevallen hierin gemeld zouden worden.
- Er is in Amsterdam recent een inventarisatie gedaan naar de fietsinfrastructuur / beleving van de fietsers (Ping if you care). Dit is een beperkte inventarisatie waar circa 1.000 fietsers aan hebben meegedaan; maar biedt mogelijk een beeld van aandachtspunten.
- Duurzaam Veilig inrichten is niet altijd mogelijk door de beperkte ruimte in het wegprofiel. De vraag is of het mengen van al het verkeer bij 30 km/u wegen wel veilig is; de fietser lijkt als snelheidsremmende maatregel te worden toegepast.
  In de beperkte ruimte lijkt altijd de auto de prioriteit te hebben. Er worden (in Amsterdam) nu standaard ruim onder de minimum inrichtingseisen (de CROW richtlijn Ontwerpwijzer Fietsverkeer) wegen/paden aangelegd en plannen gemaakt; ook als er ruimte genoeg is. Hierbij worden soms fietspaden opgeheven. Dit wordt als een slechte ontwikkeling voor de verkeersveiligheid gezien.
- Het initiatief 'Doortrappen' is niet gericht op infrastructuur, maar vooral op gedrag. Vervoerregio Amsterdam is hiermee bezig. Tijdens een bijeenkomst in de wijk was de ervaring van de betreffende persoon dat er vooral meldingen komen over onveilige situaties.
- Eenzijdige fietsongevallen zijn slecht opgenomen in de ongevallencijfers, omdat dit vaak niet gemeld wordt. Hier is echter een grote winst in te halen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Voor ouderen (maar ook anderen) is de vergevingsgezinde infrastructuur belangrijk, bijvoorbeeld:
  - toepassen overrijdbare trottoirbanden.
  - verwijderen paaltjes op fietspad (of goed inleiden van paaltjes).
  - onderhoud van fietsvoorzieningen (kwaliteit wegdek).
  - strooibeleid.

  Relatief kleine maatregelen kunnen hier naar verwachting groot effect scoren ten aanzien van de verkeersveiligheid. *De impact zal mogelijk niet in de geregistreerde ongevallen zijn terug te vinden.*
- De huidige tweerichtingen fietspaden zijn vaak te smal. Met het oog op toename en verschil van snelheden, de omvang van voertuigen op het fietspad, sneloptrekkende voertuigen en de toename fietsintensiteiten vormen dit in toenemende mate potentiële toekomstige knelpunten. Moet er niet een gewijzigd minimum profiel voor een tweerichtingen fietspad komen? In Utrecht is er een pilot waar een middenmarkering op het fietspad is toegepast.
  Amsterdam legt nu veel tweerichtingen fietspaden aan één zijde van de weg aan. In Amsterdam Buitenveldert zijn in aanleg (rond 1970) brede eenrichting fietspaden aangelegd die de huidige drukte goed zouden kunnen verwerken. Deze worden momenteel omgezet in te smalle tweerichting fietspaden.
  Daarnaast worden eenzijdige tweerichting fietspaden aangelegd. Dan is een aandachtspunt hoe de kruisingen worden ingericht; twee keer oversteken heeft ook risico's in zich.

Algemene discussie

- Het is relevant om grip te hebben op de oorzaak van ongevallen. Dit is helaas vaak niet beschikbaar. Op basis van de oorzaak kunnen goede maatregelen vastgesteld worden. Het is wenselijk de registratie hierop te verbeteren.
  Uit de fietsbalans komen snelheid, zichtlijnen en boogstralen als belangrijkste factoren voor de verkeersonveiligheid naar voren.

- Een goed strooibeleid kan veel invloed hebben op de verkeersveiligheid. In Purmerend wordt er eerst voor fietsers gestrooid, daarna pas voor autoverkeer. In het algemeen worden eerst hoofdroutes van het autoverkeer gestrooid, waardoor fietsers ook deze hoofdroute kiezen (voorbeeld het dorpslint in Landsmeer) – de aparte fietsroute wordt dan niet gebruikt en het ongevalsrisico neemt door gemengd verkeer en gladheid toe.
- De indruk heerst dat de fiets vaak als aanhangsel van de automobiliteit wordt gezien. De fiets moet eerder bij planvorming betrokken worden (focus op systeemdenken). Vaak wordt er gezegd dat geld en ruimte de limiterende factoren zijn waardoor maatregelen moeilijk zijn te realiseren.
  Als voorbeeld wordt de planstudie AVANT en de corridorstudie A7 genoemd. Het lijkt of bij voorbaat op auto-infrastructuur wordt ingezet. Men zou willen werken volgens het STOMP-principe: stappen, trappen, OV, MaaS, personenvervoer. Er kan heel veel bereikt worden voor de fiets als een klein deel van het budget voor de fiets wordt ingezet.
  Bij realisatie van nieuwe infrastructuur zou gezocht moeten worden naar fietsverbindingen die niet kruisen met wegen voor automobiliteit.
  In Amsterdam zijn sportparken aanwezig, maar deze zijn slecht bereikbaar met de fiets, waardoor automobiliteit wordt gestimuleerd. Aangegeven wordt dat in de Zaanstreek de fiets hoger in de hiërarchie staat (bijvoorbeeld Poelenburg).
  Voor infrastructurele projecten voor automobiliteit blijft veel geld beschikbaar; voor de fiets is veel minder geld vereist om te komen tot maatregelen. Herverdelen van geld zou wenselijk zijn.
- De verschillende typen van E-bikes komen ter sprake (trapondersteuning versus rotatiesensor). De goedkopere E-bikes met trapondersteuning zijn onveiliger.
  E-bikes worden op technische aspecten gekeurd, maar niet op hun impact binnen het wegennet. Tussen woonkernen kan dit een goede manier van bewegen zijn; binnen de kernen brengen E-bikes meer risico's met zich mee.
- Er wordt opgemerkt dat er vaak (tijdelijk) geparkeerd wordt op fietspaden door bezorgdiensten. Fietsers moeten hierdoor uitwijken wat tot onveilige situaties kan leiden.
- De Fietsvisie van de Fietsersbond wordt benoemd als een droombeeld (de visie gaat uit van 3 herkenbare niveaus in het fietsnetwerk). De aanwezigen zijn kritisch op de vertaalslag naar het wegennet en geven aan dat de visie niet realistisch lijkt; ook zijn corridors (bijvoorbeeld bruggen) medebepalend in hoeverre een goede fietsverbinding tot stand kan komen. Het is relevant om na te gaan hoe een concretisering van de Fietsvisie binnen de Vervoerregio eruit zou kunnen zien: is 30 km/uur een goede invulling en hoe doe je dat dan (het mengen van al het verkeer op de rijbaan maakt het niet veiliger)? Dit is ook afhankelijk van de uiteindelijke inrichting die naar de mening van de Fietsersbond vaak niet volgens de CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer wordt uitgevoerd.

Waar is in de toekomst ook aandacht voor nodig?

- Doelgroepen
  - De kwetsbare fietsers, oudere fietsers en kinderen.
  - De snelle (speed)fietsers en hun plek op de weg.
- Risicofactoren
  - Gevolgen voor gemengd fietsverkeer op fietspaden bij een toenemend aantal hoogvermogen (125 tot 250 Watt) e-bikes, steps en fietsvrachtvoertuigen.
  - Veiligheid van fietssnelwegen zonder middenberm (nb: een middenmarkering is geen middenberm).
  - Veiligheid van gemengd verkeer bij 30 km bij wegbreedtes smaller dan de CROW richtlijnen.
- Verder onderzoek nodig naar:
  - Effecten op objectieve en subjectieve verkeersveiligheid van het opheffen van vrijliggende fietspaden; afhankelijk van de gekozen inrichting van het alternatief.

- Onderzoek is soms overbodig. Zo onderzoekt Amsterdam nu de beste uitvoering van de randen langs fietspad. Terwijl al lang duidelijk is dat een vlakke vergevingsgezinde schuine rand het beste is wat betreft veiligheid, legt Amsterdam nog steeds fietspaden aan met haakse rand die niet vergevingsgezind is. Op de Frederik Hendrikstraat die net voor de kerst 2019 is vrijgegeven is wel een vergevingsverzinde band gebruikt, maar vervolgens is de bestrating van de stoep 5 cm hoger gelegd dan de band: alsnog dus een steile kant.
- De gevolgen voor de veiligheid van de infrastructuur van zware elektrische fietsachtige voertuigen en van bijzondere bromfietsen.

- Welke maatregelen kunnen binnen de Vervoerregio Amsterdam het best genomen worden:
  - Alle nieuwe ontwerpen vergevingsgezind aanleggen
  - Nieuw aan te leggen fietspaden en fietssnelwegen inrichten zodat deze aangepast zijn voor het sterk toegenomen aantal fietsers en de gewijzigde samenstelling van het fiets- en brommerverkeer (veel meer snel optrekkende, snelle, brede en zware voertuigen): Dus:
    - Drukke eenrichtingpaden tenminste 2.60 meter (CROW: 2 naast elkaar rijdende fietsers kunnen veilig worden ingehaald).
    - Fietssnelwegen met middenberm om frontale botsingen bij inhaalmanoevres te voorkomen.
  - Bestaande regelgeving en kennis toepassen zoals
    - De CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer (breedtes van 30 km wegen en fietsstraten)
    - Kennis over de vergevingsgezinde stoepranden.

Welke maatregelen kunnen aanvullend landelijk het best genomen worden:

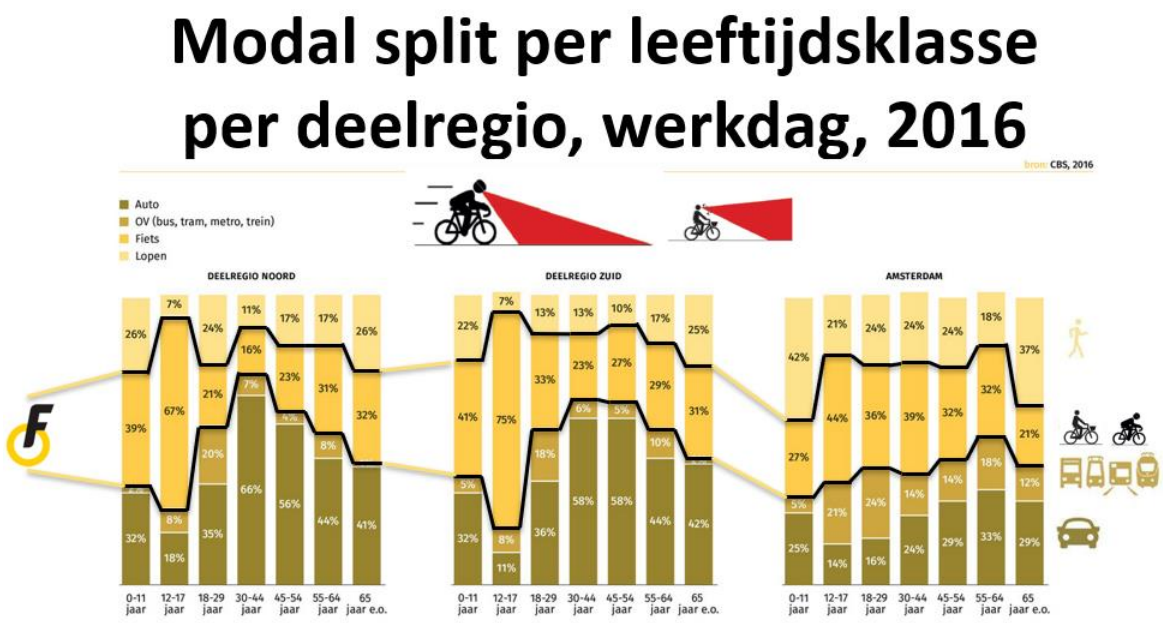
- CROW Ontwerpwijzer Fietsverkeer minder vrijblijvend maken. Afwijkingen van deze richtlijn dienen vooraf onderbouwd te worden.
- De classificatie van fietsen, elektrische fietsen, scooters en brommers heroverwegen bijvoorbeeld blauw kenteken afschaffen, zware elektrische fietsen aparte categorie (dus niet standaard op het fietspad).
- Bij de keuring van bijzondere bromfietsen de plek op de weg en de gevolgen voor de veiligheid van de infrastructuur meewegen.

De grootste uitdagingen binnen de Vervoerregio Amsterdam zijn eenzijdige fietsongevallen, smalle tweerichtingen fietspaden, de veiligheid van gemengd verkeer bij 30 km/uur wegen waarbij de wegen smaller zijn dan de CROW ontwerpwijzer fietsverkeer aangeeft en het verwijderen van fietspaden door al het verkeer op de rijbaan te mengen.

Fietsersbond
Haarlemmermeer

Hoofddorp, 15 januari 2020
Betreft: Fietsveiligheid

Inleiding
Naar aanleiding van de bijeenkomst over verkeersveiligheid binnen de Vervoerregio Amsterdam en het verslag daarover de volgende reacties de volgende opmerkingen.
De PowerPoint gaf een aantal cijfers aan die goed aangeven hoe de slachtoffers verdeeld zijn over de verschillende modaliteiten. De cijfers zeggen niks over de oorzaken. Wel is er een inventarisatie per gemeente in procenten van mogelijk onwenselijke infrastructuur voor de fietsers. Onduidelijk is om hoeveel kilometer het gaat die binnen en of buiten de bebouwde kom liggen. Ook ontbreekt een indicatie over het gebruik van deze infrastructuur.
Op onderstaande aangepaste sheet van de Vervoerregio kan je zien naar welke leeftijdsklasse de aandacht uit moet gaan. Helaas ook hier zonder de absolute aantallen. De verschillen tussen de regio's geven aan dat er behoorlijk maatwerk zal moeten zijn per regio en mogelijk ook binnen de gemeentes.
Iemand zal in de glazen bol moeten kijken hoe deze grafiek eruit zal zien over 10 jaar. Dit figuur uit 2019 is mogelijk nog zonder Haarlemmerliede en Spaarnwoude.



Opdrachten
Vanuit het preventie akkoord (meer bewegen), het klimaat akkoord (modal shift 1 megaton CO_2 vanuit de fossiele aandrijving), Regering (100k meer utilitair fiets verkeer), Tour de Force (20% meer fietsen in 2027) zal er een grote groei in het aantal fietsbewegingen gaan plaatsvinden. Bij dit alles om vanuit SPV 2030 (het Strategisch Plan Verkeersveiligheid) de opdracht om het aantal (fiets)verkeer slachtoffers naar nul terug te dringen.
Uitdagingen

Het is een uitdaging om het aantal slachtoffers van ongelukken terug te dringen. In het komend decennium zullen de snelheidsverschillen op de fietsroutes verder uit elkaar gaan liggen (daardoor meer inhaalbewegingen), er komen meer gebruikers op het fietspad met een andere onderlinge verhoudingen en er komen ook meer andere voertuigen zoals Sints, riksja's, cargo-bikes, driewielers, steps, speed-pedelecs op de fietsroutes. Ook zal door de vergrijzing en de groei, door de doelstelling om langer zelfstandig te blijven wonen, het aandeel van de oudere kwetsbare doelgroep, toenemen.

Cijfers

Meten is weten, gissen is missen. Deze stelling is nog altijd geldig. Als het om de aantallen fietsenritten gaat grijpen we behoorlijk mis. Er is een modal split vanuit het CBS. Deze geeft echter alleen het percentage weer. De oorsprong van deze gegevens zijn enquêtes waarbij gevraagd wordt naar de manier van hoofdverplaatsing. Hierbij mis je (fiets)delen van het keten vervoer. Voor auto's wordt gebruik gemaakt van de gekochte gegevens van de telecom providers. Voor fietsen is dit geen oplossing. Dit vanwege de onnauwkeurige plaatsbepaling en onduidelijke verhoudingen tussen wel of niet telefoon bezitters. GPS tellingen, zoals Go velo, Ring-Ring.nu, STRAVA.com en Fietstelweek, zijn er alleen op basis van vrijwilligheid en geven meestal geen betrouwbare resultaten qua aantallen*. Tellingen met telslangen leveren een beter resultaat op maar geven niet aan waar de fietsers vandaan komen of naar toegaan. (Aantallen fietsers zijn bepalend voor de breedte van de fietspaden!)

*Zo krijg je andere heatmaps van STRAVA gebruikers dan bij de gegevens uit de fietstelweken. In beide gevallen is de grote groep scholieren en winkel bezoek zwaar onderbelicht. Een vergelijking bij het tellen van de fietsen met camera's bij busbaankruisingen gaf een factor verschil tussen de 23 en 150 met een fietstelweek resultaat.

Registratie incidenten.

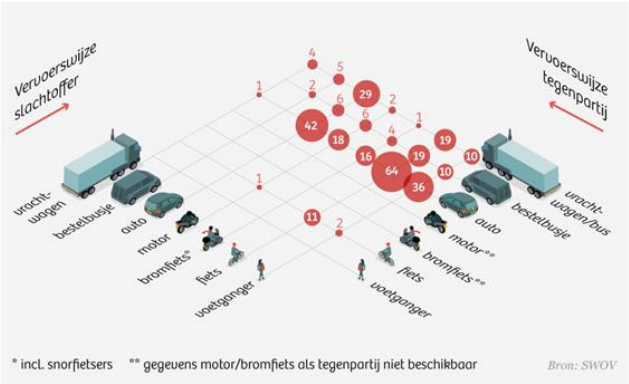
Dat de incidenten (ongelukken met wel of geen persoonlijke en/of materiële schade) niet goed worden geregistreerd is en blijft lastig. Oorzaak is dat vele personen zijn betrokken zonder dat ze weten waarvoor de registratie kan worden gebruikt.

In de ICT is hiervoor een ITIL proces beschikbaar. Aanvullend hierop kan je kijken met de Six Sigma methode om verbeteringen te bewerkstelligen.

Met de SPI (Safety performance index) via de Fietsersbond kan je een volledig beeld vastleggen van de fietspaden. Het blijkt dat de gemeentes in de Vervoerregio Amsterdam een afwachtende houding te hebben. Is er een alternatief in gebruik? Willen we een vergelijking kunnen maken t.o.v. elkaar (en verdeling van het budget) dient wel een zelfde methodiek gebruikt worden gericht op fiets infrastructuur. **Is hier een trekkersrol voor de Vervoerregio?** Worden met SPI ook de gegevens van de kruispunten vastgelegd?

In de aangeleverde documentatie is geen onderscheid gemaakt tussen wat voor ongelukken er zijn geweest zoals; voorrangsfouten, frontaal botsen, eenzijdige ongelukken. Daardoor is het gissen tot de aanpak van de oorzaak en de invloed van o.a. de infrastructuur, snelheid, afleiding en gedrag.

Bijgaand het plaatje van T. Verkade van de Correspondent waarin de tegenpartij in kaart is gebracht.



Fietshindernissen

De landelijke Fietsersbond heeft in het verleden de "Fietsbalans" aangeboden om de fietsinfrastructuur te vergelijken met die in andere gemeentes. Uitgangspunt waren de vergelijkende ritten tussen twee punten met zowel de auto als de fiets. De fiets ging uit van een standaard snelheid van 18km/u,

waarbij je met twee fietsen naast elkaar moest rijden. Zodra dat niet kon is er sprake van een fietshindernis. Voor de Haarlemmermeerse gemeenteraadleden is de volgende samenvatting gemaakt https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/fietsbalans-2011/ . Deze hindernissen zijn door ons verder uitgewerkt in een mindmap met toelichting (zie https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/17/2013/10/03171602/fiets_hindernissen_mindmap.pdf en de toelichting https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/sites/17/2013/10/03171601/fiets_hindernissen_0.pdf)
Een aantal fietshindernissen kan zeker leiden tot ongelukken. Waar een puber zo'n hindernis ziet als normaal kan dat voor een oudere fietser een reden zijn om niet te gaan fietsen!
Onvermeld zijn de gevaren en gevolgen van het (ultra) fijnstof voor de fietser.

Haarlemmermeer
Haarlemmermeer is een grote gemeente met 31 dorpen. Hierdoor zijn er veel verschillen tussen fietsroutes binnen en buiten de dorpen. Op sommige plaatsen is in de loop van de tijd de bebouwde kom grens opgetrokken zodat er meer kon worden voldaan aan de snelheidsbeperking van de auto's op of langs de fietsroutes.
Door de lange rechte fietsroutes langs de Ringdijk en door de polder verkaveling is onze gemeente een lust voor de snelle doorfietsers tussen de kernen. Vanaf de kust tussen IJmuiden en Katwijk aan Zee naar Amsterdam kan je niet om Haarlemmermeer heen. Onderzoek uit de Fietstelweekgegevens heeft dat ook uitgewezen. https://haarlemmermeer.fietsersbond.nl/bereikbaarheid-schiphol/ De oude kernen in de dorpen kunnen dit fietsverkeer en het huidige auto aanbod nauwelijks aan, zeker aan de westkant van Haarlemmermeer bij files op de A4/A44 en als de Keukenhof open is. Omdat de wegen daar ter plaatse te smal zijn kan je er dan ook niet meer langs de file met de fiets en de Duinpolderweg lost dit niet op! Omdat de snelheid dan laag is, zijn ongelukken niet ernstig en hoor je er niets over. Het is natuurlijk wel een reden om niet te gaan fietsen.
De aanleg van de fietspaden in Haarlemmermeer is in het verleden gedaan volgens toenmalige standaarden. De huidige beoordelingsbasis is de ontwerpsnelheid. De aansluitingen van de fietspaden bij kruisingen lijken het meest te botsen met de huidige CROW richtlijnen v.w.b. de zichtlijnen en bochtstralen. Door de toegenomen snelheid van E-bikes, ligfietsen, brommers en snorfietsen gaat dat op deze punten soms mis.

Wegbeheerders
Binnen Haarlemmermeer zijn de volgende wegbeheerders actief: Rijk, Provincie, Gemeente, Staatsbosbeheer, recreatiegebed Spaarnwoude, privaat bezit (bv. Schiphol).

Aanvullingen
Voor een verbeterde registratie van de incidenten zou er verschillende niveaus van registratie moeten kunnen plaatsvinden. Als er geen politie bij betrokken is door het slachtoffer een low level verhaal (of "Google form") met wel de juiste locatie (waar op de rotonde i.p.v. op de rotonde), de tegenpartij, datum/tijd, schade, foto locatie, merk en type voertuig(en), etc. opsturen naar een mailadres (onder de inzenders een prijs verloten?). (let op de AVG Algemene Verordening Gegevensbescherming!). Ambulance personeel, huisartsen(posten) voorzien van visite kaartjes met uitnodiging om een melding te maken. Politie als onderdeel van het PV een script laten volgen om alle relevante informatie direct te verzamelen, dit tijdens kantoorwerk verder laten aanvullen met de verhalen van beide betrokkenen. Wel voorkomen dat de politie in de stromende regen e.e.a. op hun telefoon moeten intypen.
De politie zou dan ook een suggestie kunnen doen om in die situatie een incident te voorkomen, dit vanuit het oogpunt van het slachtoffer(s), tegenpartij en infrastructuur (Dit al of niet in overleg met iemand met voldoende kennis). Onduidelijk is of de politie opleiding hierin voorziet. Wat is er bij hun bekend van de CROW richtlijnen? De suggesties moeten afzonderlijk gedeeld kunnen worden onafhankelijk van de schuldvraag. (bv. wat te doen met een te hoog alcoholpercentage en als slachtoffer een fietser zonder licht).

Buiten de drie snelfietsroute plannen dient er in Haarlemmermeer de volgende acties te worden gedaan om de fietsinfrastructuurveiligheid te vergroten:

- Volgens de SPI (Safety performance indicator) en Fietstelweek resultaten de betreffende routes op minimaal de CROW richtlijnen te verbreden en vergevingsgezinde bermen toe te passen. (hoeveel van onze >400km fietspaden komen hiervoor in aanmerking?)
- Op de kruispunten (zijn die ook in kaart gebracht in de SPI?) zorgdragen voor de goede bochtstralen en zichtlijnen.
- Brommers en snorfietsen van het fietspad af als onderdeel van de beperking van de verschillen in snelheid op het fietspad en daarmee de extra inhaal manoeuvres beperken.
- Duurzaam veilig 3.0 toepassen.
- Snelheid autoverkeer BIBEKO terug naar 30 km/u.
- Wegen buiten de bebouwde kom zonder fietspad terug naar 50 km/u.
- Alle 50km/u wegen waar fietsers of voetgangers oversteken voorzien van vluchtheuvels van 2 meter breed.
- Autoluw maken van de oude bruggen over de Ringvaart door alternatieven voor het autoverkeer te maken.
- Overgangen van fietsstroken naar een vrij liggend tweerichtingen fietspad voorkomen.
- DIOR (Duurzame inrichting openbare ruimte) aanpassen en voor specificaties alleen nog maar naar de (nieuwste) CROW richtlijnen te verwijzen. Deze dan ook bij alle nieuwbouwplannen toe te passen.

Fietsparkeervoorzieningen

De benodigde fietsparkeervoorzieningen vallen eigenlijk niet onder het voorkomen van ongelukken. Echter hebben goede fietsparkeervoorzieningen wel invloed op de verkeersveiligheid vanwege de kwaliteit van de fietsen zelf. De “stations” fietsen die worden gebruikt vanwege slechte stallingen hebben vaak een mindere staat van onderhoud en verlichting. Ook worden ze vaker beschadigd door onvoorzichtige mede gebruikers van de stalling. Daar de nieuwbouw van fietsstallingen veel geld opeisen van het “fietsbudget” zouden deze kosten moeten worden losgekoppeld van het budget voor verbetering van de fietsinfrastructuur.

Kosten

De wensen of oplossingen zullen ver boven het geschatte budget uitgaan. Voor de oplossing stuiten we uiteraard op prioriteiten. Kijkend naar de verwachtte aantallen, snelheden, modal-split, de aard van de op te lossen situaties en het uitvoerend vermogen zouden bepalend moeten zijn.

Budget

Er zijn diverse bronnen aan te wenden die door de verschillende wegbeheerders zullen moeten worden geclaimd. O.a. Vervoerregio Amsterdam, Tour de force, Rijks programma meer utilitair fiets verkeer, achterstallig onderhoud, mee liften op andere projecten (bv. A9 en N201), preventie akkoord, voorkomen investeringen op auto infrastructuur.

Sponsoren

Zoals nu al veel bedrijven de auto infrastructuur ondersteunen (bv roltrappen naar parkeer garages, eerste uur parkeervergoeding bij aanschaf van een minimum bedrag, onderhoud rotondes, ook de mogelijkheid dit voor de fiets infra te regelen.

Met een vriendelijke fiets groet
Namens de Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer
Han van der Ploeg
Telefoon: 0235630899 of 0640226068
Email: fietshan@xs4all.nl
Twitter: @Fietshan
Wat wil de provincie: https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Verkeer_vervoer/Fiets
Wat is de visie van de Fietsersbond: https://files.fietsersbond.nl/app/uploads/2018/12/05142907/visie2040_lr_def.pdf

Bijlage 4 Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

Gespreksverslag Politie Eenheid Noord-Holland

Maandag 28 oktober 2019

Gesproken met: Ruud Kuntzel (Politie-verkeersadviseur), Richard van Dieken (Politie-beleidsondersteuner), Sjoerd Rooth (Politie-verkeersadviseur), Marjo de Jong (Politie-verkeersadviseur)

Vanuit Provincie Noord-Holland: Olle Jonker (PNH - Beleid)

Vanuit Sweco/Provincie Noord-Holland: Inge Mijnders

Opmerking bij dit verslag.
Dit gesprek is geïnitieerd vanuit Provincie Noord-Holland die actief bezig zijn met het opzetten van het risicogestuurd werken in de verkeersveiligheidsaanpak en het opzetten van een regionale governance. Provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam hebben hierin dezelfde opgave. Hierna zijn de relevante onderdelen voor de Vervoerregio uit het gesprek overgenomen vanuit het oorspronkelijke verslag.

Algemeen
Politieregio Noord heeft 3 eenheden: Noord-Holland, Amsterdam en Midden-Nederland.
De eenheden zijn verdeeld in districten en binnen de districten zijn basisteams werkzaam. In Noord-Holland zijn er in totaal 10 basisteams. In Noord-Holland zijn er 6 verkeersadviseurs; zij geven (on)gevraagd advies aan wegbeheerders.

Noord-Holland – naamgeving	
Districten	
A	Noord Holland Noord
B	Zaanstreek Waterland
C	Kennemerland
Basisteams	
A1	Den Helder
A2	Alkmaar
A3	Hoorn
A4	Heerhugowaard
B1	Zaanstad
B2	Purmerend
C1	IJmond
C2	Haarlem
C3	Kennemer Kust
C4	Haarlemmermeer

Noord-Holland		
District	Basisteam	Gemeente
A	A1	Den Helder, Harenkarspel, Schagen, Texel, Zijpe
	A2	Alkmaar, Bergen, Castricum, Graft-de Rijp, Heiloo, Schermer
	A3	Drechterland, Hoorn, Enkhuizen, Medemblik, Opmeer, Stede Broec
	A4	Heerhugowaard, Hollands Kroon, Koggenland, Langedijk
B	B1	Oostzaan, Wormerland, Zaanstad
	B2	Beemster, Edam-Volendam, Landsmeer, Purmerend, Waterland, Zeevang
C	C1	Beverwijk, Heemskerk, Uitgeest, Velsen
	C2	Haarlem
	C3	Bloemendaal, Heemstede, Zandvoort
	C4	Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Haarlemmermeer

Toelichting op SPV2030

Er volgt een korte toelichting op de achtergrond en de inhoud van het SPV2030. Provincie Noord-Holland *en Vervoerregio Amsterdam* zijn actief aan het werk gegaan met de uitwerking van het SPV2030...

... Het lijkt wenselijk dat in de regionale werksessies van de provincie *en de Vervoerregio Amsterdam* zowel de verkeersadviseurs als de mensen uit de basisteams aanhaken.

Inhoudelijke zaken

- De verkeersveiligheidsaanpak wordt op een nieuwe risicogestuurde manier uitgewerkt. Dit betekent voor betrokken partijen dat zij op een andere manier naar verkeersveiligheid moeten gaan kijken: waar ligt de prioriteit voor verkeersveiligheid, waar kan het grootste risico worden aangepakt en/of de grootste winst worden geboekt.
  De afgelopen 25 jaren is er veel op Duurzaam Veilig en een duurzaam veilige inrichting ingezet: wat is een geloofwaardige inrichting passend bij de functie van de weg.
- Politie geeft aan vaak te maken te hebben met gevoelens van bewoners: er wordt hier te hard gereden. Het Openbaar Ministerie heeft een 'flitspalenbeleid' gemaakt en dat geldt voor alle wegen. Binnen 30 en 60 km zones wordt in principe niet gecontroleerd, omdat de inrichting van de weg de maximum snelheid moet afdwingen. Alleen als na inrichting blijkt dat er toch ongevallen gebeuren en er te hard wordt gereden, kunnen snelheidscontroles worden overwogen (nee, tenzij).
  Afspraken over handhaving door de basisteams worden in de lokale driehoek gemaakt. Bij een verzoek om handhaving zal Politie de wegbeheerder vragen te onderzoeken of inderdaad te hard gereden wordt middels snelheidsmetingen (blijkt vaak niet het geval – subjectieve beleving) en vervolgens wordt een voorstel voor maatregelen gedaan.
  Handhaving is geen doel op zich. Er geldt een aantal voorwaarden voor handhaving
    - Er dient een geloofwaardige limiet te zijn.
    - Het overtredingspercentage is (maximaal) circa 20%.
    - Er dient sprake te zijn van objectieve verkeersonveiligheid en risico's op onveiligheid.
- Het verkeersteam (hele eenheid) handhaaft met een radar, de basisteams met een laser.
    - De inzet van een verkeersteam is op basis van een handhavingsplan, voornamelijk VARAS (veelplegers, afleiding, rood licht, alcohol, snelheid), helm, gordel, zwaar vervoer controles.
    - De inzet van de basisteams wordt bepaald in de driehoeksoverleggen; veelal staat verkeersveiligheid als zodanig hier niet op de agenda – er zou in elk beleidsplan van een basisteam een paragraaf "Verkeersveiligheid" opgenomen moeten worden, (verantwoordelijkheid teamchef basisteam) om afspraken over handhaving te kunnen vastleggen. Het moet op de agenda komen te staan.

- De verkeersadviseurs hebben een adviserende rol voor beleid / maatregelen die wegbeheerders uitwerken, maar dus ook in het oppakken van eventuele handhaving.
- Het is wenselijk om terugkoppeling te krijgen van handhavingsacties door Politie in de regionale verkeersveiligheidssessies (CJIB, BOA).
- De risicogestuurde aanpak vereist een goede registratie van ongevallengegevens. Het is van belang om de precieze locatie van ongevallen te registreren. Het verzoek is aan VIA gedaan om op de kaart de precieze locatie aan te kunnen geven.
  Tot 2010 heeft Politie op papier een volledige beschrijving van ongevallen opgenomen (volledige toedracht, manoeuvrediagrammen) > dit ging naar DVS. Nu wordt alleen de aard geregistreerd, de toedracht wordt wel genoteerd maar niet uitgelezen.
  Vanaf 2014 is de Politie gestart met het aangeven van exacte locaties.
- VeiligheidNL werkt vanuit ziekenhuisregistratie en SEH-registratie van slachtoffers. Hierdoor ontstaat ook zicht op de onveiligheid maar er zijn nog geen locatiekoppelingen mogelijk.
- Er is een lijst met ongevallen op basis van BVH-nummers; als deze goed zijn gerapporteerd, kan op basis van deze codering veel meer informatie verkregen worden (alle kenmerken). Dit kan informatie opleveren om meer grip te krijgen op de onveiligheid. Indien het BVH-nummer in de risicotool (product Hastig) zou staan waar provincie en gemeenten mee werken, dan kan een verkeersadviseur eenvoudig voor een casus gegevens ophalen uit het politiesysteem.
- De Politie werkt met de BLIQ-rapportages – VOC top 10, top 10 CROSS en snelhedenkaart van VIA. Op basis van deze informatie hebben de verkeersadviseurs gesprekken met de gemeenten.

<u>Overige zaken</u>

- Er wordt aangegeven dat de Politie al heel lang wacht op maatregelen door de provincie bij de N205; hier hebben al meerdere ernstige ongevallen plaatsgevonden. Het overleg hierover is al een tijd geleden gestart, maar tot op heden wordt er niet doorgepakt.
- Provincie *en Vervoerregio Amsterdam* kiezen er voor om te werken met het Verkeersveiligheidskompas en het SPI-kompas van bureau Hastig. De komende tijd zullen we met de verkeersveiligheidspartners gaan ervaren welke tools nodig zijn om uitwerking te geven aan het risicogestuurd werken.
  We kunnen met elkaar nagaan of het wenselijk is om in de kompassen een selectie op Politieregio's uit te kunnen voeren.