


<b>Onderwerp</b> Vaststellen verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem".	
Nummer	2021/460861
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Gras, P. le
Telefoonnummer	023-5115469
Email	plegras@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem" zetten we in op het veiliger maken van het verkeer in Haarlem en wordt een gestructureerde aanpak voor de middellange termijn neergezet (zichtjaar 2030). Dit sluit aan op de landelijke aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV2030) is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak.</p> <p>In ons streven naar het verminderen van verkeersslachtoffers, richten we ons de komende jaren op drie prioriteiten:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. focus op de fietser waarbij wordt uitgegaan van extra aandacht voor veiligheid van de fietser in de openbare ruimte;</li> <li>2. veilige inrichting van de infrastructuur;</li> <li>3. verkeersdeelnemers stimuleren om zich veilig in het verkeer te gedragen.</li> </ol>
Behandelaar voor commissie	De commissie beheer wordt verzocht advies te geven aan de raad over het voorstel van het college in paragraaf 2 en over de wijze van agendering van het raadsstuk in de raadsvergadering.
Relevante eerdere besluiten	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Raadsbesluit Vaststellen Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 Haarlem Groen en Bereikbaar (<a href="#">2017/477571</a>), 21 december 2017</li> <li>- Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid (<a href="#">2019 / 565203</a>), 12 december 2019</li> <li>- Actualisatie verkeersveiligheidsbeleid, (<a href="#">2020/6299</a>), 13 februari 2020</li> <li>- Stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid, (<a href="#">2020/497359</a>), 11 juni 2020</li> <li>- Beleid 'Veilig op weg in Haarlem' vrijgeven voor inspraak, (<a href="#">2021 / 1207894</a>), 18 maart 2021</li> </ul>
Besluit College d.d. 24 augustus 2021	<p>1. Het college stelt het voorstel aan de raad vast.</p> <p>de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span></p>

<p>Besluit Raad  d.d. .... <b>26 OKT 2021</b>  (wordt ingevuld door de  griffie)</p>	<p>De raad der gemeente Haarlem,  Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,</p> <p>Besluit:  1. Het verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem" vast te stellen.</p> <p>de griffier, <span style="float: right;">de voorzitter,</span></p> 
--	---

### 1. Inleiding

Haarlem is een populaire stad om te wonen, werken en bezoeken. De stad groeit en het verkeer in Haarlem is in de afgelopen jaren ook behoorlijk veranderd. De stad is drukker geworden. Die drukte heeft zijn weerslag op de verkeersveiligheid van wegen en fietspaden. Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. Ook neemt de laatste jaren zowel landelijk als in Haarlem het aantal verkeersongevallen en slachtoffers toe. Daarnaast zijn er komende jaren grote veranderingen in Haarlem te verwachten zoals van de (regionale) verdichtingsopgave, de (landelijke) trend van meer mobiliteit per persoon en tegelijkertijd de wens om een bereikbare, veilige en leefbare stad te blijven. Deze veranderingen en ontwikkelingen leveren nieuwe verkeersveiligheidsrisico's op, maar ook kansen om de verkeersveiligheid aan te pakken. Al deze ontwikkelingen vragen om duidelijke keuzes op het gebied van verkeersveiligheid.

Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem" zetten we in op het (nog) veiliger maken van Haarlem. De focus ligt daarbij op preventie van ongevallen bij kwetsbare groepen, fietsers en ruimtelijke maatregelen.

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

### 2. Voorstel aan de raad

Het college stelt de raad voor:

1. het verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem" vast te stellen.

### 3. Beoogd resultaat

Doel van het beleid is om keuzes te maken die leiden tot minder verkeersongevallen- en slachtoffers. Het nieuwe, actuele verkeersveiligheidsbeleid biedt een kaderstellende visie en beleidsdoelstellingen ten aanzien van de verkeersveiligheid in de openbare ruimte.



Met dit verkeersveiligheidsbeleid wordt een gestructureerde aanpak voor de lange termijn neergezet (zichtjaar 2030 met doorkijk naar 2040). Hierbij is er bewust voor gekozen om niet alleen te reageren op ongevallengegevens. Juist het voorkomen van ongevallen is belangrijk. Dit sluit aan op de landelijke aanpak die met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (hierna: SPV2030) is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak. In deze aanpak wordt gekeken naar situaties en doelgroepen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico.

#### **4. Argumenten**

##### *4.1. Het besluit geeft richting aan actuele beleidsvraagstukken*

Het huidige, kaderstellende beleid op het gebied van verkeersveiligheid is het HVVP uit 2003 en de daarop gebaseerde 'Nota Uitwerking Verkeersveiligheid' uit 2006. Beide stukken geven niet meer voldoende aangrijpingspunten om de stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers te keren.

##### *4.2. Het Rijk en de provincie vragen nieuw beleid*

Vanuit het Rijk is er nieuw beleid ontwikkeld om de stijging van het aantal verkeersslachtoffers om te buigen in een daling die uiteindelijk moet eindigen op nul slachtoffers. In het SPV 2030 is het nieuwe rijksbeleid vastgelegd. Gemeente Haarlem werkt met de provincie en regio gemeenten aan vertaling van het SPV 2030 in een regionaal uitvoeringsplan verkeersveiligheid. Aan de ene kant om de verbetering van de verkeersveiligheid een extra impuls te geven, aan de andere kant om beter in te kunnen spelen op het nieuwe beleid van het Rijk en bij de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid van de regio Zuid-Kennemerland/IJmond.

##### *4.3. Het verkeersveiligheidsbeleid is een deelbeleid van het Haarlemse Mobiliteitsbeleid*

Het Haarlemse mobiliteitsbeleid geeft antwoord op de bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag en in de toekomst voor staan. In het mobiliteitsbeleid worden kaders gegeven op hoofdlijnen. Deze kaders worden verder uitgewerkt in separate deelbeleidstrajecten, zoals fiets- en verkeersveiligheidsbeleid. De mobiliteitstransitie die het mobiliteitsbeleid beoogt draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Kerngedachte is dat wordt gewerkt naar een mobiliteitstransitie met meer focus op voetgangers en fietsers waarbij iedereen veilig en comfortabel aan het verkeer kan deelnemen. Dit betekent dat ook in het verkeersveiligheidsbeleid actieve mobiliteit prioriteit krijgt door deze meer ruimte te bieden en beter te beschermen.

##### *4.4. Het verkeersveiligheid in Haarlem zal verbeteren door in te zetten op drie prioriteiten*

In ons streven naar het verminderen van verkeersslachtoffers, richten we ons de komende jaren op drie prioriteiten:



### 1. *Fietsers centraal*

Onze eerste keuze is dat we fietsers centraal stellen in ons verkeersveiligheidsbeleid. Fietsers<sup>1</sup> horen bij de meest kwetsbare groepen in het Haarlemse verkeer. Tegelijkertijd willen we dat meer Haarlemmers en bezoekers gaan lopen en fietsen. Dat is een belangrijk onderdeel van de Haarlemse mobiliteitstransitie. Onze verkeersveiligheidsstrategie ondersteunt die transitie.

### 2. *Veilige infrastructuur*

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

### 3. *Veilig gedrag*

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

#### 4.5. *De verkeersbeleid is op hoofdlijnen ongewijzigd gebleven na inspraak*

De participatie heeft vanwege corona digitaal plaatsgevonden en de inbreng is verwerkt. Tijdens de (deels digitale ) bijeenkomsten is input opgehaald bij de klankbordgroep en andere belanghebbenden. In zowel de analysefase als beleidsfase is een bijeenkomst met de klankbordgroep (Fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover, ANWB, de provincie, de politie) georganiseerd. Hiernaast is er een (digitale) bijeenkomst georganiseerd, waarin de hoofdlijnen van het verkeersveiligheidsbeleid (in concept) zijn toegelicht. Voor deze bijeenkomst waren een brede groep belangenorganisaties en wijkraden uitgenodigd. Deze sessie was onderdeel van het participatietraject voor het mobiliteitsbeleid.

Om bewoners, ondernemers en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om te reageren op de nota, is het concept verkeersveiligheidsbeleid 'Veilig op weg in Haarlem' ter inzage gelegen van 12 maart tot en met 23 april 2021. In hoofdlijnen zijn er veel reacties gekomen met betrekking tot: slecht onderhoud van wegen en fietspaden, handhaving en bussen op de 30 km wegen. In totaal zijn er 41 inspraakreacties ontvangen. De inspraakreacties gingen minder over het beleidsstuk wat kaderstellend en op hoofdlijnen is, maar meer op uitvoeringsniveau. Hierdoor is het verkeersveiligheidsbeleid 'Veilig op weg in Haarlem' op hoofdlijnen ongewijzigd gebleven. Er is een drietal aanpassingen doorgevoerd. Deze zijn vermeld in bijlage 3.

De inspraakreacties zijn verwerkt in een nota van beantwoording en als bijlage 2 toegevoegd. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op

---

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



het concept verkeersveiligheidsbeleid “Veilig op weg in Haarlem” en het antwoord van het college op de inspraakreactie.

#### 4.6. *Verkeersveiligheid wordt gefinancierd uit bestaande middelen*

Om te kunnen starten met de uitvoering zorgen extra financiële middelen vanuit het Rijk en provincie voor een impuls om ook daadwerkelijk aan de slag te gaan. De ambitie om verkeersveiligheid écht te verbeteren, vraagt om een extra investering van niet alleen het Rijk en de provincie, maar ook van de gemeente Haarlem. Binnen gemeente Haarlem wordt bij bestaande projecten een deel van het investeringsbudget gelabeld voor verkeersveiligheid. Dit budget zal waarschijnlijk beperkt zijn omdat het IP al is geprogrammeerd.

Vanuit de SOR zijn er wel middelen beschikbaar gesteld voor het mobiliteitsbeleid en een veilige school- en fietsroute. Daarnaast is er ook budget nodig voor de gedrags- en communicatiemaatregelen.

### 5. Risico's en kanttekeningen

#### *Moties en toezeggingen*

*De onderstaande moties en toezeggingen zijn gekoppeld aan het verkeersveiligheidsbeleid:*

- *Toezegging ‘Onderzoek inventariseren knelpunten in Haarlem bij verwijzen scooter van fietspad naar rijbaan’ (BAZ: 2017/442594)*
- *Motie ‘snorfietsen naar de rijbaan’ (BAZ 2020 / 1152538)*
- *Motie ‘Heel Haarlem Veilig’ (BAZ 2018/146705)*

Met het verkeersveiligheidsbeleid en het mobiliteitsbeleid wordt antwoord gegeven op de motie ‘Heel Haarlem Veilig’. In het verkeersveiligheidsbeleid is op basis van een onderzoek gekeken naar de verkeersonveilige locaties en in het mobiliteitsbeleid is het uitgangspunt 30km tenzij opgenomen.

Het verwijzen van de snorfietsers naar de rijbaan in Haarlem moet nader onderzocht worden om uit te wijzen welk effect de maatregel heeft voor de veiligheid van de snorfietsers zelf, maar ook voor de andere weggebruikers en voor de interactie met elkaar. De helmplicht voor snorfietsers gaat in per 1 juli 2022. Hierdoor is de verwachting dat de helmplicht de verkeersveiligheid in Haarlem zal verbeteren, zonder dat hier aanvullende acties (zoals verwijzen naar de rijbaan) voor nodig zijn. In hoeverre deze verwachting uitkomt, wordt onderzocht en gemonitord.

### 6. Uitvoering

Het verkeersveiligheidsbeleid “Veilig op weg in Haarlem” wordt concreet gemaakt en vertaald in maatregelen in het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsbeleid. Dit uitvoeringsprogramma bevat een verdere uitwerking van de maatregelen en een financieringsvoorstel. Voor de periode na 2022 wordt een specifiek Actieplan verkeersveiligheid opgesteld met daarin een verdere concretisering van de maatregelen. Realisatie van de opgaven zijn afhankelijk van de ( bestaande )

budgetten die de raad hiervoor beschikbaar stelt. Met de kadernota 2021 is er budget aangevraagd voor de start van het Verkeersveiligheidsplan.

#### **7. Bijlagen**

1. Verkeersveiligheidsbeleid "Veilig op weg in Haarlem" d.d. 19 augustus 2021
2. Nota van Beantwoording Verkeersveiligheidsbeleid/reactie op zienswijzen d.d. 17 augustus 2021
3. memo met wijzigingen, de zogenaamde was – wordt lijst d.d. 17 augustus 2021