



| | |
|---|--|
| Onderwerp Beleid 'Veilig op weg in Haarlem' vrijgeven voor inspraak | |
| Nummer | 2020 / 1207894 |
| Portefeuillehouder | Berkhout, R.A.H. |
| Programma/beleidsveld | 5.1 Openbare ruimte en mobiliteit |
| Afdeling | BBOR |
| Auteur | Kürk, G. |
| Telefoonnummer | 023-5113594 |
| Email | gkurk@haarlem.nl |
| Kernboodschap | <p>Met het voorliggende verkeersveiligheidsbeleid 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">1. focus op de fietser waarbij wordt uitgegaan van extra aandacht voor veiligheid van de fietser in de openbare ruimte;2. veilige inrichting van de infrastructuur;3. verkeersdeelnemers stimuleren om zich veilig in het verkeer te gedragen. <p>Om bewoners, ondernemers en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om te reageren op de nota, wordt het beleidsstuk 'Veilig op weg in Haarlem' de inspraak in gebracht.</p> |
| Behandelaar voor commissie | <p>Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie</p> <p>Het verkeersveiligheidsbeleid wordt vrijgegeven voor inspraak. Bespreking in commissie zal dan ook plaatsvinden voor het inspraaktraject.</p> |
| Relevante eerdere besluiten | <ul style="list-style-type: none">- Raadsbesluit Vaststellen Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 Haarlem Groen en Bereikbaar (2017/477571), 21 december 2017- Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid (2019 / 565203), 12 december 2019- Actualisatie verkeersveiligheidsbeleid, (2020/6299), 13 februari 2020- Stand van zaken verkeersveiligheidsbeleid, (2020/497359), 11 juni 2020 |
| | |

| | |
|---|---|
| <p>Besluit College d.d. 9 februari 2021</p> | <p>Het college van burgemeester en wethouders Besluit:</p> <ol style="list-style-type: none"> I. de aanpak vast te stellen zoals verwoord in het verkeersveiligheidsbeleid waarin de volgende punten centraal staan: <ol style="list-style-type: none"> a) focus op de fietser waarbij wordt uitgegaan van extra aandacht voor veiligheid van de fietser in de openbare ruimte; b) veilige inrichting van de infrastructuur; c) verkeersdeelnemers stimuleren om zich veilig in het verkeer te gedragen. II. Het bijgevoegde beleid 'Veilig op weg in Haarlem' vrij te geven voor inspraak. <p>de secretaris, de burgemeester,</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 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 en de daaruit volgende aanbevelingen voor de verbetering van de verkeersveiligheid binnen gemeente Haarlem, is het beleidsplan 'Veilig op weg in Haarlem 2030' tot stand gekomen.



2. Besluitpunten college

Het college besluit:

- I. in te stemmen met de aanpak zoals verwoord in het verkeersveiligheidsbeleid waarin de volgende punten centraal staan:
 - a) focus op de fietser waarbij wordt uitgegaan van extra aandacht voor veiligheid van de fietser in de openbare ruimte;
 - b) veilige inrichting van de infrastructuur;
 - c) verkeersdeelnemers stimuleren om zich veilig in het verkeer te gedragen.

- II. Het bijgevoegde beleid 'Veilig op weg in Haarlem' vrij te geven voor inspraak

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 ongevalgegevens. 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 Strategisch Plan Verkeersveiligheid 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 verkeerveiligheidsbeleid 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 verkeerveiligheidsbeleid.

De mobiliteitstransitie die het mobiliteitsbeleid beoogt draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeerveiligheid. 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 verkeerveiligheidsbeleid actieve mobiliteit prioriteit krijgt door deze meer ruimte te bieden en beter te beschermen.

4.4. Het aantal verkeersslachtoffers neemt toe

De afgelopen jaren is het aantal verkeersslachtoffers na een periode van afname weer toegenomen. Landelijk, maar ook in Haarlem. In 2018 en 2019 lag het aantal ongevallen en slachtoffers hoger dan de jaren ervoor. Achter elk verkeersslachtoffer gaat een verhaal schuil met grote impact op het slachtoffer en meestal ook op de naaste familie. Elk slachtoffer is er één te veel! In het verkeerveiligheidsbeleid is de afname van het aantal verkeersslachtoffers als belangrijke doelstelling opgenomen. Dat betekent scherpe keuzes en effectieve oplossingen. We verbeteren de infrastructuur én stimuleren verkeerveilig gedrag. Samen met bewoners en partners in de stad zorgen we voor een verkeerveiliger Haarlem.

4.5. Het verkeerveiligheid 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 verkeerveiligheidsbeleid. Fietsers¹ 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 verkeerveiligheidsstrategie ondersteunt die transitie. In het nieuwe denken over mobiliteit krijgen fietsers en voetgangers voorrang in de stad. Daarna komen openbaar vervoer en de auto. Door fietsers de ruimte te geven, gaan ze zich veiliger voelen en zijn ze veiliger in het verkeer. Alleen op die manier overwegen mensen om te gaan lopen en fietsen. Natuurlijk hebben we ook oog voor de veiligheid van andere verkeersdeelnemers. Ook zij hebben baat bij maatregelen die de verkeerveiligheid en verkeerveiligheidsbeleving van alle weggebruikers verbeteren.

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



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. Aandacht aan de voorkant bij de plannen zorgt voor een preventieve en structurele aandacht voor verkeersveiligheid. 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).

4.6. Het besluit wordt vrijgegeven voor inspraak

De participatie heeft vanwege Corona digitaal plaatsgevonden en 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. In deze bijeenkomsten en schriftelijk zijn de conceptresultaten van de analyse en beleid gedeeld en besproken. Waar nodig heeft dit geleid tot aanscherping van het verkeersveiligheidsbeleid.

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. Deze informatie is zoveel mogelijk verwerkt in het verkeersveiligheidsbeleid. Van de sessies is een verslag gemaakt.

Om bewoners, ondernemers en belanghebbenden in de gelegenheid te stellen om te reageren op de nota, wordt het beleidsstuk 'Veilig op weg in Haarlem 2030' de inspraak in gebracht. De inspraakreacties worden verwerkt in een nota van beantwoording.

5. Risico's en kanttekeningen

5.1. Budget verkeersveiligheid

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 is tot heden geen specifiek investeringsbudget gelabeld voor verkeersveiligheid.

Vanuit de SOR zijn er wel middelen beschikbaar gesteld voor het mobiliteitsbeleid en een veilige school- en fietsroute. Voor de overige infrastructurele maatregelen zal binnen het IP gekeken worden welke onderdelen specifiek gelabeld kunnen worden als verkeersveiligheidsbudget. Dit budget zal waarschijnlijk beperkt zijn omdat het IP al is geprogrammeerd. Hiernaast is er ook budget nodig voor de gedrags- en communicatiemaatregelen. Het instellen van een dergelijk gelabeld budget zal mee worden genomen als aanbeveling in het Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsbeleid en terugkomen bij de aanvragen voor de Kadernota.

5.2. 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 snorfietzers naar de rijbaan in Haarlem moet nader onderzocht worden om uit te wijzen welk effect de maatregel heeft voor de veiligheid van de snorfietzers zelf, maar ook voor de andere weggebruikers en voor de interactie met elkaar. In het uitvoeringsprogramma Mobiliteitsbeleid wordt gekeken naar de prioritering van alle mobiliteitsmaatregelen. Hierin zal het opstellen van een startnotitie voor de snorfietzen naar de rijbaan mee worden genomen en afgewogen tegen de andere mobiliteitsmaatregelen.

6. Uitvoering

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt vrijgegeven voor inspraak. Reacties worden verwerkt in een nota van beantwoording. Daarna zal het college een nieuw besluit nemen. De commissies Beheer wordt op de hoogte gesteld van dit nieuwe besluit.

Naar verwachting stelt de raad in 2021 het beleid 'Veilig op weg in Haarlem' vast.

Het beleidsstuk 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.

7. Bijlage

Bijlage 1: Beleidsstuk 'Veilig op weg in Haarlem'