

Onderwerp Aanvragen Investeringsimpuls Verkeersveiligheid tweede tranche	
Nummer	2022/1018629
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Peerlkamp-Steltenpool, J.
Telefoonnummer	023-5115085
Email	jpeerlkamp@haarlem.nl
Kernboodschap	Haarlem kan voor 1 oktober maximaal € 285.950,41 (excl. BTW) aanvragen voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid bij het Rijk; de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid tweede tranche (2022-2023). Een aanvraag kan worden ingediend voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen. Deze subsidie mag gestapeld worden met de Kleine Infrastructuur Noord-Holland subsidie, tot een totaal van maximaal 90% van de subsidiabele projectkosten. De gelden vanuit de investeringsimpuls willen wij gebruiken om een extra impuls te geven aan verkeersveiligheidsmaatregelen door een aanvraag in te dienen voor: • Het verbeteren van de fietsroute tussen Spanjaardslaan en Lyceum Sancta Maria; • De aanleg van een 30 km/u inrichting in de Mercuriusstraat; • De aanleg van een fietsstraat langs de Amsterdamse Vaart.
Behandelvoorstel voor commissie	Niet van toepassing
Relevante eerdere besluiten	- Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid (2022/651763) in commissie Beheer van 16 juni 2022 - Plan van aanpak Haarlem 30km/uur (2022/902314) in commissie Beheer van 8 september 2022 - Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in raadsvergadering 23 september 2021
Besluit College d.d. 27 september 2022	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. De investeringsimpuls verkeersveiligheid tweede tranche aan te vragen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Haarlem kan voor 1 oktober maximaal € 285.950,41 (excl. BTW) aanvragen voor projecten ter verbetering van de verkeersveiligheid bij het Rijk; de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid tweede tranche (2022-2023). Een aanvraag kan worden ingediend voor een rijksbijdrage van maximaal 50% voor infrastructurele maatregelen. Deze subsidie mag gestapeld worden met de Kleine Infrastructuur Noord-Holland subsidie, tot een totaal van maximaal 90% van de subsidiabele projectkosten. In dit besluit staan de projecten waarvoor wij een beroep gaan doen op de investeringsimpuls.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders

Besluit:

1. De investeringsimpuls verkeersveiligheid tweede tranche aan te vragen.

3. Beoogd resultaat

Doel van het verkeersveiligheidsbeleid is om keuzes te maken die leiden tot minder verkeersslachtoffers. Het doel van de regeling is het stimuleren van het nemen of versnellen van kosteneffectieve en risicogestuurde verkeersveiligheidsmaatregelen op het onderliggend wegennet. Door een aanvraag in te dienen voor deze regeling, vergroten we de beschikbare middelen voor verkeersveiligheid waardoor er versneld maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid uitgevoerd worden.

De gelden vanuit de investeringsimpuls willen wij gebruiken om een extra impuls te geven aan verkeersveiligheidsmaatregelen door een aanvraag in te dienen voor het verbeteren van de fietsroute tussen Spanjaardslaan en Lyceum Sancta Maria, de aanleg van een 30km inrichting in de Mercuriusstraat en de aanleg van een fietsstraat langs de Amsterdamse Vaart.

Fietsroute tussen Spanjaardslaan en Lyceum Sancta Maria

De oversteek van de Wagenweg ter hoogte van het Sancta Maria zorgt voor veel ongerustheid bij zowel school, inwoners als politiek. Hoe we de route voor fietsers die vanuit de richting van de Spanjaardslaan komen het beste kunnen verbeteren onderzoeken we nog. Dat zou bijvoorbeeld met maatregelen op locatie van de oversteek zelf of door het bieden van een alternatieve route kunnen. Ook een combinatie van beide maatregelen is denkbaar.

30km inrichting Mercuriusstraat

De Mercuriusstraat is in het plan van aanpak 30km/uur opgenomen als straat die vooruitlopend op groot onderhoud een 30km-inrichting krijgt. De rijbaan is erg breed voor een 30km/u weg maar zonder dat er onderhoud nodig is deze versmallen is niet kostenefficiënt. De benodigde snelheidsremmende maatregelen voor deze straat komen in aanmerking voor de impuls.



Fietsstraat Amsterdamse Vaart

De ventweg langs de Amsterdamse vaart heeft nu een vreemd profiel, waar fietsers richting het oosten meestal links fietsen om te profiteren van het smalle asfaltloperkje. Dit geeft een groot risico op botsingen met tegenliggers. Aan de andere zijde zijn geen schampstroken langs de parkeerstroken, daar is het risico op conflicten tussen fietsers en parkerende auto's weer groot. Door aanleg van een fietsstraat conform CROW-richtlijnen wordt de inrichting duidelijker en veiliger. Er wordt op dit moment nog een studie uitgevoerd naar varianten van de Amsterdamse Vaart, maar de verwachting is dat ongeacht de uitkomst de huidige parallelweg behouden zal blijven.

4. Argumenten

1 Dit besluit is de beste manier om het beoogd resultaat te bereiken

De regeling is bedoeld om projecten uit te voeren die niet in de begroting van 2022 of 2023 zijn opgenomen, zodat de regeling zorgt voor extra maatregelen. Daarnaast vraagt de regeling echter om projecten waarvan al zeker is welke maatregelen uitgevoerd worden, we moeten bijvoorbeeld aangeven hoeveel kilometer fietsstraat we gaan aanleggen of het aantal plateaus bij een 30km inrichting opgeven. Voor projecten die na 2023 worden uitgevoerd bestaat nog geen absolute zekerheid over de exacte maatregelen. De mate van zekerheid verschilt, er zijn enkele grote investeringsprojecten met subsidiabele onderdelen die we zouden kunnen indienen zoals de herinrichting van de Prins Bernardlaan. Dit zijn projecten die echter ook zonder deze investeringsimpuls uitgevoerd zullen worden. We kiezen er daarom voor om meer risico te nemen door nieuwe maatregelen op te voeren, zodat per saldo het effect op het verbeteren van de verkeersveiligheid groter zal zijn.

2 Het besluit past in het ingezet beleid

De genoemde maatregelen passen allemaal binnen de eerste twee thema's van de Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid (2022/651763): fietsers centraal en veilige infrastructuur. De Mercuriusstraat is daarnaast in het Plan van aanpak Haarlem 30km/uur (2022/902314) opgenomen en de Amsterdamse Vaart is in het Mobiliteitsbeleid (2010/313959) opgenomen als stedelijke plusroute voor fietsers.

3 Duurzaamheidsparagraaf

Dit besluit heeft geen impact op de duurzaamheidsambities.

4 Financiën

Alleen kosten voor maatregelen waarvoor in de begroting in 2022 en 2023 nog geen volledige dekking is komen in aanmerking voor deze rijksbijdrage. De maatregelen waarvoor subsidie wordt aangevraagd zijn nog niet opgenomen in het gemeentelijk Investeringsplan. Deze zullen worden voorgelegd bij de actualisatie van het IP bij de Kadernota 2024, als nieuwe investering of als invulling van de voor fietsen gereserveerde investeringsbudgetten.

5 Participatie en inspraak

Participatie en inspraak hebben plaatsgevonden tijdens de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie. Deze aanvraag is een uitwerking van die visie. Dit besluit heeft geen rechtstreekse gevolgen voor inwoners, bedrijven of instellingen in Haarlem. Er vindt daarom nu geen participatie of inspraak plaats. Wel als met behulp van de toegekende subsidie projecten daadwerkelijk worden uitgevoerd.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Aangevraagde rijksbijdrage wordt niet gehonoreerd

Het Rijk beoordeelt de door ons ingediende maatregelen. Indien zij van mening zijn dat een maatregel niet past binnen de regeling, kunnen ze besluiten geen of een lagere bijdrage te geven voor de ingediende maatregel. Voor die situatie bestaat de mogelijkheid om een reserveproject in te dienen. Daar maken wij gebruik van door het indienen van het verbreden van de fietspaden langs de Prins Bernhardlaan.

2. Maatregelen kunnen niet conform aanvraag of planning uitgevoerd worden

De rijksbijdrage kan vervallen als het project niet uiterlijk in 2027 of zoals ingediend wordt uitgevoerd. Zeker voor het verbeteren van de fietsroute naar Sancta Maria is de kans groot dat we niet conform aanvraag uit gaan voeren, omdat we nu nog niet hebben besloten welke oplossing we hier gaan uitvoeren. Navraag bij het Rijk heeft geleerd dat er in de beschikking een mogelijkheid wordt opgenomen om 'wanneer in voorbereiding op de uitvoering blijkt dat een gelijkwaardige maatregel welke hetzelfde doel behaalt en onderdeel uitmaakt van de menukaart beter past', we uitvoering van deze gelijkwaardige maatregel kunnen voorleggen aan het Rijk. Als dat niet lukt lopen we de rijksbijdrage mis.

6. Uitvoering

De portefeuillehouder mobiliteit dient de aanvraag in. Na vaststelling ontvangt de gemeente het vastgestelde bedrag als voorschot. De verantwoording aan het Rijk vindt plaats via de gemeentelijke jaarrekening en jaarverslag. Bij de actualisatie van het IP bij de Kadernota 2024 leggen we onze eigen bijdrage voor, na goedkeuring daarvan wordt de uitvoering van de projecten ingepland.

7. Bijlage

Bijlage 1 Aanvraagformulier Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023