



Onderwerp Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid 2022 t/m 2026	
Nummer	2022/651763
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Maatjes, R.A.
Telefoonnummer	023-5114930
Email	rmaatjes@haarlem.nl
Kernboodschap	Haarlem kiest er met het nieuwe mobiliteitsbeleid voor om bereikbaarheid anders aan te pakken. Dit betekent een verandering waarbij voorrang wordt gegeven aan schone en veilige manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie. De Haarlemse Raad heeft op 26 oktober het verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld en daarmee gekozen te focussen op drie thema's: 1. Fietzers centraal 2. Veilige infrastructuur 3. Veilig gedrag Binnen de drie thema's zijn 18 maatregelen in het beleid opgenomen ter verbetering van de verkeersveiligheid in Haarlem, bovenop de verbeteringen die al gerealiseerd worden in de infrastructuur door bij onderhoud en herinrichtingen werk met werk te maken. Op deze manier wordt gewerkt aan een zo effectief mogelijke preventieve aanpak. In de uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Haarlem 2022-2026 zijn deze 18 maatregelen verder uitgewerkt en in de tijd gezet. Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Dit heeft enerzijds te maken met een beperking qua financiële middelen en capaciteit en anderzijds omdat er een bepaalde volgorde en samenhang in de maatregelen zit. In deze uitvoeringsagenda worden daarom twee fasen onderscheiden: voorbereiding en quick-wins (fase 1) en uitvoeringsfase (fase 2). Zo wordt meteen begonnen waar mogelijk, terwijl voorbereidingen getroffen worden voor wat daarna moet gebeuren. In het eerste kwartaal van 2023 wordt de voortgang gecommuniceerd via een informatienota. Via deze informatienota wordt de raad ook geïnformeerd over eventuele extra kosten voor uitvoering of versnelling van maatregelen, als dat uit de studies naar voren komt.



2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. De Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Haarlem 2022-2026 vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Doel van het verkeersveiligheidsbeleid is om keuzes te maken die leiden tot minder verkeersslachtoffers. De grootste verbetering van de verkeersveiligheid wordt bereikt door bij iedere aanpassing in de openbare ruimte, verkeersveiligheid als uitgangspunt te nemen en dus werk met werk te maken. Maar ook door in te zetten op mobiliteitstransitie. Het doel van deze uitvoeringsagenda is om daar bovenop maatregelen uit te voeren die niet kunnen wachten op werk met werk of zich richten op veilig gedrag. Deze 18 acties en maatregelen zullen bijdragen aan een daling van het aantal verkeersslachtoffers. Deze uitvoeringsagenda geeft inzicht in welke acties en maatregelen wanneer worden uitgevoerd en wat daar voor nodig is.

4. Argumenten

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

In oktober 2021 heeft de Raad het verkeersveiligheidsbeleid vastgesteld. Met alleen beleid verbetert de verkeersveiligheid niet, daar zijn ook maatregelen voor nodig. Met de uitvoeringsagenda wordt concreter gemaakt welke maatregelen wanneer uitgevoerd gaan worden. Niet alles kan tegelijkertijd, daar zijn niet voldoende middelen en tijd voor. Er dient geprioriteerd te worden in de maatregelen. Daarnaast kunnen sommige maatregelen pas opgepakt worden als andere zijn gerealiseerd. De maatregelen dienen dus ook gerangschikt te worden in volgorde van prioriteit. In de bijgevoegde uitvoeringsagenda is de prioritering en volgorde van maatregelen verwerkt. Zo is het duidelijk welke route doorlopen wordt om het aantal verkeersslachtoffers in Haarlem te verminderen.

2. Het besluit past in het ingezet beleid

Door middel van het verkeersveiligheidsbeleid 'Veilig op weg in Haarlem' zet de gemeente in op de volgende drie thema's:

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

De maatregelen in de uitvoeringsagenda hebben allemaal een hoofddoel waar ze aan bijdragen en dat hoofddoel is steeds een van bovengenoemde drie thema's.

Een risico-gestuurde aanpak is de meest effectieve aanpak. In het beleid 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 is ingezet, met meer focus op een risico-gestuurde aanpak. In deze aanpak wordt gekeken naar situaties en

doelgroepen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico. Dit is de basis voor de uitwerking van de maatregelen in de actieagenda.

3. Er is behoefte aan duidelijkheid over hoe de verkeersveiligheid aan te pakken

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. De fietspaden worden steeds drukker, steeds meer ouderen nemen de fiets en veel kinderen fietsen naar school. Tegelijkertijd nemen de snelheidsverschillen op de fietspaden toe. 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. De afgelopen maanden heeft de raad meerdere malen het onderwerp verkeersveiligheid op de agenda gezet. Het onderwerp leeft in de stad. Het mobiliteitsbeleid heeft als doel om de groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden. Leefbaar impliceert ook een goede verkeersveiligheid. Er is behoefte aan duidelijkheid naar hoe het beleid uitgevoerd gaat worden, met welke acties en wanneer. Deze uitvoeringsagenda geeft hier het antwoord op.

Met deze uitvoeringsagenda wordt de volgende toezegging afgedaan:

- 20210550412 Toezegging Actieagenda Verkeersveiligheid voor zomerreces 2022

De volgende moties en toezeggingen zijn verwerkt in deze agenda:

- 2017442594 Onderzoek inventariseren knelpunten scooters van fietspad naar rijbaan
- 20201152538 Motie 14.1 Snorfietsen naar de rijbaan
- 20220421717 Motie 19.05 Veilig naar school op de fiets
- 20220651405 Toezegging voor de zomer een gesprek te plannen met alle middelbare scholen over de verkeersveiligheid rondom de scholen

4. Duurzaamheidsparagraaf

Haarlem streeft naar een reductie van de CO2 uitstoot. Automobilititeit draagt voor een aanzienlijk deel bij aan de CO2 uitstoot. Om deze te verminderen zet Haarlem in op de mobiliteitstransitie. In deze transitie wordt voorrang gegeven aan schone vormen van mobiliteit die zo weinig mogelijk ruimte innemen. De fietser en de voetganger spelen hierin een belangrijke rol. Het streven is dat steeds meer reizen te voet of met de fiets worden afgelegd of dat deze het voor- of natransport zijn bij een OV-reis. De fietsers en de voetgangers zijn tegelijkertijd ook de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken is het belangrijk dat lopen en fietsen veilig is in Haarlem. Daarom is het belangrijk dat Haarlem maatregelen neemt die dat bevorderen.



5. Financiën

Bij het opstellen van de uitvoeringsagenda is uitgegaan van de nu beschikbare middelen en de middelen die zijn aangevraagd via de kadernota 2023. De maatregelen hebben op dit moment een financiële dekking op een van de volgende manieren:

- De middelen zijn reeds gelabeld via het uitvoeringsprogramma van de SOR. Een voorbeeld hiervan is het project veilige school-thuis routes.
- De middelen zijn beschikbaar via de duurzaam doen versterkers, bijvoorbeeld aansluiten bij de landelijke campagne verkeersveiligheid.
- De maatregel wordt meegenomen met de herinrichting van een weg(deel). Zo wordt bijvoorbeeld nu vorm gegeven aan de invoering van 30km/uur.
- De maatregel wordt (voorlopig) gedekt uit middelen die aangevraagd zijn bij de kadernota 2023 (bijvoorbeeld kleinschalige maatregelen om veiligheidsrisico's te beperken).

Daar waar van toepassing wordt voor cofinanciering een aanvraag ingediend voor de subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2022 van de Provincie Noord-Holland. Binnen die subsidie kan maximaal 55% van de kosten worden gesubsidieerd voor het aanleggen of aanpassen van de weginfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van verkeersveiligheid. Voor het jaar 2021 heeft de gemeente Haarlem een bedrag van ruim € 1.6 miljoen euro aan subsidie toegekend gekregen voor het verkeersveiliger maken van de Haarlemse straten en wijken. Zie het onderstaande overzicht:

- Herinrichting Mr. Jan Gerritslaan- Willem Klooslaan (subsidie toegekend: € 360.000)
- Jan Haringstraat (subsidie toegekend: € 342.000)
- IVORIM, Integrale Vernieuwing Openbare Ruimte in Meerwijk (subsidie toegekend : € 950.000)

Voor dit jaar en de komende jaren worden verschillende subsidieaanvragen voor verkeersveiligheid voorbereid. Denk hierbij aan projecten zoals Houtplein en omgeving, Jan Gijzenkade West en Prins Bernardlaan.

Wat is dan nog niet gedekt?

- In de uitvoeringsagenda zijn verschillende versnellingsmogelijkheden opgenomen waar middelen voor nodig zijn. Het inzetten op deze versnellingsmogelijkheden wordt verder uitgewerkt in de informatienota begin 2023 en wordt ter besluitvorming voorgelegd in de Kadernota 2024.
- Uit de verschillende studies en inventarisaties zullen maatregelen naar voren komen, die gerealiseerd moeten worden. Op het moment dat dit uit een studie naar voren komt, zullen de geraamde kosten hiervan opgenomen worden in de kadernota van het betreffende begrotingsjaar.

6. Communicatie, participatie en inspraak

Participatie en inspraak hebben plaatsgevonden bij de totstandkoming van het beleid. In zowel de analysefase als beleidsfase is een bijeenkomst met de klankbordgroep (Fietzersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover, ANWB, provincie en 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.

Naar aanleiding van de bespreking van het initiatiefvoorstel in de commissie beheer van 21 april hebben een aantal wijzigingen plaatsgevonden waaronder; het uitnodigen van middelbare scholen en het meer prioriteit geven aan schoolomgevingen. Ook zijn enkele quick wins inmiddels uitgevoerd. Denk aan smileys op de wagenweg en het niet terug plaatsten van 28 palen op fietspaden. Verder is de prioritering uit het vastgestelde verkeersveiligheidsbeleid gevolgd.

Daar waar dat van toepassing is zal bij uitwerking van de maatregelen die opgenomen zijn in de uitvoeringsagenda, geparticipeerd worden. Zo vindt er binnenkort bijvoorbeeld een sessie met middelbare scholen plaats om hen te informeren over het verkeersveiligheidsbeleid en het voornemen om aan alle scholen een variant van het veilige school-thuis project aan te bieden. Maar ook bij de uitvoering van grote infrastructurele maatregelen zal met belanghebbenden geparticipeerd worden.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Invoering gereguleerd parkeren zal een belangrijke bijdrage leveren

In de bijgevoegde actieagenda zijn de maatregelen uitgewerkt die in het verkeersveiligheidsbeleid zijn opgenomen. Deze maatregelen zijn niet de enige maatregelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid in Haarlem. Bij het vaststellen van het Mobiliteitsbeleid heeft de gemeente Haarlem ook ingezet op de invoering van gereguleerd parkeren. Op dit moment wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de invoering van deze regulering. Op die manier zal de situatie in de straten overzichtelijker worden en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid in de hele stad.

2. Ontwikkelingen in de mobiliteit gaan snel

Op basis van de informatie die we nu hebben uit de analyses, kunnen we concluderen dat we nu de juiste maatregelen nemen die hierbij passen. Dit wil echter niet zeggen dat dit over een aantal jaren nog steeds de juiste maatregelen zijn. Het verkeer is constant in ontwikkeling (denk bijvoorbeeld aan de elektrische bakfietsen) en daar moeten de maatregelen op aangepast worden.

In het verkeersveiligheidsbeleid is ook vastgesteld dat regelmatige monitoring belangrijk is. Hiermee kan de aanpak van verkeersveiligheid snel worden bijgesteld als dat nodig is. Het monitoren zal zowel



reactief (ongevallencijfers) als preventief door middel van risico indicatoren (gericht op voorkomen van ongevallen) plaatsvinden.

3. Coronajaren geven wellicht een vertekend beeld van de ongevallencijfers

Het aantal geregistreerde ongevallen is de afgelopen twee jaar flink gedaald in Haarlem. Dat lijkt een positieve ontwikkeling. Echter, de afgelopen jaren zijn vertekend geweest door Corona voor mobiliteit in zijn geheel. Daarnaast lijkt er sprake te zijn van een vermindering van de kwaliteit van de registratie. Uiteraard blijven we de ongevallencijfers monitoren, maar door Corona en veranderingen in de kwaliteit kunnen hier onvoorziene schommelingen in zitten.

6. Uitvoering

Bijgevoegde agenda is een uitvoeringsagenda, waardoor inzichtelijk is wat wanneer wordt opgepakt.

Vooruitlopend op de uitvoeringsagenda zijn de volgende maatregelen opgepakt:

- Invoering 30km/ uur op 53 wegen.
- Wegnemen obstakels op fietspaden.
- Landelijke campagne: aansluiten bij de landelijke campagnecalender.
- Inzetten dode hoek lessen via VVN bij 14 groepen.
- Inzetten van smileys op de meerdere wegen, zoals de Wagenweg.
- Voor de zomer stelt het college het plan van aanpak 30 km/h vast.

7. Bijlage

Bijlage 1: Uitvoeringsagenda Verkeersveiligheid Haarlem 2022-2026