gemeente
Haarlemmermeer

nota van B&W

Onderwerp	Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg'
Portefeuillehouder	drs. Marja Ruigrok
Collegevergadering	4 februari 2025
Inlichtingen	Adam Zuyderwijk BBE
Registratienummer	11778009

1. Voorstel

Collegebesluit(en)

Het college heeft besloten om:

1. het Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg' vast te stellen met de volgende vier doelstellingen en indicatoren;
   - alle scholen en alle verkeersdeelnemers komen jaarlijks in aanraking met onze verkeerseducatie en verkeerscampagnes;
   - alle wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u of lager en 60 km/u zijn in 2030 voldoende veilig ingericht. Mengen van verkeerssoorten alleen daar waar het veilig kan;
   - het aantal verwijtbare slachtoffers in de risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen is substantieel gedaald in 2030;
   - alle hoofdfietsroutes zijn in 2030 veilig befietsbaar.

2. Samenvatting

De neerwaartse trend in het aantal verkeersongevallen en verkeersslachtoffers stagneert, zowel in Nederland als in Haarlemmermeer specifiek. Zonder ingrijpen zal het aantal ongevallen en slachtoffers de komende jaren alleen maar stijgen, omdat er meer inwoners en bezoekers zullen zijn en daardoor veel meer verkeer (verkeersdruk).
De stijging in de verschillende soorten verkeer (voertuigsoorten) zoals meer gebruik van de fiets zorgt er – samen met de vergrijzing – voor dat er meer kwetsbare deelnemers in het verkeer zullen zijn. Dit alles maakt dat een actieplan nodig is. Op rijksniveau is dit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2040 en op regionaal niveau de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030. Op initiatief van de gemeenteraad komen wij nu met het Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg'.

In ons actieplan richten wij ons voornamelijk op een risico-gestuurde aanpak. Wij focussen ons op de risico's om waar mogelijk ongevallen te voorkomen (kijken door de voorruit). Daarbij vergeten wij niet om locaties waar al ongevallen gebeuren aan te pakken (kijken door de achteruitkijkspiegel) en houden wij oog voor de signalen en beleving die onze inwoners en ondernemers ons aanreiken (kijken door de zijruiten). De Vervoerregio Amsterdam heeft voor ons een risicoanalyse op laten stellen. Bij de risico-gestuurde aanpak zetten wij ons in eerste instantie in op de voor onze gemeente geïdentificeerde risico's uit deze risicoanalyse:

- fietsers en bromfietsers in de leeftijdscategorie 12 tot 24 jaar;

- fietsers in de leeftijdscategorie 50 jaar en ouder.

Wij vinden dat we ambitieus mogen zijn, maar stellen daarbij wel realistische doelen. Voor de periode tot 2030 willen we ons inzetten op de volgende doelen:
- dat alle scholen en alle verkeersdeelnemers in onze gemeente in aanraking komen met verkeerseducatie en -campagnes;
- dat alle wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u of lager en 60 km/u in 2030 veilig zijn ingericht en dat mengen van verkeerssoorten alleen daar plaatsvindt waar het veilig kan;
- dat het aantal verwijtbare slachtoffers – dat wil zeggen slachtoffers die vallen waarbij gemeentelijke infrastructuur de belangrijkste ongevalsfactor is – in de hierboven genoemde risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen substantieel is gedaald in 2030;
- En dat alle gemeentelijke hoofdfietsroutes in 2030 veilig berijdbaar zijn.

Bij deze doelstellingen worden ook specifieke en meetbare indicatoren voorgesteld.

Bij het nemen van maatregelen kijken wij breed naar de drie aspecten van verkeersveiligheid, de zogenaamde 3 'E's; inrichting van onze wegen (engineering), bewustwording, educatie en nudging/gedragsbeïnvloeding (education) en tot slot als laatste middel handhaving (enforcement).

3. Uitwerking

3.1 Wat willen we bereiken?

Iedereen in onze gemeente – inwoner, ondernemer, bezoeker – moet zich prettig kunnen bewegen. Een voorwaarde om prettig te kunnen bewegen is dat dit ook veilig kan. Vandaar dat het Actieplan Verkeersveiligheid de titel 'Prettig bewegen, Veilig onderweg' heeft gekregen.

Het belang van verkeersveiligheid wordt doorgaans breed beaamd. Weinig mensen zeggen dat verkeersveiligheid onbelangrijk is. Elk slachtoffer is er een teveel. Toch zijn de vragen 'wat is veilig?' en 'wanneer is het veilig genoeg?' minder gemakkelijk te beantwoorden.
Dit Actieplan Verkeersveiligheid werkt de verkeersveiligheidsaanpak van de Vervoerregio Amsterdam verder uit, voor de lokale situatie van Haarlemmermeer. De raad heeft aangegeven hier belang aan te hechten en hier ook meer budget voor vrij te willen maken, zo bleek tijdens de bespreking van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 2024 (10178865) in de gemeenteraad op 21 december 2023.

De daling van het aantal verkeersdoden in Nederland stagneert al een aantal jaren. In 2023 vielen er in Nederland 684 verkeersdoden. Dit zijn er 61 minder dan in 2022, toen vielen er in Nederland 745 verkeersdoden. In 2013 en 2014 was het aantal verkeersdoden in Nederland het laagst, namelijk 570 doden.

Ter vergelijking; in Haarlemmermeer zaten we in 2023 qua aantal ongevallen op het hoogste aantal sinds het begin van de moderne tellingen in 2014 (1.917 ongevallen). Het aantal verkeersslachtoffers zit weer op het aantal van voor de coronacrisis. Het aantal dodelijke slachtoffers in het verkeer ligt sinds 2015 op of rond de zeven verkeersdoden per jaar.

Het aantal ongevallen neemt landelijk en dus ook bij ons toe. Tegelijkertijd zien wij dat het verkeersbeeld verandert. Het wordt steeds drukker op de wegen en fietspaden, er komen meer nieuwe soorten voertuigen bij zoals de Fatbike, e-steps en speedpedelec, ouderen blijven langer mobiel en innovatieve technologieën zorgen voor meer afleiding in het verkeer. Dit alles zorgt ervoor dat het ongevalsrisico – de statistische kans dat iemand betrokken raakt bij een ongeval – steeds verder toeneemt. Sinds de coronacrisis zijn verschillende mobiliteitspatronen doorbroken en is zowel het aantal automobilisten als het aantal fietsers dagelijks op de weg

groter dan ooit. Al deze ontwikkelingen samen vragen om een gezamenlijk visie van alle wegbeheerders in Nederland en andere betrokken partijen om de stagnerende trend weer te doen dalen. Die gezamenlijke aanpak wordt beschreven in het landelijke Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV2030).

In ons actieplan richten wij ons voornamelijk op een risico-gestuurde aanpak. Wij focussen ons op de risico's om waar mogelijk ongevallen te voorkomen (kijken door de voorruit). Daarbij vergeten wij niet om locaties waar al ongevallen gebeuren aan te pakken (kijken door de achteruitkijkspiegel) en houden wij oog voor de signalen en beleving die onze inwoners en ondernemers ons aanreiken (kijken door de zijruiten). In 2022 heeft de Vervoerregio Amsterdam als uitwerking van dit SPV2030 de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid VRA 2030 (RAV2030) vastgesteld. Hierbij is ook voor onze gemeente een risicoanalyse opgesteld. De volgende risicodoelgroepen komen voor Haarlemmermeer als prioriteit uit de analyse:
- fietsers op 50 km/u wegen, gevolgd door 30 en 60 km/u wegen. Fietsende 65-plussers zijn daarbij oververtegenwoordigd;
- de 16- tot 24-jarige brom-/snorfietsrijders en in het algemeen jonge bestuurders tussen 12 en 29 jaar;
- bovenstaande categorieën worden gevolgd door motorrijders en voetgangers.

Daarnaast zijn de volgende risicovolle individuele gedragsthema's geprioriteerd:
- snelheid, afleiding en rijden onder invloed (landelijk SPV);
- rijden zonder fietsverlichting en het door rood rijden met name door fietsers (twee extra thema's in de regio).

Wij vinden dat we ambitieus mogen zijn, maar stellen daarbij wel realistische doelen. Voor de periode tot 2030 willen we ons inzetten op de volgende doelen:
- dat alle scholen en alle verkeersdeelnemers in onze gemeente in aanraking komen met verkeerseducatie en -campagnes;
- dat alle wegen met een snelheidslimiet van 30 km/u of lager en 60 km/u in 2030 veilig zijn ingericht en dat mengen van verkeerssoorten alleen daar plaatsvindt waar het veilig kan;
- dat het aantal verwijtbare slachtoffers – dat wil zeggen slachtoffers die vallen waarbij gemeentelijke infrastructuur de belangrijkste ongevalsfactor is – in de hierboven genoemde risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen substantieel (minimaal 25%) is gedaald in 2030;
- en dat alle gemeentelijke hoofdfietsroutes in 2030 veilig berijdbaar zijn.

Bij deze doelstellingen worden ook specifieke en meetbare indicatoren voorgesteld.

In het huidige coalitieakkoord is uitgesproken dat de prioriteit ligt in het verhogen van de verkeersveiligheid door het oplossen van gevaarlijke verkeerssituaties. Daarbij is er oog voor de toename van het aantal elektrische fietsen, brommers en scooters. Ook is er oog voor de gevolgen van snelheidsverschillen met het overige verkeer (fietsers en wandelaars). Om de meest gevaarlijke situaties op te lossen maken we gebruik van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid van het Rijk. Het aantal ongevallen moet jaarlijks afnemen. Concrete verbeteringen in het fietsnetwerk doen we aan de hand van het Fietsplan Haarlemmermeer (10833380).

Welk doel wordt nagestreefd?
Iedere verkeersdeelnemer moet veilig op zijn bestemming komen, elk slachtoffer is er een teveel. In lijn met de landelijke doelstelling streven wij naar nul verkeersslachtoffers in 2050. Voor de aanpak volgen wij de internationale standaard van de zogenaamde 3 E's. Dat wil zeggen dat we eerst kijken naar het in orde brengen van de infrastructuur (engineering), vervolgens met educatieve maatregelen en gedragsbeïnvloeding het juiste verkeersgedrag willen stimuleren (education) en als dat niet voldoende blijkt te zijn te kijken naar het inzetten van handhavingsmaatregelen (enforcement).

Dat willen we allereerst bereiken in woonerven, schoolzones/-omgevingen en woonwijken; de wegen waar stapvoets rijden of 30 km/u de limiet is. Dit zijn de wegen die zich direct in de leefomgeving van onze inwoners bevinden en waar onze inwoners ervan uit moeten kunnen gaan dat zij veilig kunnen verblijven. Verbeteren van veiligheid op deze wegen heeft directe impact.

Moeilijker zal het worden om de doelstelling van nul slachtoffers in 2050 te halen op 50 km/u wegen en 60 km/u wegen. Op beide wegen vallen nu nog relatief veel verkeersdoden en ernstige gewonden. Daar zullen we inzetten op gerichte locatieaanpak en waar mogelijk preventieve maatregelen door werk-met-werk te maken.

Daarnaast zetten we nadrukkelijk in op gedragsbeïnvloeding. Naarmate de wegen verkeersveiliger worden, worden menselijke fouten en overtredingen steeds belangrijker voor de verkeersveiligheid. Gedragsbeïnvloeding is niet los te zien van handhaving, of tenminste de beleving ervan.

Voor het Actieplan Verkeersveiligheid willen wij inzetten op de volgende doelen:
Doelstelling 1
Alle scholen en alle verkeersdeelnemers komen in aanraking met onze verkeerseducatie en verkeerscampagnes.

Doelstelling 2
Alle wegen met een snelheidslimiet van 30km/u of lager en 60km/u zijn in 2030 voldoende veilig ingericht. Mengen van verkeerssoorten alleen daar waar het veilig kan.

Doelstelling 3
Het aantal verwijtbare slachtoffers in de risicodoelgroepen op gemeentelijke wegen is substantieel gedaald in 2030. Verwijtbare slachtoffers zijn slachtoffers die vallen bij ongevallen waarbij de inrichting een belangrijke ongevalsfactor is.

Doelstelling 4
Alle hoofdfietsroutes zijn in 2030 veilig befietsbaar.

Bij iedere doelstelling hoort ook een meetbare indicator. Met deze indicatoren kunnen de effecten van het beleid worden gemeten en kunnen wij waar nodig de raad in stelling brengen om bij te sturen. Voor de genoemde doelstellingen stellen wij de volgende indicatoren voor:

Indicator 1: Weginrichting
In 2030 zijn er geen verwijtbare slachtoffers meer op woonerven, schoolomgevingen en 30 km/u erftoegangswegen in woonwijken van onze gemeente.
Hoort bij doelstelling: 2 tot en met 4

Indicator 2: Ongevallen
In 2030 is er minimaal een 25% daling - maar we streven naar 50% daling - van het aantal verwijtbare slachtoffers in de risicodoelgroepen (12 tot 24 jaar en 50+ op tweewielers) op gemeentelijke wegen ten opzichte van 2019. Het gaat hierbij om zowel om ernstige verkeersgewonden als verkeersdoden in de risicodoelgroepen.
Hoort bij doelstelling: 1 tot en met 4

Indicator 3: Verkeerseducatie
Uiterlijk in 2030 bieden alle scholen in het primair en voortgezet onderwijs in Haarlemmermeer minimaal één module verkeerseducatie aan in hun jaarplanning en zijn zij in het bezit van een 'Ster in het Verkeer!'-verkeerslabel (geldt alleen voor het primair onderwijs).
Hoort bij doelstelling: 1

Bovenstaande indicatoren zullen na vaststelling van het Actieplan Verkeersveiligheid opgenomen worden in de Mobiliteitsmonitor Haarlemmermeer.

3.2 Wat gaan we daarvoor doen?

Inrichting
Voorkomen is beter dan genezen. Daarom zullen wij de gemeentelijke leidraad voor de inrichting van de openbare ruimte (LIOR) aanscherpen als het gaat om toepassen van 30 km/u en 60 km/u wegen, fietsstraten, schoolstraten, voetgangers- en fietsoversteken en vergevingsgezind ontwerpen van de openbare ruimte. Dat laatste wil zeggen dat de inrichting niet meteen voor letsel zorgt als een bestuurder per ongeluk een fout maakt.

Bij grote gebiedsontwikkelingen gaan wij bij het opstellen van de stedenbouwkundige plannen standaard een verkeersveiligheidsaudit door een externe inspecteur (auditor) opnemen, zodat we voor nieuwe gebieden de juiste veiligheidskaders meenemen. In ons wegcategoriseringsplan zullen wij ook nadrukkelijker met nood- en hulpdiensten, openbaar vervoer en agrarisch verkeer rekening houden, zodat we verkeer op de juiste plek brengen. Dat komt de verkeersveiligheid ten goede.

Vanuit de evaluatie schoolzones zullen we de urgente knelpunten oppakken. De aanbevelingen voor toekomstige schoolzones en herinrichtingen van bestaande schoolzones nemen we als aanpassing op in de LIOR en nemen we mee bij het werk-met-werk maken. Een veilige schoolzone vraagt naast een goede inrichting ook om inspanning van de direct omgeving. Zonder het juiste gedrag werkt een schoolzone niet. Wij willen daarom het hebben van verkeersouders of een verkeerscommissie voorwaardelijk stellen voor onze inzet richting scholen om knelpunten in schoolzones aan te pakken.

We blijven oog houden voor de aanpak van bestaande verkeersveiligheidsknelpunten in onze gemeente. Kleine knelpunten blijven we oppakken met de succesvolle knelpuntenaanpak, voor de grotere knelpunten zullen wij studies en quickscans uitvoeren om ze goed aan te kunnen pakken. In de Westflank combineren wij verkeersveiligheidsknelpunten met leefbaarheidsknelpunten om zodoende maximaal resultaat te behalen uit de te nemen maatregelen. Dit doen wij samen met de omgeving aldaar.

Zoals met de raad afgesproken zullen wij daar waar kan zoveel mogelijk oppakken door werk-met-werk te combineren, dat wil zeggen bij groot onderhoud meteen een toekomstbestendige en – indien nodig – een meer veiliger inrichting voor terug te laten komen. Dit is het afgelopen decennium succesvol gebleken. Het maximaliseert de inzet, biedt kostenvoordelen en zorgt op langere termijn voor minder overlast voor de omgeving, omdat de weg maar één keer opengebroken hoeft te worden.

Bewustwording, educatie, gedragsbeïnvloeding
Met inrichting bereiken we veel, maar niet alles. Ongeveer 90% van alle ongevallen in Nederland heeft een gedragscomponent als oorzaak. Onze invloed op gedrag is beperkt. Gedrag wordt bepaald door iemand zijn gemoedstoestand, persoonlijke opvattingen en externe invloeden. Daarom zetten wij in op een combinatie van bewustwording, educatieve maatregelen en (onbewuste) gedragsbeïnvloeding. Gedragsvorming begint al op jonge leeftijd. De doelgroep 12-24 jaar is een belangrijke risicodoelgroep voor onze gemeente. Door volop in te zetten op verkeerseducatie op het primair onderwijs (4-12 jaar) krijgen kinderen in onze gemeente een 'gevulde rugzak' om hun gedrag te vormen voordat zij de risicoleeftijden bereiken. Het stimuleren van ouders om verkeersouder te worden – die scholen kunnen helpen om de rugzakjes te vullen – en het op ludieke wijze verkeersveiligheid onder de aandacht te brengen, zoals de loopbus en een schoolbreng-challenge kan helpen om het beeld van deze groep te vormen. Ook de schoolomgevingen hebben onze aandacht, bijvoorbeeld met beloonpalen die passanten stimuleert hun snelheid aan te passen en het sluiten van safety deals met scholen die zich willen inzetten voor een verkeersveilige schoolomgeving. In een safety deal spreken school en gemeente de intentie uit om gezamenlijk de omgeving verkeersveilig te maken en halen we het schoolhek als psychologische barrière weg.

Maar ook de overige verkeersdeelnemers die niet onder de belangrijkste risicodoelgroepen vallen willen we bereiken met gedragsmaatregelen. Zo willen wij het aantal snelheidsdisplays (smileys) uitbreiden, onderzoeken wij of wij wachttijdvoorspellers kunnen toepassen bij risicovolle oversteken en zullen we vanuit de STOMP-gedachte (Stappen, Trappen, OV, Mobility-as-a-Service, Privéauto) fietsers en voetgangers prioriteit geven bij het opstellen van bereikbaarheidsplannen bij werkzaamheden.

Daarnaast blijven wij doorgaan met de Doortrappen-Campagne waarin vitaliteit en verkeersveiligheid van de oudere fietser hand in hand gaan. Zeker met oog op onze risicodoelgroep van 50+. Daarbij willen wij ook het gebruik van fietshelmen stimuleren door kortingsvouchers op fietshelmen aan te bieden voor al onze inwoners. Ook willen we gebruik maken van de mogelijkheid om meer lokale verkeerscampagnes toe te passen, aanvullend op de regionale campagnes. Hier hebben wij al een start mee gemaakt door bij de Met Elkaar Overweg-campagne een focus op agrarisch verkeer mee te nemen. De buurtacties van Veilig Verkeer Nederland (VVN) zijn effectieve middelen om inwoners ook zelf te stimuleren hun eigen woonomgeving veilig te maken en te houden. Deze zullen we beter onder de aandacht brengen. Daar waar dit nodig is zullen we naar de bewegwijzering kijken in onze gemeente, ook gelet op het eerdere standpunt dat verkeer op de juiste plek helpt bij de aanpak van verkeersveiligheid.

Handhaving
Tot slot is er ook oog voor handhaving. Handhaving is het uiterste redmiddel en zou eigenlijk niet nodig moeten zijn als de maatregelen op het gebied van inrichting en gedrag hun maximale

doel bereiken. Soms is handhaving op enige wijze alsnog noodzakelijk. Tegelijkertijd is er het besef dat bij alle handhavingsinstanties de (gewenste) taken het aantal beschikbare mensen overstijgen. Wij willen daarom als eerste kijken naar het jaarlijks opstellen van een verkeershandhavingsplan. Hierin bepalen gemeente en handhavingsinstanties voor ieder volgend jaar de focuspunten voor verkeersveiligheid. Daarmee kunnen er gerichte acties op gezette momenten worden afgesproken, zodat de taakbelasting op de handhavingsorganisaties minimaal is. Bijvoorbeeld gekoppeld aan een lopende campagne of evenement. Ook willen wij kijken of gerichte handhavingsacties daarin mogelijk worden bijvoorbeeld op risico's als alcohol en drugs achter het stuur en opgevoerde brommers/scooters/Fatbikes. Verder willen wij een protocol ernstige ongevallen opstellen, waarin wij een handelingsperspectief creëren bij dodelijke ongevallen op gemeentelijke wegen. Wij sluiten ons aan bij de regionale oproep voor een helmplicht voor bijzondere elektrische fietsen, zoals de Fatbike. Tot slot zetten wij ons in op de oproep van de raad voor meer camerahandhaving. Wij zullen hiervoor dossiers opbouwen voor locaties binnen onze gemeente voor het toepassen van vaste camera's (flitspalen), mobiele camera's (flexflitsers) en camera's die handhaven op gebruik van mobiele apparaten achter het stuur (focusflitsers). Ook onderzoeken wij of het haalbaar is om een regionale lobby te starten voor meer trajectcontroles op onze stroomwegen.

De doorlooptijd van ons Actieplan Verkeersveiligheid is tot 2030. Hiermee sluiten wij aan op de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 van de Vervoerregio Amsterdam. In 2030 kunnen wij dan besluiten om het Actieplan voort te zetten, te actualiseren of op te laten gaan in een ander plan. Via de Mobiliteitsmonitor bieden wij de raad de handvatten om op de doelen te sturen. Hiervoor nemen wij drie (nieuwe) beleidsindicatoren op. De maatregelen uit dit Actieplan worden per project voorgelegd aan de gemeenteraad in integrale afweging van de toekomstige P&C-producten. Hierin bieden wij de raad de mogelijkheid om te sturen in de brede afweging van verkeersprojecten.

3.3 Wat mag het kosten?

De kosten voor de uitvoering van het Actieplan Verkeersveiligheid worden geraamd op € 2.685.000 voor de periode 2025-2030. Dit bedrag is gespecificeerd in de bijlage en bestaat voor € 2.660.000 uit investeringen en € 25.000 uit exploitatiekosten (€ 5.000 per jaar). In de berekening van de kosten is er rekening mee gehouden dat de inkoop-btw compensabel is. De jaarlijkse exploitatiekosten van € 5.000 per jaar worden gedekt uit het in de programmabegroting beschikbare budget van beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.1.

Voor 2025 wordt de investering geraamd op € 1.100.000. Dit bedrag is opgenomen in het investeringsplan als onderdeel van het Uitvoeringsprogramma mobiliteit (UPM) en door de raad geautoriseerd bij de vaststelling van het UPM 2025 (10994251). Deze investering valt onder de categorie Aanleggen open- en gesloten verharding van het activabeleid en wordt conform deze categorie afgeschreven in 20 jaar. Met een rekenrente van 2% bedragen de kapitaallasten in het eerste jaar na afsluiting van het krediet € 77.000.
Met de kapitaal- en exploitatielasten is in de programmabegroting bij beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.1 rekening gehouden.

Voor 2026 wordt de investering geraamd op € 360.000. Dit bedrag wordt meegenomen bij de integrale afweging in het UPM 2026. Voor het UPM 2026 is in het investeringsplan rekening gehouden met een investering van € 4 miljoen. Met de kapitaallasten van deze investering is rekening gehouden in het meerjarenbeeld van de programmabegroting bij beleidsdoel B: De vervoersnetwerken zorgen in samenhang voor een goede bereikbaarheid die in balans is met de leefbaarheid van het programma Mobiliteit, taakveld 2.1.

Voor kapitaallasten van de benodigde investeringen vanaf 2027, € 300.000 per jaar, is nog geen dekking, dit wordt meegenomen in integrale afweging van de toekomstige P&C-producten.

Wat zijn de financiële risico's?
Onze gemeente loopt geen vermeldenswaardige financiële risico's bij de uitvoering van deze nota.

3.4 Wie is daarvoor verantwoordelijk?
De gemeenteraad is verantwoordelijk voor het vaststellen van de kaders, wat hij heeft gedaan via de Omgevingsvisie Haarlemmermeer 2040 (2021.0003036) en Mobiliteitsvisie Haarlemmermeer (2018.0065348). Het college is verantwoordelijk voor de uitwerking hiervan. Binnen het college is de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer het eerste aanspreekpunt.

3.5 Welke overige relevante informatie is beschikbaar?
Participatie
Voor het opstellen van dit actieplan hebben wij vooraf wensen geïnventariseerd bij de Vervoerregio Amsterdam, Provincie Noord-Holland, Rijkswaterstaat, Schiphol, Recreatieschap Spaarnwoude, Fietsersbond, Politie, Belangengroep Gehandicapten Haarlemmermeer en de Land- en Tuinbouworganisatie. Hun inbreng hebben wij waar mogelijk verwerkt in het Actieplan.

Voor de knelpuntenaanpak zullen wij op continue basis nieuwe knelpunten ophalen om de lijst te actualiseren. Bijvoorbeeld vanuit reguliere overleggen met de dorps- en wijkraden, ondernemersverenigingen en parkmanagementorganisaties. Alle overige inwoners en bezoekers kunnen via het Meldpunt Openbare Buitenruimte een verkeersonveilige situatie melden. Als deze meldingen terecht zijn en niet direct opgepakt kunnen worden, zullen deze op de lijst van verkeersveiligheidsknelpunten worden geplaatst.

In het actieplan zijn verschillende wensen verwerkt die door de raad zijn geuit. Het gaat hierbij om wensen die voortvloeien uit de volgende moties:
- 'Inzet op meer veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemers' - juni 2022
- 'Meldpunt Verkeersonveilige situaties' - april 2024
- 'We sluiten niemand het pad af' - april 2024
- 'Veilig en flexibel bewegen door de kernen' - juli 2024
- 'Veilig fietsen door de polder' - december 2024

Communicatie
We brengen het Actieplan Verkeersveiligheid onder de aandacht van de lokale pers door deze in het wekelijkse persgesprek toe te laten lichten door de portefeuillehouder Verkeer en Vervoer. Inwoners en ondernemers zullen tevens geïnformeerd worden over het actieplan door een artikel op Informeer Online, de papieren Informeer en berichten op de gemeentelijke sociale mediakanalen.

3.6 Wanneer en hoe zal de raad over de voortgang worden geïnformeerd?

De projecten die worden opgestart vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid worden opgenomen in de Voortgangsrapportage Mobiliteit die de raad driemaal per jaar ontvangt.

3.7 Wat betekent dit voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA)?

Vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2040 heeft het Rijk iedere provincie en vervoerregio de taakstelling gegeven om een regionaal actieplan op te stellen. Binnen de MRA heeft Vervoerregio Amsterdam dit uitgevoerd met de Regionale Aanpak Verkeersveiligheid 2030 (RAV2030; kenmerk RR2010706) welke op 6 juli 2021 is vastgesteld door de Regioraad.

Dit Actieplan Verkeersveiligheid is een nadere uitwerking van het RAV2030 op basis van de lokale context en de uitdagingen die Haarlemmermeer-specifiek zijn. Met dit Actieplan Verkeersveiligheid geven wij invulling aan de regionale aanpak en dragen wij bij aan de regionale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid.

4. Ondertekening

Burgemeester en wethouders van de gemeente Haarlemmermeer,

de secretaris, de burgemeester,

Cees Vermeer Marianne Schuurmans-Wijdeven

b.g. RA/H van Dam

Bijlage(n)

- Actieplan Verkeersveiligheid 'Prettig bewegen, Veilig onderweg'
- Bijlage 1 Verkeersveiligheidsanalyse Haarlemmermeer
- Bijlage 2 Rapportage Evaluatie Schoolzones Haarlemmermeer + schouwrapporten
- Financieel overzicht