



Resultaten vervolgonderzoek 'Veilig en vlot op weg, een evaluatie van het beleid, gericht op verkeersveiligheid en bereikbaarheid'

Rekenkamernotitie, april 2012

1. Inleiding

In maart 2009 publiceerde de Rekenkamercommissie Haarlemmermeer (verder: de RKC) het onderzoek *Veilig en vlot op weg*. Dit betrof een evaluatie van het beleid van de gemeente Haarlemmermeer gericht op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Aanleiding voor het onderzoek was het vermoeden van dorps- en wijkraden dat bij verschillende gemeentelijke wegen de functie van de weg mogelijk niet overeen zou komen met het gebruik¹. Ook was de veronderstelling dat de bereikbaarheid van bepaalde kernen en locaties onvoldoende was. Het beeld leefde dat de gemeente in haar beleid niet genoeg rekening hield met de snelle groei van de gemeente waardoor de wegcapaciteit onvoldoende was. Het onderwerp werd aangedragen door dorps- en wijkraden.

2. Doel- en vraagstelling

De RKC heeft het gebruik om enige jaren na publicatie van een onderzoek na te gaan wat er met de door de Raad overgenomen aanbevelingen van de RKC is gebeurd. De vraag van elk vervolgonderzoek luidt dan ook:

In hoeverre zijn de aanbevelingen van eerder RKC-onderzoek uitgevoerd?

In deze Rekenkamernotitie toetsen we in dit verband in hoeverre het College uitvoering heeft gegeven aan zijn toezeggingen naar aanleiding van het RKC-onderzoek en aan de aanbevelingen van het RKC-onderzoek die door de Raad zijn overgenomen. Dit vervolgonderzoek is gebaseerd op een analyse van de beleidsdocumentatie en een (kort) interview met medewerkers van de gemeente.² De bevindingen van deze brief zijn voor een wederhoor op de feiten aan de ambtelijke organisatie voorgelegd. De conclusies komen voor rekening van de RKC.

Leeswijzer

In paragraaf 3 zetten we de conclusies, aanbevelingen en toezeggingen op een rij. Paragraaf 4 bevat de bevindingen van de RKC, paragraaf 5 trekt een conclusie op basis van het vervolgonderzoek.

¹ Wegen moeten volgens het principe *Duurzaam Veilig* worden gebruikt waarvoor ze zijn bedoeld. Deze functionaliteit van de weg is vertaald naar een categorisering van de wegen in drie typen: stroomwegen (bijvoorbeeld snelwegen), gebiedsontsluitingswegen (bedoeld voor doorstroom en uitwisseling tussen verschillende typen wegen) en erftoegangswegen (bedoeld om percelen veilig toegankelijk te maken, ook wel 30 en 60 km/u zones).

² Zie bijlage 1 voor de geraadpleegde bronnen.

3. Conclusies, aanbevelingen en toezeggingen *Veilig en vlot op weg*

In deze paragraaf zetten we op een rij wat de belangrijkste conclusies en aanbevelingen zijn van het oorspronkelijke RKC onderzoek *Veilig en vlot op weg* en welke toezeggingen het College naar aanleiding van het onderzoek heeft gedaan.

Box 1: De belangrijkste conclusies uit het RKC-onderzoek *Veilig en vlot op weg*

1. De doelstellingen van goede gebiedsontsluiting, doorstroming en een veilige afwikkeling van het verkeer zijn met de belangrijkste pijlers van het verkeersbeleid (het categoriseringsplan en de Nota Bereikbaarheid) ten dele bereikt.
2. De verkeersveiligheid is verbeterd, maar dat is ten koste gegaan van de bereikbaarheid.
3. Voor mismatches tussen categorisering en verkeersdruk moeten oplossingen worden gevonden.
4. De monitoring van het beleid moet beter.

Box 2: De aanbevelingen uit het RKC-onderzoek

Aan de Raad en het College:

1. Zorg voor meer samenhang tussen verkeersveiligheid en bereikbaarheid door:
 - a. het categoriseringsplan te actualiseren en de functie ervan (als technisch document) opnieuw te bezien, onder gelijktijdige herijking van het bereikbaarheidsbeleid in de vorm van de Nota Mobiliteit;
 - b. een expliciete bestuurlijke afweging te maken voor mismatches waarbij verkeersveiligheid en bereikbaarheid niet in overeenstemming zijn met functie en gebruik van de weg;
 - c. een plan van aanpak op te stellen voor mismatches, de uitvoering ervan en de benodigde middelen.

Aan het College:

2. Minimaliseer de kwetsbaarheid van verkeersprognoses door de betrouwbaarheid van sociaaleconomische gegevens te verhogen.
3. Zorg voor monitoring van:
 - a. de voortgang van de inrichting van het wegennet conform *Duurzaam Veilig*;
 - b. de intensiteit/capaciteitsverhoudingen;
 - c. de bereikbaarheid door uitvoering van de bereikbaarheidsmonitor;en doe daarvan verslag aan de Raad.
4. Zorg voor goede communicatie over de (technische) achtergronden en gevolgen van wegcategorisering en verkeersbesluiten door actief informatie te verstrekken aan belanghebbenden.

Box 3: Toezeggingen College³

1.
 - a. Het categoriseringsplan wordt geactualiseerd.
 - b. Mismatches zijn onderwerp van bestuurlijke afwegingen, gevolgd door een voorstel aan de Raad over aanpak en middelen.
 - c. De mismatches Bennebroekerweg, IJweg, A4 zone West, Aalmeerderdijk/Aalsmeerderweg worden structureel aangepakt.

³ Bestuurlijke reactie van 5 maart 2009 van het College naar aanleiding van *Veilig en vlot op weg*, 2009/17918

2. Mobiliteitsgevolgen van macro-economische ontwikkelingen zoals de kredietcrisis zijn onmogelijk in te schatten; de aanbeveling over minimalisering van de kwetsbaarheid van sociaaleconomische gegevens neemt het College niet over.
3. De monitoring conform Duurzaam Veilig wordt ingevoerd, de intensiteit/capaciteitsverhoudingen en de bereikbaarheidsmonitor worden samengevoegd.
4. Het belang van de zorg voor goede communicatie wordt onderschreven en beter georganiseerd.

Bij besluit van 28 mei 2009⁴ neemt de Raad de aanbevelingen van de RKC uit het rapport *Veilig en vlot op weg* over. Dit is inclusief de aanbeveling over de minimalisering van de kwetsbaarheid van sociaaleconomische gegevens.

4. Bevindingen

Nota Mobiliteit⁵

Op 19 november 2009 behandelde de Raad in een sessie de Nota Mobiliteit van het College. De nota geeft aan op welke wijze wordt ingespeeld op de mobiliteitsgroei. De Nota Mobiliteit geeft keuzes en richtingen aan en vormt daarmee een kader voor de uitvoering en de toekomstige ontwikkelingen. De nota bevat een visie, gaat in op de mobiliteitskenmerken van Haarlemmermeer, maakt een analyse van het gebruik van auto, openbaar vervoer en fiets en gaat in op knelpunten en kansen. Verder schetst de nota hoe knelpunten worden aangepakt en biedt het met de mobiliteitsagenda een beeld van ontwikkelingen in de nabije toekomst.

Deltaplan Bereikbaarheid

Na de gemeenteraadsverkiezingen is het College in het collegeprogramma 2010-2014⁶ overeengekomen dat de bereikbaarheid van Haarlemmermeer van groot belang is en dat daarvoor een Deltaplan Bereikbaarheid noodzakelijk is. Dit heeft geresulteerd in het *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen*⁷ met het daarbij behorende *Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid Vrijheid van bewegen*. Het Deltaplan is de opvolger van de Nota Mobiliteit. Het bevat een visie op mobiliteit en een analyse van ruimtelijk-economische en sociale mobiliteitskenmerken. Ook omvat het Deltaplan beleidsinitiatieven ten aanzien van de auto, het openbaar vervoer, de fiets, verkeersveiligheid en parkeren. Het uitvoeringsprogramma bij het Deltaplan beschrijft de verschillende projecten en de benodigde middelen. Het Deltaplan is tot stand gekomen in samenspraak met bewoners, belanghebbenden, dorps- en wijkraden en ondernemersorganisaties.

De Nota Mobiliteit en het Deltaplan Bereikbaarheid zijn natuurlijk niet de enige (beleids)stukken, maar wel de belangrijkste. Ze zijn niet alleen kaderstellend, ze geven ook een goed overzicht van het verkeersbeleid in Haarlemmermeer in den brede. Voor deze Rekenkamernotitie volstaat dat de RKC aan de hand van deze stukken nagaat wat er met de aanbevelingen is gebeurd. Wat betreft het Deltaplan is uitgegaan van hetgeen na amenderingen door de Raad is vastgesteld.

⁴ Raadsbesluit 2009/11305

⁵ Nota van B&W, 2009.0015524

⁶ *Kwaliteit door keuzes. Een nieuw evenwicht*, 27 april 2010

⁷ Vastgesteld door de Raad op 26 januari 2012, raadsvoorstel 2011.0048267

Opvolging van de aanbevelingen

Categoriseringsplan geactualiseerd, bereikbaarheid herijkt (aanbeveling 1a)

Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en verbeteringen in de infrastructuur zijn aanleiding om het categoriseringsplan 2004 te actualiseren. Het nieuwe categoriseringsplan Haarlemmermeer 2011 bestaat uit een beleidsplan en een inhoudelijke uitwerking en afweging met daarbij een nieuwe wegcategorykaart.⁸ De bereikbaarheid is in de Nota Mobiliteit en het Deltaplan Bereikbaarheid herijkt.

Mismatches aangepakt (aanbeveling 1b en 1c)

Verschillende plannen en projecten in het Uitvoeringsprogramma Bereikbaarheid beogen een structurele aanpak van de wegen waar functie en gebruik niet overeenstemmen (mismatches):

- Bennebroekerweg bij Zwaanshoek; de oplossing wordt gezocht in het doortrekken van de Nieuwe Bennebroekerweg richting Bollenstreek.
- Rijnlanderweg; ter ontlasting wordt een nieuwe weg in A4 zone West aangelegd.
- Aalsmeerderweg en Aalsmeerderdijk bij Rijsenhout; ter ontlasting is een nieuwe weg (aangesloten op de A4 en de omgelegde N201) in het PrimAviera-gebied gepland.⁹

Betrouwbare sociaaleconomische gegevens (aanbeveling 2)

In de analyse van het Deltaplan zijn de ruimtelijk-economische en sociale kenmerken van mobiliteit in kaart gebracht. Daarbij is gebruik gemaakt van betrouwbare sociaaleconomische gegevens: *Economische Verkenningen* (2011), *De Staat van Haarlemmermeer* (2008), *Kijk op de Wijk 3* (2011) en gegevens van het CBS.¹⁰

Monitoring (aanbeveling 3)

Om te volgen of en in welke mate de beleidsdoelstellingen worden gehaald, worden verschillende zaken gemonitord. Zo worden verkeerstellingen uitgevoerd door middel van een netwerk van 200 telpunten die inzicht bieden in verkeersintensiteiten. Met verkeersprognoses wordt het 'file oplossend vermogen' van infrastructurele maatregelen onderzocht. Er is verder een verkeersmodel in aanbouw bij de Stadsregio Amsterdam dat in de toekomst de mogelijkheid biedt om beter aan te sluiten bij interregionale verkeersstudies. Reistijdmeting meet op een aantal routes de filevorming en de mobiliteitskeuzes van inwoners wordt periodiek onderzocht in *De Staat van Haarlemmermeer*.¹¹

Participatie (aanbeveling 4)

Participatie is een belangrijke pijler van met name het Deltaplan. De participatie door bewoners en ondernemers heeft geleid tot het gezamenlijk (h)erkennen van knelpunten, het delen van prioriteiten en een gezamenlijk streven naar verkeersveilige en bereikbare kernen.¹² Het Deltaplan doet op verschillende plaatsen verslag van de opbrengst van het participatietraject; de reacties van inwoners, ondernemers en andere belanghebbenden op het conceptplan zijn in een samenvattende notitie aan de Raad voorgelegd.¹³

⁸ Deltaplan, p. 46

⁹ Idem

¹⁰ Idem, p. 15-21

¹¹ Idem, p. 41

¹² Idem, p. 9

¹³ Raadsvoorstel 2011.0048267, p. 1

5. Conclusie

Aanbevelingen opgevolgd, toezeggingen nagekomen

De RKC concludeert dat met de Nota Mobiliteit, het Deltaplan Bereikbaarheid en het daarbij behorende uitvoeringsprogramma per saldo alle aanbevelingen uit het rapport *Veilig en vlot op weg* zijn opgevolgd. Het College is met deze beleidsdocumenten en de uitvoering daarvan al zijn toezeggingen naar aanleiding van de raadsbehandeling van het onderzoek *Veilig en vlot op weg* nagekomen. Op grond hiervan constateert de RKC dat het onderzoek goed heeft doorgewerkt.

Bijlage 1: Geraadpleegde bronnen

- *Veilig en vlot op weg*, Rekenkamercommissie Haarlemmermeer, maart 2009
- Bestuurlijke reactie van 5 maart 2009 van het College naar aanleiding van *Veilig en vlot op weg*, 2009/17918
- Raadsbesluit 2009/11305
- *Nota Mobiliteit*, Nota van B&W, 2009.0015524
- *Kwaliteit door keuzes. Een nieuw evenwicht*, 27 april 2010
- *Deltaplan Bereikbaarheid; vrijheid van bewegen* met het daarbij behorende *Uitvoeringsprogramma 2012 Deltaplan Bereikbaarheid Vrijheid van bewegen*. raadsvoorstel 2011.0048267
- Interview met beleidsadviseurs verkeer en vervoer