



**Gemeente  
Haarlem**

# **Participatieverslag Mobiliteitsbeleid**

31 augustus 2020

# Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Participatie mobiliteitsbeleid</b>	<b><u>32</u></b>
<b>2.</b>	<b>Beschrijving aanpak</b>	<b>3</b>
<b>3.</b>	<b>Wat is opgehaald?</b>	<b>3</b>
	3.1 Ochtendsessie	3
	3.2 Middagsessie 13:00 uur	6
	3.3 Middagsessie 15:00 uur	7
	3.4 Algemene opmerkingen	9
<b>4.</b>	<b>Verkeersveiligheid</b>	<b>10</b>
<b>5.</b>	<b>En hoe verder?</b>	<b>10</b>
	5.1 Proces	10

# 1. Participatie mobiliteitsbeleid

Als onderdeel van het opstellen van het mobiliteitsbeleid 2040 is gesproken met wijkraden en stakeholders op het terrein van mobiliteit. In drie sessies zijn de perspectieven van verschillende stakeholders naar voren gebracht. In dit verslag wordt aangegeven wat de belangrijkste uitkomsten van de sessies zijn en op welke manier deze zijn verwerkt in de concept visie.

## *Kaders van het beleid*

Het mobiliteitsbeleid 2040 borduurt voort op eerdere besluiten. Zo vormt de Structuurvisie Openbare Ruimte een belangrijk kader voor het mobiliteitsbeleid. Evenals het collegeprogramma Duurzaam Doen. Beiden werken toe naar een mobiliteitstransitie: de verschuiving van het autogebruik naar meer voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. De vraag die centraal stond tijdens de sessies was dan ook: *Op welke wijze kan de mobiliteitstransitie in Haarlem vorm worden gegeven?*

# 2. Beschrijving aanpak

De afgelopen jaren is mobiliteit een terugkomend thema in gesprekken met de stad die de gemeente voert in het kader van projecten in de openbare ruimte, bijvoorbeeld bij de herinrichting van straten of bij gebiedsontwikkeling het opstellen van ontwikkelvisies. Voor Haarlemmers is het begrip mobiliteit vooral ook verkeersveiligheid, bereikbaarheid en parkeren. De deelnemers bij deze processen zijn in overwegende mate betrokken vanuit hun betrokkenheid bij de eigen woonomgeving.

Voor het mobiliteitsbeleid 2040 is gekozen voor het uitnodigen van de wijkraden en stakeholders op het gebied van mobiliteit. De deelnemers werden geraadpleegd, dit betekent dat de reacties worden meegewogen bij de verdere invulling van het beleid maar dat niet bij elke reactie wordt gemotiveerd of duidelijk is hoe deze verder wordt mee genomen. Op 1 juli 2020 is in drie sessies met steeds een gemêleerde samenstelling gesproken over de vraag: *Op welke wijze kunnen we de mobiliteitstransitie in Haarlem vorm geven?*

# 3. Wat is opgehaald?

## 3.1 Ochtendsessie

Aanwezig:

- Wijkraad Molenwijk
- Wijkraad Meerwijk
- 023 Bereikbaar
- Stichting senioren activiteiten Haarlem

In deze sessie werd naast de hierboven eerder genoemde vraag als eerste de volgende vraag besproken:

***Waarom kiezen bewoners of bezoekers van Haarlem nu niet voor de fiets of het openbaar vervoer, maar wel voor de auto?***

- Alle aanwezigen zijn het erover eens dat dit deels komt door een gebrek aan goede stallingsmogelijkheden voor de fiets. Er zijn te weinig (beveiligde) fietsparkeerplekken. Daarnaast is er in de stad een enorme hoeveelheid fiets, her en der geparkeerd; het doet rommelig en onveilig aan.
- Daarnaast is een aandachtspunt de veiligheid; de fietser is niet altijd gescheiden van andere weggebruikers.
- Op de vraag of het een optie is kosten te gaan berekenen voor fietsparkeren, wordt gereageerd dat dit waarschijnlijk de reden vergroot om niet met de fiets naar Haarlem te komen.
- Stichting senioren activiteiten Haarlem geeft aan dat er veel openbare ruimte autoluw wordt gemaakt, maar dat er onvoldoende ruimte is om de fiets zo kwijt te kunnen dat deze ook blijft staan. De kans is te groot dat bij terugkomst de fiets op de grond ligt. Dit is ook weer een reden om niet met de fiets naar Haarlem te gaan.
- Op de vraag of de fiets aantrekkelijker is dan het OV reageert Stichting senioren activiteiten Haarlem dat men gewend is om met de fiets tot aan de winkel te gaan en de fiets dan voor de winkel neer te zetten. De voorzieningen van het OV zijn goed.
- Vanuit de Wijkraad Meerwijk wordt hierop gereageerd dat voor het centrum het OV goed is geregeld, maar bijvoorbeeld vanuit Schalkwijk naar Haarlem Noord met het OV lastig is; de verbindingen rondom de stad zijn minder goed geregeld.
- Voor wat betreft het fietsen, geeft Wijkraad Meerwijk aan dat er sprake is van drukte bij verkeerslichten en onduidelijkheid waar gefietst kan worden. De fietslichten zijn ook kort groen, wat met name voor de langzamere fietsers een probleem is. En de fietspaden zijn vaak smal, wat bij oversteekplekken voor onveiligheid zorgt. Het zou goed zijn als fietsers vaker voorrang krijgen op auto's.
- OV lijn 300 is prima, omdat deze regelmatig gaat. Voor centrum goed OV, maar vanuit Schalkwijk naar het noorden is lastig met OV, geen goede verbindingen rondom de stad.
- Drukke verkeerslichten, onduidelijkheid over waar gefietst kan worden. Zijn zaken die niet goed op orde zijn, fietslichten zijn kort groen, smalle fietspaden. Met name bij oversteekpunten zouden fietspaden breder moeten zijn en fietsers zouden vaker voorrang op auto's moeten krijgen.
- Allen zijn het erover eens dat voor het gebruik maken van de fiets je je veilig moet voelen, in het verkeer, maar ook op straat. En het veilig parkeren van de fiets wordt steeds belangrijker, omdat men steeds duurdere fietsen heeft. Op het fietspad zijn verschillende gebruikers die met zeer wisselende snelheden hier fietsen; ook dit levert onveilige situaties op.

***Op welke manier kunnen we de mobiliteitstransitie in Haarlem vormgeven? Zijn er locaties, plekken te benoemen en maatregelen?***

- 023 Bereikbaar reageert hierop met de opmerking dat de bereikbaarheid van het fietsparkeren (incl. openingstijden) belangrijk is. Breda wordt aangehaald als voorbeeld van een gemeente waar het goed is geregeld. Er zijn in Breda fietsparkeergarages op strategische punten, waar goede voorzieningen zijn (niet alleen toiletten, maar ook bijv. uitleen buggy's). De straten zijn schoon. Je mag je fiets meenemen naar een winkel, maar dan mag deze hier max. een half uur staan. Dit zou goed zijn, niet alleen voor Haarlem Centrum, maar ook voor Schalkwijk en het Cronjegebied. Ook dient er snel werk gemaakt te worden van aanrijroutes naar parkeergarages, zodat er minder zoekverkeer is.

- Wijkraad Molenwijk geeft aan dat het goed zou zijn als auto's aan de buitenkant van de stad kunnen worden gehouden, dus zo weinig mogelijk met de auto door de binnenstad mogen/kunnen.
- Stichting senioren activiteiten Haarlem: Het is makkelijker automobilisten aan te sturen, dan fietsers. Autoluw is makkelijker te realiseren dan fietsluw. Een verandering in gedrag van fietsgebruikers – niet meer je fiets overal neerzetten, maar vanuit een centrale plek de rest te voet doen – is lastig, maar verdient wel aandacht.
- Een ander aandachtspunt – geeft wijkraad Meerwijk aan – is de enorme hoeveelheid bussen door bepaalde straten. Dit levert gevaarlijke situaties op voor fietsers. Er moet worden nagedacht over de juiste geleiding van bussen en het veiliger maken van de combinatie bus-fietsverkeer. In Schalkwijk werkt bijvoorbeeld de aparte busbaan voor de 300 goed. En op de Gedempte Oude Gracht zijn de fietspaden goed van de bussen afgeschermd. De Rustenburgerlaan is dan weer een negatief voorbeeld.
- Stichting senioren activiteiten Haarlem vindt ook de regeling op de Rijksstraatweg een goed voorbeeld van een veilige situatie; hier worden kruisingen aangepast voor de veiligheid. 023 Bereikbaar geeft als aandachtspunt de fietsroute richting Heemstede aan. Hier zijn fietsers en bussen ook te dicht bij elkaar.
- Ook voor inwoners zou moeten gelden dat zij op een centrale plek parkeren. Een consequentie van in binnenstad wonen, is dat je niet meer voor de deur kunt parkeren.
- Ondergrondse fietsparkeerruimte, met groen erbovenop zou mooi zijn om de mobiliteitstransitie meer vorm te geven.
- Wijkraad Meerwijk stelt de vraag of het mogelijk is dat in de hele stad de max. snelheid 30 km wordt. Hierdoor wordt de veiligheid van fietsers verhoogd. De vraag is of dan ook aan snelle fietsers een max. snelheid kan worden opgelegd. En kan al het verkeer dan van dezelfde weg gebruik maken. Bij een 30 km zone wordt nog wel steeds te snel gereden, maar het principe zou moeten worden dat je in de stad niet snel hoeft te rijden en 30 km dan ook het uitgangspunt wordt. De wegen moeten dan ook zo zijn ingericht dat de verleiding te hard te rijden wordt weggenomen.
- Wijkraad Molenwijk geeft aan dat in het noorden van Nederland een kleinere stad is waar de gemeente alle borden en verkeerslichten heeft weggehaald en heeft verkondigd dat iedereen gewoon rekening met elkaar moet houden; iedereen heeft dezelfde verantwoordelijkheid en regel het met elkaar.
- Dit wordt inderdaad op een aantal plekken toegepast, 'shared space'. Dit heeft op sommige plekken goed uitgedaan, maar op andere plekken heeft het geleid tot een toename van ongelukken/onveilige situaties.
- In Molenwijk loopt momenteel de prijsvraag Panorama Lokaal en zijn projectgroepen bezig met ideeën. Zo heeft een groep bedacht dat een deel van de Europaweg zou kunnen worden afgesloten om de snelverbinding voor mensen vanuit Heemstede richting A9 minder aantrekkelijk te maken.
- Wijkraad Meerwijk laat weten dat in Den Haag de tunnel enorm heeft geholpen in het verminderen van verkeer.
- 023 Bereikbaar geeft aan dat toen de fly-over bij Ikea werd aangelegd, hier sprake was van een groter plan, door een rondweg en een tunnel zou het autoverkeer door de stad verbeteren.
- Wijkraad Molenwijk geeft aan dat een bovengronds fietscirculatieplein bij de entree van Schalkwijk een oplossing kan zijn. Fietsverkeer heeft dan een eigen oversteekmogelijkheid, zonder last te hebben van autoverkeer. De doorstroom van het autoverkeer verbetert hierdoor ook.
- Voetganger weinig aan de orde geweest. Allen vragen aandacht voor de toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers/invaliden; deze moet goed worden/blijven.

## 3.2 Middagsessie 13:00 uur

Aanwezig:

- Burgerinitiatief Haarlem Klem
- Wijkraad de Krim
- Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen
- Wijkraad Scheepmakersdijk
- Platform Buskruit
- Verkeersgroep wijkragen Oost
- Wijkraad klein Zuid-wet Haarlem
- Haarlem Centraal
- Ambassadeur toegankelijkheid

### ***Waarom kiezen bewoners of bezoekers van Haarlem nu niet voor de fiets of het openbaar vervoer, maar voor de auto?***

- Wijkraad de Krim geeft aan dit vaak wordt bepaald door de afstand tot het OV, door het weer en door de kofferbakfunctie van de auto.
- Wijkragen Oost geeft aan dat de faciliteiten voor fiets en OV zijn beperkt terwijl met de auto gemakkelijkst en snelst van/naar de bestemming kunnen , incl vervoeren van spullen. Ook is het vanuit Oostpoort 's nachts lastig om Schiphol te bereiken (parkeren bij Schalkwijk, vandaar met bus naar Schiphol) Dit geldt voor zowel werk- als vakantieverkeer.
- Platform buskruit verwijst naar Haarlem filestad nummer 2.
- Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen geeft aan dat veel mensen uit gewoonte de auto nemen. OV is er vaak wel, maar niet optimaal. Ook zijn er slechte parkeervoorzieningen voor fietsers.
- Burgerinitiatief Haarlem Klem geeft aan dat de fietsstructuur onvoldoende is en dat 50km wegen gemengd zijn met te smalle fietspaden. Ook de OV-verbinding naar Amsterdam en Schiphol zijn onvoldoende.
- De ambassadeur toegankelijkheid geeft aan dat er door Corona nog minder gebruik wordt gemaakt van het OV. Mensen zijn bang voor besmetting. Verder zijn afstanden vaak te groot om ze met de fiets af te leggen.
- Wijkraad Scheepmakersdijk geeft aan dat in Haarlem veel Amsterdammers komen wonen, die voor werk toch weer naar Amsterdam moeten reizen. Dan is de auto gemakkelijk.

### ***Op welke manier kunnen we de mobiliteitstransitie in Haarlem vormgeven?***

- Wijkraad Scheepmakersdijk geeft aan dat een autoring rondom de stad zou kunnen helpen. Zo kan het verkeer in de stad verminderen. Binnen de stad dient het verkeer dan wel naar de rondweg 'gedwongen' te worden. In de stad dient er dan meer eenrichtingsverkeer te zijn.
- Verder maken veel steden gebruik van braakliggend terrein rondom de stad voor parkeren bij evenementen. Haarlem zou braakliggend terrein als parkeerterrein voor bezoekers kunnen inrichten om deze bezoekers vervolgens met een OV-cirkel naar de stad te vervoeren.
- Burgerinitiatief Haarlem Klem geeft aan dat er overal een 30km/u regime zou moeten zijn als er geen vrijliggende fietspaden zijn. Ook de regioring zal inderdaad helpen om het verkeer uit de stad te krijgen. De eerdergenoemde P+R kan ook gebruik worden voor het parkeren van de tweede auto van bewoners.
- Het is ook belangrijk dat bij nieuwbouwplannen de mobiliteit eerst op orde wordt gemaakt.
- Platform buskruit vraagt zich af waarom er niet ook gekozen wordt voor 30km/u wegen als er wel HOV-bussen door heen rijden. Hiervan zijn er genoeg voorbeelden in andere steden. Er zou

sowieso een hoofdkeuze voor 30km/ uur in de gemeente moeten komen. Ook platform Buskruit geeft aan dat infrastructuur eerder klaar moet zijn dan de bouwlocaties.

- Verder zou er een versnelde ontwikkeling van de hub Oostpoort en Haarlem Zuid-Oost Buitenrust moeten komen.
- Vanuit wijkraden Oost wordt ingebracht dat de ringweg rondom Haarlem er echt zou moeten komen. Dit idee is ook al ingebracht in de SOR. Verder kan gekeken worden of alle busverkeer echt naar het station dient te gaan. Over de Bernardlaan zou een OV-strook aangelegd kunnen worden (verbinding Schalkwijk en Oostpoort).
- Ook wordt ingebracht om naar het parkeerbeleid te kijken. Bewoners zouden meer in parkeergarages moeten parkeren. Parkeren voor bezoekers zou duurder moeten worden en opgevangen moeten worden op een P+R buiten de stad.
- Wijkraad de Krim geeft aan dat er eerst gekeken dient te worden hoe de ontwikkelzones ruimte gegeven kan worden. De wijkraad stelt voor om ook aanvullend op de eerder gemaakte opmerkingen ook met pilots te werken om te kijken wat wel en niet werkt.
- Wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen geeft aan dat parkeerregulering voor de hele stad kan werken, in combinatie met ontmoediging van de tweede en derde auto. Ook zou de hele stad 30km/ uur zone moeten zijn.
- Tot slot verdient de stadsdistributie de nodige aandacht. Hier is veel verbetering mogelijk.

### 3.3 Middagsessie 15:00 uur

Aanwezig:

- Wijkraad Meerwijk
- Oogvereniging
- Rover
- Wijkraad Dietsveld- Vogelbuurt
- Wijkraad Planetenwijk
- Stichting Milieu- en Natuurbescherming Kennemerland
- CMG
- STEL
- Fietsersbond
- Werkgroep infra Koninginnebuurt

#### ***Waarom kiezen bewoners of bezoekers van Haarlem nu niet voor de fiets of het openbaar vervoer, maar wel voor de auto?***

- Rover geeft aan dat dit wellicht kan zijn door de ontbrekende OV-verbindingen: Van de werkgebieden rondom Amsterdam zijn maar twee gebieden per trein bereikbaar zonder overstap; voor de bus is dat er een. Amsterdam Amstel en Bijlmer zijn alleen met overstap bereikbaar. Door een overstap, wordt er een 'straf tijd' van 15 minuten aan de reistijd per OV toegevoegd, waardoor men minder snel kiest voor het OV. Men acht een max. reistijd van 45 min. nog acceptabel.
- Rover geeft aan dat looproutes restruimtes lijken te zijn. Vooral in binnenstad met terrasjes, reclameborden en fietsen, wordt de voetganger naar het fietspad verdreven. Voorbeeld hiervan is de Gierstraat. Zowel het lopen als het fietsen wordt hierdoor weer minder aantrekkelijker.
- CMG vraagt of is meegenomen dat in de binnenstad gedurende dag 70% van het verkeer bestaat uit distributie- en bouwverkeer. CMG laat weten dat bij recent onderzoek naar stadsdistributie is gekeken naar vervoer over water, het neerzetten van pakket-afhaalpunten.
- Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt geeft aan dat fietsen over de Rijkstraatweg lastig is: het fietspad is krap waardoor er gevaarlijke situaties ontstaan met name tijdens de spits. De laatste jaren is

het aanbod van fietsen toegenomen en dat in combinatie met de menging van het langzamere met het snellere fietsverkeer zorgt voor onveiligheid. Ook wordt er veel op de stoep geparkeerd, omdat de straten smal zijn en zo de doorgang van de straat mogelijk blijft. Naast auto's, staan er ook fietsen op de stoep, waardoor de stoep niet beloopbaar is.

- STEL geeft aan vanuit eerdere trajecten geconcludeerd te hebben dat er veel wordt onderzocht, maar er vaak weinig verandert. Het lijkt erop dat het te eng is om van een straat voetgangersgebied of eenrichtingsverkeer te maken en dus blijven de straten open voor auto's. De wil is er wel, maar het geld is er niet.
- Fietsersbond geeft aan uit te dragen dat de afstanden tot 7,5 km door iedereen op de fiets zou moeten worden afgelegd. Voor kleine afstanden moet het autogebruik nog veel meer worden ontmoedigd. De gemeente zou meer aandacht aan de fiets moeten geven, ook financieel.
- STEL reageert hierop dat bij grijze wegen de veiligheid ook zeker in het geding is.

### ***Op welke manier kunnen we de mobiliteitstransitie in Haarlem vormgeven?***

- Rover geeft aan dat een lightrail/tramproject richting zuidkant Amsterdam, langs de A9 van belang is. Er is nooit een tweede spoorlijn gekomen, terwijl de reizigersaantallen dit wel zouden vragen. Er zijn wel twee bussen, die samen om de twee minuten rijden, wat aangeeft hoe groot de vraag is.
- STEL geeft aan dat een lightrail/tramproject naar Zandvoort doorgetrokken zou moeten worden.
- CMG geeft aan dat er een tekort is aan goed bewaakte fietsstallingen: De stalling bij het station is te klein. Het Houtplein wordt herontwikkeld, maar daar is geen fietsenstalling ingetekend; de stalling op de Botermarkt gaat hopelijk binnenkort weer open. Verder is er een knelpunt aan de Spaarnekant. Er moet ruimte komen, desnoods in panden, zodat mensen hun fiets daar kunnen neerzetten. De stad Breda wordt als voorbeeld aangehaald, ook met betrekking tot het kort parkeren van de fiets, echter in Haarlem kunnen we kort buiten parkeren niet afdwingen, omdat er onvoldoende stallingsruimte is.
- STEL vindt dat de auto eigenlijk de invulling van de openbare ruimte bepaalt. Het recht van de zwakste deelnemer moet afgedwongen worden. Gierstraat is wandelpad met fietser te gast, maar dit lijkt niet bekend te zijn.
- Wijkraad Meerwijk denkt dat autoweren niet werkt. Een transferium kan mogelijk wel werken. Hiermee zou het mogelijk moeten zijn structurele oplossingen te vinden. Er wordt gesproken over een hoogwaardig OV-knooppunt langs de Schipholweg, maar dit is meer een overstappunt. Het is goed nu een visie te maken en daarvoor te gaan en niet met halfbakken oplossingen te werken. Niet meer dan 1 auto per woning is lastig af te dwingen, maar ook hiervoor kan een combinatie met transferium mogelijk wel werken.
- De Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt noemt het I-Zoof – project in Planetenwijk en Ramplaankwartier. Per wijk is een aantal deelauto's; deze deelauto's worden door de gebruikers samen onderhouden. Een tweede auto blijkt dan minder vaak nodig. Het blijkt dat per deelauto twintig auto's uit het straatbeeld verdwijnen. De gebruikers zijn overwegend jongvolwassenen. Bij de start heeft de gemeente gesubsidieerd voor de eerste aanschaf.
- STEL vraagt wat er bekend is over de beschikbare gelden voor de plannen die worden opgesteld?
- Studio Bereikbaar geeft aan dat hen is gevraagd om een haalbaar en realistisch plan op te stellen, waarvoor ook dekking moet worden gezocht. STEL vraagt aandacht voor realistische budgettering/raming. Dit is in het verleden niet goed gegaan, waardoor opties niet betaalbaar zouden zijn.
- Fietsersbond laat weten dat de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid heeft onderzocht in hoeverre 30 km in de hele stad meewerkt aan verkeersveiligheid. De conclusie van het SWOV is: voorzie alle 50 km wegen in de stad van vrij liggende fietspaden. Daar waar dit niet kan, dient de straat ingericht te worden als een 30km/u weg, waardoor combi auto-fiets beter kan.



- STEL: Politie geeft aan dat 30 km niet te handhaven is. Dit is verkeerd-om redeneren, en de maatregelen moeten dan zo zijn dat hier ook op gehandhaafd wordt. Fietsersbond reageert dat dit ook komt omdat de rechterlijke macht niet wil beboeten als straten niet als 30 km weg zijn ingericht. Landelijke politiek pakt hier eigenlijk onvoldoende op door, waardoor lokale politiek weinig kan doen.

### 3.4 Algemene opmerkingen

- Wijkraad Planetenwijk geeft aan dat er woningen moeten worden bijgebouwd (ambitie is 10.000 woningen erbij). Het is nu al druk met auto's en wordt dus alleen maar drukker. De wethouder heeft beloofd te komen tot een integraal mobiliteitsbeleid; zou van de zomer zijn, maar is nu voor eind 2020 toegezegd. Wethouder Roduner heeft inwoners Haarlem beloofd een onderzoek te doen hoe het verkeer in en uit Haarlem gaat, waar het vast staat en waar de knelpunten zijn. Dit zou worden gedaan met metingen en tellingen. Komt dit onderzoek eind dit jaar?
- In de reactie hierop wordt aangegeven dat in een ontwikkelvisie staat dat Haarlem evenwichtig moet groeien, zowel nieuwe woningen, als nieuwe werkplekken en daarnaast ook nog bereikbaar moet blijven. Hiervoor wordt gekeken naar een andere manier van reizen, meer met de fiets, het OV en te voet. Daarover gaan we nu in gesprek. De stand van zaken rond het knelpuntenonderzoek wordt nader bekeken en hierover wordt de wijkraad Planetenwijk via de mail geïnformeerd.
- CMG vindt dat het kijken naar de druk op de wegen, een omgekeerde redenering is. Het is beter te kijken waarheen we willen, en dat dan als uitgangspunt te nemen.
- Studio Bereikbaar geeft aan dat voor het mobiliteitsbeleid wordt gekeken naar ambitie – waar komen mensen vandaan en hoe en via welke routes vinden verplaatsingen plaats. Maar knelpunten die er nu zijn, kan je niet negeren. Dit wordt in het mobiliteitsbeleid met elkaar verenigd.
- Rover vraagt hoe het klimaatakkoord in het verhaal terug te vinden is. In 2030 moeten er 8 miljard minder autokilometers zijn. Voor Haarlem zou dit neerkomen op 85 miljoen minder autokilometers.
- Studio Bereikbaar geeft aan dat klimaatdoelstellingen zijn vertaald in akkoord binnen Haarlem. De bedoeling is deze te concretiseren. Er zitten aanvullende vragen vast die bepalend zijn voor het uitwerken van de doelstellingen.
- De Fietsersbond reageert dat het toch moet gaan om minder autogebruik, dat moet de uitkomst worden.
- Studio Bereikbaar geeft aan dat dit klopt, en dat daarom nu moet worden ingezet op de mobiliteitstransitie. Er komen schonere auto's, maar daarnaast is het van belang dat er op andere manieren worden gereisd.
- De werkgroep Infra Koninginnebuurt vraagt of het probleem dat Haarlem tussen het water ligt (Leidsevaart en Spaarne) is meegenomen in het onderzoek. Er is een toename in problemen rondom bruggen. Zo komen rijden bij de Emmabrug veel meer auto's dan de brug aankan en bij de ontwikkeling van de Spoorzone nemen deze problemen alleen maar toe. De beste oplossing lijkt om de Emmabrug voor verkeer af te sluiten. Zijn deze problemen in de beschouwingen meegenomen?
- Studio Bereikbaar geeft aan dat er gekeken wordt naar de invulling van hoofdroutes. De grote hoeveelheid verkeer die door de wijk heen gaat/sluipt wordt meegenomen in het beleid. Het rapport van Witteveen&Bos is bekend.

- CMG vraagt of jongeren ook worden betrokken bij de totstandkoming van dit beleidsstuk, zeker omdat het om een visie tot 2040 gaat. Hierover zullen de gemeente en CMG nog nader contact hebben.
- STEL vraagt of wordt nagedacht over een ringverbinding, waardoor auto's buiten het centraal stedelijk gebied worden gehouden. Studio Bereikbaar aan dat dit inderdaad bekeken wordt, maar dat hier een uitdaging in zit. Een ring betekent veel omrijden en hoe kan je automobilisten verleiden hier gebruik van te maken.
- STEL reageert dat er verschillende oplossingen bekend zijn, maar hier nog weinig mee gebeurt.
- In het mobiliteitsbeleid wordt gekeken naar een goede structuur. Werk dat al is gedaan, wordt hierin meegenomen.
- De wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen geeft aan dat in de presentatie wordt aangegeven dat ook de bereikbaarheid voor de auto belangrijk is. Dat staat haaks op de andere doelen. Wieger Savenije geeft aan dat een bepaalde mate van autogebruik wel gefaciliteerd zal moeten worden, maar dat het hier altijd om een zoektocht en een puzzel gaat. Dit blijft een dilemma, ook al wordt er meer ingezet op fiets, voetganger en OV.

## 4. Verkeersveiligheid

Parallel aan het mobiliteitsbeleid wordt ook het verkeersveiligheidsbeleid opgesteld. Dit beleid doorloopt een zelfstandig proces, maar zal wat inhoud betreft aansluiten op het mobiliteitsbeleid. Het verkeersveiligheidsbeleid zal een van de bouwstenen voor het mobiliteitsbeleid zijn. De participatie met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid vond in een paralleltraject plaats. Uiteraard vindt er uitwisseling plaats over de input vanuit de twee participatietrajecten.

## 5. En hoe verder?

Het participatieproces heeft inzicht verschaft in wat er in de stad leeft. Dit inzicht nemen wij mee in de afweging om te komen tot een concept beleidsstuk. Soms was dat inzicht heel concreet in de zin van dat een aantal punten extra bekeken zijn en soms was dat algemener. Vooral over hoe de mobiliteitstransitie concreet vorm te geven is goed meegedacht. Inmiddels hebben we ook reeds een mondelinge terugkoppeling van het participatieproces gedaan bij de wethouder Mobiliteit.

Met betrekking tot het vervolg is op basis van deze participatie een overleg ingepland met de toegankelijkheidsambassadeurs en wordt stedelijke distributie nader bekeken; Jongeren krijgen een plek in het proces van de omgevingsvisie.

### 5.1 Proces

Naar verwachting wordt het concept mobiliteitsbeleid in het eerste kwartaal van 2021 ter inzage gelegd. Dit betekent dat een ieder kan reageren op het concept mobiliteitsstuk. De reacties die dan worden gegeven worden gemotiveerd wel/niet meegenomen in het uiteindelijke beleid.

Op het moment dat het concept beleidsstuk gereed is en ter inzage ligt, zal gewerkt worden aan het opstellen van een uitvoeringsprogramma voor de periode van vijf jaar. Hierin zullen de

projecten opgenomen worden, die de gemeente concreet in de komende periode zal gaan oppakken. Het uitvoeringsprogramma zal niet ter inzage gelegd worden. Met betrekking tot de ontwikkelzones geldt dat het mobiliteitsbeleid de basis zal zijn voor de mobiliteitsplannen die vanaf dan per zone gemaakt zullen worden.





Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,  
12 februari 2019

Hein Schouwenaars  
Claudia Tempelman

---

Postbus 511  
2003 PB Haarlem  
Tel. 14 023

[haarlem.nl](http://haarlem.nl)