

# Inspraaknotitie Mobiliteitsbeleid en Verkeersveiligheidsbeleid

---

Deze inspraaknotitie op het voorliggende concepten Mobiliteits- en Verkeersveiligheidsbeleid is gezien vanuit het gezichtspunt van de Zijlweg, tussen het spoorwegviaduct en de Randweg.

Vanuit dit spoorwegviaduct wordt de Zijlweg in westelijke richting onoverzichtelijker (S-Bocht) en versmalt (trechter) op het traject tussen Hyacintenlaan en Narcisplantsoen.

## Inleiding

Met veel enthousiasme maken wij gebruik van de door u geboden inspraakmogelijkheid. Als bewoners van de Zijlweg hebben wij een toekomstbeeld van een voor alle weggebruikers en bewoners veilig gebied. Wij zien dat de voorliggende concepten voor mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid niet erg zullen bijdragen aan het bereiken van dit toekomstbeeld. Graag delen wij met u onze visie en verbeterpunten op deze beleidsvoornemens.

De verkeersintensiteit op de Zijlweg is het laatste decennium toegenomen. Het betreft niet alleen de hoeveelheid verkeergebruikers, van voetganger tot personen- en goederenvervoer, maar ook de snelheid waarmee wordt gereden en het anarchistische, onvoorspelbare, soms egocentrische gedrag van sommige gebruikers. Dit alles met alle negatieve gevolgen voor de veiligheid, de leefbaarheid en de gezondheid voor de bewoners en de overige gebruikers.

Deze toename is het effect van de (stedenbouwkundige)ontwikkelingen en het beleid van de gemeente Haarlem, de buurgemeentes en de provincie in de afgelopen tien à vijftien jaar.

Wij geven u graag een (niet limitatieve) opsomming van zaken waar wij als bewoners in de afgelopen jaren mee zijn geconfronteerd, soms verrast en soms overvallen. Dit betreft:

- De bouw en oplevering van het woongebied op het voormalig Marine Hospitaal te Overveen. Hier zijn tussen de 60 en 90 woningen/appartementen gerealiseerd;
- De bestemmingswijziging van het voormalige provinciepand aan de Zijlweg 245 van kantoren naar kamerverhuur. De laatste gebruiksmelding geldt voor verblijf van maximaal 332 personen;
- De bouw van het Nova College én recente uitbreiding ten behoeve ca. 1.000 extra studenten, met een optie op een vierde (onderwijs)gebouw ten behoeve van een nog onbekend aantal extra studenten;
- De (commerciële)ontwikkeling van het v.m. HIN-terrein met o.a. een onderwijsinstelling (het Luzac College), een medische faciliteit (Bergman Clinics), een sportschool, etc.;
- De bouw en doorontwikkeling van het Albert Hein filiaal inclusief (studenten)huisvesting aan de Spoorwegstraat;
- De herinrichting van de Zijlweg eind jaren negentig van de vorige eeuw;
- Het plan-/ontwikkelbeleid van de gemeente Haarlem in andere delen van de stad, waaronder:
  - De herinrichting van de Spaarndamseweg, ter ontmoediging van de doorstroming richting de stad;

- De herontwikkeling van het Raaks complex, inclusief een grote parkeergarage en publieke alsook commerciële activiteiten;
- De huidige verkeersstudies/-plannen rond het centraal station.
- De recente ontwikkelplannen de gemeente betreffende de ontwikkelzone Zijlweg, ook wel genoemd "...De tuinen van Haarlem...".

## Probleem

De Zijlweg maakt deel uit van de eind negentiende-eeuwse stadsuitbreiding tussen Haarlem en Overveen. De dimensies van toen bepalen de beschikbare openbare ruimte van nu. De problemen van vandaag zijn het gevolg van de eerdergenoemde (stedenbouwkundige)ontwikkelingen en het beleid van de gemeente Haarlem, de buurgemeentes en de provincie in de afgelopen twee decennia.

Op het traject Zijlweg, tussen het spoorwegviaduct en de Randweg, betreft dit de volgende kritieke problemen voor de verschillende groepen van gebruikers:

- De stoepen en de aangrenzende fietspaden zijn te smal. Door de hoeveelheid en verscheidenheid aan gebruikers in combinatie met het toenemende anarchistische tweerichting gebruik ontstaat een dagelijks strijd om de beschikbare ruimte.

Wij nodigen u graag uit om de meegestuurde filmbeelden te bekijken die de bovenstaande situatie tastbaar maken (zie bijlage).

- Het gemotoriseerde verkeer rijdt te hard voor de onoverzichtelijke situatie en houdt zich te vaak niet aan de gestelde maximumsnelheid.
- De stads- en schoolbussen, de hulpdiensten, het vrachtverkeer t.b.v. retail en bedrijven, de pakketdiensten persen zich door het overige verkeer;
- Naast het ruimtegebrek op de stoepen en de aangrenzende fietspaden is de oversteekbaarheid van de Zijlweg een levensgevaarlijke uitdaging. De oorzaak ligt enerzijds aan de onoverzichtelijke S-bocht in de weg in combinatie met het massale verkeersaanbod en het negeren van de maximumsnelheid. Anderzijds aan het gebrek aan veilige voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden.
- Het aantal parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers en leveranciers is bij de laatste herinrichting (eind negentiger jaren) gelimiteerd tot 24 parkeerplaatsen (inclusief 3 invalideparkeerplaatsen op kenteken) tussen spoorwegviaduct en Randweg.

## Concept mobiliteitsbeleid, "De mobiliteitstransitie".

Het voorliggende concept mobiliteitsbeleid maakt deel uit van een aantal gepubliceerde gemeentelijke beleidsinitiatieven en ontwikkelvisies. Wat of welke hier leidend is en waar de onderlinge samenhang gewaarborgd wordt is en blijft voor ons een onbeantwoorde vraag. Uitgangspunten verschillen, balletjes worden enkel opgeworpen en/of "doorgeschoven" naar *mobiliteitsplannen op (ontwikkel)gebiedsniveau*, waaronder de Zijlweg.

De gebruikte terminologieën als "*Metropoolregio Amsterdam, metropolitane economie, mobiliteitstransities, Daily Urban System op MRA schaal*" vallen o.i. eerder onder de

categorie “consultancy-jargon” en dragen zeker niet bij aan het verduidelijken van het HOE.

Laat staan HOE de genoemde globale algemene stipjes op de horizon bereikt zouden moeten worden en welke consequenties deze keuzes met zich meebrengen.

Met Haarlem-breed een uitbreiding van 10.000 geplande extra woningen en dito bedrijvigheid wordt in het gewenste eindbeeld aangegeven dat (citaat) “... Ook in de toekomst blijft Haarlem bereikbaar met de auto door een goede doorstroming van de hoofdinprikkers (N200, N205 en N208) naar de binnenstad (parkeergarages) en de woonwijken...”.

Daar waar het autobezit en autogebruik voor de Haarlemmers wordt ontmoedigd/onmogelijk wordt gemaakt, wordt de stad van buitenaf, gefaciliteerd, toegankelijk gemaakt voor gemotoriseerd verkeer.

Door de keuze in het mobiliteitsbeleid om binnen een fictieve ring rond Haarlem de snelheid op een aantal wegen niet te reduceren tot 30 km/u, krijgen deze wegen, waaronder de Zijlweg, de extra verkeersstromen te verwerken.

Door het handhaven van binnenstedelijke parkeergarages in plaats van P&R voorzieningen aan de buitenranden van Haarlem waarbij bezoekers vervolgens met (elektrisch) openbaar vervoer verder reizen, blijft de druk op de bestaande, beperkte, infrastructuur bestaan.

De gedachte dat (citaat) “... Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluipverkeer door de wijken te voorkomen wordt er gezorgd voor een goede hoofdontsluitingsstructuur.” “... bestaat uit een aantal hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u...”.

Deze gedachte houdt geen rekening met o.a. de *satellite based* navigatiesystemen die nauwgezet de actuele verkeerssituatie aan de gebruikers doorgeven.

Dit betekent dat het sluipverkeer wordt gefaciliteerd zodra de hoofdstructuur “vol” zit. Vooral op zomerse dagen is deze ontwikkeling steeds meer merkbaar door het verstopt raken van alle oost-west verbindingen richting Zandvoort/strand Bloemendaal. De verkeersdruk op bijvoorbeeld de Brouwerskolkweg, Zijlweg west en Bentveldsweg neemt op deze dagen dan ook significant toe, waarbij het wegennet verstopt raakt. Deze toenemende verkeersontwikkeling (het strand trekt mensen op alle dagen!) is verbazingwekkend genoeg niet verwoord/meegenomen in de verkeersstromen van het mobiliteitsbeleid.

Een verbeterde bereikbaarheid van Haarlem west, inclusief de ontsluiting van Zandvoort, Overveen en Bloemendaal wordt niet nader uitgewerkt. Met dezelfde argumenten waarmee de gemeente zich gaat inzetten voor de Velserversbinding, wordt de optie voor de Kennemertunnel tenietgedaan.

Samenvattend, ondanks dat (citaat) “... Voor bepaalde delen van de stad, zoals bijvoorbeeld de ontwikkelzones waaronder Haarlem Zuidwest (lees ook Zijlweg), worden er mobiliteitsplannen op gebiedsniveau gemaakt en voor specifieke werkvelden, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid, fiets en parkeren worden verdiepende beleidsplannen opgesteld, die allemaal onder de paraplu van dit mobiliteitsbeleid komen te vallen...” zijn wij bang dat met de uitwerkingen van dit mobiliteitsbeleid de beoogde transitie naar

veiliger, leefbaarder en gezonder voor de bewoners en gebruikers van de eerdergenoemde Zijlweg verder in het gedrang komt en dus verslechtert.

De Zijlweg, ook wel genoemd "...De tuinen van Haarlem..." dreigt hiermee het bekende "afvoerputje" van deze gemeentelijke plannen te worden.

### Concept verkeersveiligheidsbeleid, "Veilig op weg in Haarlem".

Wij onderschrijven en ondersteunen het doel van het concept verkeersveiligheidsbeleid om Haarlem, over de volle breedte van alle gebruikers, (verkeers)veiliger te maken en het voorkomen van verkeersongevallen.

Voor ons zit de pijn in het "HOE", namelijk de wijze waarop deze doelen in het beleidsvoornemen bereikt worden, in samenhang met het concept mobiliteitsbeleid. Ook hier bezien vanuit ons gezichtspunt, het eerdergenoemde traject van de Zijlweg tussen het spoorwegviaduct en de Randweg geven wij graag deze inspraakreactie.

Wij vinden de constatering dat het verkeersveiligheidsbeleid blijkbaar niet voor alle verkeersdeelnemers geldt meer dan zorgelijk.

Een simpele optelsom levert 96 maal het woord "fietser(s)" en slechts 9 maal het woord "voetganger(s)", het woord "ouder(en)" 34 maal en het woord "kind" slechts 6 maal.

Fietspad/-verkeer 56 maal en voetpad slechts 1 maal. De ondertitel "Veilig op de **fiets** door Haarlem" zou hier, betreurenswaardig genoeg, beter op zijn plaats zijn.

Deze constatering vinden wij dan ook een diskwalificering van dit voorliggende concept beleidsvoornemen "Verkeersveiligheidsbeleid".

Door de fietser prominent centraal te stellen wordt o.i. het anarchistische verkeersgedrag van een groeiende groep rijwielgebruikers beloond en wordt de voetganger weggezet als "aangeschoten wild".

Het concept verkeersveiligheidsbeleid beantwoordt niet de vraag wat de oorzaak is van de onveiligheid maar schrijft een willekeurig "medicijn" voor. Dit in de hoop/de verwachting dat de doelen van het beleidsvoornemen gehaald worden.

Wij zien in toenemende mate een oneigenlijk tweerichtings gebruik op vooral het noordelijke fietspad langs het genoemde traject van de Zijlweg. De combinatie met de komende en gaande wandelende stromen leerlingen (NOVA) en overige gebruikers leidt regelmatig tot beangstigende momenten. Door de krappe voorzieningen in combinatie met de toenemende verkeersbewegingen op voet-/fietspad ontstaat ook regelmatig niet verhaalbare schade aan de geparkeerde motorvoertuigen van bewoners/bezoekers.

Graag willen wij u ook wijzen op onderzoek door onder andere de ANWB en VVN en de ervaringen van Streetwise, waarbij een hele generatie "bakfietskinderen (4 t/m 11 jaar)" steeds minder en slechter gaan fietsen. Onvoorspelbaar en/of asociaal gedrag van andere weggebruikers is de grootste zorg van ouders (85%).

Ook is een dalende trend onder scholen te zien om deel te nemen aan de schoolverkeersexamens.

De ontvlechting van de gebruikers van het fietspad met verschillende (maximum)snelheden gaat o.i. niet ver genoeg, zeker niet daar waar sprake is van

krapte binnen de openbare voorzieningen. In het beleidsvoornemen wordt enkel aangegeven dat gebruikers met bromfietsen en speed-pedelecs op de rijbaan moeten rijden.

Hierbij wordt gemakshalve voorbijgegaan aan de gevaren van de snelheidsverschillen tussen bijvoorbeeld E-Bikes (25 km/u) en kinderen op de fiets (10-12 km/u) om maar twee uitersten te noemen.

Fietsstraten, waarbij het autoverkeer te gast is en de maximumsnelheid is gelimiteerd bieden hier een prima oplossing voor en voorkomt tevens oneigenlijk tweerichtings gebruik van het fietspad.

Dit brengt ons op het gemotoriseerde verkeer. Observaties tonen aan dat het gemotoriseerde verkeer in de onoverzichtelijke situaties van de Zijlweg te hard rijdt en zich niet houdt aan de maximumsnelheid. De reacties zijn vaak onvoorspelbaar, asociaal, houden weinig tot geen rekening met de overstekende, zwakkere verkeersgebruikers en/of afslaand verkeer. "Ik eerst" lijkt het actuele verkeersmotto. Het ontbreken van voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden vanaf Julianalaan tot aan de Randweg maken de oversteekbaarheid van de Zijlweg niet eenvoudiger noch veiliger.

Particulier ingezette schoolbussen en vrachtverkeer wringen zich, vanaf de Zijlweg, de Hyacintenlaan in en/of zoveel later weer uit. Het altijd scheve verkeersbord op de hoek hyacintenlaan/Zijlweg toont aan dat dit regelmatig, door ruimtegebrek, verkeerd gaat.

Zoals concept mobiliteitsbeleid heeft ook het concept verkeersveiligheidsbeleid te maken heeft met het gegeven dat de Zijlweg deel uitmaakt van de eind negentiende-eeuwse stadsuitbreiding tussen Haarlem en Overveen. De dimensies van toen bepalen de beschikbare openbare ruimte van nu.

De voorgestelde maatregelen zijn te generiek en houden onvoldoende rekening met het specifieke karakter van de onderscheidende delen en situaties binnen de stad Haarlem. Voor het eerdergenoemde deel van de Zijlweg zullen de voorgestelde infrastructurele dimensies (CROW) gewoonweg niet passen, tenzij dit traject, tussen Julianalaan en Randweg, eenrichtingsverkeer wordt.

## Wat wij graag willen

Wat wij willen is niet meer dan redelijk, namelijk meer veiligheid, vergroting van de leefbaarheid en verbetering van de gezondheid voor de bewoners en gebruikers van de Zijlweg door:

- Een snelheidslimiet van 30 km/u;
- Adequate handhaving van deze snelheidslimiet;
- Een fysieke scheiding tussen voetgangers en fietsers;
- Meerdere voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden;
- Herinrichting van het bedoelde traject tot fietsstraat;
- In voorkomend geval het traject, tussen Julianalaan en Randweg, inrichten voor eenrichtingsverkeer.

Ik verwijs graag naar het volgende citaat uit de vastgestelde ontwikkelvisie (2020): "...De stedenbouwkundige en landschappelijke hoofdstructuur, van lange lijnen tussen stad en

*duinen vormt het raamwerk van het gebied rondom Zijlweg-West. De Zijlweg is daarbij de ruggengraat. Langs dit stadslint liggen verschillende buurtjes met ieder een eigen gezicht en een eigen hart. De bestaande kwaliteiten (groen/bomen, water, functies, historische bebouwing) zijn gebruikt als inspiratie en vertrekpunt voor de invulling van de verschillende deelgebieden. Bestaande en nieuwe bebouwing versterken de identiteit en de leefkwaliteit van de buurtjes en voegen waarde toe. De doelstelling van deze gebiedsvisie is ten eerste om dit stukje Haarlem beter te maken...”*

De Zijlweg is de verbindende schakel en een (nog wel) leefbare woonstraat met bewoners en bedrijvigheid en geniet nationale bekendheid als een van de straten in de Nederlandse versie van het bordspel Monopoly. Laat Haarlem trots zijn op dit gegeven en voorkom dat deze “ruggengraat” vervalt tot een onveilige, vervuilende en lawaaierige aan-/afvoer(snel)weg!

Dit is het tweede pleidooi van ruim twintig belanghebbenden (bewoners en eigenaren) inzake de veiligheid, de leefbaarheid en de gezondheid van de Zijlweg. Het eerste pleidooi is tijdens de inspraakbehandeling van de ontwikkelvisie Zijlweg e.o. achteloos terzijde geschoven.

## Bijlage

Illustratief voor onze inspraaknotitie en onze standpunten vragen wij u de meegestuurde filmbeelden te bekijken. Deze film duurt slechts 5 minuten.

Het filmbeeld in deze 5 minuten is een (versnelde) weergave van het menselijk gedrag opgenomen t.h.v. de Zijlweg 167 t/m 175, gedurende tweemaal 30 minuten op een normale (pre-Corona) dag in september 2019.

De toename van de bewegingsdruk op het voet-/fietspad door de uitbreiding van het aantal studenten aan het NOVA-college is, door de latere opening van de nieuwbouw, op deze beelden niet zichtbaar.

Het beeldmateriaal is ook online te bekijken via de volgende hyperlink:

<https://photos.app.goo.gl/zAHwDWf6rcya4D8B6>.

Namens de eigenaren, belanghebbenden en gebruikers willen wij u allen bedanken voor uw onverdeelde aandacht, ook in deze wonderbaarlijke tijden.

Marcel Blom,  
Jos van Grinsven,