

## **Bijlage 1. Toelichting op de diverse (deel)beleidstrajecten uit de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid**

Tegelijkertijd aan het overkoepelende mobiliteitsbeleid wordt er de komende jaren aan veel deelonderwerpen gewerkt op het gebied van mobiliteit. Deze krijgen allen hun haakje in het mobiliteitsbeleid en waar mogelijk worden de resultaten hieruit al overgenomen. In andere gevallen wordt het deelbeleid verder uitgewerkt na vaststelling van het mobiliteitsbeleid. De in de nota genoemde plannings zijn afhankelijk van beschikbare capaciteit.

Onderstaand een overzicht van de deelonderwerpen waaraan wordt gewerkt:

### **a. Verkeersveiligheidsbeleid**

Het Haarlemse verkeersveiligheidsbeleid is sterk verouderd (2006) en geeft onvoldoende richting aan de verkeersveiligheidsopgaven waar we momenteel voor staan. Het aantal verkeersongevallen en slachtoffers neemt landelijk (ook in Haarlem) toe, terwijl de ambitie juist is om dit aantal drastisch te verlagen. Daarbij is (ervaren) verkeersveiligheid van invloed op de modaliteitskeuze en daarmee van invloed op de beoogde mobiliteitstransitie uit de SOR. Vanwege het nationale belang is aan alle regio's de opdracht gegeven om te komen met een Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Haarlem werkt hierin samen met de provincie Noord-Holland. Parallel daaraan dient het verkeersveiligheidsbeleid van Haarlem vorm te krijgen, zodanig dat beide plannen elkaar versterken. Het verkeersveiligheidsbeleid geeft richting aan discussies over verkeersveiligheid bij scholen, 30 vs 50 km zones, verkeerseducatie- en campagnes en prioriteiten voor infrastructurele maatregelen. Wat zijn de mogelijkheden, wat betekent dat, waar gaan we als gemeente op inzetten en in welke mate? Daarbij wordt ook aandacht besteed aan de moties 'Heel Haarlem Veilig' en 'Snorfietzers naar de Rijbaan'. Keuzes die worden gemaakt hangen sterk samen met keuzes in het mobiliteitsbeleid. Daarom worden het komende jaar al wel studies uitgevoerd op dit gebied (o.a. samen met de regio) die kunnen dienen als input voor het mobiliteitsbeleid, maar wordt het concrete actieplan pas bepaald nadat duidelijk is welke keuzes er worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid.

### **b. Fietsbeleid**

Dit wordt opgepakt in 2 deelproducten: Actieplan Fiets tot 2022 en Fietsbeleid incl. actieplan tot 2025 (met doorkijk naar 2040).

Voor het 1<sup>e</sup> deel (Actieplan tot 2022) wordt momenteel gewerkt aan een quickscan. Resultaat hiervan is een voorstel voor een korte termijn aanpak binnen het beschikbare budget. Vooruitlopend op het voorstel wordt gekeken naar een aantal scenario's voor de aanpak van de fietsparkeeropgave in de binnenstad (hoe faciliteer je verschillende doelgroepen, welke principiële keuzes kun je daarin maken, wat betekent dat en waar kies je dan voor?). Na behandeling in de raad wordt dit verder uitgewerkt tot een aanpak voor de binnenstad. Dit wordt een onderdeel van het fietsbeleid voor de hele stad.

### **c. Autodeelbeleid**

Beleidsregels over hoe we omgaan met autodelen. In welke mate faciliteren we (elektrisch)autodelen en binnen welke voorwaarden? Welke rol heeft de gemeente in dit proces?

### **d. Parkeren: Nota Bouwen en Parkeren**

Deze nota gaat o.a. in op parkeernormen (auto en fiets) bij nieuwbouwwontwikkelingen.

Hoe kunnen deze bijdragen aan de ruimtelijke, duurzaamheids- en bereikbaarheidsambities die we als stad hebben? Wat is daarvoor nodig, wat betekent dat en waar wordt voor gekozen? Aangezien de keuzes voor de nota Bouwen en Parkeren sterk samenhangen met de keuzes die worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid, wordt input uit studies al wel meegenomen in het mobiliteitsbeleid, maar wordt

de Nota Bouwen & Parkeren zelf pas in routing gebracht nadat duidelijk is welke keuzes er worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid.

#### **e. Parkeren: Parkeerregulering**

De huidige spelregels voor het uitbreiden van gereguleerde gebieden voor parkeren staan op gespannen voet met de ruimtelijke-, mobiliteits-, duurzaamheids- en woningbouwambities uit o.a. het coalitieakkoord en de SOR. In dit stuk worden voorstellen gedaan hoe de beleidsregels voor het uitbreiden van parkeerregulering meer in lijn gebracht kunnen worden met de gemeentelijke doelen. Wat zijn de mogelijkheden en wat betekent dat? De principiële keuzes hangen sterk samen met de keuzes die worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid. Daarom wordt dit verder uitgewerkt nadat duidelijk is welke keuzes er worden gemaakt in het mobiliteitsbeleid.

Inspeland op wensen uit de buurt, wordt de komende maanden al wel specifiek voor de Sportheldenbuurt een opinienota opgesteld over een aangepaste procedure voor uitbreiding gereguleerd gebied. Daarnaast komt er een informatienota over parkeerregulering bij de Entree.

#### **f. Parkeren: P+R beleid (eventueel)**

N.a.v. de motie 'P+R nu doorpakken' die is ondergebracht bij Moderniseren Parkeren en als uitwerking van de SOR. Het vraagstuk wordt breder opgepakt dan alleen P+R voor auto's, omdat P+R onderdeel is van knooppuntontwikkeling en de totale bereikbaarheidsstrategie van de stad en de regio. In dat kader vindt momenteel binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) van de MRA een regionaal P+R onderzoek plaats. Aangezien de keuzes voor P+R (waar wel/niet en waarom) sterk samenhangen met de keuzes die worden gemaakt in de regio en het mobiliteitsbeleid, wordt input uit P+R-studies meegenomen in het mobiliteitsbeleid. Daarna wordt bepaald of het nog nodig is hiervoor apart beleid te ontwikkelen of dat het mobiliteitsbeleid voldoende basis biedt voor de te nemen maatregelen.

#### **g. Milieuzones/GDZES/toegangsbeleid**

Begin 2020 wordt een informatienota geagendeerd met daarin een routekaart over de samenhang tussen het realiseren van een milieuzone, GD ZES en Toelatingsbeleid. Hierin komen vragen aan de orde als: Wat speelt er, waar wordt op ingezet, wat is de stip op de horizon en wat is daarvoor nodig? Parallel daaraan wordt gewerkt aan een kentekensysteem om de doelstellingen uit GDZES inzake een duurzaam toelatingsbeleid voor de logistieke sector in de binnenstad te realiseren. In de uitvoering zullen milieuzones, GDZES en toegangsbeleid gebruik maken van dezelfde systemen en technieken.

#### **h. Laadinfrastructuur (OV, auto en fiets)**

Het verschonen van de mobiliteit brengt als vraagstuk met zich mee hoe om wordt gegaan met laadinfrastructuur. Hoe faciliteer je verschillende doelgroepen, welke principiële keuzes kun je daarin maken, wat betekent dat en waar kies je dan voor? De uitkomsten hiervan dienen als input voor het mobiliteitsbeleid, de regionale energiestrategie en de regionale mobiliteitsprogramma's i.h.k.v. het Klimaatakkoord. Omdat er voor de (middel)lange toekomst nog veel onzekerheden zijn en er tegelijkertijd dringend behoefte is aan een aantal concrete beleids- en spelregels voor de korte termijn wordt het beleid opgeknipt in 2 fasen: de korte termijn (tot 2023) en de lange termijn.

#### **i. Verkeerslichten en Verkeersmanagementbeleid**

Diverse doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid (voor diverse modaliteiten), duurzaamheid en verkeersveiligheid hangen sterk samen met de manier waarop verkeerslichten en het verkeersmanagement functioneren. Daarnaast zijn er op dit vlak grote technologische ontwikkelingen gaande (i-VRI's, talking traffic, etc) die vragen om beleidskeuzes. Wat zijn de mogelijkheden, wat betekent dat, waar gaan we als gemeente op inzetten en in welke mate?