



**Gemeente
Haarlem**

Nota van beantwoording

Mobiliteitsbeleid

24 augustus 2021
Hellen Jennissen
Bbor

Mobiliteitsbeleid - verwerking ter inzage legging

Het concept Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem heeft ter inzage gelegen van 12 maart tot en met 23 april 2021. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van de inspraakreacties, het inhoudelijke commentaar op het mobiliteitsbeleid en het antwoord van het college op dit commentaar. Daarnaast bevat dit document een overzicht van de commentaren van de verschillende gemeenteraadsfracties in de Commissie Beheer, en het antwoord van het College op deze commentaren. Tot slot staat achter iedere opmerking opgenomen of dit al dan niet heeft geleid tot een aanpassing van het concept Mobiliteitsbeleid.

Inhoudsopgave

Lijst van indieners inspraakreacties

Inhoudelijk commentaar op mobiliteitsbeleid en de reactie daarop van het College

Lijst van indiengers inspraakreacties

Eerste 26 namen (A t/m Z)

letter	Naam
A	Ekrem
B	Wiebe Westerhof
C	Gijs
D	Jan-Dries Mulder
E	Lauren Winer
F	Stein van Engelen
G	Marissa van Geffen
H	M.D. van Geffen
I	Sietske van den Broek (projectgroep Groene Singel)
J	John O'Hare
K	Martijn van Doorn
L	Marjolein Peeters
M	Jelle Schmidt
N	Derk Kan Wentink
O	Juliet Droog
P	W.J. Bunschoten
Q	Laura van Berkel
R	Ophokplicht
S	Victor van de lande
T	S. Buijs
U	Erik Anton de Graaf
V	Victor van de Lande
W	Kok
X	Ing. J.W. Hovenius
Y	R. van den Bergh
Z	Bert-Jan Rip

Letter A

Nummer	Naam
AA	Edith Vriesekoop
AB	Carlos Laguna Palma
AC	Ruben van Lierop
AD	Jacqueline Tamara 't Hart
AE	M.E. de Boer
AF	Annemarie Veldink
AG	Alan Barker
AH	Voorzitter WBO - C.J. Schrama
AI	Jacqueline Bijhouwer
AJ	L. van Leeuwen
AK	Marijke Elshof
AL	Arnoud Geusebroek
AM	Rogier van Hulten
AN	Kenneth
AO	J. van Schaik
AP	Job Jan Altena
AQ	Arthur van Beek
AR	F.J.W. Blom
AS	Secretaris WBO Haarlem Noord - Marielle Vos
AT	Finn Duiverman
AU	Fred Busscher
AV	Vervoerregio Amsterdam (Richard Visser)
AW	ProRail (Luna Heringa-Taglioni)
AX	Hendrik Maryns
AY	Herman Ottolini
AZ	Miranda van Iersel

Letter B

BA	Evelien Gottgens
BB	Marieke van der Kooi
BC	scheerder

BN	Nederkoorn
BO	Dr. ir. Yves P.B. Van Leynseele
BP	René Wouters

BD	Fietsersbond (Renée Rood)
BE	Rob Heeremans
BF	Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt
BG	Koos Moerkerken
BH	Anneke Mels
BI	Paul Schouten
BJ	Jorien Stop
BK	Paula Bos
BL	Rick Mol
BM	Joost Bakker

BQ	Gerbrig Smit
BR	Anna-Richt Hannema
BS	Wijkraad HoutvaartKwartier
BT	Richard Hovinga
BU	Coen Hofland
BV	Verkeerswerkgroep Wijkraad Heiliglanden- de Kamp (Peter Verbrugge)
BW	Anton den Braber
BX	Edwin Hein
BY	Patrick
BZ	Bultman

Letter C

CA	Wijkraad Parkwijk, Zuiderpolder, Penningsveer (Ronald B. Fukken
CB	Hilde Prins
CC	Platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen, Vijfhoek/Raaks/Doelen en Rozenprieel
CD	Nederlandse Spoorwegen (NS – Irma Winkenius)
CE	Industriekring Haarlem (IKH), de belangenbehartiger in de Waarderpolder (Rosalie Smit)
CF	Rover - Léon Tebbens
CG	Jos van Grinsven (namens 22 bewoners Zijlweg/ Julianalaan tot Randweg
CH	Frans Baars
CI	Participatieraad gemeente Haarlem
CJ	Wijkraad Bosch en Vaart
CK	Wijkraad Koninginnebuurt
CL	Werkgroep Verkeer en vervoer namens vier wijkraden Schalkwijk
CM	Volkstuinvereniging Nooit Rust

CN	Haarlem Klem
CO	Arjan van Honk
CP	Milieudefensie
CQ	ANWB (ingediend bij Verkeersveiligheidsbeleid, alleen vragen geselecteerd die van toepassing zijn op het mobiliteitsbeleid)
CR	
CS	
CT	
CU	
CV	
CW	
CX	
CY	
CZ	

Inhoudelijk commentaar op mobiliteitsbeleid en de reactie daarop van het College

A			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Parkeer drukte door teveel auto's, ik zou het heel mooi vinden als gemeente haarlem op bepaalde locaties ondergronde parkeer plaatsen kan realiseren, ik denk dat we dan van de enorme parkeer drukte af zijn iedereen die toch één auto wilt mag hen dan daar als nog parkeren op eigen kosten? Zo kunnen we meer huizen bouwen inplaats van parkeerplekken. Bij nieuw bouw voor woningen heb ik begrepen dat parkeernorm een grote probleem is, wellicht is dit een oplossing?	<i>Dank voor uw inbreng. Het streven van de gemeente is dat het aantal auto's in de stad in 2030, ondanks de groei, niet is toegenomen. Dit is nodig om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het volledig faciliteren van parkeerbehoefte in parkeergarages past niet binnen dit streven. Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt ingezet op ondergronds parkeren in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie).</i>	Nee

B			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1.	Parkeren in het centrum voor bezoekers enkel in de parkeergarages, alle parkeerplekken op straat vergunninghouders vergunningstructuur niet wijzigen. Parkeerhavens op stoepen verdwijnen, muv gedempte oude gracht.	<i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid staat omschreven hoe de ruimtevraag van stilstaande auto's terug te dringen. Dit terugdringen zal via een 2-sporenbeleid plaatsvinden, namelijk: Spoor 1: ontwikkelen met lage parkeernormen in combinatie met invoering van gereguleerd parkeren; Spoor 2: invoering van aanvullende maatregelen per gebied. Als eerste brengen we de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming. Vervolgens kan een adaptief vergunningenplafond ingesteld worden, zodat in de buurten waar dat nodig is gestuurd kan worden op vermindering van het aantal parkeerplaatsen om de openbare ruimte groener en voetgangersvriendelijk te maken. Eventueel in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven om straatparkeren (voor bezoekers)</i>	Nee

		<p><i>verder te ontmoedigen. Hoe hier precies invulling aan gegeven wordt, dus waar komt vergunning parkeren en waar komen de parkeerplekken, dient na vaststelling van dit beleid nog verder uitgewerkt te worden.</i></p>	
2.	<p>Weggebruik duidelijk scheiden, geen fietsers meer door winkelstraten muv zijlstraat en koningstraat, 1 koopzondag per maand schrappen.</p>	<p><i>Het is de ambitie om in de toekomst het gehele centrumgebied autoluw te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren. De inrichting en regelgeving dient hiervoor op een aantal punten aangepast te worden, waardoor het duidelijk wordt dat het voetgangersgebied voor de voetganger is en fietsers hier te gast zijn. Het mobiliteitsbeleid doet geen uitspraken over welke straten wel en niet bij het voetgangersgebied horen. Het mobiliteitsbeleid doet ook geen uitspraken over het al dan niet schrappen van een koopzondag.</i></p>	Nee
3.	<p>Stoplichten stad inwaarts vertragen verkeersstroom stoplichten stad uitwaarts versneller verkeersstroom.</p>	<p><i>Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluipverkeer door de wijken te voorkomen wordt er gezorgd voor een goede hoofdontsluitingsstructuur. Als de hoofdontsluitingsstructuur goed functioneert is dit de snelste en meest comfortabele route en wordt de route door de wijk minder aantrekkelijk. Onder andere met behulp van aanpassingen van de regeling van de verkeerslichten, kan gestuurd worden op het gewenste gebruik en het eventueel versnellen of vertragen van bepaalde verkeersstromen. Op welke manier we dat precies gaan doen, wordt verder uitgewerkt in het VRI (verkeerslichten) beleid. Dit staat gepland voor 2022. Uw suggestie nemen we mee in dat proces.</i></p>	Nee
4.	<p>In de zomer route A9 - N200 ontzien van verkeer richting de kust, grote parkeerplaats bij Ikea realiseren en vandaar pendeldiensten naar de kust, ism Zandvoort bloemendaal verdere verspreiding vanuit NS station over de kustlijn. Sneltram vanuit haarlem via bloemdaal aan zee naar Zandvoort.</p>	<p><i>De A9 en de N200 maken onderdeel uit van de hoofdonsluitingsstructuur en maken daardoor onderdeel uit van het netwerk waarvan ook het kustverkeer gebruik maakt. Het streven van de gemeente Haarlem is om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Ook voor reizigers richting de kust wordt hierop ingezet. Deze worden aangemoedigd om gebruik te maken van alternatieven zoals de fiets, het OV en P+R-locaties. Een sneltram vanuit Haarlem via Bloemendaal aan Zee naar Zandvoort, maakt geen onderdeel uit van de plannen. Deze plaatsen sluiten aan op het OV netwerk via de bus en trein.</i></p>	Nee

C			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Het automobilistje pesten gaat duidelijk weer door. Vergeet niet dat Haarlem een typische forenzen stad is. Er is simpelweg te weinig werkgelegenheid binnen de gemeente om de inwoners van voor hun passend werk te voorzien.</p> <p>Dit hangt uiteraard samen met de zeer overspannen woningmarkt en de daarbij behorende prijzen. Hierdoor is Haarlem alleen betaalbaar voor mensen met hogere functies welke meestal vaak voor hun werk op reis zijn. U raadt het al, dit gebeurt met de auto gezien het OV je niet brengt waar je naar toe moet (geen tijdsefficiënte oplossing).</p> <p>Het is schandalig dat er nieuwbouwprojecten gerealiseerd worden waarbij er 2 hoge inkomens nodig zijn om het te kunnen betalen (u raadt het al, daarbij horen zeer vaak 2 auto's) en dat er in het meest gunstige geval 1 parkeerplaats per woning gerekend wordt.</p> <p>Al met al. Met dit plan wordt de economische motor van de stad kei hard de stad uit gejaagd.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Haarlem streeft naar evenwichtig groeien: meer woningen en banen zonder extra autoverplaatsingen. In het huidige systeem met een groeiende pendel vanuit de regio slibben de stedelijke gebieden dicht, waarmee de leefbaarheid van stad en regio ook afneemt. Een van de voorgestelde maatregelen is om in het ontwerp van nieuwe stadswijken het gebruik van de auto te beperken, bijvoorbeeld door een lagere parkeernorm. Hierdoor ontstaat meer ruimte voor duurzame modaliteiten zoals openbaar vervoer, de fiets en voetgangers en kan de stedelijke bereikbaarheid verbeterd worden. Het streven is om op deze manier de winkellocaties en werklocaties ondanks de groei toch bereikbaar te houden.</i></p>	Nee

D			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Fijn dat er wordt nagedacht over mobiliteit in onze stad waar mobiliteit een sterk ondergeschoven kindje is. Ik denk dat het plan aanvulling nodig heeft met aantal ambitieuzere stappen:	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
2	<p>Bijv: hoe zorgen we dat er minder mensen dóór Haarlem heenrijden - dat zou kunnen door het verkeer van Amsterdam naar het strand compleet anders aan te pakken. Bijv parkeren in Spaarnwoude en dan met een kabelbaan over de duinen richting strand. Uiteraard met tussenstop in Haarlem centrum. Beetje zoals bij de O2 Arena in London. Je maakt hiermee een nieuw uitje voor het groeiende aantal toeristen, je haalt veel verkeer weg uit de stad, en zet Haarlem echt op de kaart.</p> <p>- bijv de door de van Haarlem-Noord naar Velsbroek dicht te gooien. Scheelt hoop auto's die door Haarlem rijden. Laat velsen het zelf maar uitzoeken hoe hun bewoners bij de snelweg komen</p>	<p><i>Deze inbreng gaat vooral over het verkeer dat door Haarlem heen reist om omliggende gebieden te bereiken. Allereerst is het belangrijk dat het OV de ruggengraat van de regionale verbindingen zal zijn. Het is het streven dat in 2030 60% van alle werkritten met een bestemming of herkomst buiten Haarlem (>2,5 km) met het OV en/ of de fiets plaatsvindt. Het autoverkeer dat vervolgens toch ook nog via Haarlem rijdt, wordt zoveel mogelijk via de hoofdontsluitingsstructuur geleid. Vanuit deze gedachte blijft de gemeente Haarlem zich sterk maken voor het realiseren van de Velsverbinding (verknoping A208/A22/A9). De gemeente Haarlem werkt vanuit de gedachte dat mobiliteit niet ophoudt bij gemeentegrenzen.</i></p>	Nee

		<i>Een kabelbaan maakt geen deel uit van het plan. Wel wordt ingezet op OV-knooppunten aan de rand van de stad, zodat de regionale reiziger hier kan overstappen op het vervoermiddel dat hem/ haar verder richting stad of zelfs nog verder kan brengen.</i>	
3	Bijv: hoe zorg je dat Haarlemmers makkelijker van A naar B kunnen: - onbegrijpelijk dat er richting Amsterdam nog geen fatsoenlijk fietspad ligt dat geschikt is voor wat snellere fietsers	<i>Gewerkt wordt aan de regionale doorfietsroute van Haarlem naar Amsterdam (parallel aan de A200/N200). De tracés op het grondgebied van Haarlem en Amsterdam zijn grotendeels op orde.</i>	Nee
4	- onbegrijpelijk dat er geen treinverbinding is naar Schiphol. Met de auto rijdt je minstens 15 km om en toch ben je minstens half uur sneller op Schiphol dan met OV. Dat moet echt anders.	<i>Omdat er inderdaad geen directe treinverbinding van Haarlem naar Schiphol is, zet Haarlem gezamenlijk met de regio in op een volwaardige HOV/lichtrailverbinding tussen Haarlem en Schiphol(Noord)/Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem- Hoofddorp. Op dit moment wordt de variant naar Schiphol Noord/Amsterdam-Zuid als meest kansrijk gezien. Deze wordt ook ondersteund door de gemeente Amsterdam, de provincie en de Vervoerregio Amsterdam (onderdeel van regionaal OV-Toekomstbeelden Uitvoeringskompas VRA). Als deze verbinding wordt gerealiseerd zal dat de reistijd met het OV naar Schiphol verbeteren.</i>	Nee
5	Daarnaast lijkt plan geen rekening te houden dat veel armere mensen inmiddels weg zijn uit de stad en Haarlem steeds meer een stad wordt waar wat rijkere mensen wonen. Die hebben andere behoeften qua mobiliteit, zou leuk zijn daar rekening mee te houden.	<i>Aan het mobiliteitsbeleid ligt een hele analyse ten grondslag van verkeersbewegingen, waarbij ook trends en ontwikkelingen zijn meegenomen. De demografische ontwikkeling van de bevolking in Haarlem heeft impact op het huidige en toekomstige reisgedrag, dit is meegenomen in het opstellen van het mobiliteitsbeleid.</i>	Nee

E			
Nr.	opmerking	Antwoord	aanpassing
1	Given the recent events in the UK regarding the disappearance of a women walking home, I believe that lighting and/or passive surveillance options should be added to all routes where people can walk i.e. parks and other poorly lit areas. Intersections on roads such as englelandlaan and Laan van angers should be looked at to make more pedestrian friendly, potentially prioritising pedestrians over cars, more traffic calming measures are also needed on roads such as these, as I believe people tend to use them to avoid the roundabouts and traffic lights on the main roads.	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid beschrijft verschillende stappen om voetgangers meer ruimte te geven, bijvoorbeeld de stap om 30km/ uur als standaardsnelheid in te voeren en het hele centrum autoluw te maken. U geeft aan dat de sociale veiligheid verbeterd kan worden door bijvoorbeeld verlichting. Bij het voetgangersnetwerk en bij het fietsnetwerk is dit aandachtspunt in het beleidsstuk toegevoegd.</i>	Ja

F			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Stop met groeien	<i>Dank voor uw inbreng. De groei van de stad wat inwoners, banen en woningen betreft, is voor het opstellen van dit beleidsplan een gegeven. Met dit beleidsplan wordt gekeken hoe de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar blijft.</i>	Nee

G			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Net als in ander steden een transferium buiten het centrum, met gratis vervoer (elektrisch) naar bijv. binnenstad kantoren en station en hotels.	<i>Dank voor uw inbreng. Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsbeleid vormen de (OV)-knooppunten aan de rand van de stad, waar de regionale reiziger een stedelijke reiziger kan worden. Op welke manieren de reiziger dan verder naar de binnenstad kan reizen en tegen welke kosten, zal nog verder uitgewerkt moeten worden.</i>	Nee
2	Huishoudens maximaal 2 voertuigen toestaan. Sommige hebben door thuiswonende kinderen wel 5 a 6 voertuigen in dezelfde straat.	<i>De gemeente wil met het mobiliteitsbeleid de ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken terugdringen om stedelijke kwaliteit te bieden. Dit zal via twee sporen plaatsvinden: Spoor 1: ontwikkelen met lage parkeernormen in combinatie met invoering van gereguleerd parkeren; Spoor 2: invoering van aanvullende maatregelen per gebied. Als eerste brengen we de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming. Vervolgens kan een adaptief vergunningenplafond ingesteld worden, zodat in de buurten waar dat nodig is gestuurd kan worden op vermindering van het aantal parkeerplaatsen om de openbare ruimte groener en voetgangersvriendelijk te maken. Eventueel in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven om straatparkeren (voor bezoekers) verder te ontmoedigen. In de verdere uitwerking van het parkeerbeleid zal, indien nodig, het maximaal aantal vergunningen per woning verder uitgewerkt worden.</i>	Nee

H			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik ben woonachtig op de zuidpolderstraat 200. Wij ondervinden ernstige parkeerproblemen en zien graag dat dit verandert. Zo	<i>Dank voor uw inbreng. De gemeente wil met het mobiliteitsbeleid de ruimtevraag van stilstaande auto's in de</i>	Nee

	<p>kunnen er makkelijk extra parkeerplaatsen gecreëerd worden aan de Amsterdamse steekhavens te realiseren i.p.v. het park wat een vlag op een modderschuit is.</p> <p>Ook mag het parkeervignet ingevoerd worden met maximaal 2 auto's per adres.</p> <p>Parkeervignet uitgeven tegen op kenteken welke verbonden is aan het adres in het aangegeven gebied.</p> <p>Prijs van vignet voor 2e auto hetzelfde als voor 1 auto.</p>	<p><i>wijken terugdringen om stedelijke kwaliteit te bieden. Dit zal via twee sporen plaatsvinden:</i></p> <p><i>Spoor 1: ontwikkelen met lage parkeernormen in combinatie met invoering van gereguleerd parkeren;</i></p> <p><i>Spoor 2: invoering van aanvullende maatregelen per gebied. Als eerste brengen we de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming. Vervolgens kan een adaptief vergunningenplafond ingesteld worden, zodat in de buurten waar dat nodig is gestuurd kan worden op vermindering van het aantal parkeerplaatsen om de openbare ruimte groener en voetgangersvriendelijk te maken. Eventueel in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven om straatparkeren (voor bezoekers) verder te ontmoedigen.</i></p> <p><i>In de verdere uitwerking van het parkeerbeleid zal, indien nodig, het maximaal aantal vergunningen per woning verder uitgewerkt worden en de prijs per auto. Dan wordt duidelijk wat het parkeerbeleid in uw buurt betekent.</i></p>	
--	---	--	--

I			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Wij lezen in het beleidsdocument op meerdere plekken dat gekeken wordt naar een HOV-route over de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest als mogelijke oplossing in het herverdelen van de busroutes in de stad. Ook wordt er gezocht naar een goede hoofdontsluitingsroute voor autoverkeer (doorstroom/bereikbaarheid) waarbij gekeken wordt welk verkeer bestemmingsverkeer is en welk verkeer alleen doorstroom vraagt langs Haarlem.</p> <p>In de huidige visie Spaarnesprong staat de Gedempte Oostersingelgracht, de Lange Herenvest en de Papentorenvest aangemerkt om te worden afgewaardeerd in ruil voor meer groen en water in de openbare ruimte. Het nieuwe mobiliteitsbeleid zou deze visie onder druk kunnen zetten, als slechts vanuit het perspectief van mobiliteit gehandeld gaat worden.</p> <p>Wij pleiten voor een integraal perspectief, waarbij zowel de leefbaarheid van de wijk (Scheepmakerskwartier/Burgwal) als de mobiliteit gediend wordt.</p>	<p><i>Het voorliggende mobiliteitsbeleid geeft met betrekking tot de Gedempte Oostersingelgracht aan dat:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• De Gedempte Oostersingelgracht geen onderdeel uitmaakt van de hoofdontsluitingsstructuur voor auto;</i> <i>• De Gedempte Oostersingelgracht wel onderdeel vormt van een alternatieve route voor het OV waar naar gekeken zal worden om enerzijds de toenemende druk op de binnenstad te verlichten en anderzijds andere delen van de stad beter te bedienen.</i> <p><i>Alle HOV-routes, die in de autokaart ingetekend waren, zijn eruit gehaald en daar waar in de SOR op deze HOV-routes een GOW 50 stond, zijn deze weer ingetekend. De Gedempte Oostersingelgracht en de Amsterdamsevaart waren in de SOR geen GOW 50 en zijn in de autokaart dan ook niet ingetekend.</i></p>	Ja

	Met het realiseren van een Groene Singel op de Gedempte Oostersingelgracht (en Lange Herensingel), wordt een buffer aangelegd tussen de weg (autoverkeer en bus) en de woningen, en tevens een forse bijdrage geleverd aan het verbeteren van de leefbaarheid van de wijk, klimaatbestendigheid in deze buurt, en aan verlagen van overlast van de weg (verkeer en luchtkwaliteit). Het staat het benutten van de Gedempte Oostersingelgracht voor een HOV-busverbinding zeker niet in de weg, sterker nog, de groene bufferzone tussen woningen en weg kan gezien worden als een slimme anticipatie op de te verwachten toename van geluidsoverlast en trillingen die een toename van busverkeer met zich mee brengt, als er een HOV route over de GOG gerealiseerd zou gaan worden.	<i>Dit uitgangspunt wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van het project.</i>	
2	Wij pleiten ook voor het handhaven van de visie dat de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest dient voor lokaal (bestemmings-)verkeer, en geen onderdeel zou moeten uitmaken van verkeersstromen voor regionaal doorgaand verkeer. Het mobiliteitsbeleid is hier niet heel duidelijk over, en daarom spreken wij toch op voorhand onze zorg hierover uit.	<i>Zie hierboven</i>	
3	Wij zijn van mening dat een eenzijdige uitwerking van de mobiliteitsvisie zoals thans gepresenteerd betekent dat de leefbaarheid van onze wijk geweld zal worden aangedaan, waar deze nu al dringend verbetering behoeft. Wij verzoeken het college met klem om deze keer integraal besluiten te nemen en niet wederom groen in de openbare ruimte ondergeschikt te maken aan baksteen en asfalt. Concreet verwachten wij van het college dat zij bij de besluitvorming ten aanzien van de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsbeleid integraal budget en capaciteit beschikbaar stelt voor uitvoering verbetering van mobiliteit én leefbaarheid. In onze ogen gaat alleen een integrale aanpak leiden tot succesvolle verbetering voor onze mooie stad; een enkelvoudige aanpak leidt tot jammerlijk falen. Waar een wil is, is een weg.	<i>Zie hierboven</i>	

J			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
	Mijn reactie heeft in het bijzonder betrekking op Schalkwijk, maar kan evenzeer gelden voor andere delen van de stad. "Fiets en voetganger krijgen prioriteit" Mooie woorden, maar zal er serieus naar worden gehandeld? De	<i>Dank voor uw inbreng. Er wordt in de stad gekozen voor het principe "30 km/ uur, tenzij". 30 km/ uur wordt de standaardsnelheid binnen de bebouwde kom om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor de fiets en</i>	Nee

	<p>schaal van Schalkwijk maakt het perfect voor fietsen, maar een groot deel van de lokale bevolking heeft als kind nooit gefietst en gebruikt de auto voor korte ritten binnen de wijk. Fietsen is relatief gevaarlijk, vooral omdat de 30 km/uur-regel niet wordt nageleefd/gehandhaafd en fietsers de weg moeten delen met gemotoriseerd verkeer. Voorbeelden hiervan die ik persoonlijk ken zijn de Belgiëlaan, Italiëlaan, Frankrijklaan, Laan van Angers en Stresemannalaan, stuk voor stuk drukke doorgaande wegen zonder vrijliggende fietspaden. Om het fietsen te bevorderen moeten op alle bovengenoemde wegen fietspaden komen om het gevoel van veiligheid te verbeteren en moeten kortere ritten met de auto worden ontmoedigd door het handhaven van snelheidsbeperkingen en het opwerpen van belemmeringen voor het autogebruik (zoals eenrichtingswegen, parkeerrestricties, verkeerslichtprioriteit voor fietsen, enzovoort), zodat fietsen als sneller en efficiënter wordt ervaren. "Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur" Nogmaals, een bewonderenswaardig doel, maar het heeft geen enkel nut als het niet wordt nageleefd/gehandhaafd.</p>	<p><i>voetganger. De gangbare 30 km/wegen worden niet voorzien van een vrijliggend fietspad. Op de wegen waar de hoeveelheid auto's niet past bij een standaardinrichting van 30 km/ uur, onderzoeken we of er een tussenoplossing mogelijk is, de zogenaamde "gebiedsontsluitingsweg 30 km/ uur". Hoe deze weg eruit komt te zien, met of zonder vrijliggende fietspaden, is nu nog onduidelijk. Daar waar de maximumsnelheid van de weg toch 50 km/ uur is, zorgt de randvoorwaarde vrijliggende fietspaden dat de fietser beschermd wordt. Uiteraard valt of staat dit beleid bij het gedrag van mensen. Daarom is een van de zeven pijlers waar Haarlem op wil inzetten ook duurzame gedragsverandering, waarbij aangegeven wordt dat het sluitstuk van veranderen regelgeving en handhaving is.</i></p>	
--	---	--	--

K			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Het mobiliteitsbeleid ziet er over het algemeen logisch en goed onderbouwd uit, alleen wordt nog steeds te veel waarde gehecht aan deelmobiliteit om de parkeerdruk van auto's te verminderen. Het sterk met gemeenschapsgeld gesubsidieerde iZoof Carsharing proefproject heeft zich immers op dat gebied als ineffectief bewezen. Alleen het invoeren van parkeervignetten of parkeerbelasting over heel Haarlem zal het autobezit en daarmee de parkeerdruk mogelijk doen verminderen. Om de CO2 footprint van de Haarlemse auto's omlaag te brengen dient mijns inziens vol ingezet te worden op laadinfrastructuur voor elektrische auto's en dan bij voorkeur in de vorm van laadpleinen op neutrale plekken in de wijken.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid beschrijft de zeven stappen die noodzakelijk zijn om de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden. Deze zeven stappen hangen met elkaar samen en zijn alle zeven nodig. Het invoeren van gereguleerd parkeren is een belangrijk onderdeel van deze stappen. Ook de alternatieven, zoals bijvoorbeeld het aanbieden van deelmobiliteit is noodzakelijk om de ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken terug te dringen. Dat deelmobiliteit een grote potentie heeft om het autobezit en daarmee de parkeerdruk van auto's te verminderen, is aangetoond in meerdere wetenschappelijke onderzoeken (o.a. van het KIM en PBL). CO2- reductie van mobiliteit kan bereikt worden door in te zetten op het verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit. Maatregelen die gericht zijn op het verminderen en veranderen van mobiliteit hebben de grootste impact.</i></p>	Nee

		<i>De lange termijn aanpak van verschonen mobiliteit moet nog opgesteld worden en zal zich, onder andere richten op het opstellen van een strategische visie laadinfrastructuur.</i>	
--	--	--	--

L			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Geweldig verhaal, mooie visualisaties en goed uitgelegd door Naam. Maar vooral inhoudelijk heel sterk. Eigenlijk de enige juiste keuze om als stad duurzaam door te ontwikkelen... Zou super zijn als deze transitie echt ingezet kan worden!!	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

M			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik vind dat de Barrevoetestraat echt een upgrade nodig heeft, het is echt niet te doen met de fiets nu door bestelbusjes etc. Misschien de parkeerplaatsen een andere plek geven?	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen. Wat de uitwerking van dit beleid voor de Barrevoetestraat betekent, zal in vervolgpplannen verder uitgewerkt worden.</i>	Nee

N			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wat een fantastisch idee om de hele binnenstad autoluw te maken! Liever vandaag naar morgen. Twee opmerkingen: 1. Zorg voor een ruim en veilig parkeerterrein voor auto's van binnenstadbewoners met goede OV verbinding met de binnenstad.	<i>Dank voor uw inbreng. Stap 2 van het Mobiliteitsbeleid geeft aan dat aan de rand van de stad P+R-terreinen of mobiliteitshubs een goede overstap voor (H)OV en (e-)fiets vormen en met name in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem.</i>	Nee
2	2.Vergeet niet voorzieningen te treffen voor minder validen.	<i>Dit heeft bij de uitwerking zeker de aandacht van de gemeente en ook van het mobiliteitsbeleid.</i>	Nee

O			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Mooi mobiliteitsbeleid, goed dat we gaan inzetten op te voet en te fiets in de binnenstad, en OV daar vlak om heen. Twee opmerkingen: • kan het autoluw worden van de binnenstad versneld worden? Hier op Begijnhof is veel verkeer, wat voor 90% alleen maar 'parkeerplekzoekers' zijn, geen bestemmingsverkeer.	<i>Dank voor uw inbreng. Het versnellen van maatregelen maakt geen onderdeel uit van het beleidsonderdeel. De opsomming van waar we de komende jaren aan werken staat in de uitvoeringsagenda.</i>	Nee
2	• Fijn als er mooie wandel en hardlooproutes van 5-10 km komen vanuit en naar de binnenstad naar de andere wijken. Daar kunnen	<i>Het mobiliteitsbeleid zet in op meer ruimte, veiligheid en kwaliteit voor de voetganger in de stad en op de drukste locaties in het bijzonder.</i>	Nee

	alle Haarlemmers van genieten: zowel naar de stad toe als juist even de stad uit.		
--	---	--	--

P			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Stimuleren van gebruik fiets is de manier om mensen uit hun auto te krijgen. De manier om dit te doen en relatief snel en goedkoop voor elkaar te krijgen is bestuurders van auto's te laten zien dat de fiets gewoon sneller is!</p> <p>a) fietsen 'groen' geven na iedere wisseling van 'auto groen' van verkeerslicht</p> <p>b) duidelijk zichtbaar maken (in seconden) van de tijd 'groen' en 'rood' zodat de fietser zijn aanrij-snelheid kan aanpassen</p> <p>Dit heeft bijkomend voordeel dat de fietser niet zolang in de kou en regen hoeft te wachten en zien dat de automobilist in zijn warme droge auto maar steeds voorrang krijgt</p>	<p><i>Voor de fiets wordt gekozen voor een duidelijke hoofdstructuur van fietsvriendelijke verbindingen naar de belangrijkste bestemmingen (OV-knopen, binnenstad, werklocaties, winkellocaties en scholen). Deze hoofdfietsroutes zijn rechtstreeks, aantrekkelijk, veilig en zonder oponthoud. Doorfietsen, beleving, veiligheid en comfort staan centraal: brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route. De gewenste groei van het fietsverkeer leidt tot noodzaak voor meer ruimte voor de fietsers. Op een aantal plekken kruisen de hoofdroutes van fiets, openbaar vervoer en auto elkaar. In principe hebben HOV-routes prioriteit bij kruisingen, vervolgens de fiets en daarna de auto.</i></p> <p><i>Er zal aanvullend op het mobiliteitsbeleid fietsbeleid opgesteld worden, waarin de basis voor fiets verder wordt uitgewerkt.</i></p>	Nee

Q			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>30 kmu binnen stadsgrenzen en dan ook handhaven! Pedelec wielrenners brommers en iedereen die harder wil/kan dan 15kmu op de rijbaan.</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid geeft in hoofdstuk 4 aan dat regelgeving en handhaving het sluitstuk van veranderen is. Uiteraard is het de bedoeling dat regels worden nageleefd. De gemeente is niet bevoegd om te handhaven op snelheid. Deze bevoegdheid ligt bij de politie.</i></p> <p><i>Het gebruik van brommers etc op de rijbaan wordt verder uitgewerkt in het Verkeersveiligheidsbeleid dat tegelijkertijd met het Mobiliteitsbeleid in de inspraak lag. Uw vraag wordt meegenomen in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	Nee

R			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing

1	De hele stad wordt volgebouwd en verwoest met lelijke hoge torens. Nog meer inwoners zorgen voor nog meer verkeersdruk op de fietspaden. Nieuwe inwoners willen binnen paar jaar ook doorstromen naar ruimere plekken binnen de stad, maar die plekken worden nu enkel volgebouwd met torens dus jullie vergroten de doorstroomproblemen in plaats van ze aan te pakken. Er is amper nog groen over.	<i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid is uitgewerkt wat er nodig is om de stad, ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te houden. Hiervoor zijn zeven stappen uitgewerkt. Deze stappen hangen met elkaar samen en zijn alle zeven nodig.</i>	Nee
---	--	---	-----

S			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Schijnbaar is mobiliteit beleid, Paul Krugerstraat opgenomen als fiets route en omweg richting centrum. Ook schijnt er een brug 'bedacht' over Spaarne van noord naar 'nergens'. Zo vernomen van Hans Vriend. Als bijna ontelbare keren eerder aangeven, is Paul Krugerstraat geen ideale fietsstraat. a) al 37 (of langer) verboden rij richting, centrum b) te smal c) zeer onoverzichtelijke en daarmee gevaarlijke oversteek naar Schoterweg en/of Kennemerstraat. De mogelijk overwogen brug zal voor fietsers te hoog worden en/of een extra weerstand voor scheepvaart worden. Belangrijker: aan 'polder zijde, is op die plek geen logica tot verbinding met Spaarndamse weg. Kortom geen enkele reden om de bestaande en veilige fietsroute van; President Steijnstraat/Johannes de Breuk straat naar veilige en echt goed overzichtelijke oversteek op Frans Halsplein te negeren. Overigens; een aantal jaar geleden heeft Haarlem de ultieme kans gehad, Frieze brug aan te passen. Dit opdat bewoners van Harmjans buurt (heet nu anders dacht ik) te voet, en eigenlijk ook per fiets, veilig te kunnen gebruiken richting centrum.	<i>Dank voor uw inbreng. De Paul Krugerstraat en in het verlengde daarvan een fietsbrug over het Spaarne is niet bedoeld als route richting het centrum, maar heeft als doel de oost-west verbindingen voor fietsers in de stad te verbeteren en de bereikbaarheid van de bedrijven in de Waarderpolder per fiets te vergroten. Hierdoor zullen mensen die in de Waarderpolder werken, eerder geneigd zijn om op de fiets naar het werk te gaan. De huidige inrichting van de Paul Krugerstraat is inderdaad niet ideaal voor fietsers. Daarom is het plan deze herin te richten als fietsstraat. Op deze manier krijgen de fietsers hier meer ruimte om zich op een veilige en comfortabele manier te verplaatsen.</i>	Nee

T			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik ben zelf een fietsster, maar om auto uit de stad te verbannen vind ik veel te ver gaan zij zijn over het algemeen niet de veroorzaker, jullie moeten beginnen met meer en/veel strenger handhaven want fietsers en voetgangers gaan te kust en te keur door rood(bij hun is rood het nieuwe groen) dus brengen zij zich zelf in gevaar ook moet er veel strenger worden gecontroleerd op het gebruik van de gsm fietsers/brommers/voetgangers zijn meer met hun mobiel bezig dan met het verkeer(boetes veel duurder maken)ten derde fiets cursussen voor ouders en kinderen zeker voor ouders want die geven	<i>Hartelijk dank voor uw inbreng. Met het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op de mobiliteitstransitie om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. De mobiliteitstransitie vraagt inderdaad ook om een gedragsverandering, waar de gemeente ook op in wil zetten. Welke acties hier precies uit voortkomen moet nog verder uitgewerkt worden. Het mobiliteitsbeleid geeft verder aan dat regelgeving en handhaving het sluitstuk van gedragsverandering zijn. Handhaven op ongewenst gedrag is hier een onderdeel van.</i>	Nee

	het verkeerde voorbeeld omdat zij het zelf niet kunnen om zich aan de regels te houden.		
--	---	--	--

U			
Nr.	opmerking	Antwoord	aanpassing
1	De doelen en intenties zijn prima – hoewel vooral bestaand uit open deuren – maar het schort weer eens in de vertaling naar haalbaar beleid, en projecten die handen en voeten geven aan de doelstellingen. Ik haal er eentje uit:	<i>Dank voor uw inbreng. Het beleid dat open stond voor inspraak betreft het stadsbrede mobiliteitsbeleid. In dit stadsbrede mobiliteitsbeleid wordt de basis gelegd voor de verdere plannen op het gebied van mobiliteit. Deze verdere plannen vinden uitwerking in onder andere deelbeleid (zoals bijvoorbeeld het verkeersveiligheidsbeleid), in mobiliteitsplannen bij de urgente ontwikkelzones en ook in de processen en projecten die opgenomen worden in de uitvoeringsagenda.</i>	Nee
2	<p>Uit de visie: ‘Binnen de stad Haarlem reist de stedelijke reiziger met name te voet en met de fiets. De regionale (MRA)-reiziger maakt met name gebruik van het OV en indien de OV-bereikbaarheid van de herkomst niet voldoende is, van de auto. Aan de rand van de stad worden daarvoor zogenaamde stadspoorten gecreëerd, plekken waarbij de regionale reiziger een stedelijke reiziger wordt.’ Commentaar: goed verhaal, die stadspoorten kunnen net als in vroeger tijden dynamische ontmoetings- en handelsplekken zijn én een visitekaartje voor de stad. Hoe moet dat bereikt worden? uit de visie: ‘Voor de overstap van regionale reiziger naar stedelijke reiziger wordt ingezet op goede overstappunten in de vorm van P+R locaties. Deze P+R-locaties zorgen voor een goede overstap tussen (H)OV en (e-)fiets. Rondom deze knooppuntontwikkeling is het van belang dat een gemengd woon/werk-programma met een bepaalde dichtheid wordt ontwikkeld.’</p> <p>Commentaar: hier komen de eerste scheurtjes tevoorschijn. Park & Ride staat formeel nog voor de overstap van auto naar een andere modaliteit, maar in de tekst is de auto al uit het verhaal verdwenen. Mensen komen winkelen en recreëren in Haarlem uit de omliggende plaatsen. IJmuiden heeft geen station, je stopt je Heemsteedse gezin niet in de streekbus. De start van de reis van de bezoeker is dus</p>	<p><i>Met betrekking tot uw voorbeeld geldt dat het het streven is dat 60% van de werkkritten (>2,5 km) van buiten en naar Haarlem toe in 2030 met het OV of de (e)-bike gemaakt zullen worden.</i> <i>Een aanzienlijk deel van de reizen zal nog steeds (ook) met de auto plaatsvinden. Daarom zet het Mobiliteitsbeleid ook in op goede overstappunten aan de randen van de stad en aan de randen van het centrum.</i></p>	Nee

	meestal per auto. Houd hier rekening mee en vang die auto op voordat de rand van het centrum is bereikt.		
3	<p>Wat zijn er dan voor concrete ingrepen opgenomen in het document? Uit de visie: 'Realiseren van een OV-knooppunt bij Station Spaarnwoude voor bus en trein in samenwerking met NS en Connexion om daarmee het station beter te ontsluiten met meer en snellere verbindingen binnen de MRA. Daarbij is ook aandacht voor meer fietsparkeerplaatsen, meer beschikbare ov-fietsen en gedeelde faciliteiten zoals parkeerruimte en deelauto's.'</p> <p>Commentaar: hier wordt de auto genoemd, maar lijkt de nadruk te liggen op reizen met de auto naar het station, of het vanaf het station verder reizen met een deelauto. Autoverkeer uit het Noordwestelijke, het Westelijke en het Zuidelijke deel van het daily urban system van Haarlem is hier niet mee geholpen. Op de kaart is er nog een zoeklocatie zichtbaar ergens ver weg in Haarlem Noord-Noord. Die plek heeft meer weg van een carpoolplaats dan van een stadspoort.</p>	<i>Het mobiliteitsbeleid is het beleid op hoofdlijnen. Op het moment dat deze hoofdlijnen zijn vastgesteld, zal aan de uitwerking begonnen worden. Bij de uitwerking wordt duidelijk waar de overstaplocaties precies komen en hoe en voor wie deze ingericht zullen worden.</i>	
4	<p>Conclusie en advies: de doelstellingen gaan niet behaald worden. Ga nog eens met de stofkam door de relaties tussen ambitie / beleid – en uit te voeren projecten (schakel zo nodig expertise in). Kom voor dit specifieke – maar cruciale – onderdeel (regionale autobezoekers weren uit de kern-stedelijke zone) met een deelbeleid voor die zogenoemde Stadspoorten. Nu zijn er anderhalf in het beleid opgenomen, maak er een dekkend systeem van en laat het er 4 tot 6 worden: Naast Haarlem Spaarnwoude bijvoorbeeld Stadspoort de IJsbahn (parkeren, sport, hotel, fietsen naar de stad); Stadspoort Haarlem Zuid-Entree (nu zonder parkeren bedacht?!), Stadspoort Westergracht, Stadspoort La Place, etc. Koppel daar parkeren, piek-parkeren, (H)OV, deelfietsen en voorzieningen (horeca, leisure, onderwijs, sport) aan de overstapfunctie.</p>	<i>Wij gaan ervan uit dat de doelstellingen realistisch zijn, maar ze worden niet zomaar gehaald. Daarvoor zijn de zeven stappen uit het plan allemaal nodig. Deze kunnen niet los van elkaar gezien worden of deels uitgevoerd worden. Zoals reeds eerder aangegeven zullen de stadspoorten nog verder uitgewerkt moeten worden.</i>	Nee

V			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wellicht dat het voorkeur geven aan fietsers ook gepaard mag gaan met veiligheid voor fietsers. Betreft hier weer Paul Krugerstraat gevaar. Ooit ontstaan, dan wel toegenomen a.g.v. verkeerd beleid in Generaal Cronjé straat. Deze straat, ook één richting verkeer, is ooit	<i>Een goede en veilige noord-zuid verbinding voor fietsers tussen het stationsgebied en Haarlem-Noord is inderdaad belangrijk. Hier wordt o.a. aandacht aan besteed in de projecten 'verbeteren fietstracé Kennemerbrug-Schoterweg'</i>	Nee

	<p>(ik schat 20 jaar geleden) voor fietsers (geen brommers!) vrijgegeven, tegen de richting in te mogen fietsen. Natuurlijk gebeurde dit al, maar toen met respect voor legitiem verkeer. Sindsdien zijn fietsers een plaag in die straat, welke met rode steen afgewerkt, zonder afscheiding tussen rijbaan en 'trottoir'. (een fout ook op andere plekken in centrum) Tijdens regen, rijden fietsers vaak de hele afstand onder afdak, want.... hele straat is rood (als fietspad). Fietsers uit noord omzeilen via Cronjé de verkeerslichten Schoterweg/Kloosterstraat. Wat niemand zich afvroeg en nog steeds niet, is waar die fietsers dan bij begin Cronjé richting centrum heen moeten/kunnen. Sommigen (de nette), persen zich door de Vroomstraat. Een overlast voor dat smalle straatje maar erger, fietsers moeten dan onoverzichtelijk eerst Schoterweg en dan 120 meter verder toch weer (onoverzichtelijk) de Kennemerstraat op, waar ze nota bene eerder al fietsten en geen zin hadden veilig via verkeerslicht verder te rijden. Anderen steken niet over en rijden tegen de richting smalle fietspad Schoterweg op of zelfs via de overkant gewoon tegen verkeer in. Als er dan een bus aan komt snel het daar smalle trottoir op. Kortom de meest achterlijke manoeuvres, alleen om een verkeerslicht te omzeilen. Dit doen ze vaak 'gewoon' in het zicht van handhavers en politie, die daarop geen actie hebben! In eerder bericht, klaagde ik over het gevaar in Paul Krugerstraat, het stomme tegen verkeer in rijden. Dit is toegenomen, nadat in Cronjé fietsers tegen richting in mochten, wat een vreemde aan zuigende werking bleek te hebben.</p>	<p>en 'herprofilering Cronjéstraat' die nu en/of binnenkort gaan lopen.</p>	
2	<p>Verder, wat ik hier ook kwijt wil is wat politie meent dat 'mobiliteitsbeleid' zou zijn. Tot 2x toe betrapte ik onze wijk 'agent' Paul Koter er op, met dienstauto voor overtredende fietsers uit te wijken, om hen vrije doorgang tegen richting in te geven. Hem hier indertijd op aan gesproken en getracht uit te leggen hoe verkeersregels zijn. Hij had een bijzondere reactie. a) noemde hij zijn houding 'anticiperen' en b) was hij van mening dat er in Haarlem geen beleid zou zijn ten aanzien van fietser gedrag. Onlangs betrapte ik hem erop met zijn dienstauto, achter een fietser door Cronjé te rijden, welke druk met telefoon aan haar oor. Hij deed....niets</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid gaat verder niet in op afspraken met de politie en wat hun eigen beleid is met betrekking tot het oppakken van acties ten opzichte van fietsers.</i></p>	Nee

W			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing

1	Graag vraag ik aandacht voor mensen die zich minder makkelijk verplaatsen, ouderen, gehandicapten, chronische ziekten. Van deze groep komen er de komende jaren meer mensen. Je kunt wel willen dat men op de fiets of te voet bepaalde afstanden aflegt, maar voor een groeiende groep mensen is die afstand beperkt. Het is een goed plan de stoepen te verbreden. Graag ook de terrassen zo opstellen dat je er met een rolstoel of rollator langs kunt.	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid geeft aan dat er meer ruimte (toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger gecreëerd moet worden. Ook in de verdere mobiliteitsplannen en in processen en projecten zal toegankelijkheid onze aandacht houden.</i>	Nee
2	Fietspaden. Graag geen fietspaden meer in 2 richtingen zoals bij de Turfmarkt en het Spaarne. Het is echt gevaarlijk. Het is soms enorm druk. Bakfietsen zijn nuttig en gevaarlijk voor andere fietsers. Misschien een verplicht bakfiets diploma? En alle scooters op de rijbaan, zeker als dat 30 km wordt. Fiets eens op een druk moment over deze route met je oma, en je begrijpt de risico's.	<i>De inrichting van de fietspaden en scooters op de rijbaan wordt meegenomen in de nota van beantwoording van het verkeersveiligheidsbeleid, dat gelijk met het mobiliteitsbeleid open stond voor inspraak.</i>	Nee

X			
Nr.	Opmerking	antwoord	aanpassing
1	Graag wil ik reageren op uw vraagstuk in punt 1.3 hoe 60% van het autogebruik voor langere verplaatsingen (2.5 – 10 km) kan worden teruggedrongen. De focus van mijn opmerkingen richt zich op de wijze hoe de autobezitter te bewegen om over te stappen op het gebruik van zijn stadsfiets. Vooral het autogebruik van bezoekers en het winkelend publiek draagt bij tot de hoge parkeerdruk, verkeershinder, verminderde leefbaarheid en bereikbaarheid van de stad. Het (winkelende) publiek bestaat grofweg uit mensen van buitenaf en de stadsbewoners. Alleen de stadsbewoner die in het bezit is van een auto én een stadsfiets kan de keuze maken: met de auto óf fiets óf OV óf lopen. Het is juist deze doelgroep die je moet zien te bewegen om de switch te maken van auto naar fiets.	<i>Dank voor uw inbreng. Zowel de Haarlemmers en bezoekers zullen gestimuleerd worden om daadwerkelijk minder, anders en schoner te reizen. Haarlem zet hierbij niet alleen in op personenvervoer, maar ook op goederenvervoer. Alle zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid zullen hier aan moeten bijdragen. Met betrekking tot stap 7 'duurzame gedragsverandering' zal Haarlem voortbouwen op reeds bestaande campagnes en andere maatregelen en deze uitbreiden op bij doelgroepen waar de meeste kansen liggen.</i>	Nee
2	De volgende vraag is belangrijk voor de door ons gewenste mobiliteitstransitie: "Met welke bepaalde maatregel krijg ik de autobezitters onder de bewoners extra op de fiets die voorheen boodschappen/inkopen deden per auto?" Oftewel: welke redenen heeft de bewoner om te kiezen voor de auto en wanneer zou de keuze voor de fiets gemaakt kunnen worden? Iedere autobezitter kent de ongemakken bij de keuze voor de auto zoals verkeersopstoppingen, zoeken van een parkeerplek, parkeergeld betalen, ver lopen met de inkopen van winkel naar de	<i>Dank voor het aandragen van ideeën over hoe de autorijder te stimuleren om toch de fiets te pakken. Zoals uit het mobiliteitsbeleid blijkt, is de gemeente zeker voornemens om Haarlemmers en bezoekers te stimuleren om minder, anders en schoner te bewegen. Dit is de zevende pijler uit het mobiliteitsbeleid. Hoe deze stimulatie vorm zal krijgen, dient nog verder uitgewerkt te worden. Uw voorstel zal daarin meegenomen worden.</i>	Nee

<p>auto, thuis opnieuw parkeerplek zoeken en het sjuwen van de inkopen naar voordeur. Een van de grootste voordelen van de auto is wel: geen zorgen over het vervoer van de hoeveelheid boodschappen of inkopen. Vooral bij het inkopen doen bij de supermarkt zal de auto eerder worden gekozen vanwege de zware boodschappentassen en de grote hoeveelheid. Bij de omgeving van de supermarkten is de parkeerdruk meestal erg hoog. Dit zijn vaak de kortste afstanden <2,5km en de meest vervuilende kilometers. Het grootste ongemak van het doen van inkopen per fiets is: de beperkte hoeveelheid boodschappen die (veilig) vervoerd kan worden. Buiten dit ongemak om heeft het gebruik van de fiets veel meer voordelen dan het gebruik van de auto.</p> <p>Bestaande oplossingen voor het vervoer van veel boodschappen op de fiets zijn ontoereikend. De bakfiets laten we buiten beschouwing. De fietser kan de volgende ongemakken ervaren:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Boodschappen moeten vanuit tassen/winkelwagen overgeladen worden op de fiets • Fietstassen zijn te krap bemeten of half gevuld • Boodschappentassen lopen aan tegen wiel • Boodschappentassen onder snelbinders glijden van drager af • Zware volle (bigshopper) tas moet met 1 hand op drager worden vastgehouden: onveilig! • Tassen aan het stuur maken fiets instabiel en belemmeren de trapbeweging • Kratfiets past niet in fietsenrek/fietsenstalling • Stuur van kratfiets slaat om bij inladen boodschappen • Fiets valt om van standaard <p>Een goede innovatieve technische oplossing is nodig voor het vraagstuk: “zonder zorgen/ongemakken vervoeren van véél boodschappen op de stadsfiets”</p> <p>Naar mijn inschatting kost een goede oplossing maximaal €40,00 per stadsfiets. Wanneer de ongemakken voor het vervoer per fiets zijn verholpen, dan is het gedrag van de autobezitter eenvoudiger te veranderen. Voorwaarde voor de overstap auto naar fiets is dan wel dat de stadsfiets technisch in goede staat is (geen zachte banden, kapotte rem etc.) Anders laat de autobezitter alsnog de fiets staan.</p>		
---	--	--

	<p>Wanneer de OV-fiets wordt uitgerust met dezelfde innovatieve oplossing voor het vervoersprobleem, dan is de bezoeker van buitenaf nog meer geneigd om via het OV te reizen. Geen zorgen meer over de hoeveelheid inkopen en het vervoer ervan naar het OV-overstappunt.</p> <p>blz 23/39 4.4. Innovatie: Haarlem stimuleert innovatie om te komen tot de mobiliteitstransitie “De gemeente Haarlem heeft een sleutelrol als het gaat om het stimuleren van (maatschappelijke) innovatie.” Optiemogelijkheden voor de gemeente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een eenmalige subsidie voor realisatie van een goed werkende innovatieve oplossing voor het vervoersprobleem op de fiets • Er zou een try-out of project gestart kunnen worden onder “ambassadeurs”. Deze ambassadeurs kunnen anderen enthousiasmeren om de innovatieve oplossing te gaan gebruiken. • Mogelijk dat stadsbewoners via een stimuleringsregeling tot aanschaf zullen overgaan zodat een start gemaakt kan worden met de reductie van het 60% autogebruik • Een andere optie is om een prijsvraag uit te schrijven met thema: “zonder zorgen/ongemakken vervoeren van véél boodschappen op de stadsfiets”, waarbij de reeds bestaande oplossingen uiteraard niet meedingen. • Een korting bon voor de fietsenmaker (of fietsonderdelen) om de stadsfiets weer technisch in orde te krijgen zou al direct resultaat kunnen geven dat de autobezitter de fiets pakt (alle inwoners) <p>Zoals wordt opgemerkt op “blz 31/39 Het fietsbeleid is versnipperd en eenzijdig” is het huidige mobiliteitsbeleid vrij reactief in plaats van proactief en/of innovatief. De door mij voorgestelde oplossing biedt de mogelijkheid voor een proactieve en innovatieve aanpak.</p>		
--	---	--	--

Y			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De mobiliteitsvisie en de eerder gepresenteerde plannen rondom het stationsgebied sluiten goed aan bij de gedachte hoe een moderne stad de leefkwaliteit van haar bewoners centraal stelt en daarbij voorrang creëert voor voetgangers en fietsers. Om dit te bereiken zullen er echter wel fundamentele keuzes moeten worden gemaakt.	<i>Dank voor uw inbreng. U heeft gelijk dat er in het mobiliteitsbeleid gekozen wordt voor een goede hoofdontsluitingsstructuur, waar de N200 en ook het gedeelte achter het station, op dit moment deel van uit maakt. De gemeente zet zich in voor de Velsverbinding om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden.</i>	Nee

<p>Een van de belangrijkste opgaven daarbij is de toekomst van de N200 die een barrière vormt tussen de twee leefgebieden centrum en Haarlem Noord die eigenlijk met elkaar verbonden zouden moeten zijn. In visie voor het stationsgebied wordt 'gepleit voor een aanzienlijke reductie van het aantal auto's op de N200. De ambitie is dat doorgaand verkeer wordt omgeleid.'</p> <p>Dat schept verwachtingen hoe dit wordt uitgewerkt in de gepresenteerde Mobiliteitsvisie voor de komende decennia. Op het kaartje op pagina 35 in deze visie is te zien dat de N200 vanuit Oostelijke richting tot en met het Spaarne een hoofdroute is, maar daarna wijzigt in een 'gebiedsontsluitingsweg'. Daarbij valt op dat de hoofdroute zomaar verdwijnt. Er is dus geen alternatieve hoofdroute richting bijvoorbeeld Waardepolder, of noordelijk langs het Spaarne.</p> <p>Daarmee wordt de automobilist geen alternatief geboden om via Haarlem Noord of gebieden daarboven te rijden richting Bloemendaal of Zandvoort. Met tot gevolg dat de auto op de N200 blijft en de komende decennia in files achter het station zal blijven rijden.</p> <p>Daarmee lijkt de wens die is geuit bij de visie rondom het Stationsgebied om Noord en centrum te verbinden en voetgangers en fietsers voorrang te geven in dit gebied bij voorbaat kansloos. Wat nu voorligt is eerder een compromis waar automobilisten en bewoners niks mee opschieten. En mogelijk zelfs slechter dan de huidige situatie. Autofiles blijven en nemen mogelijk zelfs toe gezien de prognoses. Voor fietsers en voetgangers blijft de N200 een te drukke verkeersader om prettig en veilig over te steken. De wens voor aansluiting centrumgebied en Haarlem Noord lijkt hiermee verder weg dan ooit. Een gemiste kans.</p> <p>Alleen een echte keuze waarbij een alternatief voor automobilisten duidelijk sneller is om vanaf het oosten op de N208 uit te komen (en vice versa) zal leiden tot afname van doorgaand autoverkeer achter het station. In combinatie met prioriteren van fietsers en voetgangers boven gemotoriseerd bestemmingsverkeer zal dit kunnen leiden tot de gewenste verbetering van de huidige situatie. Een situatie die eigenlijk niemand wenselijk vindt en niet meer past in de wensen voor een prettig leefklimaat in onze stad.</p>	<p><i>Als de Velserversbinding gerealiseerd is, zal het doorgaand verkeer eerder de route buiten de stad om nemen. Ook kan dan het verkeer uit Haarlem-Noord via de regioring naar de A9 rijden en hoeft het niet meer door de stad heen. Echter, zo lang dit alternatief er nog niet is, zal de N200 onderdeel uitmaken van de hoofdsontsluitingsstructuur.</i></p> <p><i>Bij het Kennemerplein (N200) is de wens om het doorgaand oostwest autoverkeer te ontmoedigen en de noordzuid barrièrewerking voor fietsers te verminderen (onderzoek Visie Stationsgebied). Onderzocht moet worden hoe de bereikbaarheid aan deze zijde van de stad geborgd kan worden.</i></p>	
--	--	--

Z			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wijkraad Dietsveld Vogelbuurt heeft de volgende vraag; in hoeverre is de Vondelweg in Haarlem Noord uitgesloten van het voorgestelde mobiliteitsbeleid? Enkele jaren geleden is in de SOR opgenomen dat er geen verbreding van de Vondelweg plaats gaat vinden. Vandaar onze vraag met betrekking tot het nieuwe mobiliteitsbeleid, de voornemens, en de positie van de Vondelweg. Kan de wijk Dietsveld Vogelbuurt er terecht vanuit gaan dat de Vondelweg geen onderdeel uitmaakt van dit mobiliteitsbeleid? Graag uw bevestiging	<i>Dank voor uw inbreng. De Vondelweg is een van de wegen binnen de gemeente Haarlem en maakt daarmee ook deel uit van het mobiliteitsbeleid. De Vondelweg is in de autonetwerkkkaart van het Mobiliteitsbeleid, evenals in de SOR, aangemerkt als een GOW 50km/ uur. De intentie is niet om deze weg in de toekomst te verbreden.</i>	Nee

AA			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Graag zou ik willen weten of er plannen zijn in de regio Haarlem Zuid-West (Spoorwegzone). Rond de Pijlsaan is er veel verkeersdrukte, mede dat het een toegangsweg is naar de Randweg. Bekend is dat binnen de ontwikkelvisie Spoorwegzone sprake zal zijn van een autoluwe zone. In de Stephensonstraat, Rutherfordstraat is er veel bedrijvigheid. Heel benieuwd of hier ook plannen voor zijn binnen het mobiliteitsplan.	<i>Dank voor uw vraag. Het mobiliteitsbeleid is stadsbreed beleid. Hoe dit beleid vertaald wordt voor de ontwikkelzone Zuid-west zal uitgewerkt worden in het mobiliteitsplan specifiek voor deze ontwikkelzone. Echter, in het definitieve mobiliteitsbeleid wordt toegevoegd dat er specifiek gekeken wordt naar de doorstroming op de N208 ter hoogte van de Pijlsaan ten behoeve van de ontsluiting van Haarlem Zuid-west.</i>	Ja

AB			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wij wonen op het Max Euweplein en de burens en wij hebben wel bezwaar over het feit dat men van plan is op het plein zelf een fietspad aan te leggen. Daarnaast is er geen OV van dit deel van de Waarderpolder naar het station. Het zou toch wel handig zijn als hier een plan voor komt zodat ook straks de lichtfabriek een betere aansluiting krijgt. Wordt dit onderdeel meegenomen in jullie besluitvorming of betreft dit alleen de binnenstad?	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid gaat over de stadsbrede hoofdlijnen, waarbij ingezet wordt op goede fietsverbindingen. Met betrekking tot OV geldt dat er wordt ingezet op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest en een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en OV-knooppunten. In de verdere uitwerking zal blijken wat dat voor uw buurt betekent.</i>	Nee

AC			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1.	Bedankt voor het publiceren van het mobiliteitsplan welke redelijk goed te begrijpen is en redelijk transparant lijkt te zijn. Wij zijn een kinderloos dertiger stel woonachtig in het centrum met goed betaalde banen. Beiden hebben wij werkverplichtingen die ver	<i>Dank voor uw inbreng. Uw constatering dat trein een belangrijk onderdeel uitmaakt van de regionale verplaatsingen is correct en hoewel de gemeente Haarlem niet de concessie verlener is, vindt de gemeente een goede</i>	Ja

	<p>buiten de stad liggen. Ik moet dagelijks naar een vaste plek in Den Haag forenzen terwijl mijn partner een buitendienst functie heeft en altijd een auto nodig heeft. Daarnaast fietsen wij veel sportief en functioneel om binnen de stad te verplaatsen en genieten dagelijks van de hoge leefkwaliteit die onze mooie stad heeft te bieden. Voor het bewaken en verbeteren van deze kwaliteit zijn wij uiteraard voorstander van het anticiperen op maatschappelijke ontwikkelingen en hier beleid op af te stemmen. Wat ik mis in het plan is een realistische aansluiting op de ontwikkelingen binnen de randstad terwijl naar voren komt dat meer dan 60% van de inwoners buiten de regio werkt. De treinverbindingen van Haarlem met Amsterdam, Leiden en het Noorden puilen al jaren uit tijdens de spits en zijn daarmee meestal een inferieure optie tov de auto. Er bestaat naar mijn weten geen concreet plan om de treincapaciteit hier voldoende uit te breiden in de regio. Verder staan er nogal kort door de bocht analyses in het document zoals de claim dat het altijd sneller is om van centrum Haarlem naar centrum Amsterdam te reizen met OV vs auto. Van station naar station misschien wel maar als ik kijk naar de praktijk: als ik vrienden bezoek in Adam-West is het deur-tot-deur ongeveer 25 minuten met de auto terwijl het met OV 55 minuten is. Ik laat de speculatie op de gedragsverandering met betrekking tot corona dan nog zelfs buiten beschouwing.</p>	<p><i>bereikbaarheid van de Haarlemse stations op het nationale spoorwegnetwerk belangrijk. Dit is dan ook toegevoegd onder het kopje Openbaar Vervoer/ gewenst eindbeeld.</i></p>	
2.	<p>Verder mis ook een idee zoals fietssnelwegen met andere grote steden: een duidelijk netwerk met Amsterdam, Schiphol en Leiden waar een standaardisatie van fietssnelwegen wordt gerealiseerd. De F200 wil nog niet echt opschieten....</p>	<p><i>Voor de fiets wordt gekozen voor een duidelijke hoofdstructuur van fietsvriendelijke verbindingen naar de belangrijkste bestemmingen (OV-knopen, binnenstad, werklocaties, winkellocaties en scholen). Deze hoofdfietsroutes zijn rechtstreeks, aantrekkelijk, veilig en zonder oponthoud. Doorfietsen, beleving, veiligheid en comfort staan centraal: brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route. De gewenste groei van het fietsverkeer leidt tot noodzaak voor meer ruimte voor de fietsers.</i></p> <p><i>Aan de F200, codenaam van de regionale doorfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, parallel aan de A200/N200 wordt gewerkt. De tracés op het grondgebied van Haarlem en Amsterdam zijn grotendeels op orde.</i></p>	Nee
3.	<p>Het hebben van een auto blijkt voor een situatie als mijn partner een must waar een elektrische auto nog niet mogelijk is. Werken in de zorg en het hele land dagelijks moeten doorkruisen is niet haalbaar</p>	<p><i>U heeft gelijk dat mobiliteit zich zeker niet aan gemeentegrenzen houdt. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook</i></p>	Nee

<p>met alternatief vervoer en de accu technologie voor EV's is nog niet toereikend. Het is dus verstandig om rekening te houden met deze mobiliteit situatie voor een grote groep inwoners in Haarlem. Het wonen in het centrum is een voorrecht waar wij ons bewust van zijn. Wij vragen ons wel hardop af indien wij kinderen nemen hoe de dagelijkse logistiek eruit zal zien in de toekomst. Wij zien veel van onze kennissen toch overstappen op een auto door de dagelijkse logistieke uitdagingen met opvang en werk terwijl zij toch een voorkeur hebben om geen auto te bezitten. Het wonen in het centrum zou aantrekkelijk voor ons moeten blijven ondanks dat wij kinderen nemen en twee banen hebben en daarvoor lijkt een auto voor de voorzienbare tijd nog een vereiste. De auto blijft toch vaak te aantrekkelijk tov alternatieven voor langere afstanden. Het veranderen van gedrag zou naar mijn mening moeten gebeuren door superieure mobiliteitsalternatieven te creëren in plaats van autogebruik te bestraffen. Een interregionale OV capaciteitsuitbreiding is een vereiste, terwijl Haarlem nu een te individualistische koers lijkt te varen. De schrijver van deze inzending is zich ook bewust van de politieke kleur binnen Haarlem, waar GroenLinks de grootste is geworden. Aan deze kleur zijn idealen verbonden welke gehoord mogen worden. Mijn verzoek aan het bestuur is niet de praktische realiteit uit het oog te verliezen en de belangen te behartigen van alle Haarlemmers ongeacht politieke overtuiging.</p>	<p><i>voor Haarlem samenwerking op meerdere schaalniveaus nodig. Samen met de andere overheden binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk werkt Haarlem aan een Verstedelijkingsstrategie en aan het MRA Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB). Via dit Rijk-regio programma worden voor de lange termijn, maar ook voor de komende jaren, keuzes en afwegingen voorbereid die het MRA-gebied als geheel betreffen. Met de provincie, regio Zuid-Kennemerland en IJmond en de gemeente Haarlemmermeer wordt gewerkt aan samenwerkingsagenda's om te komen met gezamenlijke prioriteiten, specifiek voor deze regio. Deze samenwerkingsagenda's bouwen voort op o.a. de Zuid-Kennemeragenda en de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Ook zal Haarlem bijvoorbeeld samen met deze regio een voorkeurstrategie uitwerken over hoe de regio aan kan haken op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp.</i></p>	
--	---	--

AD			
Nr.	Opmerking	antwoord	aanpassing
1	Idee is leuk maar her en der zo maar 'deel'scooters op je stoep vinden is vreselijk. Ik struikel in onze straat over de zeer slechte stoepen en dan staan er ook nog eens extra veel obstakels zijnde Felyx scooters die er erg lelijk uitzien en niet bij de monumentale uitstraling van de wijk passen. Er staan er te veel en bij bosjes en in de weg en ze veroorzaken overlast.	<i>Dank voor uw inbreng. De Felyx scooters hebben de aandacht van de gemeente. Hier zal verder beleid en regelgeving voor uitgewerkt worden. Het mobiliteitsbeleid gaat uit van het principe dat deelmobiliteit gestimuleerd wordt, maar uiteraard binnen werkbare grenzen.</i>	Nee

AE			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Binnen de gehele bebouwde kom een parkeer bijdrage per auto, dat progressief laten oplopen in aantal voertuigen en de grote van de voertuigen (denk er bv aan dat er steeds meer mensen een camper	<i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid staat omschreven hoe de ruimtevraag van stilstaande auto's terug te dringen. Dit terugdringen zal door invoering van</i>	Nee

	<p>"erbij" hebben, ook die moet ergens blijven en nemen veel parkeerplek in, naast t treurige uitzicht voor de omwonenden die het ding voor hun deur krijgen, soms weken lang.</p> <p>Het wijkgebonden invoeren, iedereen in zijn eigen wijk.</p> <p>Voor bezoek aan andere wijken is er parkeermeter, OV of de fiets</p> <p>Uitzondering voor invaliden (met aangewezen parkeerplek zo dicht mogelijk bij hun huis) en een tegemoetkoming voor hen die de auto nodig hebben voor hun werk/familie omstandigheden maar t financieel niet zouden kunnen opbrengen.</p>	<p><i>gereguleerd parkeren plaatsvinden, aangevuld met aanvullende maatregelen per gebied. Hoe de parkeerregulering eruit gaat zien en welke aanvullende maatregelen ingezet worden is onderwerp van verdere uitwerking. Uiteraard wordt bij de verdere uitwerking rekening gehouden met minder validen.</i></p>	
--	---	--	--

AF			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Ik vind de plannen er erg idealistisch uitzien. Er lijkt echt alleen nog maar aandacht voor fietsers en voetgangers. Je lijkt als automobilist wel misdadig.</p> <p>De enige tip die ik wil meegeven is de volgende en die is zeer dringend want de stad is nu al voor mensen met een beperking heel slecht bereikbaar. HOUD REKENING IN DE PLANNEN MET MENSEN MET EEN BEPERKING".</p> <p>Ik heb een spieraandoening en kom nu al vrijwel nooit meer in de binnenstad omdat dat erg onhandig is. Door nog meer beperkingen van mogelijkheden om met mijn auto de stad te bereiken zal dat alleen maar slechter worden. Dus nogmaals het advies om rekening te houden met mensen die om wat voor reden dan ook wel met een auto de stad moeten kunnen bereiken. We hebben toch in Haarlem het uitgangspunt dat iedereen mee moet kunnen doen.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het klopt inderdaad dat te voet en met de fiets reizen centraal staat in het mobiliteitsbeleid, maar dit gaat niet ten koste van de mensen met een beperking. Door middel van de mobiliteitstransitie blijft de stad leefbaar en bereikbaar, ook voor de mensen met een beperking. Denk hierbij aan de brede trottoirs en het bereikbaar blijven van de parkeergarages aan de rand van het centrum.</i></p>	Nee

AG			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Ik sta voor 100% achter het nieuw Mobiliteitsbeleid om minder autoverkeer, lagere snelheden op de wegen en minder straatparkeren binnen de gemeentegrenzen tot stand te brengen. Bovendien ben ik van mening dat er een totale scheiding ingevoerd moet worden tussen het fietsverkeer en gemotoriseerde scooters - dit vanwege de snelheid en de enorme breedte van de scooters. Ik meen dat de enige manier om dit te bereiken is de scooters te verplichten niet op de fietspaden maar op de rijweg samen met het autoverkeer te rijden.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng en fijn te horen dat u achter het beleid staat. Uw opmerking over scooters op de rijbaan wordt meegenomen in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	Nee

AH			
Nr.	opmerking	Antwoord	aanpassing
1	Het is erg vreemd dat in de gehele mobiliteitsbeleid uitsluitend over HOV wordt gesproken die in Haarlem-Noord over de Rijksstraatweg gaat. Het lijkt voor de hand te liggen dat er een uitgebreid OV plan komt om te waarborgen dat inwoners in Haarlem Noord ook daadwerkelijk goed van OV gebruik kunnen maken. Dit ontbreekt geheel.	<i>Dank voor uw inbreng. Het Mobiliteitsbeleid richt zich niet alleen op het HOV. Met betrekking tot het reguliere OV geldt dat er wordt ingezet op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest en een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en OV-knooppunten. Hoe dit verder vorm krijgt, is iets om samen met de opdrachtgevers van het OV (provincie en Vervoerregio Amsterdam) uit te werken.</i>	Nee
2.	Voor ontsluiting van autoverkeer wordt naast de Westelijke Randweg over mogelijke omleiding Velserrandweg gesproken en verder dat er gekeken gaat worden naar vermindering verkeer Oudeweg Kennemerplein. Hoe auto's naar de randweg moeten komen wordt totaal niet in plan betrokken – via Rijksstraatweg of wordt dat alleen maar voor HOV? Niet via Spaarndamseweg want dat wordt niet als ontsluitingsweg gezien. In Haarlem Noord wonen momenteel ca 60000 mensen ruwweg 1/3e van bevolking Haarlem. Hoe moeten die de stad in en uit komen met auto ?	<i>In het mobiliteitsbeleid wordt erop ingezet dat de auto's zo veel mogelijk via de hoofdontsluitingsstructuur rijden. In Haarlem Noord bestaat de hoofdontsluitingsstructuur momenteel uit de N200 en de N208. Om de N200 te ontlasten zet de gemeente in op de realisatie van de Velserverbinding. Als deze gereed is, zal doorgaand verkeer eerder de route buiten de stad om nemen. Ook zorgt dit ervoor dat verkeer uit Haarlem-Noord via de regioering naar de A9 kan rijden en niet meer door de stad heen rijdt.</i>	Nee
3.	Als je auto parkeren wilt ontmoedigen in de straten, waar moeten die auto's dan geparkeerd worden ? Parkeerregime wordt als oplossing aangedragen echter in vele zienswijzen die bij bv Orionzone werden gemaakt blijkt dat het overgrote deel van de bewoners daar parkeerregulering afwijzen. Ook opmerkelijk is dat de jarenlange ervaring die gemeente Haarlem heeft met betaald parkeren in en rondom de binnenstad niet heeft geleid tot veel minder auto, alleen tot meer inkomsten voor de gemeente. Dus helpen tegen vermindering autogebruik doet het blijkbaar niet.	<i>In het mobiliteitsbeleid staat omschreven hoe de ruimtevraag van stilstaande auto's terug te dringen. Dit terugdringen zal via een 2-sporenbeleid plaatsvinden, namelijk: Spoor 1: ontwikkelen met lage parkeernormen in combinatie met invoering van gereguleerd parkeren; Spoor 2: invoering van aanvullende maatregelen per gebied. Als eerste brengen we de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming. Vervolgens kan een adaptief vergunningenplafond ingesteld worden, zodat in de buurten waar dat nodig is gestuurd kan worden op vermindering van het aantal parkeerplaatsen om de openbare ruimte groener en voetgangersvriendelijk te maken. Eventueel in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven om straatparkeren (voor bezoekers) verder te ontmoedigen.</i>	Nee

4.	Er wordt gesproken in de mobiliteitsvisie over meer fietsen met name in de stad. Er is geen nulmeting gedaan. Zeer veel mensen in Haarlem-Noord gebruiken momenteel al de fiets voor afstanden in de stad, eenvoudig omdat het sneller is en er weinig parkeer mogelijkheden voor auto's zijn. De enorme toename van het fietsen stallen bij station is er voorbeeld van. Veel winst is hier naar ons idee niet te halen Tenslotte naast fietsen is er wel sprake van toename in bakfietsen, steppen, scooters, maar daar wordt geen gewag van gemaakt	<i>Voor de hele stad is wel een analyse van de bewegingen van de bewoners gemaakt. Op dit moment vinden ongeveer 77% van alle verplaatsingen van bewoners die korter zijn dan 2,5 km plaats met de voet of met de fiets. Dat is inderdaad al een heel mooie prestatie. Het doel van de gemeente is om dit aandeel nog hoger te maken en ervoor te zorgen dat 90% van deze verplaatsingen plaats zal vinden met de voet of met de fiets. Er is ten aanzien van nieuwe innovatieve vervoerswijze geen specifiek onderscheidt gemaakt in verplaatsingen, deze worden nog niet specifiek gemonitord.</i>	Nee
----	--	--	-----

AI			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Veel tekst over voetganger en fietser die prioriteit krijgen, maar dat komt niet terug in alle plannen. Zo wordt er niet voor gekozen wordt om in de hele binnenstad 30 kilometer in te voeren. Dat zou een veel veiliger en schonere stad betekenen met echte prioriteit voor fietsers en voetgangers. Gemiste kans!	<p><i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid wordt niet alleen in de binnenstad, maar zelfs in heel Haarlem 30 km/ uur de norm. Hierop zijn echter een aantal uitzonderingen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Hoofdonthoudingsroute</i> • <i>HOV-routes</i> • <i>Indien noodzakelijk vanwege aanrijroutes voor hulpdiensten.</i> <p><i>De wegen in de binnenstad die geen 30km uur gaan worden, zijn voornamelijk HOV-routes. Het HOV is een belangrijke pijler voor de mobiliteitstransitie, die tot doel heeft de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid in de hele stad te vergroten. Het streven is dat in 2030 het HOV en de (e)fiets 60% van de regionale werkverplaatsingen voor hun rekening nemen. Hiervoor is het belangrijk dat het HOV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en daarom comfortabel, snel en betrouwbaar door Haarlem rijdt. Hoe meer reizigers in het HOV, des te minder reizigers in de auto. Dat draagt uiteindelijk het beste bij aan de doelen die we met het mobiliteitsbeleid voor de hele stad willen bereiken.</i></p> <p><i>Om het hogere doel van de leefbare en bereikbare stad niet uit het oog te verliezen, is besloten om niet in te zetten op het verlagen van de snelheid van de HOV-routes in het centraal stedelijk gebied. Hiermee blijft de snelheid van het HOV gelijk aan die van de hoofdautoroutes door het centraal stedelijk gebied, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HOV</i></p>	Nee

		<i>als alternatief voor de auto. Wel wordt voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.</i>	
--	--	---	--

AJ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1.	Jammer dat - 30 km binnen de bebouwde kom niet de norm is. - vervuilende diesels en oude auto's binnen de ring niet worden geweerd - het het routeren van buslijnen maar niet van de grond komt - er alleen maar groen verdwijnt voor mobiliteit en gezonde lucht en minder lawaai van ondergeschikt belang lijken te zijn	<i>Dank voor uw inbreng. Het is juist de bedoeling om door middel van dit mobiliteitsbeleid de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden. Een snelheid van 30km/ uur wordt hierbij de norm voor de gehele stad (met uitzondering voor de hoofdontsluitingsroute, de HOV-routes en de aanrijroutes voor hulpdiensten). Het mobiliteitsbeleid wil Haarlemmers en bezoekers stimuleren om minder, anders en schoner te reizen. In dit beleid wordt vooral ingezet op minder en anders reizen, omdat hier de meeste winst te behalen valt. Het verschonen van mobiliteit zal verder uitgewerkt worden in vervolg beleid.</i>	Nee

AK			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Er wordt onderzoek gedaan naar HOV route Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest of Gedempte Oostersingelgracht - Amsterdamse Vaart - Pr Bernhardlaan. Graag in dit onderzoek ook de leefbaarheid van de Gedempte Oostersingelgracht meenemen, een onderzoek kan niet alleen om mobiliteit draaien, dit moet altijd in combinatie met leefbaarheid. Op het moment is de leefbaarheid aan de Gedempte Oostersingelgracht qua geluid en fijnstof al slecht. Omdat het tunneldeel slecht aansluit op het weggedeelte zorgt dat voor veel geluidsoverlast, dat in combinatie met dat er veel gas gegeven moet worden om door de tunnel in zuidelijke richting te komen (mensen komen vanaf een stilstaande positie (stoplicht) en hebben dus geen natuurlijke vaart. Hierdoor moet en wordt er veel gas gegeven wat weer zorgt voor extra geluidsoverlast. Mocht er nog een HOV route bijkomen dan wordt alleen het fijnstof	<i>De Gedempte Oostersingelgracht maakt onderdeel uit van een alternatieve route voor het OV waar naar gekeken zal worden om enerzijds de toenemende druk op de binnenstad te verlichten en anderzijds andere delen van de stad beter te bedienen. Wanneer meer mensen gebruik maken van het OV in plaats van de auto, draagt dit ook bij aan een verbetering van de luchtkwaliteit, minder geluidsoverlast en minder fijnstof in de stad.</i>	Nee

	en geluid verder verslecht. Als de HOV route over de Gedempte Oostersingel gracht komt te lopen dient de buurt gecompenseerd te worden in leefbaarheid, Deze wijk van Haarlem scoort al het slechts op leefbaarheid uit bevolkingsonderzoeken.		
--	---	--	--

AL			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Geweldig plan. Het wordt hoog tijd dat er voorrang gegeven wordt aan fiets en OV in Haarlem.	<i>Hartelijk dank voor uw inbreng en fijn dat u het plan onderschrijft.</i>	Nee

AM			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik kan me niet vinden in elk van de voorliggende plannen. Dit om twee redenen: - ontsluiting van “het midden van een route” leidt automatisch tot nieuwe bottlenecks, in dit geval de overgang naar Rijksstraatweg/Jan Gijzenkade aan de ene kant en de Orionweg aan de andere kant. Dit eerste punt was (pre-Covid) en is al een plek waar de drukte enorm is. - ik vind het vanuit veiligheidsoogpunt onbegrijpelijk om een doorgaande weg in een wijk te verbreden. Dit gaat automatisch leiden tot hogere snelheden (waarop te weinig handhavingsmogelijkheden zullen zijn) en ik zie niet voor me hoe dit te rijmen valt met basisscholen aan beide zijden. In alle planologische ontwikkelingen wordt tegenwoordig uitgegaan van een ring met verschillende manieren van ontsluiting van afslagen. Zo zou een “ring Noord” vanuit de fly over naar een bredere neiging Noord en de Vondelweg naar Delftlaan/Rijksstraatweg en de Randweg veel meer voor de hand liggen. Daarnaast heb ik gekeken naar de verwachte extra mobiliteit en verkeersbewegingen en die aannames worden in mijn ervaring enorm onderschat. Vanuit mijn logistieke achtergrond ben ik uiteraard bereid mee te denken.	<i>Hartelijk dank voor uw inbreng. Het gaat hier om stadsbreed beleid op hoofdlijnen. De exacte uitwerking hiervan voor de Jan Gijzenkade valt buiten dit beleidsstuk. De verdere uitwerking voor veiligheid komt terug in het verkeersveiligheidsbeleid, dat tegelijkertijd met het mobiliteitsbeleid open stond voor inspraak.</i>	Nee

AN			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing

1	<p>Graag zie ik de situatie op de Orionweg verbeterd. Het is voor kinderen uit de planetenbuurt onmogelijk om het Zaanenpark veilig te bereiken. Hierdoor vinden hier regelmatig aanrijdingen tussen auto's en (jonge) voetgangers en fietsers plaats. Er wordt te hard gereden en kruispunten zijn onoverzichtelijk.</p> <p>De Planetenlaan is een schitterende laan met mooie bomen en typeert de planetenwijk. Deze laan zou fietsvriendelijker/ autolouwer gemaakt mogen worden maar zeker niet breder of autovriendelijker!!</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het beleid dat open stond voor inspraak is het stadsbrede mobiliteitsbeleid. Hierin is in principe vastgelegd dat 30km uur de norm wordt, voorzien van, waar mogelijk een 30lm/ uur inrichting. U geeft aan dat op deze locatie regelmatig ongevallen plaatsvinden. Het verkeersveiligheidsbeleid gaat verder in op risico locaties en hier zal gekeken worden of uw locatie daar ook in thuis hoort.</i></p>	Nee
---	---	---	-----

AO			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Als trotse inwoner van het centrum van Haarlem maak ik helaas ook de toenemende drukte mee. Vooral het stukje Raaks/Hortusolein/zuiderstraat/G. Voldersgracht is echt een doorn in het oog geworden.</p> <p>Al jaren wordt er gesproken over oplossing van de vrachtwagens, de kerende auto's, de vele pakketbezorgers. Het heeft veel schade aan dakjes en palen in de grond gekost maar nu gaat er eindelijk wat gebeuren.</p> <p>Wat schertst mijn verbazing, het enige wat gebeurt is dat er een eenrichtingsweg en een lengte verbod komt. Waardoor nog steeds de grote jongens (ze zullen allemaal IETS) onder de 7 meter zijn, door kunnen blijven rijden vanaf de gedempte Oude Gracht over ze zuiderstraat naar de gedempte Voldersgracht. Waar ze zich weer zullen vastrijden op de hoek met de barrevoetstraat.</p> <p>En als ze gaan laden en lossen voor de prachtige Jopenkerk voor de horeca rond het hortusplein, blijft altijd de motor en de koeling aan met als gevolg dat bij ons bewoners (letterlijk) de glazen uit de kastjes trillen. Of dat we elke week zwarte viezigheid uit de open kozijnen mogen vegen. Of dat de hoek te krap is en schade aan huizen en verkeersborden veroorzaken. (Tel de meldingen die gedaan zijn bij BuitenBeter!) Daarnaast komen ze soms 2-3 keer per dag. En als de grote BidFood truck of grote drankentruck klaar is met laden en lossen, gaan de mannen in de auto pauze houden voor een half uur MET ronkende motoren. Elke.dag. Mocht je er wat van zeggen, of klagen dan wordt je gefilmd en wordt er geschreeuwd. Handhaving is al meermaals gebeld maar 'kan niks doen'. Net als de jopentruck: met aanhanger veel langer dan 7 meter, maar daarnaast</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het beleid dat open stond voor inspraak is het stadsbrede mobiliteitsbeleid. De exacte uitwerking hiervan voor Raaks/ Hortusplein/ Zuiderstraat/ G. Voldersgracht valt buiten de scope van het beleid vaststellen.</i></p>	Nee

	<p>een ontzettend oude motor wat ronkt en ronkt en ronkt. (Al heb ik heel erg veel begrip voor dat de horeca bevoorraad moet worden! En zeker de jopenkerk)</p> <p>Tevens kan je de afgelopen jaren heel goed gezien hebben dat er een steeds grotere afzakking ontstaat in de weg. Het wordt een soort kuil. De ene kant van de stoep scheelt meer dan een meter met de andere kant van de stoep. Zelfs de werklui die al meerdere keren paaltjes hebben moeten rechtzetten verbaasden zich hierover. Hoe lang duurt het dat er schade komt aan de fundering van het huis?. De weg is hier niet verstevigd zoals op de raaks bij de AH wel is. Dáár is het SPECIAAL hiervoor gemaakt. En toch komen hier de zware vrachtwagens.</p> <p>Die 1 richting weg zal kleine auto's weren en ons bewoners meer doen moeten omrijden. Dat 7 meter lengte verbod is een nietszeggend verbod want de meeste vrachtwagens die hier komen zijn niet eens zeven meter maar hebben wel de meeste overlast. Dáár moet wat aan gedaan worden. Weer überhaupt de vrachtwagens met oude diesels of laat alleen bestelbussen de straten in. (Ze bestaan want heel soms heb ik hoop als ik het laden en lossen zie gebeuren met ander soort auto) of geef een verbod op langdurige geluidsoverlast . Allemaal ideeën die de afgelopen jaren al zijn aangedragen maar nooit wat mee gedaan is voor ons bewoners. Ik hoop op goede structurele oplossingen. Het kan niet zo zijn dan mensen de stad uit willen omdat ze gek worden van wat er voor hun op straat gebeurt. Het is een feestje om in Haarlem te wonen en dat willen we graag zo houden!</p>		
--	---	--	--

AP			
Nr.	Opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Maak ruimte voor de fiets. Geef de fiets veel meer en vaker voorrang. Haarlem, zeker Haarlem Noord, is te zeer gericht op de auto. Alle stoepen staan vol met geparkeerde auto's, als je er iets langer over nadenkt is dat echt absurd. Bejaarden, gehandicapten, ouders met kinderwagen en spelende kinderen hebben nauwelijks genoeg ruimte. Bezoekers met een fiets kunnen die simpel weg niet stallen. De grote doorgaande fietspaden zitten vol met kuilen en hobbels, zo erg dat je als fietser met kinderen in een zitje stapvoets moet rijden. En dat terwijl overal de auto's voorbij razen. Idioot.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het doel van dit mobiliteitsbeleid is om de groeiende stad leefbaar en bereikbaar te houden. De fiets speelt hierin een belangrijke rol. De fiets en de voetganger krijgen prioriteit, bijvoorbeeld door het omgekeerd ontwerpen (eerst ruimte voor de fiets en voetganger en dan pas voor de auto) en door het invoeren van 30km/ uur in heel Haarlem.</i></p> <p><i>Ook parkeren krijgt een belangrijke rol in het mobiliteitsbeleid, omdat het de bedoeling is dat in heel Haarlem in 2030 gereguleerd parkeren is ingevoerd,</i></p>	Nee

	Ander voorbeeld achter het station is een continue stroom van auto's terwijl fietsers in een lang lint voor rood licht staan te wachten.	<i>eventueel met aanvullende maatregelen om de problematiek die u beschrijft aan te pakken.</i>	
--	--	---	--

AQ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik begrijp dat er een plan moet komen. Toch ben ik tegen dit plan! Niet omdat ik toevallig in de buurt woon maar omdat de N205 juist de ader moet blijven in dit plan. Als je dit idee doortrekt is het veel gunstiger, ook financieel, om de N205 door te trekken in een rondje, zoals het plan beschrijft. Dit betekent bij Haarlem zuid West het doortrekken en daar het verkeer doortrekken met groene golven.	<i>Dank voor uw inbreng. De N205 maakt inderdaad onderdeel uit van de hoofdontsluitingsstructuur. Een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208), maakt ook onderdeel uit van dit plan.</i>	Nee

AR			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Eerst jaren de bereikbaarheid van Haarlem zo inrichten, dat de stad niet meer bereikbaar is, en dan met een mobiliteitsplan komen om betaald parkeren in de gehele stad in te voeren, om weer van de melkkoe auto de begrotings tekorten te dekken, die door onbehoorlijk bestuur ontstaan zijn. Het is een groot toneelspel.	<i>Dank voor uw inbreng. Het is inderdaad de bedoeling om voor heel Haarlem gereguleerd parkeren in te voeren, zodat de stad leefbaar en bereikbaar blijft. Hoe dit vorm zal krijgen en hoeveel dit zal kosten per auto, zal nog verder uitgewerkt worden. Hierin zijn verschillende scenario's mogelijk.</i>	Nee

AS			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	WBO - Mobiliteitsvisie vragen c.q. opmerkingen 1) Hoe gaat de gemeente het gebied autoluw maken, als er binnen de bestaande wijk gebouwd gaat worden (Orionzone).	<i>Dank voor uw inbreng. Orionzone is een van de acht ontwikkelzones binnen Haarlem. De ontwikkelzones zullen autoluw ontwikkeld worden, door ander andere te werken met lagere parkeernormen bij nieuwbouw en het aantrekkelijker maken van alternatieven. Dit geldt ook voor de nieuwbouw in de Orionzone.</i>	Nee
2	Vermeld doel hoe aantal auto's te verminderen	<i>Het streven is dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet toegenomen is ten opzichte van de huidige situatie. Het doel is om de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden. Dit doel staat beschreven in het plan.</i>	Nee
3	Hoe komen ouderen of mensen met een beperking in de stad kunnen komen, als doelstelling wandelen en fietsen is?	<i>Dank voor uw inbreng. Het klopt inderdaad dat te voet en met de fiets reizen centraal staat in het mobiliteitsbeleid, maar dit gaat niet ten koste van de mensen met een beperking. De binnenstad van Haarlem blijft toegankelijk en juist bereikbaar voor mensen met een beperking door in te zetten op bijvoorbeeld brede trottoirs en goed bereikbare parkeergarages aan de rand van het centrum.</i>	Nee

4	Verbreedt minimale ruimte voor de fietspaden waar mogelijk, is nu vaak te smal waardoor gevaarlijke situaties ontstaan. Hoe het zit met ander soortige fietsen/scooters etc. komen die allemaal op het fietspad?	<i>In het mobiliteitsbeleid is opgenomen dat de gewenste groei van het fietsverkeer leidt tot noodzaak voor bredere fietspaden.</i>	Nee
5	Gaat er meer eenrichtingsverkeer zal komen?	<i>In het mobiliteitsbeleid is aangegeven dat een maximale snelheid van 30km/ uur de norm wordt binnen Haarlem. Om ervoor te zorgen dat de hoeveelheid auto's past bij de inrichting van de weg, zal er op verschillende plekken een circulatieplan opgesteld worden, waarin ook eenrichtingswegen een optie zijn. Het kan dus zijn dat er meer inrichtingswegen komen.</i>	Nee
6	Gaat er ook gekeken gaat worden naar de normale OV en of er nog meer bussen bijkomen op de Rijksweg of juist minder? Staat niets over vermeld.	<i>Er wordt ook naar het 'gewone' OV gekeken. In het mobiliteitsbeleid wordt dit als volgt omschreven: Er wordt ingezet op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest en een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en OV-knooppunten.</i>	Nee
7	Meer duidelijkheid geven omtrent plannen voor de auto, nu maar een pagina aan besteed. Tijdens de spits loopt Haarlem compleet vast, men kan niet naar de A9 toekomen of op de A9 terechtkomen, ook de Randweg en Zuidwest loopt volledig vol. Niet iedereen kan of wil met de trein, je ziet nu ook gevolgen door corona en is van mening dat het een minachting is voor de 60.000 huishoudens die een auto nodig hebben. Waarom is er geen nulmeting gedaan m.b.t. tellingen van auto's om als uitgangspunt te dienen	<i>Om de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden zijn de zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid noodzakelijk. Er wordt door middel van deze stappen volop ingezet op de mobiliteitstransitie. Wanneer er zoveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van het OV en de fiets, zorgt dit er ook voor dat mensen die echt op de auto zijn aangewezen, beter door kunnen rijden op de weg. In de totale bereikbaarheid behoudt de (elektrische) auto nog steeds een aanzienlijke rol. Echter het streven is dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet gegroeid is. Om dit goed te kunnen bijhouden wordt een monitoringsplan opgesteld.</i>	Nee
8	Vermeld goed wat de plannen zijn voor het vrachtverkeer, dat wordt steeds drukker en de vrachtwagens worden steeds groter, moeten die hun goederen dan ook bij de hubs afleveren	<i>In het mobiliteitsbeleid is een logistieke hub voorzien in de Waarderpolder (zie p. 36). De plannen voor stedelijke distributie krijgen in vervolgplannen verdere uitwerking.</i>	Nee
9	In de mobiliteitsvisie spreekt u over HOV Haltes. In het rapport staat echter niets over de Haltes in Haarlem Noord. In de Ontwikkelvisie Orionweg/Planetenlaan/Orionzone is er 1 opgenomen op de Rijksweg. Kan dit in ook in het rapport worden opgenomen	<i>De halte op de Minahassastraat is opgenomen in het concept mobiliteitsbeleid.</i>	Nee
10	Electrische auto. Veel mensen hebben zonnepanelen op hun dak. Ik lees nergens wat het beleid is van de gemeente om er voor te zorgen dat mensen voor hun eigen deur kunnen opladen. Mensen in een appartement zullen ook graag hun auto willen opladen. Mijn vraag is	<i>De gemeente Haarlem participeert in het project MRA-e. Via dit project kan iedereen die minimaal 18 uur per week in de gemeente Haarlem woont of werkt, die over een elektrische auto beschikt en niet over een eigen parkeerterrein, een</i>	Nee

	<p>hoeveel openbare laadpalen zijn er nu (2020) en wat zijn de prognoses voor de aantallen in 2021 tm 2025 / 2030.</p> <p>Maakt de gemeente het mogelijk dat mensen in hun eigen tuin (en dak met zonnepanelen) een laadpaal plaatsen en dat de auto (voor de deur) op de openbare weg kunnen worden opgeladen. Kunt u daar een paragraaf in de mobiliteitsvisie schrijven ?</p>	<p><i>aanvraag indienen voor een elektrische laadpaal (voor de volledige toetsingscriteria zie collegebesluit: 2018/492923). Op dit moment zijn er, verspreid over heel Haarlem, bijna 250 publieke laadpalen met elk 2 laadpunten (Peildatum 19 januari 2021. Voor de meest actuele stand van zaken: MRA-Elektrisch Laadkaart).</i></p> <p><i>De gemeenteraad van Haarlem is onlangs geïnformeerd over de lange termijn aanpak van verschonen mobiliteit via informatienota Stand van zaken Duurzame Mobiliteit (2020/1212399), zie agendapunt 4, vergadering B&W 9 februari 2021.</i></p>	
11	<p>Er wordt veel gesproken over deelmobiliteit, maar zijn er plannen om het particulier samen delen van auto's verder te stimuleren door bijvoorbeeld een gratis parkeervergunning?</p>	<p><i>Deelmobiliteit is een van de onderdelen die nog verder uitgewerkt dienen te worden. Uw suggestie nemen we mee in dat traject.</i></p>	Nee
12	<p>Is er een onderhoudsplan beschikbaar waarin de slechte wegen vermeld staan en wanneer deze ongeveer verbeterd gaan worden ? Hiermee kunnen de bewoners alvast geïnformeerd worden en weten ze wanneer wat aangepakt gaat worden. Zorg ervoor dat de zeer slechte wegen eerst in het plan opgenomen worden.</p>	<p><i>Er is een MJGP (Meerjaren gebiedsprogramma), met daarin de opgave voor de komende jaren (gebiedsplannen) en de indicatoren beeldkwaliteit per stadsdeel. In dit MJGP staan alle onderhoud en herinrichtingsprojecten. Het MJGP is een richtlijn voor projecten die opgepakt zullen worden. Jaarlijks wordt het MJGP aangepast, wat betekent dat er jaarlijks nieuwe werken bij komen en de genoemde jaartallen indicatief zijn. Het MJGP is digitaal hier te vinden: https://www.haarlem.nl/meerjarenprogramma/</i></p>	Nee
13	<p>In het plan staat vermeld dat parkeerplekken gaan verdwijnen ten gunste van de fietspaden, waar moeten de auto's dan blijven van de bewoners ?</p>	<p><i>In het mobiliteitsbeleid staat de volgende tekst: Om het autobezit verder terug te dringen, zullen aanvullende maatregelen per gebied genomen moeten worden. Als eerste brengen we de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming. Vervolgens kan een adaptief vergunningenplafond ingesteld worden, zodat in de buurten waar dat nodig is gestuurd kan worden op vermindering van het aantal parkeerplaatsen om de openbare ruimte groener en voetgangersvriendelijk te maken. Eventueel in combinatie met het verhogen van de parkeertarieven om straatparkeren (voor bezoekers) verder te ontmoedigen.</i></p>	Nee

		<i>In het mobiliteitsbeleid staat de weg naar dit beleid toe omschreven. Hoe dat per gebied uitwerking zal krijgen, moet nog verder uitgewerkt worden.</i>	
14	In het plan wordt nergens gesproken over het verbeteren van de toegangswegen naar de Waardepolder, zodat uitgaand en inkomend verkeer beter verdeeld wordt en de files verminderd worden. Veel mensen werken in Amsterdam en zullen op een soepele manier bij en op de A9 moeten komen. Bruggen staan al jaren vaak in de reparatie waardoor een verkeersinfarct het gevolg is.	<i>In het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op een mobiliteitstransitie. Wanneer meer mensen gebruik maken van het OV en de fiets, zorgt dit er ook voor dat mensen die ècht op de auto zijn aangewezen, beter door kunnen rijden in de stad en op de A9.</i>	Nee
15	In het mobycon advies wordt gesproken over een busbaan op de Orionweg, dit heeft tot gevolg dat de uitstroom van de Orionzone en de Planetenwijk naar de Randweg geblokkeerd gaat worden, met alle verkeersoverlast in de rest van de wijk van dien. Tevens wordt gesproken over het verbod om linksaf te slaan vanaf de Planetenlaan de Rijksstraatweg op, dit heeft tot gevolg dat alle uitstroom van de Orionzone over de Rijksstraatweg via de Zaanenstraat richting de Waarderbrug zal moeten gaan, terwijl de Rijksstraatweg is aangemerkt als HOV route. Oude uitstroom door linksaf te kunnen slaan en dan direct rechtsaf richting de Schoterbrug, blijven handhaven voor verkeer wat naar Amsterdam toe moet en verkeersoverlast in andere gebieden te voorkomen c.q. beter te blijven verdelen.	<i>Het Mobycon advies maakt geen deel uit van het Mobiliteitsbeleid en de genoemde adviezen zijn hierin ook niet opgenomen.</i>	Nee
16	Zorg ervoor dat er direct een parkeergarage gemaakt wordt in nieuwe ontwikkelzone 's b.v. onder de sporthallen die gebouwd gaan worden en onder het buitenplein van het Nova College. Het is een utopie om te denken dat er mensen komen wonen, die geen auto meer hebben. Door dit niet goed vooraf te overdenken wordt de buurt belast met verkeersoverlast, een goed voorbeeld hiervan is de parkeergarage bij het Marsmanplein met gratis parkeren, dat kweekt veel goodwill bij omwonenden.	<i>Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag in pandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie).</i>	Nee
17	Bij de uitvoering wil het WBO graag mee denken in de begin fase.	<i>Hartelijk dank voor uw aanbod.</i>	Nee

AT			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Werkgelegenheid: De gemeente Haarlem moet zich in mijn optiek vooral focussen op meer werkgelegenheid binnen de gemeentegrenzen, zodat een auto niet nodig is om naar werk te gaan. Ten opzichte van vergelijkbare steden telt Haarlem weinig banen/werkgelegenheid voor het aantal inwoners. Hierdoor zijn Haarlemmers genoodzaakt om veel te reizen	<i>Dank voor uw inbreng. Het klopt dat Haarlem een grote uitgaande forensenpendel heeft. Met de groei van de stad dient de huidige woon-werkbalans van 0,43 baan per inwoner behouden te blijven (peildatum 2018: 68.739 banen, 159.717 inwoners). Bij 20.000 nieuwe inwoners gaat het om 8.600 nieuwe banen. Er vanuit gaande dat de bestaande</i>	Nee

	<p>en een ander vervoermiddel te nemen dan de fiets. De meeste inwoners werken niet in Haarlem zelf maar in het metropool gebied Amsterdam. Veel industrieterreinen zijn niet goed bereikbaar met het OV, waardoor mensen sneller geneigd zijn om de auto te pakken gezien dat de reistijd per OV heel lang is.</p>	<p><i>werkgelegenheid behouden blijft. Om de woon-werkbalans in de stad te behouden, en de daarmee benodigde ruimtevrage te faciliteren, is een stadsbrede en adaptieve aanpak wenselijk (Economische Visie Haarlem)</i></p>	
2	<p>Invloed huizenprijzen op aantal auto's: Door de bouw van nieuwe woningen neemt het aantal inwoners binnen de gemeentegrenzen de komende jaren toe. Ook verandert binnen de gemeente Haarlem de samenstelling van de inwoners door de hoge huurprijzen en huizenprijzen van koopwoningen. Door de hoge prijzen zullen steeds meer hooggeschoolde mensen/ huishoudens met boven gemiddeld inkomen zich vestigen in Haarlem. Zoals het CBS zelf aangeeft hebben huishoudens met twee of meer auto's gemiddeld een hoger inkomen dan huishoudens met slechts één auto. Om een woning te kunnen bekostigen in de regio is al snel meer dan 1 inkomen nodig, waardoor de kans op een auto toeneemt. Dit zie je veel in de oudere arbeidsbuurten, waar de huizen prijzen in de afgelopen 5 jaar bijna verdubbeld zijn en waar het aantal auto's toeneemt door vooral nieuwe welvarende inwoners.</p>	<p><i>Het streven is dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet gegroeid is ten opzichte van de huidige situatie. Gezien de groei van de bevolking is dit een uitdaging. Om dit streven te bereiken is het nodig dat alle zeven stappen van het mobiliteitsbeleid opgepakt worden.</i></p>	Nee
3	<p>Investeren in OV en fietspaden: De gemeente moet zich zeker inzetten voor beter OV. Mensen zijn eerder bereid om het openbaar vervoer te pakken als het frequent rijdt, op niet te grote afstand van huis is en niet heel veel overgestapt dient te worden. Helaas is Haarlem een oude stad, waardoor de aanleg van aparte busbanen/ trambaan lastig wordt. Het upgraden van sommige fietspaden lijkt mij ook belangrijk. In Haarlem noord heeft de rijksstraatweg last van boomwortels. Dit zorgt ervoor dat ik het fietspad daar vermijd ,omdat het heel oncomfortabel fietst.</p>	<p><i>De gemeente Haarlem blijft zich door middel van dit mobiliteitsbeleid volop inzetten voor goed OV en betere fietsverbindingen.</i></p>	Nee
4	<p>Waarom ik wel/niet het ov pak: Ik heb 5 jaar in Amsterdam gestudeerd en heb altijd de trein gepakt. Ik vond het fijn dat de trein vaak reed, maar alle 8 de treinen in het uur zijn rond de spitstijden bomvol en daardoor niet zo comfortabel. Momenteel bevindt mijn werk zich in Amsterdam. Indien ik met het OV zou reizen, zou ik eerst naar station Haarlem met het OV/de fiets gaan. Op het station overstappen en in Amsterdam overstappen. De totale reistijd enkele reis is meer als een uur. De reistijd met de auto is een half uur. Doordat het vanuit mijn huis al 17 minuten duurt (Haarlem noord) voordat ik in de trein naar Amsterdam Centraal zit</p>	<p><i>Dank voor uw uitleg. OV is een belangrijke pijler in het mobiliteitsbeleid en de gemeente blijft zich inzetten voor goed OV van en naar de stad.</i></p>	Nee

	(bus duurt even lang als de fiets), is het OV voor mij niet aantrekkelijk om te nemen vanuit Haarlem noord.		
--	---	--	--

AU			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het rijden met fietsers word steeds gevaarlijker gemaakt>Het soort fietsers wat mag rijden word steeds gevaarlijker>Veel fietsers die door rood licht rijden zelfs met kinderen op de fiets of er achter rijden hier word helaas weinig aangedaan. Smalle wegen en toch mogen fietsers naast elkaar rijden. Volgens mij en vele andere zou er veel meer naar gekeken moeten worden Volgens mij zou de toestemming om fietsers naast elkaar te laten rijden verboden moeten worden. Het aantal auto's wat rijd neemt alleen maar toe. En als automobilist kun je niet verlangen overal ogen te hebben houd meer rekening met elkaar. De fietsen worden steeds breder.	<i>Hartelijk dank voor uw inbreng. Uw opmerkingen hebben betrekking op verkeersveiligheid en zullen meegenomen in de nota van beantwoording van het verkeersveiligheidsbeleid.</i>	Nee

AV			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Graag maak ik gebruik van de gelegenheid om te reageren op het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem. De Vervoerregio en de gemeente Haarlem zijn beiden onderdeel van de MRA en delen in grote mate een daily urban system met overlappende netwerken. In het kader van de regionale samenwerking, die ook door u in het Mobiliteitsbeleid wordt benadrukt, willen wij graag onze waardering uitspreken en enkele aandachtspunten meegeven.</p> <p>Een zichzelf versterkend pakket Het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem is een stevige visie op de mobiliteitstransitie in een sterk groeiende stad met inzet van een zichzelf versterkend pakket aan maatregelen. De Vervoerregio staat hier zeer positief tegenover. Met name over de geschetste samenhang tussen het gebruik van de verschillende modaliteiten en een combinatie van maatregelen zoals autoluwe wijken, inzetten op nabijheid van voorzieningen, het opzetten van hubs, het gebruik van deelmobiliteit en het versterken van het parkeerregime samen met een veranderde parkeernorm. Daarbij is het belang van de fiets en sterke HOV-verbindingen onmiskenbaar groot.</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

2	<p>Modaliteitskeuze</p> <p>Het is een goede zaak dat ingezet wordt op de keuzereiziger die afhankelijk van zijn reis het beste vervoermiddel kan nemen, waarbij gebruik gemaakt lijkt te worden van het principe 'STOMP' (Stappen, Trappen, Ov, Maas, (Privé-)auto). Wij denken echter dat het vervoermiddel niet alleen van het schaalniveau afhankelijk zou moeten zijn, maar ook van de herkomst en bestemming van de reiziger. In de Vervoerregio werken wij bijvoorbeeld met gebiedstypen (zie het Beleidskader Mobiliteit van de Vervoerregio): een gekozen modaliteit kan verschillen afhankelijk van de gebiedstypen waar tussen gereisd wordt.</p>	<p><i>Bij de analyse voor het mobiliteitsbeleid is niet alleen gekeken naar het schaalniveau van de reis, maar juist ook naar de herkomst en bestemming (waarbij wij uitgaan van verschillende stedelijkheidsklassen, omdat deze zeker voor inwoners bepalend zijn voor het mobiliteitsgedrag).</i></p>	Nee
3	<p>Fiets</p> <p>Het Mobiliteitsbeleid sluit op het gebied van fiets goed aan bij de fietsambities die momenteel door Vervoerregio, gemeente Haarlemmermeer en Provincie Noord-Holland ontwikkeld worden in het kader van de Netwerkvisie Haarlemmermeer. We vragen daarbij aandacht voor het aansluiten op de ambities die gezamenlijk zijn vastgesteld in het kader van het MRA-fietsnetwerk. Een van de elementen daarin is het doortrekken van de Regionale Fietsroute ('doorfietsroute') langs de Geniedijk naar Haarlem. Voorts wordt ook gewerkt aan het opwaarderen van de fietsroute langs de N200 tussen Haarlem en Amsterdam.</p>	<p><i>De regionale fietsroutes zoals die zijn vastgelegd in het MRA-fietsnetwerk, waaronder die richting Hoofddorp en Amsterdam, zijn meegenomen als belangrijke hoofdfietsroutes in het Mobiliteitsbeleid.</i></p>	Nee
4	<p>Het (H)OV</p> <p>Vanuit de Vervoerregio zien we een duidelijk belang van de HOV-verbindingen met Haarlem. De lijnen 300, 340, 346, 356 zijn hoogfrequente en drukbezette R-netlijnen en de ruggengraat van het ov-netwerk in Amstelland-Meerlanden. Echter zien ook wij de drukte in Haarlem Centrum en een lijnennet in Haarlem dat nog niet optimaal is. Het is daarom logisch dat de gemeente naar een herinrichting van het ov en naar het gebruik van ov-knopen aan de rand van de stad kijkt. De kracht van HOV-lijnen ligt echter in het doorrijden tot in het centrum, waarbij niet geëindigd wordt in de rand van de stad.</p> <p>Er wordt in de visie ingezet op de aanleg van een ov-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg. Het is echter de vraag of hiermee de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet toeneemt. Dat zal afhangen van de geboden alternatieven, de</p>	<p><i>Dank voor de inbreng en het aanbod om mee te willen denken hoe we het OV-aanbod richting de toekomst kunnen versterken. In het mobiliteitsbeleid wordt zowel ingezet op het in stand houden van voldoende directe bussen naar Haarlem NS als op het spreiden van routes. Wij zetten daarbij, net als u, in op zo min mogelijk overstappen voor HOV-reizigers. Wij gaan graag met u in overleg over de aandachtspunten voor het OV.</i></p>	Nee

	<p>exacte mobiliteitswensen van de reizigers en de verwachte grote toename van mobiliteitsbewegingen richting 2040.</p> <p>We vragen graag aandacht voor:</p> <p>-Zo min mogelijk extra overstappen voor de HOV reizigers. En dus het in stand houden van voldoende directe bussen naar Haarlem NS. Bij uitbreiding van lijnen/ritten die naar het centrum van Haarlem rijden (en e.v.t. bij het bestaande aanbod) zoveel mogelijk inzetten op spreiding over routes.</p> <p>- Veel reizigers van onze R-netlijnen hebben Haarlem Centrum of Haarlem NS als bestemming. Het nadenken over een schaa sprong (wat als de buslijnen de vervoervraag niet meer aankunnen) blijft nodig voor de langere termijn. Met name de verbinding van en naar Amsterdam-Zuid groeide pre-Corona stevig. Houdt er daarom rekening mee dat er minimaal evenveel ruimte moet zijn voor het regionale ov op Haarlem NS als nu het geval is. Het liefst zelfs meer. Wij denken hier graag met u mee.</p> <p>30 km/h</p> <p>Het instellen van 30 km/h als norm klinkt logisch. Langere rij- en reistijden in het ov zijn echter een mogelijk aandachtspunt. De Vervoerregio dringt er op aan om dit altijd in goed overleg met vervoerders en concessieverleners te besluiten en te zorgen voor mitigerende maatregelen. Wij denken zeer graag mee en bieden tevens onze hulp aan in de afwegingen hieromtrent.</p>		
5	<p>Zero Emissie</p> <p>Het is positief om te lezen dat Haarlem blijft inzetten op het plaatsen van laadpalen en het faciliteren van Zero Emissie busvervoer. Het realiseren van ov-laadvoorzieningen is een lastig vraagstuk. Wij zouden daarom graag adviseren om ook specifiek bij de nieuwe ov-knopen alvast na te denken over de laadvoorzieningen, over netaansluitingen, eigendommen, de rol voor andere modaliteiten als stadslogistiek, deelauto's en prive-auto's.</p>	<p><i>Dank voor uw advies. We nemen dit mee bij de aanpak van de OV-knooppunten.</i></p>	Nee
6	<p>Autobereikbaarheid</p> <p>Betreffende de ring rondom Haarlem voor de auto: de Velserversbinding zou daarin een goede optie zijn. Deze optie wordt nog aantrekkelijker indien ook de N200 ter hoogte van het centrum naar 30 km/u gaat. De zuidelijke ring voor auto's bij de Haarlemmerhout blijft een bottleneck waarbij andere modaliteiten hinder kunnen ondervinden. Wij zijn benieuwd of er onderzocht is</p>	<p><i>Dank voor het meedenken. We hebben er bewust gekozen voor een hoofdontsluitingsstructuur met een snelheid van 50 km/ uur. Aan deze keuze liggen twee motivaties ten grondslag:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Het niet lokale verkeer stroomt zo sneller langs Haarlem naar de plek van bestemming.</i> 	Nee

	<p>wat het afwaarderen van dit zuidelijk deel van de ring voor effect heeft. Bijvoorbeeld door 30km/h in te voeren tussen het Spaarne en het spoor. Daardoor krijg je een hoefijzer krijgt in plaats van een ring en meer lucht voor voetgangers, fiets en OV in en rond Haarlem-Zuid en Heemstede.</p> <p>Autobereikbaarheid wordt bij de vertraging in de spits als maatstaf gebruikt voor de bereikbaarheid. De Corona-crisis heeft ons geleerd dat het afvlakken van de spits mogelijk is. De (hyper)spits en het aanpassen van de capaciteit naar deze piekvraag is dus in principe niet nodig aangezien er bewezen is dat er op slimmere manieren met mobiliteit omgegaan kan worden.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <i>Het wordt voor sluipverkeer minder aantrekkelijk om door de woonwijken te reizen, waar een snelheid van 30km uur de limiet is.</i> <p><i>Bij de N200 ter hoogte van het centrum (Kennemerplein) is de wens om het doorgaand oost-west autoverkeer te ontmoedigen en de noord-zuid barrièrewerking voor fietsers te verminderen (onderzoek Visie Stationsgebied). Onderzocht moet worden hoe de bereikbaarheid aan deze zijde van de stad geborgd kan worden. Uw suggestie nemen we mee in dit traject.</i></p>	
7	<p>Inclusiviteit</p> <p>In onze regio is op dit moment veel aandacht voor inclusiviteit van het mobiliteitssysteem, het valt op dat dit onderwerp in uw visie slechts beperkt terugkomt. We zijn benieuwd op welke wijze u zorgt voor een mobiliteitssysteem dat gelijke kansen biedt voor alle inwoners en bezoekers, ongeacht budget, leeftijd en fysieke en mentale beperkingen, zeker gezien het feit dat deze groep met de toenemende vergrijzing de komende tijd in de MRA-regio sterk gaat groeien.</p>	<p><i>Het Mobiliteitsbeleid gaat uit van een mobiliteitssysteem dat uitgaat van keuzevrijheid, niet alleen auto, maar ook fiets / voet en OV en zorgt ervoor dat zoveel mogelijk mensen de reis van hun keuze of behoefte kunnen maken.</i></p>	Nee
8	<p>Verkeersveiligheid en gedrag</p> <p>We zijn zeer enthousiast over het hoofdstuk Mobiliteit en Gedrag. De EAST-aanpak lijkt echter geen plek te hebben voor structurele en proactieve verkeerseducatie, wat een belangrijke bouwsteen is bij duurzaam, veilig & verantwoord mobiliteitsgebruik. De Vervoerregio denkt graag mee over de aanpak hiervan (zoals in ons programma Verkeer & Meer).</p> <p>Betreffende verkeersveiligheid besteden wij zelf veel aandacht aan een veilige schoolomgeving die zoveel mogelijk autovrij is, en waar fiets en voetganger ruim baan krijgen. Los van de veiligheid, wordt gewenst of ongewenst gedrag vaak op jonge leeftijd al aangeleerd.</p>	<p><i>Structurele en proactieve verkeerseducatie zien wij ook als een belangrijk middel voor duurzaam, veilig en verantwoord mobiliteitsgebruik. In ons Verkeersveiligheidsbeleid (dat een verdere uitwerking is van het Mobiliteitsbeleid) is dit ook benoemd als aandachtspunt. Wij zijn blij met het aanbod van de Vervoerregio om kennis en expertise te delen op dit gebied.</i></p>	Nee
9	<p>Logistiek</p> <p>Het is in onze ogen een terechte en belangrijke signalering van de gemeente dat stedelijke distributie blijft groeien bij ongewijzigd beleid. We zijn dan ook blij om te zien dat u hier aandacht voor heeft. In vergelijking met de aandacht voor personenmobiliteit in uw visie, is de aandacht voor logistiek relatief gering. We zijn dan ook benieuwd naar de verdere uitwerking, gezien de (groeierende) omvang van de logistiek en de druk ervan op de openbare ruimte.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het onderdeel logistiek zal nog verder uitgewerkt worden in vervolgebeld, onder andere in de strategie verschenen.</i></p>	Nee

	<p>Een mogelijk interessant spanningsveld in de stadslogistiek is het 'meer doen met minder voertuigbewegingen' enerzijds en de focus op kleinere Zero Emissie transportvoertuigen (en dus lagere capaciteit per voertuig) anderzijds. Wij zijn benieuwd hoe u hier mee omgaat.</p> <p>U noemt de HUB aan de stadsrand die ook in dienst kan staan van de stedelijke logistiek. Dit sluit mooi aan bij de voornemens van de Vervoerregio (en de Provincie Noord-Holland) om een visie voor logistieke HUBS op MRA-niveau te formuleren in het kader van de 'Gezamenlijke Aanpak Greendeal ZES'/'Regionale Uitvoeringsagenda Duurzame Stadslogistiek'.</p> <p>In aanvulling op het vorige punt lijkt het ons een goed idee dat Haarlem verwijst naar deze Gezamenlijke Aanpak Greendeal ZES op MRA-niveau voor de stadslogistiek en de noodzakelijke regionale afstemming voor de te nemen maatregelen en regelgeving in het algemeen.</p>		
10	<p>Tot slot</p> <p>De Vervoerregio is van mening dat er met het Mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem belangrijke stappen worden genomen om een transitie in mobiliteit een vliegende start te geven. Daarbij hoeft corona geen bedreiging te zijn, maar kan het ook als kans fungeren. Mochten bovenstaande passages vragen oproepen, of u zoekt graag de samenwerking op, dan staan wij daar uiteraard voor open.</p>	<i>Nogmaals dank voor uw inbreng.</i>	Nee

AW			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	ProRail kan de analyses goed volgen die de gemeente uiteen heeft gezet om het mobiliteitsvraagstuk in een integrale visie te benaderen. Wij onderschrijven het belang van de beoogde mobiliteitstransitie.	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
2	<p>Reactie op kernambities</p> <p>In het mobiliteitsbeleid worden zeven stappen uitgewerkt die nodig zijn om de mobiliteitstransitie vorm te geven. ProRail herkent deze stappen, ook zien wij dat het belangrijk is deze stappen in samenhang te bezien. De doelstelling van deze stappen is om het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet af te leggen en om meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets te laten plaatsvinden. Deze transitie juicht ProRail toe. Maar deze betekenen wel dat:</p> <ul style="list-style-type: none"> de stations op het gebied van vortransport (bus en fietsvoorzieningen) qua capaciteitsbehoefte zullen moeten groeien 	<i>Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. De verdere uitwerking gebeurt in de trajecten rondom de OV-knooppunten. Een van de aandachtspunten die hierin worden meegenomen, zijn de overstaplocaties, waar die komen en met welke voorzieningen. Uiteraard wordt daarbij ook naar de stations gekeken en zullen we in overleg met ProRail treden.</i>	Nee

	<ul style="list-style-type: none"> de stations goed bereikbaar moeten blijven c.q. worden voor een logische, comfortabele en snelle overstap vanuit andere modaliteiten. <p>Voor station Haarlem kan bovenstaande een uitdaging vormen. De beschikbare ruimte is beperkt. Wij zien wel kansen als binnen de gebiedsontwikkeling voldoende ruimte voor deze capaciteitsgroei gereserveerd wordt.</p> <p>Bij Haarlem Spaarnwoude is wellicht wel voldoende ontwikkelruimte aanwezig, maar de wacht- en belevingskwaliteit m.b.t. overstappen kan daar nog naar een hoger niveau getild worden. ProRail pleit ervoor dat deze mobiliteitsambities zich vertalen tot gemeentelijke/ regionale investeringen in de knooppunten zelf. Deze investeringen moeten op lange termijn kunnen renderen en vergen daardoor ook een duidelijk kwalitatieve agenda betreffende de knooppunten (aantrekkelijkheid van gebouwen en openbare ruimtes, aanbod van voorzieningen).</p> <p>ProRail wil in het verlengde van bovenstaande graag verwijzen naar de recente publicatie van bureau spoorbouwmeester "Het Nieuwe Stationskwartier": https://www.spoorbeeld.nl/het-nieuwe-stationskwartier. Hierin zijn een aantal noties omschreven die goed passen bij de transitieopgave van de gemeente Haarlem.</p>																							
3	<p>Overwegen</p> <p>Mogelijk zijn er raakvlakken met 1 of meer van de onderstaande (of andere) overwegen in of rondom Haarlem. Ieder ander gebruik van een overweg of aanpassingen aan wegen (of modaliteiten) in de buurt van of aansluitend aan een overweg kunnen leiden tot een afname van de veiligheid op of rondom de overweg. Middels een risico analyse overwegen dient aangetoond te worden welke impact de verandering heeft op de overweg en welke compenserende maatregelen er worden genomen om de veiligheid op en rondom de overweg op minimaal hetzelfde niveau te houden.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Overweg</th> <th>Plaatsnaam</th> <th>Straatnaam bij ProRail</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>082 / 001.808</td> <td>Bloemendaal</td> <td>Kleverlaan</td> </tr> <tr> <td>083 / 002.057</td> <td>Overveen</td> <td>Bloemendaalseweg</td> </tr> <tr> <td>084 / 009.384</td> <td>Halfweg</td> <td>Hoge Spaarndammerweg</td> </tr> <tr> <td>084 / 013.248</td> <td>Haarlemmerliede</td> <td>Liedeweg</td> </tr> <tr> <td>085 / 018.831</td> <td>Haarlem</td> <td>Westergracht</td> </tr> <tr> <td>085 / 019.714</td> <td>Haarlem</td> <td>Pijlslaan</td> </tr> </tbody> </table>	Overweg	Plaatsnaam	Straatnaam bij ProRail	082 / 001.808	Bloemendaal	Kleverlaan	083 / 002.057	Overveen	Bloemendaalseweg	084 / 009.384	Halfweg	Hoge Spaarndammerweg	084 / 013.248	Haarlemmerliede	Liedeweg	085 / 018.831	Haarlem	Westergracht	085 / 019.714	Haarlem	Pijlslaan	<p><i>Indien er wijzigingen voortkomen in de buurt van de overwegen, zal de gemeente uiteraard contact opnemen met ProRail om dit te bespreken. Dank voor het onder de aandacht brengen hiervan.</i></p>	Nee
Overweg	Plaatsnaam	Straatnaam bij ProRail																						
082 / 001.808	Bloemendaal	Kleverlaan																						
083 / 002.057	Overveen	Bloemendaalseweg																						
084 / 009.384	Halfweg	Hoge Spaarndammerweg																						
084 / 013.248	Haarlemmerliede	Liedeweg																						
085 / 018.831	Haarlem	Westergracht																						
085 / 019.714	Haarlem	Pijlslaan																						
4	<p>Omgevingsaspecten</p> <p>Het mobiliteitsbeleid zal opgenomen worden in de Ontwerp-omgevingsvisie Haarlem 2050. ProRail zal wanneer deze vrijgegeven wordt ter inspraak een uitgebreide zienswijze indienen.</p>	<p><i>Wij hebben deze aspecten doorgegeven aan het projectteam dat zich met de omgevingsvisie bezig houdt.</i></p>	Nee																					

<p>Voor zover deze omgevingsvisie wordt uitgewerkt in ruimtelijke plannen, dan verzoeken wij u de onderstaande aspecten consistent op te nemen in uw uitwerking.</p> <p>Aspect Externe Veiligheid ProRail verzoekt u voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).</p> <p>Aspect Geluid ProRail verzoekt u voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).</p> <p>Aspect Trillingen ProRail beoogt niet alleen voor gemeenten die plannen maken in de spooromgeving, maar ook voor toekomstige bewoners rond het spoor een “goede buur” te zijn. Indien de ontwerpomgevingsvisie bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. Hoewel er geen wettelijke normen bestaan voor trillinghinder in dit soort situaties acht ProRail het gewenst dat er in de planvorming wel aandacht voor is. ProRail raadt u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/. ProRail raadt u dan ook aan om het aspect trillingen te betrekken bij de ontwerp-omgevingsvisie en alle in de toekomst daar op gebaseerde ruimtelijke plannen. In dit kader verwijst ProRail u naar de Handreiking Nieuwbouw en Spoortrillingen (https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2019/07/18/handreiking-nieuwbouw-enspoortrillingen).</p> <p>Bouwen bij, naast en onder het spoor ProRail verzoekt uw gemeente om ons - vooruitlopend op de Omgevingswet - actief te betrekken bij het verder ontwikkelen van bouwplannen in de directe nabijheid van de spoorbaan, teneinde in gezamenlijk overleg tot overeenstemming te komen c.q. afspraken te maken alvorens tot uitvoering zal worden overgegaan.</p> <p>Waterpeil/Stabiliteit In het toekomstige bestemmingsplan moet ook aandacht zijn voor de stabiliteit van de spoorbaan en bijbehorende voorzieningen, alsmede op het ongehinderd gebruik van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen. Het waterpeil mag niet wijzigen.</p> <p>Spoorwegwetgeving</p>		
--	--	--

	<p>Voor het uitvoeren van werkzaamheden in de nabijheid van de spoorbaan dient rekening gehouden te worden met het bepaalde in artikel 19 van de Spoorwegwet, waarnaar ProRail u korthedshalve verwijst.</p> <p>Voor nadere informatie omtrent dit onderwerp kunt u contact opnemen met ProRail via het e-mailadres vergunningaanvraag@prorail.nl</p> <p>ProRail merkt in dit kader nu reeds op dat onder de Omgevingswet - voor initiatieven binnen het beperkingengebied hoofdspoor - uw gemeente het bevoegde gezag is voor meervoudige aanvragen, waarbij vergunning alleen verleend kan worden nadat ProRail haar gemandateerde advies met instemming heeft gegeven.</p>		
5	<p>De komende tijd blijft ProRail graag actief bijdragen aan de verdere uitwerking van de plannen voor meer duurzame mobiliteit in de stad en regio Haarlem. Wij zijn op verschillende deelprojecten goed aangesloten. Bijvoorbeeld OV Knooppunten Haarlem en de projecten m.b.t. fietsparkeren. Ook is ProRail goed betrokken in Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, met daarbinnen de inzet op het multimodaal Toekomstbeeld 2040.</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

AX			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Prachtig. Helemaal mee eens, behalve punt 7: dit is geen taak voor de gemeente. Laat dit aan de civiele gemeenschap over. Mensen willen zich niet betutteld voelen. Daarnaast scheelt het kosten. In het licht van deze prachtige goede voornemens is het wel erg vreemd om te horen hoeveel tegenwerking het autodeelproject iZoof van de gemeente ondervindt.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. De gemeente heeft zeven stappen opgesteld waarmee Haarlem ondanks de groei leefbaar en bereikbaar blijft. Alle stappen hangen met elkaar samen en ze zijn alle zeven nodig. Om de gewenste mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen, zijn er zowel fysieke als gedragsveranderingen nodig. Fysieke maatregelen zijn over het algemeen een stuk kostbaarder dan gedragsmaatregelen. We zien het als taak van de gemeente om te zorgen voor een effectieve aanpak, tegen zo laag mogelijke kosten voor de gemeenschap. Dit kan het beste bereikt worden door in te zetten op een optimale, elkaar versterkende en kosteneffectieve mix van fysieke en gedragsmaatregelen.</i></p>	Nee

AY			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Een top beleid, dat als eerste. Het gebeurt nu al regelmatig dat bezoekers aan het centrum hun auto stallen in Schalkwijk en daar de bus pakken. Vaak kan ik als</p>	<p><i>Hartelijk dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid staat omschreven hoe de ruimtevraag van stilstaande auto's terug te dringen. Dit terugdringen zal via invoering van gereguleerd</i></p>	Nee

	<p>bewoner van Schalkwijk mijn eigen auto niet kwijt en met de plannen van jullie gaat het dus steeds drukker worden in Schalkwijk. Ik woon zelf in de Finlandstraat hoek Nederlandlaan en maak het regelmatig mee dat er auto's geplaatst worden voor stadsbezoek en wat langer als men naar Schiphol gaan met vakantie. Misschien is het mogelijk om een soort vergunning voor bewoners te creëren.</p>	<p><i>parkeren plaatsvinden met aanvullende maatregelen per gebied. Hoe het gereguleerd parkeren wordt ingevoerd en met welke aanvullende maatregelen, moet nog verder uitgewerkt worden.</i></p>	
--	---	---	--

AZ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Het algemene idee van fietsers en voetgangers meer ruimte is prima! Alleen 50 km wegen voor de hoofdstructuur is Ok, wel een punt ter optimalisatie: - Om Haarlem ZW beter te ontsluiten suggereer ik om een OV knooppunt te maken ter hoogte van de kruising N205-Leidsevaart/N208 met een HOV-link naar station Heemstede Aerdenhout, maar vooral ook een snelle HOV verbinding over de N205 die een directe verbinding legt met het nieuwe OV knooppunt op de Schipholweg. Dan kunnen mensen die in ZW wonen (en komen te wonen het nieuwe gebied bij de Westergracht) ook snel reizen richting Amsterdam Zuid/Schiphol zonder dat al dat verkeer dwars dan door de stad over het Houtplein hoeft.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest en een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en OV-knooppunten. Hoe dit vorm krijgt zal verder uitgewerkt worden.</i></p>	Nee
2	<p>- Ik zag dat jullie de Koninginneweg als deel van de 50 km hoofdstructuur hebben opgenomen. Deze weg leent zich echt niet om 50 km/uur op te rijden. Er zijn nu al regelmatig bijna-ongevallen omdat er te hard overheen gescheurd wordt en de zichtlijn om de bocht vlakbij de brug beperkt is en de weg daar smal is. Graag deze omzetten in het nieuwe GOW 30 type weg. (wel ontsluitingsweg, maar met 30 km/uur)</p>	<p><i>De Koninginneweg maakt geen onderdeel uit van de hoofdontsluitingsstructuur.</i></p>	Nee

BA			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Het mobiliteitsbeleid is onvoldoende specifiek om het te kunnen beoordelen. Voorts berust op het mobiliteitsbeleid op onjuiste aannames en kwetsbaarheden. Voorts lijkt er totaal geen samenhang te zijn met het rijksbeleid voor mobiliteit, terwijl coördinatie tussen gemeente en Rijk een voorwaarde is voor deugdelijk mobiliteitsbeleid. Het mobiliteitsbeleid bevat geen probleemanalyse van de huidige samenstelling van mobiliteit in Haarlem. Bijvoorbeeld, hoeveel</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Als basis voor het mobiliteitsbeleid is een analyse van de stad gemaakt, waarin ook gekeken is hoe(veel) binnen, van en naar Haarlem door bewoners en werkenden gereisd wordt en wat de opgaven in de wijken is. Deze analyse heeft de naam 'Haarlem in beeld' en is bijgevoegd als bijlage 1 aan het concept mobiliteitsbeleid.</i></p>	Nee

	<p>kilometers worden gereden door wat voor vervoersmiddelen in welke wijk, wat zijn de grootste problemen in relatie tot welke vorm van mobiliteit in welk deel van de stad en hoe welke specifieke maatregelen (kunnen) worden toegepast om deze problemen op te lossen cq tegen te gaan. Door de oogharen bekeken leest het mobiliteitsbeleid nu als het terugdringen van autoverkeer door het introduceren van hinder voor iedereen die een auto heeft. Maatregelen zoals 30 km per uur zijn op zich prima en zullen een positieve impact hebben op de kwaliteit van de leefomgeving (veiligheid, geluid, luchtverontreiniging) in de directe nabijheid van de wegen. Maar met wel ingrepen zou de gemeente snel sprongen kunnen maken om bijv luchtverontreiniging tegen te gaan, bijvoorbeeld een milieuzone voor het hele centrum voor dieselbestelbusjes</p>	<p><i>Het concept mobiliteitsbeleid is afgestemd met onder andere de provincie Noord Holland, de tussenlaag tussen de gemeente en het rijk. In de opmerking dat het mobiliteitsbeleid niet zou passen in het rijksbeleid herkennen wij ons niet. De stap 'een duidelijke wegstructuur gebaseerd op 30km/ uur' bouwt bijvoorbeeld voort op een landelijk aangenomen motie.</i></p> <p><i>Met het mobiliteitsbeleid is het gemeentelijke beleid op het gebied van mobiliteit nog niet klaar. Verdere uitwerking zal plaatsvinden in mobiliteitsplannen voor urgente ontwikkelzones, in deelbeleid voor specifieke onderdelen, zoals verkeersveiligheid en in de uitvoeringsagenda. In deze vervolgstukken zullen de concrete maatregelen waar u naar verwijst, mits van toepassing, terug komen.</i></p>	
2	<p>Gaat Haarlem (net zoals Amsterdam) ook alle nieuwbouw verplichten ondergronds te parkeren? Een oplossing voor meerdere problemen (hitte, klimaatadaptatie, meer ruimte voor groen, minder schade aan autos) en daardoor goedkoper op de langere termijn ook al vergt het wellicht een extra investering in het beging.</p>	<p><i>In het mobiliteitsbeleid staat hierover de volgende tekst opgenomen: Door de verdichting in de ontwikkelzones dient de toekomstige parkeervraag inpandig opgelost te worden in combinatie met parkeerregulering om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit (zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie).</i></p>	Nee
3	<p>Het mobiliteitsbeleid kiest bij de stap "veranderen" ervoor dat de reizen (stap 2, 15) die gemaakt worden met duurzame vervoerswijze gemaakt moeten worden, de gemeente kiest dan voor de voetganger, de fiets en het openbaar vervoer. Kan ik aannemen dat hier ook elektrische auto had moeten staan? Deze is immers ook CO2-neutraal (cf. Rijksbeleid is in 2050 is elektriciteit CO2-neutraal) en spuit ook geen andere gassen uit. Wat zijn de argumenten van de gemeente om de elektrische auto buiten beschouwing te laten?</p>	<p><i>Op pagina 15 van het mobiliteitsbeleid staat aangegeven dat om de CO2 uitstoot te beperken in combinatie met het energiegebruik, we een overstap maken naar duurzame, ruimtevriendelijke mobiliteit. Hierbij maken we gebruik van de volgende drie stappen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <i>• Verminderen: het verminderen van de impact van de mobiliteit door het voorkomen van reizen en/of verkorten van de afstand</i> <i>• Veranderen: de reizen die gemaakt worden, maken we met duurzame vervoerswijzen (voetganger, fiets, openbaar vervoer)</i> <i>• Verschonen: reizen die gemaakt worden met auto of bus, worden gemaakt met schone voertuigen (elektrisch of waterstof).</i> <p><i>In het mobiliteitsbeleid wordt vooral ingezet op het verminderen en veranderen. Het reizen met een elektrische auto valt onder het onderdeel 3 verschonen. De reden hiervoor is dat, hoewel de uitstoot van CO2 in de stad door de elektrische auto afneemt, er nog steeds CO2 wordt</i></p>	Nee

		<i>uitgestoten en energie wordt verbruikt. Bovendien is de mobiliteitstransitie niet alleen nodig om de stad leefbaar te houden, maar zeker ook om de stad bereikbaar te houden.</i>	
4	Voorts is de keuze van openbaar vervoer ook zeer kwetsbaar in het licht van de coronacrisis en de verwachting dat soortgelijk pandemieën zich vaker zullen voordoen als gevolg van klimaatveranderingen. Bovendien introduceert OV-vervoer ook andere kwetsbaarheden zoals vervoer tijdens extremere weersomstandigheden waardoor bussen niet rijden of minder toegankelijk worden.	<i>Het klopt dat het OV zeer kwetsbaar is/ was tijdens de coronacrisis. Er was een grote afname van het aantal reizigers in het OV te zien. In het mobiliteitsbeleid is ervan uitgegaan dat de afname van het aantal reizigers tijdelijk is en dat dit aantal de komende jaren weer zal groeien.</i>	Nee
5	Welke rol neemt de gemeente om elektrisch rijden zoveel als mogelijk te faciliteren? Bijvoorbeeld, hoeveel extra laadpalen worden ingezet de komende jaren? Wordt de gemeente coulanter met parkeervergunningen en -prijzen voor elektrische autos? Hoe houdt de gemeente rekening met de planning en het beleid van rijksniveau? Wat zijn de minimale uitgangspunten voor bewoners van de buurten? Iedereen tenminste recht op een parkeervergunning voor elektrische auto? Ieder huis voldoende bereikbaar met voet, fiets, auto door de dag heen?	<i>Het mobiliteitsbeleid richt zich vooral op de onderdelen verminderen en veranderen. Het verschonen van mobiliteit is een complex vraagstuk, dat verder gaat dat mobiliteit alleen (zie antwoord bij 3). De raad van de gemeente Haarlem is middels de informatienota Stand van zaken Duurzame Mobiliteit met focus op onderdeel 'verschonen' met nummer: 2020/1212399, geïnformeerd over onder andere dat de Strategische visie laadinfrastructuur nog opgesteld dient te worden. In deze visie zal op deze vragen terug gekomen worden.</i>	Nee

BB			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Iets lelijks van Felyx ... zo noemen wij de groene scooters die weken voor ons hek hebben gestaan, soms wel 5 tegelijk. In de commissie Beheer op 14 januari heeft u hierover een discussie gehad met de commissieleden. Eén van de punten die naar voren kwam, was de evaluatie. Bij deze wil ik nog eens aangeven dat het belangrijk is dat u de bewoners hierbij betreft. Tot nu toe hebben wij niet geklaagd, omdat we geen idee hadden bij wie we dat zouden moeten doen. Maar nu blijkt dat de gemeente Haarlem deze scooter verhuurder toestemming heeft gegeven om onze straat als service plek te benoemen. Hier worden dus de scooters voor onze neus geparkeerd met alle overlast van dien, zoals herrie bij het parkeren of oppikken van zo'n scooter, alarm dat afgaat en het lelijke uitzicht. Het bevreemdt mij dat de gemeente onze straat aanbiedt zonder dit met de bewoners te delen. In het kader van "de burgers betrekken bij de gemeente", gaat dit helemaal mis. Mijns inziens onbeleefd en respectloos.	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Met het mobiliteitsbeleid is nog niet alle beleid op het gebied van mobiliteit voor de gemeente Haarlem gereed. Sommige onderdelen zullen nog verder uitgewerkt moeten worden. Een van die onderdelen is het 'deelmobiliteitsbeleid'. In het 'deelmobiliteitsbeleid' zal niet alleen ingegaan worden op het autodelen, maar ook op onder andere het scooter-delen en step-delen. Het is gebruikelijk dat bij het opstellen van beleid een vorm van participatie plaatsvindt. Dat geldt ook bij het opstellen van het deelmobiliteitsbeleid.</i>	Nee

	<p>Om overlast verder tegen te gaan is ons voorstel om een parkeer plaats voor deze scooters te regelen aan de overkant van de Wagenweg/Herenweg in de buurt van het Coornhert lyceum. Daar is ruimte en hoeft niemand tegen deze scooters aan te kijken. En het blijkt zo te zijn dat de jeugd die gebruik maakt van deze scooters bij ons voor de deur parkeert en dan naar het Coornhert loopt. Vanwege de gesloten scholen zien wij dus op dit moment ook veel minder/geen scooters geparkeerd staan.</p> <p>Een extra overweging om scooters hier van de stoep te weren is de drukte in onze straat als de kon hfc speelt. Op zaterdag en zondag staat het hier stampvol met (half op de stoep geparkeerde) auto's en soms bussen en als er dan ook nog scooters bij komen, is er helemaal geen doorkomen meer aan.</p> <p>Graag zie ik een reactie van u tegemoet en ben ik bereid bovenstaande mondeling toe te lichten.</p>		
--	---	--	--

BC			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Pg 5: "...Het aantal auto's in de stad is niet gegroeid...": De gemiddelde leeftijd van een auto in Nederland is 8 jaar, dus als de groei niet mag toenemen zou m.i. volgend jaar al stappen gezet moeten worden om daadwerkelijk autogebruik en bezit te ontmoedigen. Indien dit niet gebeurt lijkt het mij dat in de mobiliteitsvisie iets opgenomen dient te worden wat de overheid met de "overvloed" aan auto's gaat doen in 2030. Op pg 47 wordt wel aandacht besteed aan autoluwe zones, verkeersmodel en parkeernorm, maar niet aan het bezit van auto's.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Een van de belangrijkste resultaten van het mobiliteitsbeleid zal in 2030 zijn dat het aantal auto's in de stad niet is gegroeid (ondanks dat het aantal inwoners in de stad wel gegroeid is). Om onder andere dit te bereiken, zijn de zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid noodzakelijk. En het is een terechte constatering dat het beleid zo snel mogelijk moet starten om dit resultaat in 2030 te kunnen bereiken.</i></p>	Nee
2	<p>Pg 6: "...rondom het centrum worden overstappunten (zowel huidige als toekomstige) benoemd: parkeergarages, fietsenstallingen en (H)OV-haltes waar de stedelijke reiziger een centrumbezoeker (te voet) wordt.." Dit klinkt mooi, maar er moeten ook nog 10.000 woningen gebouwd gaan worden in Haarlem en daar lijkt al nauwelijks plaats voor te zijn, dus hoe gaan die parkeergarages e.d. gerealiseerd worden?</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid geeft aan hoe de stad, ondanks de groei, toch leefbaar en bereikbaar kan blijven. Als Haarlem leefbaar en bereikbaar wil blijven, zullen de zeven stappen allemaal doorlopen moeten worden. Hoe en waar bijvoorbeeld de overstappunten te plaatsen, is onderdeel van verdere uitwerking.</i></p>	Nee
3	<p>Pg 13: "...stad met een prettige openbare ruimte .." Volgens de website van de gemeente Haarlem "Haarlem wil een stad zijn voor alle Haarlemmers". Het lijkt mij dat, dus, gekozen dient te worden voor de term "een prettige openbare ruimte voor Haarlemmers". Als de openbare ruimte wordt aangepast aan wat</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid heeft de stappen omschreven die Haarlem leefbaar en bereikbaar houden voor zowel bewoners als bezoekers.</i></p>	Nee

	men denkt dat bezoekers zouden willen, verliest Haarlem het karakter dat juist bezoekers trekt.		
4	Pg 17: “..die geen van allen over de hele route uitblinken in fietsvriendelijkheid ..” Naarmate de fietspaden beter worden is het de ervaring dat ook voetgangers (vaak sporters) zich ook op de fietspaden gaan bewegen. Naarmate het drukker wordt, lijkt mij dat daar in verband met veiligheid ook aandacht aan besteed dient te worden. (Zie ook pg 27: Verkeersveiligheidsbeleid en pg 57, 61). En, zodra trottoirs breder worden rijden daar vaker tweewielers (fietser, scooters en zelfs motoren).	<i>Het streven van de gemeente is om meer ruimte voor de voetganger en de fiets te creëren, uiteraard met de bedoeling dat degene voor wie het bedoeld is het ook gebruikt. In het Verkeersveiligheidsbeleid is verder uitgewerkt hoe de fietsers en voetgangers zich zo veilig mogelijk kunnen bewegen.</i>	Nee
5	Pg 43: “...steeds meer partijen overstappen op elektrische bakfietsen om pakketten...” Maar ook steeds meer groot vrachtvervoer in de straten: verbouwingen, pakketdiensten en Spaarnelanden.	<i>Met het mobiliteitsbeleid wordt nagestreefd om ook bij goederenvervoer de ‘last mile’ te verduurzamen, het stimuleren van hub en pakketpunten op centrale plekken en het stimuleren van deelgebruik van elektrische voertuigen. Hier is wel aandacht voor, maar ook dit dient nog verder uitgewerkt te worden.</i>	Nee

BD			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De Fietzersbond steunt de ambitieuze doelstellingen van het mobiliteitsbeleid van harte. Het is goed dat de stad Haarlem zich wil inzetten voor meer ruimte voor de fiets en dat er aandacht is voor zaken als fietsvriendelijkheid, herkenbaarheid, oversteekbaarheid, wachttijden en fietsparkeervoorzieningen. Kanttekeningen zijn er echter ook. Zo lezen wij voornamelijk een visie, geen beleid. Laat staan een concreet beleid zoals het HVVP (met de daarbij horende uitvoeringsprogramma’s) die dat wel is. Op de doelstellingen is niets af te dingen, maar hoe worden deze doelstellingen behaald? Daar geeft dit mobiliteitsbeleid amper antwoorden op. Wij hadden gehoopt dat het mobiliteitsbeleid een vertaling van de SOR naar concreet beleid zou zijn, in plaats van weer een visie die aansluit op de SOR. Het mobiliteitsbeleid zal naar onze mening uitspraken moeten doen over:	<i>Dank voor uw inbreng. Het wordt steeds complexer om de bereikbaarheid en de leefbaarheid binnen de stad te waarborgen, ondanks de groei. Het mobiliteitsbeleid is een doorvertaling van de SOR, omdat is aangegeven met welke zeven stappen de mobiliteitstransitie vormgegeven worden en hoe deze stappen eruit zien. Echter, met het mobiliteitsbeleid is het beleid met betrekking tot mobiliteit nog niet gereed. Er is op gebieden concretere uitwerking nodig. Zo zullen er mobiliteitsplannen voor de urgente ontwikkelzones komen en ook apart deelbeleid voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid, fiets en deelmobiliteit. Het is een correcte constatering dat het onderdeel fiets niet helder genoeg was. De onderdelen van de routes zijn mede op basis van uw inbreng aangepast.</i>	Ja
2	Ontvlochten fietsroutes en fietsstraten. De SOR staat uitgebreid stil bij ontvlechting van fietsroutes. In dit mobiliteitsbeleid hadden wij een verdere verdieping van dit onderwerp verwacht. Ontvlechting	<i>De ontvlochten routes uit de SOR waren per abuis niet opgenomen in het concept Mobiliteitsbeleid. Dit is aangepast</i>	Ja

	ontbreekt echter volledig in het mobiliteitsbeleid. De kansrijke ontvlochten fietsroutes zijn zelfs niet meer terug te vinden op de fietskaart.	<i>in de eindversie en de ontvlochten routes zijn hier weer onder het fietsnetwerk opgenomen. Dank voor uw inbreng.</i>	
3	VRI's. Wachtijden en oversteekbaarheid worden, terecht, als opgave voor de fiets genoemd. Dan is het essentieel dat in het mobiliteitsbeleid uitspraken worden gedaan over VRI's. Denk aan prioriteit voor fietsers en/of extra groenrealisaties voor fietsers.	<i>Het mobiliteitsbeleid geeft aan dat in de hoofdstructuur doorfietsen, beleving, veiligheid en comfort centraal staan: brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route.</i>	Nee
4	Een integraal fietsparkeerbeleid. We moedigen het realiseren van fietsenstallingen aan maar dit alleen is niet voldoende. Zonder ondersteunend beleid zullen de meeste fietsers hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming blijven parkeren, of dit nu voor een kort of lang bezoek is.	<i>Het Mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen. Echter, met het mobiliteitsbeleid is het beleid met betrekking tot mobiliteit nog niet gereed. Er is op gebieden concretere uitwerking nodig. Zo komt er ook aanvullend beleid op het gebied van Fiets. In dit fietsbeleid zal ook verder ingegaan worden op het fietsparkeerbeleid.</i>	Nee
5	- Fietsveiligheid (die nu in een zelfstandige beleidsnota is vormgegeven)	<i>Zoals reeds eerder aangegeven is het mobiliteitsbeleid het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Wij streven ernaar dat meer bewegingen te voet of met de fiets gemaakt gaan worden. Omdat we ons realiseren dat juist deze twee groepen de kwetsbare verkeersdeelnemers zijn, hebben we ervoor gekozen om het verkeersveiligheidsbeleid, gelijktijdig met het mobiliteitsbeleid op te stellen. In het Verkeersveiligheidsbeleid wordt uitgebreid ingegaan op de fietsveiligheid.</i>	Nee
6	<ul style="list-style-type: none"> • 30/50 problematiek, inclusief grijze wegen en GOW-30 met de daarbij behorende tellingen op de bestaande (fiets)hoofdstructuur • Stedelijke distributie • Parkeernormen • Bredere fietspaden en fietsstroken, waar CROW uitstekende handvatten voor biedt. 	<i>Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. De onderwerpen die u opsomt komen terug in de verschillende uitwerkingen van het mobiliteitsbeleid.</i>	Nee
7	Naast bovenstaande (grotendeels) ontbrekende zaken maken wij ons zorgen over de toepassing van het mobiliteitsbeleid bij projecten. Het beleidsstuk zal bijdragen aan versnippering; het is niet integraal en zal in de praktijk van de projecten leiden tot misverstanden, zoektochten naar beleidsstukken die van toepassing zijn bij nieuwe ontwerpen. Met de startbrieven hebben wij daar veel ervaring mee opgedaan. Bovendien draagt de werkwijze van de gemeente in het Civiel Planproces niet bij tot verwezenlijking van het beleid. Immers: niet alle voorgenomen projecten komen in aanmerking voor herinrichting. En dat betekent dat veranderingen in de openbare	<i>De beschreven mobiliteitstransitie vormt de basis van het mobiliteitsbeleid. Voor deze transitie staat in elk geval een periode van 10 jaar. Pas na deze periode is de stad te zien, die we nastreven. Tot die tijd zal de stad deels wel en deels niet aangepast zijn. Het voornemen is inderdaad om het aanpassen van de stad te combineren met herinrichtingsprojecten. Zo blijft de transitie betaalbaar en worden de beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk ingezet.</i>	Nee

	<p>ruimte kunnen plaatsvinden (bijv. asfalt erin, asfalt eruit) die voorbij gaan aan het gewenste elders vastgestelde beleid.</p> <p>Haarlem organiseert haar mobiliteitsbeleid in de herinrichtingsprojecten die worden voorbereid en in belangrijke mate worden bepaald door architectenbureaus (vaak bemand door landschapsarchitecten) en de afdeling stedenbouw van de gemeente. Niet door verkeerskundige professionals. Deze laatste zouden nooit de HIOR's als uitgangspunt van hun ontwerp kiezen maar door verkeerskundige regels en richtlijnen, met de CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen zouden naar ons inzicht de basis moeten vormen voor alle nieuwe ontwerpen. In de HIOR's vindt men regels over materialisatie en die worden pas bij de uitvoering van projecten door de ROGO's actueel.</p>	<p><i>Daarnaast zal de transitie niet alleen door inwoners en bezoekers gerealiseerd worden. De gemeente Haarlem zal hierbij ook haar rol oppakken. Dat gebeurt bijvoorbeeld door het omgekeerde ontwerpen. Uiteraard vertalen we de lessen uit het omgekeerd te ontwerpen in bijvoorbeeld het HIOR.</i></p>	
8	<p>Als laatste willen we opmerken dat de Fietsersbond graag op basis van co-creatie had bijgedragen aan de totstandkoming van het mobiliteitsbeleid. Dat achten wij veel nuttiger en vruchtbaarder dan het achteraf mogen indienen van een zienswijze.</p>	<p><i>U geeft aan dat u liever in co-creatie had gewerkt. De fietsersbond heeft meegedaan aan de participatie en voor besluitvorming is het mobiliteitsbeleid met u doorgesproken. Deze overleggen zijn niet te vergelijken met co-creatie. Op deze manier is het mobiliteitsbeleid ook niet opgesteld.</i></p>	Nee

BE			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Op de afgelopen vergadering van de Commissie Beheer d.d. 18 maart heb ik ingesproken.</p> <p>Ik heb u toen toegezegd dat ik ook nog zou reageren middels een brief. Bij deze ontvangt u mijn brief waarin ik nogmaals mijn zorgen uit over de situatie in de bocht van de Kinderhuisvest naar het Kenaupark.</p> <p>Ik en de medebewoners van ons huis zien hier wekelijks de bijna ongelukken die op de oversteekplaats, kort na de bocht, gebeuren. De vraag is hier niet óf er een ongeluk gaat gebeuren, maar wanneer er een ongeluk gaat gebeuren.</p> <p>Ik zie het als mijn plicht om u op deze gevaarlijke situatie te wijzen. Niet voor mijzelf, maar voor mogelijke toekomstige slachtoffers. Ik heb u uitdrukkelijk gevraagd om in de praktijk deze gevaarlijke situatie zelf te ervaren. U doet dit door in de auto te stappen en deze bocht te nemen met de toegestane snelheid van 50 km. per uur. Ik</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. De locatie die u beschrijft maakt onderdeel uit van de HOV-route. In het mobiliteitsbeleid is er voor gekozen om 30km/ uur de standaardsnelheid te laten zijn binnen Haarlem. Onder andere HOV-routes vormen hier de uitzondering op.</i></p> <p><i>De reden voor deze uitzondering is dat het HOV een belangrijke pijler is voor de mobiliteitstransitie, die tot doel heeft de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid in de hele stad te vergroten. Het streven is dat in 2030 het (H)OV en de (e)fiets 60% van de regionale werkverplaatsingen voor hun rekening nemen. Hiervoor is het belangrijk dat het HOV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en daarom comfortabel, snel en betrouwbaar door Haarlem rijdt. Hoe meer reizigers in het HOV, des te minder reizigers in de auto. Dat draagt uiteindelijk het beste bij aan de doelen die we met het mobiliteitsbeleid voor de hele stad willen bereiken.</i></p>	Nee

<p>ben er van overtuigd dat u dán inziet dat het huidige snelheidsregime van 50 km. per uur hier levensgevaarlijk is. Naar mijn overtuiging moet hier, voor de verkeersveiligheid, dan ook een verbodsregime van 30 km. per uur komen.</p> <p>Nogmaals ik hoop dat u mijn oproep honoreert en binnenkort in de auto stapt om deze bocht met 50 km. per uur door te rijden. Ik zou het bijzonder op prijs stellen als u uw ervaring met mij deelt via mijn e-mailadres. Dit is: robheeremans@planet.nl.</p> <p>Ik hoop binnenkort van u te horen.</p> <p>Hieronder treft u mijn tekst aan zoals ik die heb ingesproken bij de vergadering van de Commissie Beheer op 18 maart jongstleden.</p> <p>Inspreektekst Rob Heeremans Commissie Beheer vergadering 18 maart a.s.</p> <p>Beste leden van de Commissie Beheer,</p> <p>Ik ben Rob Heeremans en ik woon aan de binnenzijde van de bocht Kinderhuisvest/Kenaupark. In het huis dat hier staat wonen 4 gezinnen en ik spreek hier vanavond ook namens de drie anderen. Dagelijks zijn wij als bewoners getuige van bijna-ongelukken die op deze plek plaatsvinden. De bocht pal voor ons huis is vier jaar geleden bij de herinrichting van de Kinderhuisvest zo ingericht dat bussen en auto's denken dat ze hier gemakkelijk met 50 km (of zelfs meer) door heen kunnen rijden. Ontzettend gevaarlijk omdat aan de uiteinden van deze bocht 2 oversteekplaatsen zijn gesitueerd die voor het bus/auto-verkeer niet zichtbaar zijn.</p> <p>Wij ervaren dus vrijwel dagelijks het gevaar van de hoge snelheid waarmee bussen en auto's deze bocht nemen. Ik zeg u met absolute overtuiging dat het 50 km regime hier levensgevaarlijk is. Ik wil u graag laten ervaren hoe gevaarlijk deze bocht is. Daarom vraag ik u, eigenlijk zou ik wil zeggen daag ik u uit, om de komende dagen in de auto te stappen en deze bocht met 50 km door te rijden. Ik ben er zeker van dat u deze ervaring niet zult vergeten. Ook ben ik ervan overtuigd dat u hierna inziet dat 50 km. in deze bocht</p>	<p><i>Om het hogere doel van de leefbare en bereikbare stad niet uit het oog te verliezen, is besloten om niet in te zetten op het verlagen van de snelheid van de HOV-routes in het centraal stedelijk gebied. Hiermee blijft de snelheid van het HOV gelijk aan die van de hoofdautoroutes door het centraal stedelijk gebied, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HOV als alternatief voor de auto. Wel wordt voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, op termijn bekeken of een verlagings van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.</i></p> <p><i>Omdat u aangeeft dat de locatie vooral onveilig is voor de overstekende fietsers en voetgangers, zullen we uw vraag ook meenemen bij de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	
---	---	--

<p>onverantwoord is en grote risico's voor overstekende fietsers en voetgangers met zich mee brengt.</p> <p>Ik schrijf aan u allen dit weekeinde een brief, een brief waarin ik de levensgevaarlijk situatie van deze bocht nog een keer duidelijk maak. Doordat ik dagelijks deze gevaarlijke situatie voor mijn neus zie, voel ik mij medeplichtig als hier een ongeluk zou gebeuren. Met deze oproep én de brief die ik u stuur leg ik de verantwoordelijkheid voor het 50 km. regime in deze bocht bij ú neer. Dit is geen dreigement, maar slechts mijn plicht om ernstige ongelukken in de toekomst te voorkomen. Er móet hier een 30 km regime komen om de risico's te beperken.</p> <p>Los hiervan gaat het fietspad in de bocht aan de Kenauparkzijde opeens over in een smalle fietsstrook, vele fietsers vluchten hier vaak het trottoir op als ze de bussen achter zich horen aankomen. Gelukkig blijven de bussen hier achter de fietsers rijden omdat een fietser passeren hier gewoonweg niet kan.</p> <p>Waarom is deze locatie in het Mobiliteitsplan en Verkeersveiligheidsplan niet aangewezen als risicolocatie? Dat is voor mij écht onbegrijpelijk.</p> <p>Samengevat, ik vraag u met klem om deze bocht zelf eens door te rijden met 50 km. per uur. U zult overtuigd zijn van het gevaar én van de noodzaak om hier een 30 km. regime te maken.</p> <p>U krijgt van mij dus ook nog een brief, hierin staat ook mijn e-mailadres, wat ik nu écht op prijs zou stellen, dat u die ervaring van het nemen van de bocht met 50 km. per uur met mij deelt. Hier eindigt het voor mij dus niet, ik hoor graag nog van u.</p>		
---	--	--

BF			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Inleiding p5 Wordt er naast de vervuiling van auto's ook gekeken naar vervuiling door bedrijven in Haarlem en regio? Grootste vervuilers aanpakken en niet alleen focussen op auto.	<i>Dank voor uw inbreng. In het mobiliteitsbeleid focussen we op de CO2 uitstoot van mobiliteit door vooral het verminderen en veranderen van mobiliteit.</i>	Nee
2	Fiets en voetganger krijgen prioriteit: tweede gedachten punt 'Binnente realiseren' p. 7 En wat gebeurt er met de recent	<i>Het gaat hier om stadsbreed beleid dat de hoofdlijnen weergeeft. Individuele situaties zullen apart bekeken moeten worden.</i>	Nee

	uitgevoerde werken zoals Rijksweg met de veel te smalle fietspaden?		
3	Door Corona willen mensen mogelijk steeds minder met OV. Er zijn al bestaande ontwikkelingen in andere steden waarbij zelfrijdende auto's mensen van en naar de stad brengen. Komt daar ruimte voor ?	<i>Vooralsnog gaan we er in het mobiliteitsbeleid van uit dat het gebruik van OV de komende jaren weer zal aantrekken. Op pagina 44 van het mobiliteitsbeleid staat dat Haarlem zeker openstaat voor innovatieve ideeën en ontwikkelingen. Verdere uitwerking hiervan zal uitwijzen hoe dit vorm gaat krijgen.</i>	Nee
4	Bundelen autoverkeer op hoofdroutes p. 8 Dit is een goed plan, we dachten dat die boog die aan Noordzijde Velsbroek zou komen, tussen de A9 en de A208, Randweg. Maar was deze variant al niet verlaten omdat het te duur was?	<i>Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluipverkeer door de wijken te voorkomen wordt gezorgd voor een goede hoofdontsluitingsstructuur. Om deze hoofdstructuur goed vorm te geven wordt onder andere ingezet op de Velsverbinding. De gemeente zet hier nog steeds op in om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden.</i>	Nee
5	Opgave voor mobiliteitsbeleid: Naoorlogse wijken, eerste gedachte punt: Dominantie van.... te maken' p. 16 Wat wordt hiermee bedoeld? Onze auto's uit de straat en plaats maken voor deelautosystemen en de andere genoemde items? Voor de auto's is houderschapsbelasting betaald, waar ruimte is in een straat mag je dan wel het genot hebben van je eigen auto voor je deur. Sommige mensen kunnen vanwege soort werk of vakantie (caravan) niet altijd overstappen op een (kleine) deelauto. Kortom maak een deelautosysteem aantrekkelijk maar niet verplicht. (i-Zoof?)	<i>Het streven van het mobiliteitsbeleid is om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het verschaffen en gebruiken van deelmobiliteit is een van de middelen om dit streven te bereiken. Het gebruiken van deelmobiliteit wordt geen verplichting. De eigen auto blijft ook een rol spelen.</i>	Nee
6	Openbaar vervoer p. 18 Nogmaals: mede vanwege Corona zal er waarschijnlijk steeds minder behoefte zal zijn aan grote bussen. Zorg dus dat er ook een systeem gefaciliteerd wordt met kleinere voertuigen waar minder mensen van huis naar bestemming worden gebracht. Zoiets als https://www.ad.nl/auto/zelfrijdend-openbaar-vervoer-in-eindhoven-ruim-1-miljard-euro-subsidie-aangevraagd~abaaf545/ maar dan met nog kleinere voertuigen	<i>Vooralsnog gaan we er in het mobiliteitsbeleid van uit dat het gebruik van OV de komende jaren weer zal aantrekken. Op pagina 44 van het mobiliteitsbeleid staat dat Haarlem zeker openstaat voor innovatieve ideeën en ontwikkelingen. Verdere uitwerking hiervan zal uitwijzen hoe dit vorm gaat krijgen.</i>	Nee
7	Auto p. 18 Een betere afstemming met de scheepvaart kan misschien nog helpen. Bv bruggen niet open als het erg druk is met auto's. Afstemming met "Schuttevaer".	<i>Bij het verder uitwerken van het bevorderen van de doorstroming op de hoofdroutes zal ook naar de brugopeningen gekeken worden.</i>	Nee
8	Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit: inzetten op zero emissie p. 21 Onder b. genoemde punten zijn goed.	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

9	<p>Hoofdstuk 2: Integrale benadering ruimte en mobiliteit p. 25</p> <p>Sterker nog: velen kunnen werken zonder zelfs naar kantoor te gaan is gebleken. De gemeente zou dus goed moeten meewerken aan het faciliteren van de beste internetverbindingen (op verzoek van internetproviders) om thuiswerken door velen mogelijk te maken. Meer thuiswerken = minder km = minder CO2.</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
10	<p>Stedelijk gebied: nadruk op fiets, voetganger en OV verplaatsingen p. 25</p> <p>Er zijn nog vele andere vervoersvormen in ontwikkeling zijn, waarom worden die niet genoemd? Allen kansrijk: elektrische step, elektrische scooter, elektrische brommer, elektrische fiets (!) en wellicht nog een aantal vergeten.</p> <p>Anderzijds missen we hier nog wel een andere, misschien best grote groep: de ouderen/ bejaarden. Hoe denkt Haarlem over hun vervoerswijzen ?</p>	<p><i>Deze andere vormen van mobiliteit vallen in aanpak vaak onder fiets of voetganger en worden daarom niet specifiek los benoemd.</i></p> <p><i>Het gaat hier om het stadsbrede mobiliteitsbeleid, waarin ervan uitgegaan wordt dat deze keuzes in mindere of meerdere mate van toepassing zijn op alle gebruikers. Uiteraard dient de stad ook bereikbaar te blijven voor degenen die minder makkelijk te voet, met de fiets of met het OV reizen.</i></p>	Nee
11	<p>Evenwichtig groeien: meer woningen en banen zonder nieuwe autoverplaatsingen p 25</p> <p>Haarlem kan ook eens nadenken over systemen die het met elkaar meerijden faciliteren. Misschien adverteren voor bepaalde apps die dit faciliteren. Mensen bij elkaar zoeken.</p>	<i>Een onderdeel dat in de toekomst nog verder uitgewerkt dient te worden is het deelmobiliteitsbeleid. De gemeente zal bij het opstellen van het deelmobiliteitsbeleid afwegen welke rol zij hierin wil oppakken.</i>	Nee
12	<p>Terugdringen ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken om stedelijke kwaliteit te binden. P.26</p> <p>Niet het bezit ontmoedigen maar ervoor zorgen dat je voor de kortere ritten een goed alternatief biedt. Misschien wel gratis OV binnen de stad? Of door bijvoorbeeld mensen zelf bewust te laten maken of ze wel of geen auto nodig hebben. Zie de uitrol van i-Zoof. Parkeerregulering werkt averechts.</p>	<i>Het stadsbrede mobiliteitsbeleid heeft als streven om de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden. De gemeente is van mening dat om dit daadwerkelijk te realiseren, het doorlopen van alle zeven stappen van het mobiliteitsbeleid noodzaak is, zowel het aanbieden van goede alternatieven als het invoeren van gereguleerd parkeren.</i>	Nee
13	<p>Wat is daarvoor nodig? Onder punt 1 p.30</p> <p>Wat wordt bedoeld met ontbrekende schakel? Wordt daar een extra aansluiting op de Randweg mee bedoeld?</p>	<i>Een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk is een gedeelte van het netwerk dat nog niet voldoet aan de wensen/ eisen, die het betreffende netwerk met zich meebrengt. Dat kan een aansluiting zijn, maar ook een fietstunnel, of aanleg van een fietspad in het uitgetekende netwerk, waar er nu nog geen is.</i>	Nee
14	<p>Wat is daarvoor nodig? P.34</p> <p>Zet de Velserversbinding ook op het plaatje. Dat is duidelijker</p>	<i>Dank voor uw aanvulling. Hij stond in het concept inderdaad niet op de kaart ingetekend, dat is aangepast.</i>	Ja
15	<p>Wat is daarvoor nodig? P.34</p> <p>Als je doorgaand verkeer oostwest Kennemerplein ontmoedigt, waar gaan de auto's dan naartoe? Wordt Haarlem-Noord dan niet overbelast?</p>	<i>In het mobiliteitsbeleid staat omschreven dat het bij het Kennemerplein (N200) de wens is om het doorgaand oost-west autoverkeer te ontmoedigen en de noord-zuid barrièrewerking voor fietsers te verminderen (onderzoek Visie Stationsgebied). Ook staat aangegeven dat onderzocht moet</i>	Nee

		<i>worden hoe de bereikbaarheid aan deze zijde van de stad geborgd kan worden. Uitzoeken waar de autostromen dan naar toe gaan is daar een onderdeel van.</i>	
16	Gedragverandering noodzakelijk p. 38 Kijk ook naar andere oorzaken van de parkeerdruk. Bijvoorbeeld met betrekking tot het tekort aan woningen. Jong volwassen kinderen wonen langer thuis en hebben vaak ook een auto.	<i>Dank voor uw inbreng. Bij het verder uitwerken van het parkeerbeleid zal gekeken worden naar hoe dit probleem het beste kan worden opgepakt.</i>	Nee
17	Algemeen: Komt er op de Rijksstraatweg alleen het HOV te rijden? Dus geen autoverkeer meer? En wat betekent dat voor de wijken die rond de Rijksstraatweg liggen qua autoverkeer	<i>Dank voor uw inbreng. Op de Rijksstraatweg blijft ook nog autoverkeer rijden. Wij leiden uit uw vraag af dat dit niet duidelijk blijkt uit de kaart van het autonetwerk in het concept-mobiliteitsbeleid. De kaart is hierop aangepast.</i>	Ja

BG			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Ik mis in het hele verhaal de bewoners van Haarlem die minder goed ter been zijn: niet alleen de rollator, de rolstoel, de al dan niet opvouwbare scootmobiel maar ook de beide vormen van Gehandicapten Parkeer Kaart (GPK).</p> <p>Waar al die fietsen moeten blijven: dat weet geen mens.</p> <p>Als de stad vol is, is de stad vol en kan er zelfs niet gebouwd worden voor de aanwas van de haarlemse bevolking, hoe spijtig dan ook.</p> <p>Wel staat vermeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> - waardoor we te voet het centrum in kunnen lopen. - en het autoluwe centrum is uitgebreid. - is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond. - waar de stedelijke reiziger een centrumbezoeker (te voet) wordt. - Binnen de hele stad Haarlem reist de stedelijke reiziger met name te voet - Het gehele centrumgebied wordt autoluw om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren. - Haarlem wordt een stad waar 30km/ uur de norm is. Hierop vormen de hoofdroutes van auto en (H)OV de uitzondering.-->> juist de hoofdroutes van de (H)OV moeten 30 km blijven; er wordt al zo hard gereden. - er wordt .. onderzocht..om de HOV-busroutes door de binnenstad 	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen, waarin uiteengezet is hoe de stad leefbaar en bereikbaar kan blijven. Dit bereikbaar blijven van de stad geldt dan ook voor de minder validen. Aan de ene kant wordt er ingezet op de kwaliteit en breedte van de voetpaden en aan de andere kant blijft de stad bereikbaar voor mensen die hier met het OV of met de auto naar toe willen.</i></p> <p><i>Als het Mobiliteitsbeleid is vastgesteld, zal vervolgens ook het parkeeronderdeel verder worden uitgewerkt. Hierin zal ook aandacht aan parkeerkaarten besteed worden.</i></p> <p><i>Fietsparkeerplaatsen krijgen een plek in het nog uit te werken fietsbeleid.</i></p>	Nee

<p>te herverdelen: de "alternatieve" routes liggen te ver uit de stad.</p> <p>- een onderzoek over de doorstroming/bereikbaarheid van de Oudeweg (N200) : dit had m.i. al lang gebeurd moeten zijn én uitgevoerd.</p> <p>Per saldo: er zitten weer veel mensen te werken aan een eenzijdig plan waar wij Haarlemmers niet op zitten te wachten; Haarlem wordt bovendien nog slechter bereikbaar.</p> <p>Overigens: ik ben benieuwd wanneer de Gemeente en/of de RES met zo'n "Inspraak"-verhaal komt over de klimaattransitie als dit: kunnen we tenminste regeren.</p>		
---	--	--

BH			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Mijn zienswijze bestaat uit het ondersteunen van het geschetste eindbeeld voor wat betreft de snelheidsverlaging naar 50km/u van de Amsterdamsevaart tussen het stastokviaduct en de Prins Bernhardlaan. Hiermee komt een einde aan één van de laatste stukken 'stadsracebaan' die Haarlem rijk was. De snelheidsverlaging en bijbehorende herinrichting van dit weggedeelte zal hopelijk zorgen voor een flinke afname van de huidige geluidshinder in Parkwijk en de Zuiderpolder, een flinke afname van notoir-te-hard-rijden, daarmee de luchtkwaliteit verbeteren en zorgen dat de snelheidsnaleving ook in de daarnavolgende wegen richting het centrum meer nageleefd zullen worden. Wat ons betreft een verandering die bij voorkeur met voorrang wordt geïmplementeerd: Desnoods met tijdelijke maatregelen liefst zo snel mogelijk een begin hiermee maken</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. In de uitvoeringsagenda worden de actiepunten uiteengezet, die de komende tijd worden opgepakt.</i></p>	Nee

BI			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Onderstaand vindt mij reactie op het ter inspraak gelegde mobiliteitsbeleid:</p> <p>Blz. 13: Onder "mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf" staat vermeld dat er per ontwikkelzone een mobiliteitsplan wordt uitgewerkt. Het lijkt mij nogal naïef en niet reëel om te denken dat ze de extra verkeerafwikkeling van en naar de ontwikkelzones in een ontwikkelzone zelf te kunnen oplossen. Er komen in totaal 10.00</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het gaat hier om het stadsbrede mobiliteitsbeleid. Met dit mobiliteitsbeleid is het beleid op het gebied van mobiliteit nog niet af. Onderdelen hiervan zullen verder uitgewerkt moeten worden, zoals het beleid met betrekking tot verkeersveiligheid en parkeernormen. Deze verdere uitwerking zal waar dat van toepassing is, ook weer voor de gehele stad gedaan worden. Aanvullend daarop</i></p>	Nee

	woningen bij waarvan er alleen al in de ontwikkelzone Zuid/West 2000 woningen bijkomen (600 PlazaWest + 1400 ontwikkelzone). We weten allemaal dat aan de hand van het door de raad vastgestelde "Parapluplan parkeernormen Haarlem 2018" dit alleen al bij de ontwikkelzone ZuidWest 2500 auto's zullen zijn. Daarom zal er een mobiliteitsplan voor heel Haarlem gemaakt moeten worden waar aan de hand van reële verkeersstroomberekeningen naar oplossingen moet worden gezocht. Dit is nodig om het grote aantal te verwachten verkeersbewegingen op te kunnen vangen.	<i>zullen voor de urgente ontwikkelzones aparte mobiliteitsplannen uitgewerkt worden om de situatie ter plaatse aan te kunnen pakken.</i>	
2	Blz. 16: Onder ontwikkelzones staat "opgave vormt het bouwen voor bewoners met minder grote autoafhankelijkheid en autobezit". Er heeft een enquête in en rond de ontwikkelzone Zuid/West plaatsgevonden. Hieruit is overduidelijk gebleken dat de bewoners willen dat er voldoende parkeerplaatsen komen. In het kader van de nieuwe omgevingswet zal hiernaar geluisterd moeten worden.	<i>Dank voor uw inbreng. Het gaat hier om het stadsbrede mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Voor de ontwikkelzone Zuid-west zal een apart mobiliteitsplan opgesteld worden met verdere uitwerking voor dit gebied.</i>	Nee
3	Blz. 17: Op de kaart staat dat de Westergracht ter hoogte van PlazaWest nu al als een gevaarlijke situatie aangegeven. Dit is volkomen terecht. Als bewoner kijk ik uit op de Westergracht en maak ik dagelijks gevaarlijke verkeerssituaties mee. Wanneer er straks 2000 woningen in deze ontwikkelzone bijkomen zal de verkeersintensiteit flink toenemen, wat de verkeerssituatie nog gevaarlijker zal maken. Bij de Westergracht gaat het om verkeer dat de ontwikkelzone in- en uitgaat. Dit kun je niet een mobiliteitsplan van een ontwikkelzone zelf regelen, omdat het de ontwikkelzone overstijgt. Wordt de Westergracht met de aanleg van HOV niet nog gevaarlijker?	<i>We zullen deze vraag meenemen in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i>	Nee
4	Blz. 23: Onder het kopje "omgevingsvisie" wordt aangegeven dat het mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld op basis van de kaders van de huidige SOR. Dit jaar wordt de omgevingsvisie vastgesteld. Waarom wordt hier niet op gewacht?	<i>Op dit moment wordt door de gemeente Haarlem gewerkt aan de Omgevingsvisie. Het is de bedoeling dat deze omgevingsvisie in de loop van 2021 wordt vastgesteld. Dit mobiliteitsbeleid levert de gewenste, concrete input voor de pijler bereikbaarheid van de omgevingsvisie.</i>	Nee
5	Blz. 26: Onder spoor 1 staat "harde afspraak lagere parkeernormen". Vraag: is het door de raad vastgestelde "Parapluplan Parkeernormen Haarlem 2018" niet leidend? Zo ja, dan hier graag naar verwijzen. Nu zijn er tegenstrijdige beleidsstukken en dat kan vanuit juridisch oogpunt tot problemen leiden.	<i>Ja, het parapluplan is leidend en in het parapluplan wordt verwezen naar de Beleidsregels parkeernormen 2015 met inbegrip van eventuele wijzigingen. De 'harde afspraak lagere parkeernormen' waar in het Mobiliteitsbeleid over wordt gesproken moet hierin nog worden verwerkt.</i>	Nee

6	Blz. 33: Begrijp ik het goed dat met de rode stippellijn de te onderzoeken 50Km route HOV wordt bedoeld? Zo ja, wilt u de rode stippellijn dan in de legenda opnemen?	<i>Het klopt dat er in het conceptbeleid geen legenda bij de stippellijn stond. Dit is in het definitieve document aangepast.</i>	Ja
7	Blz. 54: Waarom is er bij de vergelijkingsvoorbeelden niet van dezelfde plaatsen uitgegaan? Zijn we nu geen appels met peren aan het vergelijken?	<i>Het gaat op deze pagina niet om vergelijkingsvoorbeelden maar om reisbewegingen van en naar deze omliggende plaatsen.</i>	Nee

BJ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	- Pagina 2: Jammer dat er geen lokale partijen zijn die jullie konden adviseren.	<i>Dank voor uw inbreng. De deskundigen die voor dit project zijn ingehuurd, zijn via een openbare aanbesteding geselecteerd.</i>	Nee
2	Het beleid is geschreven tot 2030. Dat is wel een erg korte tijd voor het realiseren van deze ideeën. Welke delen zijn bestemd tot 2030 en welke tot 2040?	<i>Het streven is om het gewenste resultaat in 2030 te behalen (pagina 48 en 49). De mobiliteitstransitie is dan nog niet helemaal gereed. De komende jaren zal ook aan maatregelen gewerkt worden, die in 2030 nog niet gereed zijn. Denk bijvoorbeeld aan de Velserversbinding. Omdat we uit uw vraag begrijpen dat niet helemaal helder is waarom zowel over 2030 als over 2040 wordt gesproken, hebben we dat verduidelijkt in de tekst.</i>	Ja
3	Wat zijn de ontwikkelzones? En geldt de uitvoering van dit beleid alleen voor deze zones?	<i>Dit is het stadsbrede mobiliteitsbeleid dat, na vaststelling, op de hele stad van toepassing zal zijn. Toelichting ontwikkelzones: Om in Haarlem versneld woningen toe te voegen aan de woningvoorraad wordt op dit moment gewerkt met zogeheten ontwikkelzones. In deze zones is het mogelijk om woningen te realiseren, ook in de sociale huursector, en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren. Er zijn acht ontwikkelzones 1. Spaarnesprong 2. Oostpoort – Amsterdamse vaart 3. Schipholweg 4. Europa weg 5. Planetenlaan-Orionweg 6. Spaarndamseweg 7. Korte Verspronckweg-Spoorwegstraat 8. Spoorzone Zuidwest</i>	Nee
4	Onlangs succesvol onderzoek naar vrachtlogistiek over water. Heeft dit een rol in het plan onder het kopje stedelijke logistiek?	<i>Ja.</i>	Nee

5	Veilige wegen. Wat wordt er gedaan aan de zeer onveilige wegen? Nagtzaamstraat.	<i>Er is een apart beleidsstuk over verkeersveiligheid uitgewerkt. Uw vraag zal meegenomen worden in de nota van beantwoording van het verkeersveiligheidsbeleid.</i>	Nee
6	Wat is de definitie van 'de stad'. Is het 2,5 km vanaf ieders woonadres wat lopen prefereert? Of is het 2,5 kilometer vanaf hartje centrum?	<i>In dit beleidsstuk wordt met 'de stad' Haarlem bedoeld. Als we over bewegingen <2,5 kilometer praten, dan gaat dat over alle verplaatsingen die korter dan 2,5 km zijn. Dat kan zowel een verplaatsing vanaf huis zijn als vanaf het centrum als vanaf een andere herkomst.</i>	Nee
7	Fiets en voetganger krijgen voorrang. Bij ontwikkeling Nagtzaamstraat stond 'verblijfsfunctie gaat boven verkeersfunctie'. Bij realisatie is omgekeerde gebeurd.	<i>Hier gaat het om het stadsbrede mobiliteitsbeleid voor de toekomst. Dit plan is na vaststelling op de gehele stad van toepassing. Wat de gevolgen per straat zullen zijn, zal bij een eventuele herinrichting blijken.</i>	Nee
8	Duidelijke wegenstructuur. Welke wegen gaan jullie hierdoor aanpassen voor 2030? Welke straten komen in aanmerking. Onduidelijk uit plan.	<i>Het gaat hier om beleid op hoofdlijnen. Deze hoofdlijnen dienen eerst vastgesteld te worden, voordat een plan gemaakt wordt met welke straten er voor 2030 worden aangepakt. Dat maakt onderdeel uit van de verdere uitwerking.</i>	Nee
9	Eerst minder auto's.. daarna 30km veilig invoeren. Hoe zien jullie dit precies?	<i>Het mobiliteitsbeleid zegt hier het volgende over: Met behulp van een goede verkeerscirculatie kan een deel van dit ongewenste sluipverkeer voorkomen worden (stap 1), maar er zullen wegen blijven waarbij de hoeveelheid auto's niet passen bij een standaardinrichting van 30 km/ uur. Daarom kiezen we in het mobiliteitsbeleid om te onderzoeken of er een tussenoplossing mogelijk is, de zogenaamde "gebiedsontsluitingsweg 30 km/ uur" (stap 2), waar door de inrichting de maximumsnelheid afgedwongen wordt, maar toch ook een ontsluitende functie kan vervullen (voorrangskruisingen, asfalt). Als dit niet mogelijk is kan toch gekozen worden voor 50 km/ uur als maximumsnelheid. Belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat er vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.</i>	Nee
10	Een wegcategorie toevoegen? Dit kan juridisch toch niet zomaar? Worden hiermee de problemen van de grijze wegen ontkent? zie ook pagina 27.	<i>Bij het uitwerken van de GOW 30 zal ook naar de juridische haalbaarheid gekeken worden.</i>	Nee
11	Verkeersveiligheid: <ul style="list-style-type: none"> • Het verkeer is te gast in woonwijken. Ook de bus is te gast. Als iedereen wordt gemotiveerd te lopen of fietsen, is het essentieel dat grootverkeer (inclusief bussen) geen wegen aangeboden 	<i>Naast het mobiliteitsbeleid is ook het verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt. Deze opmerkingen worden meegenomen in de nota van beantwoording van het verkeersveiligheidsbeleid.</i>	Nee

	<p>krijgen waar te hard en onveilig rijden uitnodigend is. Hoe gaat dit plan er voor zorgen dat ook groot verkeer bijdraagt aan een veilige weg?</p> <ul style="list-style-type: none"> • De fietsersbond trekt ook handen af van ingerichte onveilige wegen. Wie behartigt de belangen van een veilige fiets- en wandelomgeving? Prioriteit aan voetgangers en fietsers. • Te voet... maar wel veilig? Oversteken is zeer onveilig. • Enquête van Veilig Verkeer Nederland in Nagtzaamstraat laat zien dat meer dan 80% zich onveilig voelt lopend en op de fiets. • Op dit moment levensgevaarlijke situatie op Nagtzaamstraat waar een basisschool (FX) staat, buurthuis (Broederhuis), speelplein (Teylerplein) en senioren wonen. Hier is niets aan gedaan bij herinrichting omdat de bus leidend was. Terwijl dit in de uitgangspunten (verblijfsfunctie boven verkeersfunctie) heel duidelijk was. 		
12	<p>Uitvoeringsprogramma essentieel voor goede reactie op dit beleid. Hoe kunnen bewoners op basis van dit beleid nu een inschatting maken wat het voor hun leefomgeving gaat betekenen?</p>	<p><i>Het gaat hierbij om het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen, die op de hele stad van toepassing zijn. De vraag aan inwoners is of zij zich kunnen vinden in deze hoofdlijnen, die vervolgens verder uitgewerkt zullen worden.</i></p>	Nee
13	<p>Actueel. Er is beloofd aanpassingen te doen aan de Nagtzaamstraat. Er wordt genoemd dat er 'geoefend met omgekeerd ontwerpen' moet worden. Zou dit een mooie testcase zijn?</p>	<p><i>Het gaat hier nu om de vaststelling van het beleid op hoofdlijnen. Er zijn nu nog geen testcases geselecteerd.</i></p>	Nee
14	<p>Pagina 17: op het kaartje. Geen enkele opmerking over de Amsterdamse Buurt / Nagtzaamstraat - Teding van Berkhoutstraat. Graag opnemen de volgende problemen: gevaarlijke situatie, capaciteitsprobleem fiets/auto (te veel auto's - bezoekers/bewoners van centrum parkeren hier).</p>	<p><i>Dit punt is opgenomen op de kaart.</i></p>	Ja
15	<p>Doelen als 90% lopend? reductie van 15% t.o.v. groei. etc. Hoe wordt het resultaat gemeten en bijgestuurd?</p>	<p><i>Op pagina 47 van het mobiliteitsbeleid staat hierover de volgende tekst opgenomen: Met behulp van monitoring en evaluatie kan tussentijds gekeken worden hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt. Tweejaarlijks worden de mobiliteitsontwikkelingen in Haarlem gemonitord en geëvalueerd. De ontwikkelingen in gebruik en aanbod van de verschillende vervoerswijzen en de voortgang van de uitvoering van projecten en gebiedsontwikkelingen worden in kaart gebracht en indien nodig kan er bijgestuurd worden. Hoe bijgestuurd zal worden is afhankelijk van de uitkomsten van de monitoring.</i></p>	Nee

16	Pagina 22. Veilige plek voor kinderen om te spelen en op te groeien. verkeersveilige schoolomgevingen en school-thuisroutes hebben prioriteit. Heeft dit meer prioriteit dan OV?	<i>Om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, zullen alle stappen doorlopen moeten worden. Hier zit geen prioritering in, de stappen zijn allemaal nodig.</i>	Nee
17	Participatie is een mooi streven. In de praktijk blijkt dat wijkraden niet genoeg de wijk vertegenwoordigen of geen voldoende netwerk hebben bij de nieuwe bewoners in de wijk. Bij veranderende wijken, met veel jonge gezinnen en kinderen, is dit daarom niet genoeg. Bij inspraakavonden komen zij (soms) wel en dan blijkt dat hun inbreng niet meegenomen wordt. Nu de straat opnieuw ingericht moet worden, en de vraag is gesteld hoe het bewonersparticipatietraject eruit ziet, geeft de gemeente daar geen concreet antwoord op. Hoe wordt dit meegenomen in dit beleid?	<i>De participatie bij het mobiliteitsbeleid heeft vooral digitaal plaatsgevonden met wijkraden en belangenorganisaties. Een inspraakavond was helaas niet mogelijk. In de toekomst wordt bij de verdere uitwerking van dit beleid weer verder geparticipeerd. Uiteraard streeft de gemeente ernaar om inbreng mee te nemen, maar het college van B&W zal alles overwegende uiteindelijk een afweging maken en een besluit nemen.</i>	Nee
18	Pagina 29: betekent dit dat Nagtzaamstraat geen HOV is? NZ is namelijk een erftoegangsweg en wordt in het plan gekenmerkt als woonstraat. Hoe wordt deze straat hersteld naar een woonstraat?	<i>Dank voor uw inbreng. De Nagtzaamstraat is niet voorzien als hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)-route. In het mobiliteitsbeleid wordt er wel vanuit gegaan dat hier een stadsbus blijft rijden (lijn 2). Het mobiliteitsbeleid is een beleid op hoofdlijnen. De verdere uitwerking en programmering gebeurt in de vervolgfase.</i>	Nee
19	Pagina 70: gentrificatie is een trend die ook in dit beleid meegenomen kan worden. Dit zal een groot effect hebben op de gewenste gedragsverandering en de voorspelling in welke wijken dit sneller gaat dan in andere wijken.	<i>Voor de bewegingen is zowel naar werkkritten als naar ritten van bewoners gekeken. Hierin zijn alle leeftijden meegenomen.</i>	Nee
20	Algemeen. Zorgen over budget. Haarlem staat bekend als gemeente met weinig geld. Nu wachten de bewoners van Nagtzaamstraat al twee jaar op herstel van onveilige situatie voor de deur. Reden - geen geld. Hoe gaat dit beleid van de grond komen?	<i>Er wordt een uitvoeringsagenda opgesteld waarin de maatregelen die nodig zijn om het mobiliteitsbeleid vorm te geven, opgesomd worden. Voor een aantal maatregelen zal inderdaad nog budget gezocht moeten worden.</i>	Nee

BK			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het staat er allemaal mooi op, maar ik kan alleen maar, gelijk de Rekenkamer, zeggen, papier is geduldig. De voet-en fietspaden zijn de laatste 10 jaar niet onderhouden en nauwelijks gerepareerd. De vorige verantwoordelijke wethouder zei al diverse jaren geleden dat de voetganger en de fietser voorrang zouden krijgen, nou tot nu toe alleen in het ziekenhuis. Als de wegen beter zouden zijn, de voetganger en fietser een keer gelijkwaardig zouden worden behandeld, zouden ze vanzelf zonder dure beleidsmakers hun weg vinden. Dus trek geld uit voor goede en verstandige ontwerpers, die	<i>Dank voor uw inbreng. Dit mobiliteitsbeleid stelt de voetganger, de fiets en het OV centraal. Hiermee wordt de basis gelegd voor de uitvoering hiervan. Naast het mobiliteitsbeleid is ook het verkeersveiligheidsbeleid uitgewerkt. Hierin wordt beschreven hoe het College Haarlem ook veilig wil maken voor onder andere voetgangers en fietsers.</i>	Nee

	de voet-en fietspaden herinrichten en niet alleen bij de stations en de toeristenpaden, maar vooral voor de Haarlemmers in de wijken.		
--	---	--	--

BL			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het is een goede ontwikkeling dat de gemeente beleid maakt op mobiliteit en veiligheid. Door verandering van het klimaat en de leefomgeving moeten we het anders organiseren. Ik ben van mening dat het mobiliteitsbeleid en veiligheidsbeleid niet los van elkaar gezien kunnen worden, ze gaan hand in hand. Wel heb ik zorg en vraagtekens bij de aanpak, prioriteren en de handhaving van het mobiliteitsbeleid en veiligheidsbeleid. In deze brief mijn bezwaar, toelichting en vragen.	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
2	Mobiliteit: Sinds een aantal jaren worden in de Indischebuurt Noord eengezinswoningen als losse appartementen verhuurd. In plaats van 1 of 2 auto's per woning staan er nu in sommige gevallen 6 auto's voor de deur. 3 privé auto's en 3 bedrijfsbussen. De privéauto's houden continu parkeerplekken bezet en met de bedrijfsbussen gaan ze op pad. In 2019 is de maatregel aangenomen dat de verhuurder parkeergelegenheid op eigen grond moet regelen. Dit zou een verbetering moeten zijn. Helaas is het tegenovergestelde het geval. Na meerdere meldingen bij de gemeente, doet de gemeente niets. Reactie: vanwege onderbezetting kunnen we niet controleren en handhaven. De parkeerdruk neemt steeds meer toe, dan is het opvallend dat de gemeente in het kader van o.a. duurzaamheid en milieu met een mobiliteitsbeleid komt maar de basis is niet op orde. Gaat de gemeente eerst zorgen dat de basis op orde komt en handhaven op de eigen regels anders zal er weinig draagvlak zijn. Wat is de aanpak van de gemeente?	<i>Het mobiliteitsbeleid geeft aan (pagina 26) dat in de bestaande wijken ruimte gemaakt moet worden voor deze stedelijke kwaliteit. Hierom wordt stadsbreed ingezet op terugdringen van het autobezit en daarmee de ruimtevraag voor geparkeerde auto's door het gefaseerd invoeren van parkeerregulering. Dit gebeurt via de invoering van gereguleerd parkeren met eventueel aanvullende maatregelen per gebied. Het nog uit te werken onderdeel parkeren zal uitwijzen hoe het gereguleerd parkeren in uw buurt eruit zal zien. Met betrekking tot regelgeving en handhaving geeft het mobiliteitsbeleid aan dat dit inderdaad het sluitstuk van gedragsverandering is. Handhaven op ongewenst gedrag, zoals bijvoorbeeld op trottoirs geparkeerde auto's is hier een onderdeel van.</i>	Nee
3	Elektrisch rijden in relatie tot parkeren en parkeerdruk Elektrisch rijden juich ik toe. Maar als er steeds meer parkeerplaatsen opgeofferd worden voor het laden van elektrische auto's is dat samen met geen toezicht op parkeren eigen grond verhuurde woningen, geen goede ontwikkeling. Daarnaast staan de laadplekken voor elektrische auto's regelmatig leeg en met een benzine auto mag je er niet parkeren en in de buurt is dan geen parkeerplek te vinden. Hoe gaat de gemeente dit probleem dat op dit moment al speelt ook daadwerkelijk oplossen?	<i>Bij het hier boven genoemd punt staat aangegeven hoe de gemeente het parkeren in het algemeen zal aanpakken. Met betrekking tot elektrisch laden, geldt dat de gemeente, in het geval toch voor de auto gekozen wordt, het gebruik van elektrisch vervoer wil stimuleren. Hiervoor zullen inderdaad laadpalen in de openbare ruimte geplaatst worden met bijbehorende laadplekken. Uiteraard zoekt de gemeente naar de meest geschikte locatie voor een laadpaal en bekijkt daarbij ook de overige parkeermogelijkheden.</i>	Nee

4	<p>Bouwproject Spaarndamseweg 13</p> <p>Op dit moment loopt de planontwikkeling project Spaarndamseweg 13. Dit project gaat ook bij ons in de buurt de parkeerdruk verhogen. In het project zijn 40 parkeerplaatsen gereserveerd voor 140 bewoners. Met de huidige ontwikkelingen en bouwen voor de doelgroep 18 – 28 (veel buiten de deur). Het aantal parkeerplaatsen is incl. deelauto's en plaatsen voor bezoekers. 40 parkeerplaatsen is erg weinig op 140 appartementen. Dan kun je de conclusie trekken dat bezoekers bij een volle parkeerplaats bij het complex in onze aangrenzende wijk gaan parkeren. Dit is een slechte ontwikkeling op de al hoge parkeerdruk. Het zal de ergernis en de verkeersveiligheid in de buurt geen goed doen. Als laatste legt het plan een hoge druk op de mobiliteit en ook de veiligheid in de buurt. Hoe gaat de gemeente om met deze ontwikkeling? De gemeente geeft uiteindelijk de vergunning af voor het project. Wat is het standpunt van de gemeente? Worden er meer parkeerplaatsen geëist van de ontwikkelaar om de vergunning te verlenen omdat deze nu niet in balans is?</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is stadsbreed beleid dat nog vastgesteld moet worden. De consequenties voor deze situatie zullen in het project zelf bekeken worden.</i></p>	Nee
5	<p>Verkeersveiligheid</p> <p>Met een aantal bewoners zijn we al een aantal jaren bezig om de veiligheid in de Spaarnhovenstraat op orde te krijgen. In de straat mag je max. 30km rijden. Door de ligging van de straat, voor de Zaanenlaan, zonder stoplichten is onze straat ideaal voor sluipverkeer (vrachtwagens / bussen / auto's). En ze rijden i.i.g. geen 30km. Helaas hebben de niet goed aangelegde snelheidvertragende middelen geen enkel effect. Tot nu toe doet de gemeente niets. U zult begrijpen dat dit gevaarlijke situaties met zich meebrengt. Ook vanwege de vele fietsers doe gebruik maken van de straat, Rijkstraatweg naar Waarderpolder en vice-versa. Het zou mooi zijn als de gemeente net als in andere straten de richtlijnen naleeft en gebruikers van de straat laat zien dat je een in een 30km straat bent. Dit kan heel simpel en hoeft niet veel geld te kosten. De afgelopen jaren hebben we al verschillende oplossingen aangedragen maar helaas doet de gemeente niets. Nu in relatie tot 'mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid' is het een mooi moment om deze oplossingen op te pakken en uit te voeren. Het zorgt in ieder geval voor meer draagvlak ook voor toekomstige ontwikkelingen.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. We zullen deze opmerking meenemen in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	Nee
6	<p>Op hoofdlijnen kan ik me vinden in het mobiliteitsbeleid ook in de koppeling met het veiligheidsbeleid. Dat de wereld om ons heen</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het beleid op hoofdlijnen. Hier staat beschreven wat we willen bereiken en</i></p>	Nee

	anders wordt moeten we zelf veranderen en daarin ook de manier en middelen van reizen. Wel ben ik van mening dat de stappen in het plan erg snel gaan. Daarom de vraag en ik ontvang graag reactie van de gemeente waarom er niet eerst in tussenstappen naar de huidige situaties gekeken wordt. Ik begrijp dat beleid voor de lange termijn is, de stip op de horizon. Ik ontvang graag reactie van de gemeente en ben nieuwsgierig naar de korte termijn en waar de prioriteiten liggen.	<i>via welke wegen we dat willen bereiken. Bij dit mobiliteitsbeleid zal een uitvoeringsagenda komen, met maatregelen voor de komende jaren. Door middel van monitoring en evaluatie wordt vervolgens duidelijk waar nog bijgestuurd dient te worden.</i>	
--	---	---	--

BM			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	We hebben met belangstelling het mobiliteitsbeleid gelezen. We zijn verheugd met het voornemen om de Kleverlaan tot 30 kilometer zone te maken. Als ook met het feit dat bijna alle binnenstedelijke woongebieden in Haarlem een 30 km zone worden. Terugkomend op de Kleverlaan: in de huidige situatie nodigt deze weg gemotoriseerd vervoer uit om flink door te rijden, door de inrichting van de laan en de fel witte led straatverlichting. We hopen dat de inrichting van de straat, zoals de optische breedte van de autoweg, en de felle straatverlichting ook aangepast worden, zodat de Kleverlaan in uitstraling/beleving ook echt een 30km zone wordt. We zien uit naar de bekrachtiging van dit voorgenomen Mobiliteitsbeleid.	<i>Dank voor uw inbreng. In Haarlem wordt 30 km/ uur inderdaad de norm, als het mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld. Op het moment dat de Kleverlaan heringericht wordt, wordt uitgewerkt wat ervoor nodig is om deze norm hier toe te kunnen passen.</i>	Nee

BN			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Na het lezen van het mobiliteitsplan en het goed bestuderen van de kaarten vraag ik mij af of het stuk Pijlslaan gezien van oost naar west vanaf de spoorwegovergang, wordt aangemerkt als gevaarlijk. Dit stuk Pijlslaan wordt als racebaan gebruikt door weggebruikers vanaf de Randweg. De Pijlslaan moet niet in de discussie 50 of 30 worden meegenomen, dit moet gewoon een 30km zone worden. Bijna dagelijks vinden er bijna ongelukken plaats op de kruising Pijlslaan/Lorentzkade/Randweg. Vele kleine ongelukken op deze locatie halen de statistieken niet eens, maar zie ik wel als bewoner, in de vorm van aangereden fietsen, brommers, autos e.d. Het is een kwestie van tijd tot er weer eens echte dodelijke slachtoffers gaan vallen. Gelukkig is dit alweer jaren geleden, reden om het zo te houden. Een complete herziening van deze straat/kruising is op zijn	<i>Dank voor uw inbreng. In Haarlem wordt 30 km/ uur inderdaad de norm, met het vaststellen van het mobiliteitsbeleid. De Pijlslaan staat nu ingetekend als een wijkontsluitingsweg 30 (GOW 30). De gemeente zal eerst onderzoeken hoe deze GOW 30 eruit zal komen te zien in Haarlem, om dat vervolgens toe te passen bij onder andere de Pijlslaan. <i>Verder geeft u aan dat met de komt van de ontwikkelzone het kruispunt N208-Pijlslaan overbelast raakt. Wij hebben de tekst in het Mobiliteitsbeleid aangepast en onder het kopje 'Auto' toegevoegd dat specifiek gekeken zal worden naar de doorstroming op de N208 ter hoogte van de kruising Pijlslaan</i></i>	Ja

<p>plaats (30 km met een rotonde?, eenrichtingsverkeer?) Met de bouw van een paar duizend woningen in het vooruitzicht, zou het getuigen van grote naïviteit om het extra verkeer door de Pijlslaan te gaan leiden. Ohet auto bezit te ontmoedigen bij deze woningen door minder parkeerplaatsen te realiseren en te hopen dat mensen op de fiets gaan, getuigt van weinig inzicht in de menselijk psyche. Het getuigt van moed om extra ontsluitingswegen te bouwen die gaan aansluiten op de randweg. Bij Haarlem Hoog kan er een weg richting Randweg bij, het zou zelfs mogelijk zijn om een ontsluitingsweg dwars door de Amperelaan te maken, eventueel zelfs 1 richting verkeer. De echte creatieve oplossingen ontbreken tot dusver, verder dan ontmoediging en repressie (vergunningsstelsel om te parkeren) reiken ze niet. De huidige situatie Pijlslaan is niet goed: overbelast, veel (bijna) ongelukken, heel veel irritatie bij weggebruikers, in de ochtend levensgevaarlijke situaties met overstekende ouders met kinderen richting de Zuidwester, slecht wegdek, veel te hard rijdende autos. Bijkomend: zeer slechte luchtkwaliteit, veel fijn en grofstof neerslag bij de bewoners in en om het huis (komt u maar eens kijken), waar blijft de zorgplicht van de gemeente en provincie om ook op dat niveau voor de burger te zorgen. Zeker staan wij achter het verder autoluw maken van de stad en het verder omlaag brengen van de auto snelheid, vergeet hierbij niet het deel Pijlslaan richting Randweg.</p>	<p><i>ten behoeve van de ontsluiting van de ontwikkelzone Zuidwest.</i></p>	
---	---	--

BO			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Dank voor deze mogelijkheid voor inspraak. Als bewoner van de Planetenwijk (Dolfijnstraat), heb ik samen met veel van mijn buurtgenoten ernstige zorgen over het mobiliteitsplan, in combinatie met de 'Ontwikkelvisie Orionweg – Planetenlaan' (OOP). Een hele concrete zorg betreft de parkeerdruk die gaat ontstaan bij de realisatie van de OOP en de gebrekkige vooruitzichten die het mobiliteitsplan op de verwachte mobiliteitsproblemen.</p> <p>Als eerste mijn vraag voor de onderbouwing van de toekomstige parkeerdruk na realisatie van OOP. Het mobiliteitsplan stelt dat "In lichtblauw is de totale groei weergegeven: de autonome groei plus de groei van autoverkeer veroorzaakt door nieuwe woningen in de ontwikkelzones. In de berekeningen is uitgegaan dat het autogebruik in de ontwikkelzones 25% lager ligt dan in de rest van de stad (minus</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. In de ontwikkelzones wordt ingezet op een goede fiets- en OV-bereikbaarheid en deelmobiliteit en wordt met een lagere parkeernorm gebouwd. Dit zorgt ervoor dat de auto-afhankelijkheid in deze zones lager ligt en daarmee ook het aantal autoverplaatsingen. Er is gekeken wat het effect is van het autoluw ontwikkelen van de ontwikkelzones door in het verkeersmodel een scenario te berekenen waarin in de ontwikkelzones 20% minder autoverkeer wordt gegenereerd: autoluw verstedelijken. Als dit scenario vergeleken wordt met de referentiesituatie valt op dat het autoluw verstedelijken zorgt voor ± 5% afname van de groei van autoverkeer op de invalswegen aan de rand van de stad. Doel is om de overgebleven groei van</i></p>	Nee

	<p>25% van de ritten uit de ontwikkelgebieden op de HB-matrix). In de ontwikkelzones wordt ingezet op een goede fiets- en OV-bereikbaarheid, een lagere parkeernorm, gebruik van deelauto's en daarmee een doelgroep die zich minder richt op de auto. Daarom is besloten om niet met een 'standaard' huishouden en verplaatsingsgedrag te rekenen, maar een lager autogebruik." In dik gedrukt de problematische prognose. Deze is niet onderbouwd door cijfers. Dit is juridisch niet houdbaar en ook niet wenselijk om dergelijke projecties niet degelijk te onderbouwen. Kan de gemeente aangeven welke studies hierachter staan?</p> <p>De berekening is des te problematischer aangezien er eerder in het document wordt aangegeven, wel het gedegen onderbouwing, dat "Het aantal personenauto's in de stad is in de afgelopen jaren [tussen 2006 en 2017] gelijk toegenomen". De zichtbare ontwikkelingen in demografie en huizeneigendom suggereren voorts dat de Planetenwijk met de gentrificatie en verjonging van de bevolking en andere demografische ontwikkelingen een grotere aantal auto's in de wijk komen. Het document schetst in zijn algemeenheid een vergezicht zonder gedegen wetenschappelijke onderbouwing. Het plan creëert op deze manier de problemen die het vervolgens zelf wil gaan oplossen met stringenter parkeerbeleid. Ik hoor graag wat de onderbouwing is van de bovenstaande projectie '25%' lager. Het is voor een dergelijk inspraak proces van belang dat zeer ingrijpende ontwikkelingen een cijfermatige onderbouwing is. Ik hoor graag van u hierover.</p>	<p><i>autoverkeer (5 – 15%) af te vlakken door de beleidskeuzes die in het mobiliteitsbeleid worden gemaakt en daarmee de te nemen maatregelen uit het uitvoeringsagenda.</i></p> <p><i>Met behulp van monitoring en evaluatie kan tussentijds gekeken worden hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt. Tweejaarlijks worden de mobiliteitsontwikkelingen in Haarlem gemonitord en geëvalueerd. De ontwikkelingen in gebruik en aanbod van de verschillende vervoerswijzen en de voortgang van de uitvoering van projecten en gebiedsontwikkelingen worden in kaart gebracht en indien nodig kan er bijgestuurd worden om de gewenste doelen te behalen.</i></p>	
--	--	---	--

BP			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Dit betreft een zienswijze op het mobiliteitsbeleid met betrekking tot het westelijk gedeelte van de Zijlstraat.</p> <p>De slogan "Haarlem kiest voor een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte" gaat niet op voor het westelijk gedeelte van de Zijlstraat. Het ontwerprapport "mobiliteitsbeleid" houdt geen rekening met de extreme overlast en gevaarlijke verkeerssituatie in dit gedeelte van de Zijlstraat.</p> <p>De Zijlstraat is een smalle straat (8 -10 m breed) met een trottoir van 2,4-3 m breed. In deze straat staan 20 fietsrekken t.b.v. 40 fietsen. Deze capaciteit is volstrekt onvoldoende voor de stalling van de honderden fietsen die nu op het trottoir wordt gestald. De druk op</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het beleid dat ter inzage lag, is het stadsbrede mobiliteitsbeleid. Dit beleid geeft de stadsbrede stappen aan die noodzakelijk zijn om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het beleid geeft de weg aan naar de stip op de horizon, de leefbare en bereikbare stad. We zijn nog niet op deze stip aangekomen, daar moet nog naar toe gewerkt worden. Het beeld van de Zijlstraat zoals u dat schetst voldoet hier nog niet aan.</i></p> <p><i>Met het mobiliteitsbeleid is nog niet alle beleid op het gebied van mobiliteit gereed. Binnen de kaders van dit beleid, zal</i></p>	Nee

<p>de openbare ruimte aldaar is zeer groot vanwege vele de functies en gebruikers (voetgangers, (doorgaand) fietsverkeer, bevoorradend verkeer, autoverkeer). Overlast geparkeerde fietsen, motoren, scooters en auto's. Dit zorgt ervoor dat het trottoir ontoegankelijk is voor rolstoelen, scootmobiel etc. De APV schrijft een vrije doorgang voor van 1,5 m, welke in de Zijlstraat niet haalbaar is, maar waar de plaatselijke horeca wel aan gehouden wordt.</p> <p>Het straatbeeld wordt bepaald door een enorm aantal fietsers en gemotoriseerde voertuigen die het trottoir gebruiken als parkeerplaats. Hierdoor zijn de trottoirs ontoegankelijk, met name voor kinderen, mensen met een beperking (in een rolstoel) en ouderen. Daarnaast is er ook geen aandacht voor extra groenvoorzieningen in de straat. In het kader van klimaatadaptatie is hier meer aandacht voor nodig.</p> <p>De Zijlstraat is vanaf 11 uur een autoluwe straat waar auto's (in coronatijd gemiddeld ca 80 auto's op een doordeweekse dag (09:00-16:00 uur)) met snelheden van 50 km/uur rijden (zelfs tegen de rijrichting in) waardoor er zeer gevaarlijke situaties ontstaan voor zowel fietsers (vooral veel jongeren onderweg naar school) alsook voetgangers die vanwege de obstakels op het trottoir zich over de rijweg moeten verplaatsen.</p> <p>In het mobiliteitsbeleidsplan wordt volgens de aandachtspuntenkaart op pagina 17 geen rekening gehouden met een noodzakelijk verlaging van de maximum snelheid naar 30 km/uur. Ook in het tekstuele gedeelte wordt hier geen aandacht aan gegeven. Terwijl hier als standaard binnen de bebouwde kom in de Tweede Kamer wel een voorstel voor is aangenomen.</p> <p>Het plaatsen van een bord met 30 km/ uur zal overigens niet vanzelfsprekend leiden tot een verkeersveiliger situatie. Ook de poging om het gedrag van fietsers te veranderen door aanwijzingen op het trottoir of bebordingen heeft geen enkel resultaat gehad. Fietsers rijden zelf op het trottoir.</p> <p>Opmerkelijk is dat in het kader van een onveilige situaties de Gierstraat als voorbeeld wordt genoemd, terwijl de Zijlstraat wellicht nog veel onveiliger is, vanwege het vele autoverkeer en scooters. Er zijn geen adequate stallingsvoorzieningen in de straat waardoor er soms wel honderden fietsen op het trottoir zijn gestald.</p>	<p><i>bijvoorbeeld nog fietsbeleid opgesteld worden, waarin ook verder naar fietsinstellingen gekeken zal worden.</i></p> <p><i>Overigens wordt in Haarlem een snelheid van 30km uur wel de norm (uitgezonderd de hoofdontsluitingsroute auto, de HOV-routes en wegen die een snelheid van max 50 km uur nodig hebben in verband met aanrijden van nooddiensten).</i></p>	
--	---	--

<p>Wat betreft de energietransitie is de aanpak van de straatverlichting in de Zijlstraat een eerste en eenvoudige verdienste. De straatverlichting brandt daar 24 uur per dag.</p> <p>Reeds in 2017 is een petitie ingediend door de winkeliers en ondernemers in de Zijlstraat. Helaas worden maatregelen pas over 50 jaar genomen, wanneer de straat weer toe is aan groot onderhoud.</p> <p>Voorstel eindbeeld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creëren van een adequate fietsenstalling (capaciteit minimaal 100 fietsen) binnen een straal van 100 meter waar in ieder geval (120) bewoners hun fiets gratis mogen parkeren of tegen een bijzondere bewonerstarief. • Een ontsluitingsstructuur voor fietsers en gemotoriseerd verkeer via Raaks (80 m parallel aan de Zijlstraat) naar de binnenstad ontlast de verkeersdruk in de Zijlstraat. De infrastructuur van deze straat is veel beter uitgerust (vrijliggende fietsrijstroken in 2 richtingen, bredere weg en brede trottoirs). • Zijlstraat na 11 uur bestemmen als voetgangersgebied. • Ruimte voor grotere terrassen na 13:00 uur. • Meer plaats voor bomen en groenvoorzieningen. • Straatverlichting op schemerschakelaar bedienen. 		
---	--	--

BQ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Goed te lezen dat u voorrang wil geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte in nemen. Ik deel deze visie. Ook hoe dat wordt gedaan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Binnen de stad te voet en te fiets - Naar de stad met ov - Met auto bij voorkeur elektrisch en alleen als het niet anders kan <p>Op een aantal punten hoe dit bereikt kan worden, ben ik het niet mee eens. Daarbij ontbreken er mijn inziens een tweetal onderdelen. Binnen de stad te voet en te fiets. Dit uitgangspunt spreekt mij zeer aan. Ik heb mijn twijfels over hoe dit bereikt gaat worden. Parkeerregulering en minder parkeervergunningen verlenen werkt beklemmend. Juist een positieve prikkel van een lege en veilige straat zonder auto's spreekt erg aan met deelauto's in de buurt of</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het gaat hier om het stadsbrede mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen waarin de stappen zijn opgenomen, die nodig zijn om de stad, ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te houden. In totaal zijn er in het mobiliteitsbeleid zeven stappen opgenomen, die met elkaar samenhangen en die alle zeven nodig zijn. Onder deze stappen valt zowel het aanbieden van alternatieven zoals deelmobiliteit als het reguleren van parkeren.</i></p>	Nee

	<p>een vervoerskeuzepunt. Is het mogelijk daar de focus op te leggen? Wij willen wel onze auto wegdoen. Als er gemakkelijker een deelauto beschikbaar is voor vervoer buiten de stad. Voorstel: in het beleid opnemen dat als er een straatinitiatief is om deze autoluw te maken, de gemeente meewerkt dit te faciliteren? Ik denk dat bewoners wel willen, maar de drempel om het organiseren te lastig is.</p>		
2	<p>De N200 vanaf het Spaarne tot voorbij het station is een erg drukke weg. Daar ondervind ik als bewoner van de Patrimoniumbuurt last van. Ik heb last van het sluipverkeer, de vieze lucht en de drukte. Vanaf Haarlem Noord naar het Centrum vormt deze weg een barrière. In andere bewoordingen komt dat ook terug in het mobiliteitsbeleid. Toch worden er geen echte oplossingen geboden. Een onderzoek moet uitkomst bieden. Die uitkomst lijkt al vast te staan: een tunnel is te duur en het verkeer kan onvoldoende om Haarlem heen. En weer een gemiste kans om echt iets te doen. Graag zie ik in het beleid terug dat deze doorgaande weg komt te vervallen en er een ring om Haarlem wordt gemaakt met of zonder tunnels. De auto de stad uit!</p>	<p><i>De N200 maakt inderdaad nu onderdeel uit van de hoofdontsluitingsstructuur. De gemeente zet zich via dit mobiliteitsbeleid nog steeds in voor de Velserversbinding om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden. Doorgaand verkeer zal daardoor eerder de route buiten de stad om nemen. Ook zorgt dit ervoor dat verkeer uit Haarlem-Noord via de regioring naar de A9 kan rijden en niet meer door de stad heen rijdt.</i></p>	Nee
3	<p>Ik mis de aanpak van geluidsoverlast door motoren. Vooral op een zomerse dag met de ramen open heb ik daar last van. Ik zou graag zien dat er geluidsrestricties komen en worden gehandhaafd voor motoren en brommers.</p>	<p><i>Wettelijk is er voor motoren een maximaal toegestane geluidsproductie vastgelegd in het Besluit Geluidsproductie Voertuigen. Hier gaat het mobiliteitsbeleid verder niet over.</i></p>	Nee
4	<p>In dit mobiliteitsbeleid staat niets over mobiliteit op het water. Misschien buiten de scope, maar ik wil toch meegeven dat het niet meer van deze tijd is sloepen te verhuren met fossiele brandstoffen. Graag in het beleid opnemen dat daar geen vergunningen meer voor worden verstrekt vanaf 2022.</p>	<p><i>Dit valt inderdaad buiten de scope van dit mobiliteitsbeleid. Echter met dit mobiliteitsbeleid is nog niet alle beleid op het gebied van mobiliteit gereed. Een verdere uitwerking van dit beleid zal bijvoorbeeld plaatsvinden in het beleid 'verschonen mobiliteit'. Daar zal in elk geval het verschonen van goederenvervoer over water aan de orde komen.</i></p>	Nee

BR			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Als bewonersinitiatief dat al sinds 2018 succesvol werkt aan gedragsverandering m.b.t. eigen autobezit, willen wij hiertoe de volgende zaken agenderen voor concretisering van het Mobiliteitsbeleid:</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	Nee
2	<p>Richt instrumentatie effectiever op het winnen van ruimte Autobezit heeft een hoge correlatie met leefbaarheid, bereikbaarheid en de beschikking over openbare ruimte. Om ruimte te maken voor fietser, voetganger, OV en voor stadsverbeteringen,</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het gaat hier om het stadsbrede mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen waarin de stappen zijn opgenomen, die nodig zijn om de stad, ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te houden. In totaal zijn er in het</i></p>	Nee

	<p>ligt het daarom voor de hand dat het eigen autobezit moet worden teruggedrongen. Ons inziens moet dit echter gebeuren in de realiteit dat veel Haarlemmers nood en behoefte hebben aan hun eigen auto(4). Waar het gemeentebestuur de afname van autobezit beschouwt t.ov. de groei ervan, is dat niet voldoende om tot de nodige ruimteschepping te komen. Wij pleiten daarom voor een actieve instrumentering van het alternatief voor eigen autobezit: Elektrisch autodelen is een vorm van autovervoer die een negatief beslag legt op het parkeerareaal t.o.v. eigen autobezit. Deze modaliteit scheidt nu juist de ruimte die voorwaardelijk is voor de nodige stadsverbeteringen die het Mobiliteitsbeleid ambieert, met inachtneming van de behoefte aan autovervoer.</p>	<p><i>mobilitieitsbeleid zeven stappen opgenomen, die met elkaar samenhangen en die alle zeven nodig zijn. Onder deze stappen valt zowel het aanbieden van alternatieven zoals deelmobiliteit als het reguleren van parkeren.</i></p>	
3	<p>Instrumenteer Autodelen als een eigen vervoersmodaliteit Wij pleiten ervoor om de modaliteit 'autovervoer' in gemeentebestuur uit te splitsen, en autodelen, net als de fiets, voetganger en het OV, als een op zich staande vervoersmodaliteit te gaan zien. Gebeurt dit niet, dan mist het Mobiliteitsplan de kansen die liggen in de instrumentering van de vervoersvorm autodelen. Deze modaliteit vult immers specifiek de behoefte aan autovervoer in die onder Haarlemse bewoners een realiteit is, maar met een sterk gereduceerde hoeveelheid voertuigen en met andere vervoersgewoonten. Wanneer autodelen als een eigen vervoersmodaliteit wordt getypeerd, kan zij als instrument worden aangewend dat zich specifiek richt op de grote behoefte aan autovervoer, terwijl autobezit en lokale verkeersbewegingen worden teruggedrongen.</p>	<p><i>Het Haarlemse mobiliteitsbeleid zet vooral in op te voet, met de fiets of met het OV reizen. Als het niet anders kan wordt gekozen voor de (elektrische) auto. Het streven is dat het aantal auto's in de stad de komende jaren niet groeit, ondanks de groei van de inwoners. Autodelen zal hier een belangrijke rol in spelen, daarom zal er ook apart beleid voor uitgewerkt worden. Echter, voor het mobiliteitsnetwerk, blijft een gedeelte auto, ook een auto, die over het netwerk rijdt.</i></p>	Nee
4	<p>Geef bewoners(initiatieven) hun rol in deze transitie De mobiliteitstransitie vraagt om ander gedrag van een zeer grote groep stadsbewoners. In het licht van het tempo waarin mobiliteitsproblematiek zich ontwikkelt, de stadsuitbreiding, regionale groei en duurzaamheidsdoelstellingen voor Haarlem 2030, verandert dit gedrag niet snel genoeg vanzelf. Markt en overheid kunnen de mobiliteitstransitie bovendien niet alleen bewerkstelligen. Marktonwikkeling blijft achter op de snelle ontwikkeling van stadsproblematiek. En de overheidsmaatregelen die volgen uit het Mobiliteitsbeleid: verkleinen van het parkeerareaal, verhoging van parkeerlasten en -kosten zullen op grote weerstand stuiten bij auto-minded bewoners, hetgeen veranderingen vertraagt. Daarom zijn bewoners(initiatieven) een onmisbare, - zo niet bepalende -, kracht</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het gaat hier om het beleid op hoofdlijnen, dat nog verder uitgewerkt dient te worden. Wij zullen uw advies bij deze verdere uitwerking meenemen.</i></p>	Nee

	<p>in deze transitie. Bewonersinitiatieven zoals Ons Buurtschap organiseren, inspireren en activeren bewoners die zelf verantwoordelijkheid willen nemen voor de leefomgeving en hun gedrag. Zij catalyseren de vereiste gedragsverandering en stimuleren daarmee de adoptiegraad voor nieuwe mobiliteitsvormen die de markt nu nog ontbeert. Wij pleiten er dan ook voor dat de gemeente de energie en bereidheid van bewoners(initiatieven) aanwendt en met hen een directere samenwerking aangaat. Die samenwerking betreft niet 'draagvlak ophalen' en 'ideeën toetsen', maar te werken aan een gedeelde missie en de gezamenlijke creatie van gedragen oplossingen.</p>		
5	<p>Ontwikkel infrastructuur vanuit een masterplan Duurzame (auto)deelmobiliteit heeft een infrastructuur nodig die initieel bestaat uit laadpunten en vaste standplaatsen in een netwerk waarin tevens mobiliteitshubs zijn geïntegreerd. Ook de buffercapaciteit van deelauto's gaat een rol spelen in de energietransitie, waarbij specificaties als snel/slim laden en terugleveren bijzondere eisen stellen aan de infrastructuur. Daarnaast spelen de topologische aspecten van het netwerk een cruciale rol bij de adoptie van autodelen door bewoners, en of ruimte die wordt vrijgemaakt door het terugdringen van autobezit effectief benut kan worden voor stadsverbeteringen. Ons Buurtschap meent dat voor deze infrastructuur en topologie, een masterplan nodig is. Op dit masterplan dient specifiek regie te worden gevoerd, zodat in een ontwikkeling van jaren de stad Haarlem beschikt over een efficiënt (oplaad)netwerk en een topologie die deelmobiliteit optimaal faciliteert. Blijft de gemeente laadpunten realiseren op basis van individuele aanvragen, dan verkwist de stad de komende jaren onnodig publiek geld aan wat uiteindelijk zal resulteren in een suboptimaal 'grid' en ruimtegebruik.</p> <p>In een publicatie beargumenteren wij nader bovengenoemde kernpunten van onze visie. Deze is als PDF-bestand downloadbaar op de website van Ons Buurtschap (https://haarlem.onsbuurtschap.nl/mobiliteit/), of verkrijgbaar via het bestuur (bestuur@onsbuurtschap.nl)</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid gaat vooral in op het verminderen en veranderen van mobiliteit. In de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsbeleid is als actiepunt opgenomen dat er een strategie voor laadinfra dient te komen. In deze strategie zal uw opmerking verder meegenomen worden.</i></p>	Nee

BS			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing

1	<p>Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Tegelijkertijd groeit Haarlem ook. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Het vraagt wel om een verandering, waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie. Het betekent dat we vaker gebruik moeten maken van andere vormen van vervoer zodat de auto een minder prominente rol krijgt. De mobiliteitsvisie betreft alle huidige en toekomstige ontwikkelingen in en rond Haarlem. Het is dus niet specifiek toegespitst op het wijkraadgebied. Lezende het lijvige stuk, komt de wijkraad tot de conclusie dat er veel geschreven is maar dat het over het algemeen niet diep ingaat op de problematiek van nu en de toekomst, en zeker niet als je ziet hoe makkelijk er wordt verwezen naar aanvullend onderzoek en visie in de 8 ontwikkelzones die Haarlem voor ogen heeft.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>
2	<p>Er wordt een toename van vervoer in en naar Haarlem geschetst waardoor de verkeersdruk en parkeerdruk toe zal nemen. Deze toename wordt veroorzaakt door de voorgenomen bouw van 10.000 woningen in Haarlem tot 2025. De noodzaak van die bouwproductie wordt in dit rapport als uitgangspunt genomen. Andere oplossingen om voor huisvesting te zorgen blijven buiten beschouwing. Recent hebben de Noordelijke provincies zich bereid verklaard 200.000 woningen extra te bouwen. Daarnaast is er door de sterk gestegen huizenprijzen sprake van een trek naar de "buitengewesten". Ook daar kan op afstand gewerkt worden zoals de Corona crises leert.</p> <p>De druk op de woningmarkt in de Randstad wordt daardoor mogelijk minder groot dan waar nu mee gerekend wordt. Het aantal geplande woningen in de Randstad kan, gezien genoemde ontwikkelingen verminderd worden. De bouw van minder woningen zal invloed hebben op de gemelde toename van vervoer. De vraag is of ook andere ontwikkelingen in voldoende mate worden meegenomen in de beleidsvoorbereidingen?</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is binnen bepaalde kaders uitgewerkt. Deze kaders zijn o.a. meegegeven vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte en het coalitieakkoord. Hierin is de keuze gemaakt om extra woningen toe te voegen aan de bestaande stad. In het mobiliteitsbeleid is vervolgens uitgewerkt hoe Haarlem, rekening houdend met deze groei, leefbaar en bereikbaar blijft.</i></p>	<p>Nee</p>
3	<p>De realisering van het mobiliteitsbeleid en de realisering van de nieuwbouw van 10.000 woningen tot 2025 lopen qua tempo uit elkaar. Waar in de visie de planningshorizon gaat tot 2030</p>	<p><i>De keuzes uit het mobiliteitsbeleid leiden uiteindelijk tot (toepassing bij) maatregelen. De maatregelen die hierbij horen worden opgenomen in de uitvoeringsagenda.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>met een doorkijk naar 2040 houdt u voor de realisering van de woningbouw 2025 als einddatum aan. Terwijl al gebouwd wordt zal nog veel van het beschreven beleid op uitvoering wachten. Ook is de vraag of de beleidsvoorstellen in die geplande 10 jaar wel realiseerbaar zijn. Het mobiliteitsplan voor heel Haarlem zou geschreven moeten zijn aan de hand van reële verkeersstroomberekeningen. Naar oplossingen moet worden gezocht om het grote aantal te verwachten extra verkeersbewegingen op te kunnen vangen.</p> <p>Voorstellen als parkeer beleid voor gebieden rond ontwikkelzones, relateren parkeervergunning aan aanwezige parkeerplaatsen, verminderen aantal parkeerplaatsen om stedelijke kwaliteit te verhogen zijn allemaal zaken die, voor zover ze al realiseerbaar zijn, veel tijd vragen. Ook het verminderen van het autobezit en minder autogebruik vraagt een lange adem en is niet makkelijk te realiseren. Dat betekent dat zich door dit verschil in tempo mobiliteitsproblemen zullen gaan voor doen. Hoe worden de gevolgen van deze discrepantie opgevangen?</p>	<p><i>Om de gewenste resultaten uit het mobiliteitsbeleid in 2030 daadwerkelijk te bereiken, is het van belang dat het beleid wordt toegepast en dat in projecten wordt opgepakt. De uitvoeringsagenda bestaat dan ook uit korte termijn, middellange termijn en lange termijn maatregelen.</i></p> <p><i>In het korte termijn pakket zijn een aantal projecten opgenomen, die afhankelijk zijn van het beschikbaar komen van financiële middelen bij de begrotingsbehandeling 2022. Financiële middelen voor een aantal middellange en lange termijn maatregelen zijn onderwerp van onderhandeling voor de nieuwe coalitie. Uiteraard zal hierbij ook gekeken worden naar de ontwikkelingen in de stad.</i></p>	
4	<p>Autoluwe nieuwbouw. Hoewel minder autobezit en autogebruik positief is, is de vraag of dit afgedwongen kan worden. Een voorbeeld: In 1997 werden de eerste woningen op het voormalige Gemeentelijk Waterleiding Terrein in Amsterdam opgeleverd. Het is een autovrije ecowijk met een grote woningdichtheid, ca 600 woningen op 6 ha. Het binnenterrein is groen zonder auto's. Bewoners zouden nauwelijks een auto hebben. Een ondergrondse parkeergarage is bij de planvorming afgewezen door de bewoners. Al snel na de oplevering bleek de situatie onhoudbaar. Onder grote druk van de bewoners is in een aangrenzende wijk een parkeergarage gebouwd waar autobezitters van het GWL-terrein hun auto's kwijt kunnen. Het autobezit in een Ecowijk wijkt niet af van de omliggende buurten.</p> <p>(https://driesdrogendijk.wordpress.com/2010/03/17/100-klimaat-neutraal-bouwen-bestaat-niet/ en https://gwl-terrein.nl/bezoekers/het-gwl-terrein/stedenbouw-en-architectuur/)</p> <p>Welke maatregelen kunnen genomen worden wanneer de geplande lage parkeernorm op de ontwikkellocaties tot problemen leidt? Wordt bijvoorbeeld ruimte voor een parkeergarage gereserveerd ?</p>	<p><i>Het beleid is erop gericht dat de ontwikkellocaties autoluw worden ontworpen. Dit is ook noodzakelijk om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Op pagina 19 van het mobiliteitsbeleid staat aangegeven dat het mobiliteitsgedrag nu al verandert. In de stad zorgt een toename van inwoners voor een groei van de stedelijke dynamiek. Het stedelijk gebied krijgt meer metropolitane kenmerken met een bijbehorende mobiliteit. Dit zijn verbindingen in de stad en tussen de steden: lopen, fietsen en OV-gebruik. De stad kan groeien zonder dat de automobilititeit toeneemt.</i></p>	Nee

5	<p>Ter wille van het verhogen van de stedelijke kwaliteit wordt voorgesteld het aantal beschikbare parkeer plaatsen in vooroorlogse wijken te verminderen en de vrijkomende ruimte te gebruiken voor meer groen, spelen, ruimere trottoirs , water (Klimaatadaptatie). Het begrip stedelijke kwaliteit wordt echter niet gedefinieerd. Kan een definitie gegeven worden van het begrip stedelijke kwaliteit?</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid geeft geen definitie van stedelijke kwaliteit maar op pagina 25 wordt hierover het volgende gezegd: Om stedelijke kwaliteit te kunnen bieden in de wijken, is een van de belangrijkste opgaven om te zorgen voor voldoende ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor verblijven, ontmoeten en groen.</i></p>	Nee
6	<p>Op bladzij 14/15 wordt kort ingegaan op twee kaderstellende nota's te weten de Structuurvisie Openbare Ruimte (Raad 21-12-2017) en het Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Over de SOR wordt gezegd: " Met de Structuurvisie Openbare Ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren". De SOR geeft ook aan hoe dat moet gebeuren, geeft een kader en stelt prioriteiten die gemaakt moeten worden waardoor ad hoc beslissingen worden voorkomen.</p> <p>In de afweging is gekozen de bestaande groenstructuur van Haarlemse parken en landschappen te beschermen. Bij de afweging worden geen concessies gedaan aan het netwerk voor groen en water".</p> <p>In de nota Mobiliteitsbeleid wordt wel aangegeven dat het nodig is om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Bij het ontwerpen van plannen voor de openbare ruimte wordt voorgesteld eerst te kijken naar de behoefte van de voetganger, daarna naar de behoefte van de fietser en dan pas naar wat de auto nodig heeft aan ruimte. Wij missen echter een verwijzing naar, en een toepassing van, de hierboven aangegeven principiële keuze in de SOR. Graag zagen wij de aangegeven prioritering alsnog verwerkt in de nota.</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is een uitwerking van de SOR op het gebied van mobiliteit. Het mobiliteitsbeleid geeft aan wat nodig is om als stad, ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te blijven. De afweging van mobiliteitsprojecten ten opzichte van andere projecten, vindt buiten dit beleid plaats.</i></p>	Nee
7	<p>Op bladzij 23: Onder het kopje "omgevingsvisie" wordt aangegeven dat het mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld op basis van de kaders van de huidige SOR. Dit jaar wordt de omgevingsvisie vastgesteld. Waarom wordt hier niet op gewacht?</p>	<p><i>Op dit moment wordt door de gemeente Haarlem gewerkt aan de Omgevingsvisie. Het is de bedoeling dat deze omgevingsvisie in de loop van 2021 wordt vastgesteld. Dit mobiliteitsbeleid vormt de input voor de opgave 'Duurzaam Bereikbare Stad' uit de Omgevingsvisie.</i></p>	Nee
8	<p>Op bladzij 66 wordt ingegaan op de groei van het autoverkeer tot 2030 zonder (aanvullende)maatregelen. Gebruik is gemaakt van verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. Dit model is niet bijgevoegd en de manier waarop de groei berekend is, is daardoor niet inzichtelijk.</p>	<p><i>Het gaat te ver om in dit mobiliteitsbeleid heel diep op specifieke wegvakken in te gaan. Daarvoor zullen er zeker rondom de ontwikkelgebieden nog specifieke mobiliteitsplannen worden opgesteld. Wat we zien is dat er richting 2030 een verschuiving plaatsvindt van stromen,</i></p>	

	<p>Volgens de nota is er op de Westelijke Randweg Zuid sprake van een afname van de autonome groei tussen 2020 en 2030 met 4% en een afname van de totale groei met 1%. Wij begrijpen niet goed hoe het mogelijk is dat de autonome groei met 4% afneemt en de totale groei met 1% afneemt (zonder maatregelen) terwijl er 2000 woningen in het stadsdeel bijkomen. Dit te meer omdat een eerder onderzoek (Spoorzone Zuidwest Verkeerskundige onderbouwing 2030 door Goudappel en Coffeng dd 28-06-2018) concludeert dat er meer drukte komt ten opzichte van autonoom 2030 op de Leidsevaart, de Pijlsaan en het kruispunt N208-Leidsevaart en de Grippensteinweg. Dat betekent dat er meer verkeersbewegingen komen.</p> <p>Graag ontvangen wij inzicht in de berekening gemaakt op basis van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. en een verduidelijking waarom er sprake zou zijn van een afname van de autonome mobiliteitsgroei op de Randweg, Leidsevaart, Pijlsaan en Westergracht.</p>	<p><i>waardoor de afname van de autonome groei wordt veroorzaakt. Door de aanleg van de nieuwe woningen zien we dat deze afname weer grotendeels wordt tenietgedaan.</i></p>	
9	<p>Wij merken op dat deze cijfers berekend zijn op een situatie zonder maatregelen. Op bladzij 63 wordt aangegeven dat het de bedoeling is het doorgaand verkeer door de stad en het sluijverkeer door de woonwijken te bundelen op de hoofdwegen, waaronder de Randweg: “ Opgaven zijn om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming in Haarlem heeft) door de stad en het sluijverkeer door de woonwijken te minimaliseren. Gewenst is om het verkeer te bundelen op hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen. Het streven is om de autobereikbaarheid (reistijd en betrouwbaarheid) in de toekomst gelijk te houden. “ Dit betekent een toename op de Randweg van het autoverkeer door autonome groei, (mogelijk minder dan de gemiddelde norm voor autonome groei maar nog altijd een toename) door de bouw van 2000 woningen in stadsdeel Zuid-West en door sturing van doorgaand autoverkeer naar de Randweg. Graag zien wij dat in de nog op te stellen mobiliteitsbeleid voor de ontwikkelzone Zuid-West wordt ingegaan op de te verwachte uitstoot en de mogelijke gevolgen voor de bouw in het gebied.</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid gaat over het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Deze input zal doorgegeven worden aan de ontwikkelzone Zuid-West.</i></p>	Nee
10	<p>De fietspaden langs de Randweg worden in de nota gerekend tot Regionale Fietsroutes. Deze hoofdfietsroute kent slechts een geringe intensiteit 300-900 fietsers per etmaal en op sommige</p>	<p><i>Tot het plusnetwerk rekenen we zowel de regionale doorfietsroutes (zoals langs de Randweg) als de stedelijke plusroutes door de stad (zoals de Leidsevaart). Deze zijn qua status gelijk. Het verschil zit hem erin dat de regionale</i></p>	Nee

	<p>stukken 1-300 fietsers per etmaal (Actieplan fiets 2020-2022 afb. 6 fietsintensiteiten Haarlem bladzij 22,) . Pag.4</p> <p>Waarom wordt de Randweg gedefinieerd als hoofdfietsroute terwijl de Leidsevaart met een veel hogere fietsintensiteit (1800-3000), lopend evenwijdig aan de Randweg op 500-750 meter afstand), deze status niet heeft.</p>	<p><i>doorfietsroutes vooral gericht zijn op het snel van A naar B kunnen (zonder al teveel kruispunten) en de routes door de stad heen meer bedoeld zijn als belangrijke centrale as met aansluitingen op het fijnmazige fietsnetwerk.</i></p>	
11	<p>Voor het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes wordt in de ter visie gelegde nota een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208). Doorstroming die door de aanleg van een fietstunnel zal verbeteren.</p> <p>1. De provincie Noord-Holland heeft voor de realisering van een fietstunnel ter plaatse van de kruising Randweg/Leidsevaart een reservering in haar investeringsplan opgenomen van € 3.000.000 (Actieprogramma fiets 2019-2021 bladzij 2).</p> <p>2. Voor de kruising Leidsevaart /Randweg is door de gemeente Haarlem een tunnel onder de Randweg gepland: “Onderzoek en vervolgens uitvoering onderdoorgang Randweg bij Leidsevaart” (Uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte categorie maatregelen 2020-2025 categorie adaptief, bladzij 62).</p> <p>3. Voor de 8 kruisingen van Haarlemse wegen met de Randweg, waaronder de kruising met de Leidsevaart, wordt een herinrichting voorzien (Nota Bovenwijkse netwerk voorzieningen 2021 bladzij 36) .</p> <p>Bij de Provincie ligt nog een plan voor de aanleg van een fietspad langs de Randweg (oost-west verbinding), wat volgens de laatste informatie van de Provincie € 2.500.000,- zal kosten.</p> <p>Zou het niet beter zijn dat geld, in overleg met de Provincie, te besteden aan een ongelijkvloerse kruising Randweg/Pijlslaan?</p>	<p><i>De gemeente heeft regelmatig overleg met de provincie Noord-Holland. Zo ook over het Mobiliteitsbeleid. Na vaststelling van het beleid en na de op handen zijnde verkiezingen wordt gekeken wat dit betekent voor de prioritering van projecten en de inzet van gelden.</i></p>	Nee
12	<p>Op bladzijde 17: Op de kaart staat dat de Westergracht ter hoogte van PlazaWest nu al als een gevaarlijke situatie aangegeven. Dit is volkomen terecht. Wanneer er straks 2000 woningen in deze ontwikkelzone bijkomen zal de verkeersintensiteit flink toenemen, wat de verkeerssituatie nog gevaarlijker zal maken. Bij de Westergracht gaat het om verkeer dat de ontwikkelzone in- en uitgaat. Dit kun je niet een mobiliteitsplan van een ontwikkelzone zelf regelen, omdat het de ontwikkelzone overstijgt.</p>	<p><i>Met betrekking tot het mobiliteitsbeleid is het streven om zoveel mogelijk sluipverkeer te voorkomen. Hiervoor is het belangrijk dat het verkeer op de hoofdonsluitingsstructuur en op de HOV-routes goed doorstroomt en dat in de rest van de stad een maximum snelheid van 30km uur wordt ingevoerd. Uw vraag over het Verkeersveiligheidsbeleid zal meegenomen worden in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	Nee

	<p>Wordt met het ontwikkelen van het gebied voldoende rekening gehouden dat er geen nieuwe sluiptwegen ontstaan tussen de Westergracht en de Pijlslaan?</p> <p>Wat betekent de mobiliteitsvisie voor de leefbaarheid van het Houtvaartkwartier? Er wordt verwezen naar mobiliteitsvisie Spoorzone Zuid West. Maar die moet, zover de wijkraad weet, nog worden gemaakt. Dit had naar ons inziens allang gedaan moeten zijn omdat al druk gewerkt wordt met het bedenken van de invulling in het gebied.</p>		
13	<p>Om de parkeerdruk te verminderen stelt de gemeente voor de norm om parkeerplaatsen te maken te verlagen en het vergunning parkeren in te voeren met behoud van het aantal (nieuwe)woningen.</p> <p>In de ontwikkelzones wordt gewerkt met een lagere parkeernorm (bladzij 43, 57). Daar zal door ondergronds te parkeren ruimte overblijven voor groen en spelen en water (klimaatadaptatie). In de bestaande wijken neemt, door de groei van de stad de claim op functies als ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers toe (nota bladzij 7). Voorgesteld wordt die claim te honoreren door stadsbreed in bestaande wijken het autobezit terug te dringen. Daarvoor moet uiteindelijk de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming gebracht worden. De gevolgen van een lagere parkeernorm (bladzij 2,19,20) zal zijn dat nieuwe bewoners elders in de wijk een parkeerplaats zoeken. Om dat te voorkomen moet in de omliggende wijken een parkeerregime komen. Tegelijk zal dit parkeerregime gebruikt worden om het aantal auto's te verminderen. Nieuwbouw van 10.000 woningen heeft dus gevolgen voor huidige bewoners rondom de ontwikkelzones.</p> <p>Gesteld wordt dat een lagere parkeernorm leidt tot minder auto's en minder verkeersbewegingen met de auto. Het is de vraag of dit zo werkt, zie het voorbeeld van het GWL terrein onder punt 3.</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

BT			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In 2015 is in Parijs het Klimaatakkoord gesloten om de opwarming van de aarde tegen te gaan. Nederland heeft dit akkoord ondertekend en heeft zelf een nationaal Klimaatakkoord afgesloten.	<i>Dank voor uw inbreng. Binnen de stad is een verschuiving zichtbaar: het aandeel fietsverplaatsingen neemt toe en het aandeel autoverplaatsingen neemt af. Deze verschuiving</i>	Nee

<p>Gisteren heeft de EU besloten het gestelde doel van 40% CO2-reductie in 2030 tov 1990 te verhogen naar 55% reductie (dus het voorliggende beleid zal aangescherpt moeten worden!). Daarnaast heeft de gemeente Haarlem zelf het doel gesteld om in 2030 klimaatneutraal te zijn.</p> <p>Wetend dat een kwart van de CO2-uitstoot in Nederland wordt veroorzaakt door transport, dan moge duidelijk zijn dat stevig en duurzaam mobiliteitsbeleid van groot belang is voor de gemeente Haarlem.</p> <p>Als ik door die bril naar het voorliggende mobiliteitsbeleid kijk dan mis ik een visie op en concreet beleid voor elektrisch autodelen. Dat kan namelijk heel veel opleveren voor de bewoners van Haarlem op het vlak van verminderen parkeerdruk, schone lucht en bijdrage aan CO2-reductie. Ook heeft het andere voordelen op het vlak van inclusie (voorkomen mobiliteitsarmoede) en sociale cohesie, indien goed opgepakt. En niet alleen in nieuwe wijken, vooral ook in de bestaande wijken. Daarvoor is ondersteunend beleid nodig vanuit de gemeente dat in het begin best vervelend zal aanvoelen voor veel bewoners. Maar als er een klimaatcrisis is, zoals u zegt en ik ben het er volkomen mee eens, dan zullen we ook een aantal stevige keuzes moeten maken. Ik denk hierbij aan voorrang geven aan fietsen en lopen, maar ook pijnlijke maatregelen zoals beperken parkeervergunningen (max 1 per huishouden, hogere prijzen voor parkeren), een autovrije zone in het centrum, niet free-floating autodelen toestaan (vervangen fiets en OV ritten) maar station based, snel een parkeerplek met laadpunt inrichten voor elektrische deelauto's (eventueel direct/tijdelijk een reeds aanwezige laadpunt aanwijzen), een slooppremie, Maar kom ook reeds gemaakte afspraken uit het Klimaatakkoord na waarin gemeenten hebben toegezegd hun eigen wagenpark te elektrificeren of zelfs te delen met burgers op momenten dat die auto's niet worden gebruikt,</p> <p>Het aantal auto's in Haarlem groeit nog elk jaar en de parkeerdruk neemt toe. Laten we samen die groei afremmen door auto's te gaan delen en zo schonere lucht en meer ruimte te creëren in de stad. Daar heeft elke bewoner van Haarlem voordeel van: minder parkeerdruk, schonere lucht, minder files, ... en daarmee een leefbare en bereikbare stad! Een stad waar je fijn kunt wonen en</p>	<p><i>wordt versterkt door een aantal andere trends ten aanzien van afnemend autobezit in combinatie met de opkomst van Smart Mobility zoals bijvoorbeeld mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Het mobiliteitsbeleid wil met de zeven noodzakelijke stappen om de stad leefbaar en bereikbaar te houden deze verschuiving versterken en onderschrijft het belang van deelmobiliteit. Deelmobiliteit dient zowel fysiek in de ruimte te passen (mobiliteitshubs, wijkhubs, laadinfra) als het gedrag ervan dient gestimuleerd te worden. Hiermee komt het terug in stap 1, stap 2 en stap 7.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Stap 1: Haarlem groeit met behoud van Ruimte: Nieuwewijken worden autoluw ontworpen (met een lagere parkeernorm). In de bestaande wijken worden wijkhubs, gericht op deelmobiliteit, gerealiseerd</i> • <i>Stap 2: Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis: Binnen de hele stad Haarlem reist de stedelijke reiziger met name te voet en met de fiets; Aan de rand van de stad vormen P+R terreinen of mobiliteitshubs (al dan niet voorzien van deelmobiliteit, een goede overstap voor (H)OV en (e-) fiets en vormen met name in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem.</i> • <i>Stap 7: Haarlem zet in op duurzame gedragsverandering. Alleen het verschaffen van deelmobiliteit is niet voldoende. Ook dient ingezet te worden op het gebruik ervan. Het moet makkelijk en aantrekkelijk zijn om van deelmobiliteit gebruik te maken.</i> <p><i>Deelmobiliteit is een van de onderwerpen, die nog verder uitgewerkt zullen worden in een apart beleidsstuk.</i></p>	
---	--	--

	<p>leven. Als er duizenden huizen bijkomen dan wil je niet een veelvoud aan auto's en bijbehorende parkeerplaatsen erbij.</p> <p>Niet iedereen hoeft mee te doen met elektrisch autodelen, het is niet verplicht maar dit initiatief zorgt ervoor dat die mensen die bereid zijn afscheid te nemen van hun eigen fossiele auto een goed alternatief hebben. Waar ze van op aan kunnen.</p>		
2	<p>De gemeente heeft het vaak over burgerparticipatie, maar dan moet de gemeente ook leiderschap en lef tonen als burgers echt iets willen doen. Ik wil u vragen deze bewoners serieus te nemen, door ze met woord en daad te steunen. Laat pioniers niet in de kou staan, want als bewoners zelf iets ondernemen om onze wijken te verduurzamen en niet worden gesteund door de gemeente dan zorgt dat ervoor dat initiatiefnemers een volgende keer wel beter uitkijken op hun kostbare tijd hierin te stoppen...het vertrouwen in de gemeente zal hiermee niet toenemen.</p> <p>Burgerparticipatie en co-creatie is nodig, dat kun je niet aan de markt overlaten. Dan krijg je situaties zoals Airbnb, Uber, deelfietsen en moet je het achteraf weer rechtzetten/herstellen. Dit soort transities vereisen een combinatie van top down and bottom up. En een samenwerking tussen burgers overheden en bedrijven. Niet alleen overlaten aan markt want die zijn niet gericht op de belangen van van burgers zoals een gezonde leefomgeving, maar primair op winstmaximalisatie.</p> <p>Groene praatjes vullen geen gaatjes. Dus mijn oproep aan de Commissie en de Raad is: verdiep je erin, neem de regie, stel eisen, faciliteer burgers die zelf willen richting een duurzaam en eerlijk mobiliteitsbeleid en pak door met concrete, doortastende en moedige maatregelen. Samen kunnen we alles!</p> <p>Ik hoop dat u mijn reactie serieus verwerkt in het beleid. Indien u vragen heeft hoor ik het graag. Ik ben graag bereid hier antwoord op te geven.</p> <p>Bijlagen/bronnen: Longfonds en artsen doen oproep aan nieuw kabinet: 'Geef kinderen gezonde lucht' NOS Klimaat moet topprioriteit zijn van nieuw kabinet - NRC Onderzoek wijst uit: met optimale deelmobiliteit minder</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. In deze inspraak gaat het over het mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Bij dit mobiliteitsbeleid wordt ook een uitvoeringsagenda opgesteld, met daarin maatregelen die genomen moeten worden om de mobiliteitstransitie daadwerkelijk vorm te geven. Van een aantal projecten opgenomen in het uitvoeringsagenda, maakt participatie zeker een onderdeel uit.</i></p>	Nee

<p>parkeerplaatsen bij nieuwbouw nodig Een derde van nieuwe snorfietzen is nu elektrisch RTL Nieuws Parkeervergunningen gemiddeld 3,3 procent duurder - Binnenlands Bestuur Beleidsmakers — Autodelen Provincie Noord-Holland blijft fors inzetten op Smart Mobility – Regio Noordkop</p>		
---	--	--

BU			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Complimenten! De transitie naar een schonere vorm van mobiliteit is noodzakelijk en urgent! Auto's in geclusterde voorzieningen, liefst aan de rand van de stad is voor iedereen even wennen, maar daarna zullen de Haarlemmers vast de meerwaarde zien van een kindvriendelijke, groene, natuurinclusieve wijk!</p> <p>Om dit voor elkaar te krijgen is drastische aanpassing van het parkeernormbeleid (enorme verlaging van de norm, inzetten op andere mobiliteit) wel echt noodzakelijk.</p> <p>Voor mij is het altijd goed om te beseffen: als we al 10% van de Haarlemmers uit de auto krijgen tijdens de spits, hebben we geen files meer! Dus als we al 1 op de 10 autogebruikers weten te bereiken, maken we al een gigantische sprong!</p>	<i>Dank voor uw inbreng en voor de complimenten.</i>	Nee

BV			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>De Verkeerswerkgroep van Wijkraad Heiliglanden-de Kamp is ontstaan na een peiling onder bewoners over de verkeers- en parkeersituatie in de wijk. Betrokken bewoners willen bijdragen aan het verbeteren van de leefbaarheid in de wijk op het gebied van verkeer en parkeren. Zo is onlangs een aanvraag uit het Leefbaarheid en Initiatiefbudget toegewezen voor het doen van verkeerstellingen. Hiermee wil de werkgroep zichtbaar te maken hoeveel sluip- en zoekverkeer er in de wijk is.</p> <p>De Verkeerswerkgroep heeft met belangstelling het concept Mobiliteitsbeleid gelezen en ziet veel onderdelen die aansluiten bij wensen in de wijk. Van de zeven stappen zijn dat in het bijzonder stap 3 - Fiets en voetganger krijgen prioriteit en stap 4 - Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur. En natuurlijk</p>	<i>Dank voor uw inbreng. Binnen de stad is een verschuiving zichtbaar: het aandeel fietsverplaatsingen neemt toe en het aandeel autoverplaatsingen neemt af. Deze verschuiving wordt versterkt door een aantal andere trends ten aanzien van afnemend autobezit in combinatie met de opkomst van Smart Mobility zoals bijvoorbeeld mobiliteitshubs en deelmobiliteit. Het mobiliteitsbeleid wil met de zeven noodzakelijk stappen om de stad leefbaar en bereikbaar te houden deze verschuiving versterken en onderschrijft in het belang van deelmobiliteit. Deelmobiliteit dient zowel fysiek in de ruimte te passen (mobiliteitshubs, wijkhubs, laadinfra) als het gedrag ervan dient gestimuleerd te worden. Hiermee komt het terug in stap 1, stap 2 en stap 7.</i>	Nee

	<p>uitbreiding van het autoluwe centrum, waarbij we er van uitgaan dat Heiliglanden-de Kamp onderdeel van die uitbreiding is. Een belangrijk aspect van mobiliteit in de nabije toekomst missen we echter in het concept: het belang van autodelen, vooral in wijken met een hoge parkeerdruk. Autodelen moet een onderdeel van de mobiliteitsoplossingen zijn en hoort niet te ontbreken in het beleid. Ook in onze wijk is er belangstelling voor het bewonersinitiatief voor het delen van elektrische auto's (iZoof).</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Stap 1: Haarlem groeit met behoud van Ruimte: Nieuwewijken worden autoluw ontworpen (met een lagere parkeernorm). In de bestaande wijken worden wijkhubs, gericht op deelmobiliteit, gerealiseerd</i> • <i>Stap 2: Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis: Binnen de hele stad Haarlem reist de stedelijke reiziger met name te voet en met de fiets; Aan de rand van de stad vormen P+R terreinen of mobiliteitshubs (al dan niet voorzien van deelmobiliteit, een goede overstap voor (H)OV en (e-) fiets en vormen met name in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem.</i> • <i>Stap 7: Haarlem zet in op duurzame gedragsverandering. Alleen het verschaffen van deelmobiliteit is niet voldoende. Ook dient ingezet te worden op het gebruik ervan. Het moet makkelijk en aantrekkelijk zijn om van deelmobiliteit gebruik te maken.</i> <p><i>Deelmobiliteit is een van de onderwerpen, die nog verder uitgewerkt zullen worden in een apart beleidsstuk.</i></p>	
2	<p>Wanneer eenmaal een beleidsstuk is vastgesteld zal de uitvoering moeten beginnen. Daarom zien we met belangstelling uit naar het Uitvoeringsprogramma tot en met 2025 dat in het concept aangekondigd wordt. In het bijzonder met welke fasering de uitbreiding van het autoluwe centrum zal plaatsvinden. De Verkeerswerkgroep zal haar plannen zeker afstemmen op dit programma en zo nodig om aanpassingen van dit programma vragen. Zij verwacht ook dat een aantal eenvoudige maatregelen ter uitvoering van het beleid sneller genomen kunnen worden, zogezegd het laaghangend fruit plukken. Te denken valt o.a. aan verbeteren van de hoofdfietsroutes (de oorspronkelijke rode loper) door de voorrangssituatie op kruisingen aan te passen.</p>	<p><i>Parallel aan het Mobiliteitsbeleid is gewerkt aan een uitvoeringsagenda, waarin de maatregelen gefaseerd worden in de tijd.</i></p>	Nee

BW			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Er wordt ingezet op de aanleg van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg Zoals het er nu naar uit ziet zal dit mogelijk een negatieve impact op de sportvoorzieningen in de directe omgeving hebben. Er wordt gerefereerd aan (pagina 15) Meer bewegen draagt bij aan een</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen voor de hele stad. De exacte locatie van een nieuw OV-knooppunt valt niet onder dit beleid. Uw opmerking is doorgegeven aan de planvorming rondom het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.</i></p>	Nee

<p>gezonde stad. Door de verschuiving naar meer fietsen en lopen binnen Haarlem, zorgen we ook voor een actieve en gezonde levensstijl. Hierbij is het belangrijk om in te zetten op een omgeving die uitnodigt om meer te bewegen. De toegankelijkheid en beschikbaarheid van sportvoorzieningen mag niet ondergeschikt worden gemaakt in deze visie, maar dient integraal te worden meegenomen. In de planvorming rond de woningbouw nieuw-zuid is de sport ook al gepasseerd en niet actief benaderd voor deelname. Wij onderkennen en ondersteunen het belang van duurzame mobiliteit en willen graag meedenken en meepraten over een optimale invulling binnen ons deelgebied.</p>		
---	--	--

BX			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>De Werkgroep Parkeeroverlast Zuiderpolder tekent bezwaar aan tegen het mobiliteitsbeleid. De basis hiervoor wordt gevormd door de hieronder genoemde aspecten.</p> <p>De bewoners aan de noordzijde van de Zuiderpolder, ter hoogte van de kantoren, hebben te maken met verschillende soorten van parkeeroverlast:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Kantoren met baliefunctie: bezoekers en werknemers van de kantoren; 2) Kantoren zonder baliefunctie: werknemers van de kantoren; 3) Bewoners vanuit de westzijde van de Charta 77 Vaart; 4) Bewoners met bedrijfsauto's; 5) Forensen station Spaarnwoude; 6) Langparkeren van vakantiegangers van buiten de wijk, die gebruik maken van het station; 7) Seniorencomplex aan de Diakenhuisweg die steeds meer bewoond wordt door jongere alleenstaanden, echtparen en/of gezinnen; en 8) Parkeerplaatsen voor invaliden. <p>Ondanks aanpassingen in 2005 naar aanleiding van de mogelijke komst van een stadion is de druk in de loop van de jaren zichtbaar toegenomen door de hierboven genoemde aspecten.</p> <p>Het is daarom belangrijk om, voorafgaande nieuwe ontwikkelingen, de huidige overlast in de buurt op zijn minst terug te brengen naar de stabielere situatie van 2005.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid streeft ernaar dat het aantal auto's in de stad ondanks de groei, niet toeneemt. Om dit te bereiken dienen de zeven stappen in het mobiliteitsbeleid alle zeven genomen te worden. Zowel invoering van gereguleerd parkeren in de hele stad als het autoluw ontwerpen van de ontwikkelzones.</i></p> <p><i>Op het moment dat in de hele stad gereguleerd parkeren is ingevoerd kan op basis van monitoring en evaluatie nagegaan worden of er maatwerk per wijk nodig is.</i></p>	Nee

<p>Meerjaren Gebieds Programma 2020 – 2023</p> <p>Oostpoort ontwikkelen als stadsdeel knooppunt met omvangrijke Park & Ride voorziening (>3000 parkeerplaatsen), extensieve winkelvoorzieningen, horeca- en werkfuncties met meervoudig grondgebruik en woningen (>1100) in hoge dichtheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Oostpoort is van belang voor de ontwikkeling van Oost maar ook voor de stad en regio. Er worden gesprekken gehouden met geïnteresseerde marktpartijen en direct betrokkenen. Het is een mooi gelegen concentratiepunt voor wonen, voor zowel starters, gezinnen als voor senioren. 1e fase 450 woningen. Het bouwen van 2000 - 3000 woningen in hoge dichtheid rond het station Spaarnwoude leidt tot een toename van 20 % treinreizigers ten opzichte van het referentie scenario van 2030 en vermindert het auto gebruik. Grootschalige P&R (>3000 p.pl) voor het knooppunt en overstap van auto naar OV Centrum, Amsterdam en kust, maar ook ter ontlasting van de binnenstad voor werkenden en bezoekers. • Het voorkomen en oplossen van parkeerproblemen. Het parkeren in de wijken door personeel van kantoren en bedrijven leidt tot overlast. Het voorkomen en oplossen daarvan is maatwerk en voor elke situatie anders. Voorbeelden zijn Diakenhuisweg, Huis van Hendrik, Haarlemse School, Berlagelaan e.o., Parkeerterrein Station Spaarnwoude. Betaald parkeren is niet wenselijk in de genoemde woongebieden. • Bij nieuwe projecten moet daarom minimaal 1 auto als parkeernorm worden aangehouden. <p>Tijdens de bouw van de Zuiderpolder is de verkeerde parkeernorm aangehouden. Huidige problemen in de wijk eerst oplossen!</p>		
---	--	--

BY			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Als dit betekent dat de parkeergarages in de stad ook verdwijnen. Ben ik benieuwd hoe de mensen die in het centrum wonen met 1 of meerdere auto's gedwongen worden om de auto weg te doen of deze in te ruilen voor een elektrische variant. Zelf kom ik graag in het centrum, maar wel altijd met de auto. Geen haar op mijn hoofd die er aan denkt om gebruik te maken van het</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het Mobiliteitsbeleid heeft zeker niet als doel dat de parkeergarages in het centrum verdwijnen en ook niet om het onmogelijk te maken om met de auto naar het centrum te komen. Wel streeft de gemeente er met het mobiliteitsbeleid naar dat steeds meer mensen deze beweging met te voet of met de fiets maken.</i></p>	Nee

	<p>OV. Met de altijd chagerijnige chauffeurs en de drukte van overvolle bussen of treinen.</p> <p>Begrijp dat elke stad wil meedoen met deze overdreven opgedrongen transitie. Maar men mag wel rekening houden met de mensen die nu al met moeite hun auto kunnen onderhouden.</p> <p>Zorg voor een goede bereikbaarheid van het centrum door goede veilige parkeergarages. Vervang de garages zoals op het station en de Kampervest.. Zorg voor voldoende oplaad mogelijkheden in de garages met snel laders voor de mensen die al een elektrische auto hebben.</p> <p>Maak het parkeren niet te duur of liever goedkoper.</p> <p>Ga de mensen met een benzine auto niet verplichten om deze auto buiten de stad te moeten parkeren vanwege de zogenaamde hoge Co2 uitstoot.</p> <p>Zorg ervoor dat er geen vrachtwagens met diesel motoren het centrum in moeten rijden om hun goederen af te leveren. Investeer in plekken waar elektrische vrachtauto's ook rustig kunnen laden tijdens het lossen.</p> <p>Kortom maak het centrum zo dat er nog steeds mensen van buiten de stad hun geld willen uitgeven in Haarlem tijdens hun dagje uit.</p> <p>Als je alles zo groen maakt dat de mensen wegblijven en de economie daar door krimpt. Dan kan je nooit je investering van het vergroenen terug verdienen. Kies een gulle middenweg weg waar iedereen zich prettig voelt en blijft voelen in Haarlem.</p>	<p><i>In uw reactie stipt u ook het onderdeel verschonen van mobiliteit aan. Het mobiliteitsbeleid richt zich vooral op het verminderen en veranderen van mobiliteit. Het verschonen van mobiliteit zal in een aparte strategie worden uitgewerkt. Dit is namelijk een beleidsveld dat veel verder gaat dan mobiliteit alleen.</i></p>	
--	---	--	--

BZ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Als veelvuldig gebruiker van de GOG, als voetganger, fietser en af en toe als automobilist, met name van het kruispunt Gierstraat/Verwulft/BotermarktKoningstraat, pleit ik voor het aanleggen van een rotonde op deze plek, zoals dit ook is gedaan op de Verspronckweg. In mijn waarneming is het probleem vooral het diagonaal oversteken op dit kruispunt door mensen op hun tweewielers dat het rechtdoorgaand overstekende en het afslaande verkeer ernstig bemoeilijkt, nog verergerd door de vele</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid gaat over beleid op hoofdlijnen. Of dit gevolgen heeft voor het door u genoemde kruispunt, zal later uitgewerkt worden.</i></p> <p><i>Met betrekking tot regelgeving en handhaving van ongewenst geldt dat het mobiliteitsbeleid ervan uitgaat dat dit het sluitstuk van gedragsverandering is.</i></p>	Nee

	<p>spookrijdende fietsers en bakfietsers, sommigen met hoge snelheid op hun elektrisch ondersteunde vehikels, en het gebruiken door alle soorten tweewielers van de Botermarkt als snelle verbinding tussen Barrevoetsstraat en GOG. (Sinds ik twee keer van mijn fiets ben gevallen op dit kruispunt mijid ik dit en maak een omweg om veilger uit het centrum te geraken of weer thuis te komen)</p> <p>Tegenargument zal ongetwijfeld zijn de doorgankelijkheid voor de dubbelgelede bussen, hopelijk straks opgelost door het accepteren van het nieuwe mobiliteitsbeleid van de Gemeente, met twee nieuwe "hubs": een bij Station Spaarnwoude en een in Haarlem Zuid-Oost, en het gebruiken van kleinere bussen binnen het centrum.</p> <p>Verder vraag ik uw aandacht voor verkeersbelemmerende activiteiten zoals:</p> <p>Plaatsing van voorwerpen op de doorgaande routes, i.e. : Stoelen, banken, uitstallingen van te verkopen producten door winkels. Reclameborden en bloembakken dwars op de stoep vergezeld van dwars op de stoep geplaatste rode geleidekoorden en standaarden, aangeklede modepoppen, etc die het onmogelijk maken om de gewenste 1,5m afstand te houden en de voetganger dwingen om op de straat te lopen.</p> <p>Hoe het mobiliteitsbeleid ook gaat geformuleerd worden, het staat of valt met het handhavingsbeleid en aan dat laatste ontbreekt het nu in stuitende mate.</p>	<p><i>Met betrekking tot de toegankelijkheid heeft de gemeente met dit mobiliteitsbeleid de ambitie om meer ruimte, veiligheid en kwaliteit voor de voetganger te creëren.</i></p>	
--	---	--	--

CA			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Mobiliteitstransitie is nodig waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. Dit ondersteunen wij, maar laat het geen papieren tijger zijn!</p> <p>Ambities van de gemeente Het mobiliteitsbeleid kijkt naar 2030, met een doorkijk naar 2040. In 2030 is 90% van de korte verplaatsingen minder dan 2,5 km met de fiets of te voet en 60% van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem is met OV of fiets. Het aantal auto's in de stad is niet</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>gegroeid. Verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, met voorkeur snelheid 30 km/ uur. 50km/ uur wegen zijn voorzien van een vrij liggend fietspad. Het centrum is goed bereikbaar met overstappunten waar reizigers uit de auto kunnen overstappen op het OV of op de fiets. Het regionale OV rijdt via optimale routes, al dan niet via OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. In heel Haarlem gereguleerd parkeren.</p> <p>Wij ondersteunen de ambitie. Echter niets wijst er op dat het autobezit niet zal toenemen. Geen wishful thinking! Maak de inrichting zo, dat ook met groeiend autobezit de ambitie overeind blijft.</p>		
2	Vrij liggende fietspaden naast 50 km-wegen OK, maar probeer ontvlechting van fiets route los van autowegen. Dat maakt de fietsroutes aantrekkelijker.	<i>Ontvlochten fietsroutes waren inderdaad nog niet opgenomen in het concept mobiliteitsbeleid. In de definitieve versie zijn deze toegevoegd onder het kopje fietsnetwerk.</i>	Ja
3	<p>Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau</p> <ul style="list-style-type: none"> • In het centrum zo veel mogelijk te voet; Rondom het centrum overstappunten: parkeergarages, fietsenstallingen en (H)OV-haltes. • Binnen de stad zo veel mogelijk te voet en met de fiets; Aan de rand van de stad P+R-terreinen of mobiliteitshubs als belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem. • De regionale (MRA)-reiziger met de (e-) fiets, OV of combinatie daarvan en indien de bereikbaarheid op deze manier niet voldoende is, met de auto. <p>Zorg voor goed bereikbare, grote P&R's direct waar de invalswegen de stad in gaan of zo dichtbij mogelijk. Bij Schipholweg is de kans door het Vijverparkplan (ondanks waarschuwingen aan de toenmalige wethouder) verkeken. Er is nog een next best mogelijkheid bij OV-HUB Haarlem Nieuw Zuid als de raad OV vervoer belangrijker vindt dan extra woningen..</p> <p>Vanuit de wijkraad PWZP is bij de start van het Oostpoort-plan ingezet op een P&R met 2000 p.pl. (zoals langs de A2 in Den Bosch), direct vanaf de Fly over. Vervolgens ging de wethouder en de plannenmakers uit van een veel kleinere met een niet directe toegangsweg, gecombineerd met die van IKEA. Het is nog niet te laat dit te corrigeren. Anders rijden de auto's straks de stad in.</p>	<i>Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Hoe de stap 'Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau' verder vorm zal krijgen, dient nader uitgewerkt te worden.</i>	Nee

4	<p>Fiets en voetganger krijgen prioriteit</p> <p>Is al tijden een goed voornemen, maar in de praktijk ontwerpen de verkeers-ontwerpers primair vanuit auto gezichtspunt.</p> <p>Op dit moment worden plannen voorbereid waar de fiets en voetganger nog geenszins prioriteit krijgen. Te hooi en te gras wordt dit wel of niet toegepast. Ik noem een paar voorbeelden, vooral in oost, waar het niet toegepast wordt, waar het niet gaat werken of hoe het dan zou moeten. Als toch prioriteit aan de auto wordt gegeven, verander dan de doelstelling in “...krijgen iets meer prioriteit”.</p> <p>Voorbeeld 1: Spaarne ter hoogte van Damstraat. De Spaarneroute “heet” autoluw te zijn, maar de fiets moet wachten op de auto. In soortgelijke gevallen moet dat andersom d.m.v. een hobbel over de weg.</p> <p>Voorbeeld 2. Fiets maar eens (toeristisch via knooppunten de fietsroute vanaf Liewegje/Nieuweweg via. Damstraat en Schoterbos naar Santpoort zuid: een regelrechte ramp! Hoezo fietsgebruik naar de duinen stimuleren...</p> <p>Voorbeeld 3. Bij kruispunten moet de fiets de meest onmogelijk bewegingen maken, terwijl de auto gestroomlijnd door kan. Bijv. aansluiting Ted. V. Berkhoutlaan/Amsterdamsevaart, linksaffer voor fietser. Tekentafeloplossing, doet 80% van de fietsers niet. In zo’n geval links van auto-linksaffer.</p> <p>Voorbeeld 4. Bij kruising van doorgaande autoroutes met doorgaande langzaamverkeersroutes fietser en voetganger voorrang geven via andere inrichting, zoals auto’s over “stadserf” met voorrang langzaam verkeer. Voorbeeldplekken: bij Amsterdamsepoort, oversteek Pr. Beatrixplein – Van Zeggelenplein bij Pr. Bernhardtlaan.</p>	<p><i>Om deze werkwijze goed verankerd te krijgen, is dit expliciet opgenomen in het beleid.</i></p>	Nee
5	<p>Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur</p> <ul style="list-style-type: none"> • de 1e stap is om met behulp van een goede verkeerscirculatie de hoeveelheid auto’s op deze wegen te verminderen. <p>Zolang autoverkeer ongehinderd door een buurt kan rijden, gaat dit niet lukken. Er zijn drastische maatregelen nodig, zoals het doorknippen van doorgaande routes, onhandige routes of een langzaamverkeerserf waar auto te “gast” is.</p> <p>Drastisch zou zijn autoverkeer van Schalkwijk naar Waarderpolder, door een knip in de Bernhardtlaan via Schipholweg / A9 / A200 om</p>	<p><i>Met dit mobiliteitsbeleid wordt de principe uitspraak gedaan dat de standaardsnelheid in Haarlem 30 km/ uur wordt. Als het beleid is vastgesteld, kan er ook uitvoering aan gegeven worden. Verkeerscirculatie zal een onderdeel van de uitvoering zijn, als dat nodig is om het aantal voertuigen op de betreffende weg naar beneden te krijgen.</i></p>	Nee

	<p>laten rijden. Gecombineerd met aparte fietsroute via v.m. trambaan met fietsbrug over Schipholweg wordt daarmee fiets woon/werkverkeer gestimuleerd. Minder stringent is hobbels en l.v.-erf inrichtingen bij oversteken.</p> <p>Binnen de wijken kunnen doorgaande 30 km/uur wegen, waar standaard te hard gereden wordt, goed doorgeknipt worden.</p> <p>Voorbeeld 1: Vrijheidsweg – Amn. Internationalweg t.p.v. school. Omdat de ontwerpers van de Oostpoort (ondanks meerderheid participanten) het huidige Kegge-viaduct niet “mooi” vonden, wordt er gezwoegd om een goed alternatief te vinden. Of de Zuiderpolder aansluiten op de A200, maar niet naar de Waarderpolder, of rechtdoor via een nieuwe oprit, waarbij de intensiteit van de weg verdubbelt. Beide is ongewenst en in het laatste geval zal een knip noodzakelijk zijn. Het beste en goedkoopste is natuurlijk het bestaande viaduct te handhaven, versmallen en meer op de fiets gericht inrichten.</p> <p>Voorbeeld 2. In Haarlem zuid-west een knip t.p.v. de rotonde bij de Pijlsaan. Vanuit de wijk kan men via éénrichtingsverkeer richting Westelijke Randweg de wijk uitrijden. Maar er in omrijden via Leidsevaart zuid of noord. Zo kan men een 30 km regiem in die wijk realiseren.</p> <p>Voorbeeld 3 een busluis maken in de Azieweg om doorgaand verkeer te weren</p>		
6	<p>Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren</p> <ul style="list-style-type: none"> • OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg. <p>In plaats van probleemoplossingen anno 2021, moet meer vanuit een visie structureel toekomstgericht anno 2030, 2040 gewerkt worden.</p> <p>Uit zeer betrouwbare bronnen die werken aan landelijke multimodale vervoer strategieën is mij duidelijk, dat Haarlem in de Noordvleugel nauwelijks een rol speelt. Dat komt mede omdat Haarlem zich introvert opstelt. Amsterdam richt zich vooral op Schiphol en Almere (-Lelystad). De metro systemen richten zich daar op. Doortrekken tot Hoofddorp heeft alleen tot doel daar rangeerruimte te kunnen creëren.</p> <p>Alleen als Schipholbanen naar zee verdwijnen en Schiphol-stad met 200.000 woningen als optie door het Rijk wordt geëntameerd, zal</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

het metrosysteem daarmee verbonden worden. Voorlopig nog wishful thinking. Ook een sneltram voor de Zuidtangent is voor de MRA oninteressant en daarom te kostbaar.

Er wordt grootschalige woningbouw wordt rondom IJ-meer gepland met een metroverbinding naar Almere (en bij voldoende groei, door naar Lelystad).

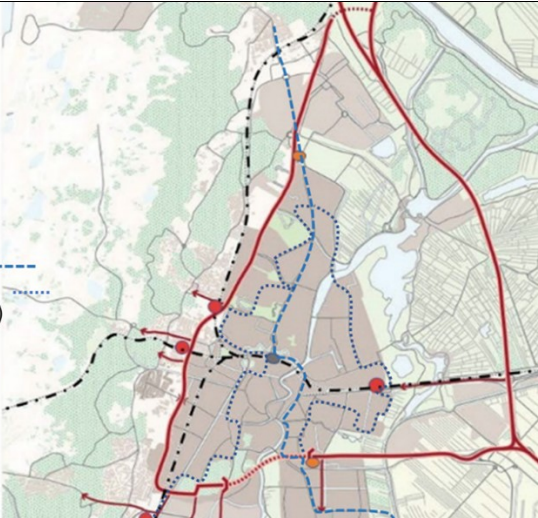
Haarlem zal met een gebrekkig treinsysteem moeten volstaan. Dan zijn er 3 HUB-stations: Heemstede, Haarlem CS en Spaarnwoude. Mogelijk uit te breiden bij Hogeschool/NOVA en station Bloemendaal/ sport-/ijsbaan complex.

Haarlem Mobiliteit
visie reactie
wijkraad Parkwijk,
Zuiderpolder, Penningsveer

- stadsring autoverkeer
- trein
- Multimodaal P&R ●
- NS station ●
- HOV knooppunt ●



Vanuit dat gegeven moet een radiaal, maar ook tangentieel bussysteem opgezet worden. Bijv. bus 2 door oost verbinden met nieuw busknooppunt Zuid.

	<p>Haarlem Mobiliteit visie reactie wijkraad Parkwijk, Zuiderpolder, Penningerveer</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ stadsring autoverkeer ▪ trein ▪ Multimodaal P&R ● ▪ NS station ● ▪ HOV knooppunt ● Zuidtangent ———— Secundaire buslijnen (schetsmatig principe) - - - - - 		
7	<p>Bundelen autoverkeer op hoofdroutes Doorgaand verkeer door de stad minimaliseren. Om de hoofdstructuur goed vorm te geven wordt ingezet op:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de Velserversiding om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden; • een onderzoek over de doorstroming/bereikbaarheid van de Oudeweg (N200) in combinatie met het Kennemerplein en Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht. <p>Zou juist afgewaardeerd moeten worden: “langzaam-verkeers erf” bij Amsterdamsepoort 2 x één rijstrook tussen Amsterdamsevaart en Papentorenvest. Tussen Papentorenvest en Oudeweg park-inrichting met alleen doorgang voor bus en langzaam verkeer. Ambitie is gracht/singel terugbrengen.</p> <p>Bij het Kennemerplein (N200) is de wens om het doorgaand oostwest autoverkeer te ontmoedigen en de noord-zuid verbinding voor fietsers te verbeteren; Van Kennemerplein een “plein” maken en doorgaandverkeer “doorknippen”. Daarmee Provincie en omliggende Gemeenten voor het blok zetten om een goede ringstructuur te maken, met Velservoog en Mariatunnel (zie hieronder).</p>	<p><i>Zoals aangegeven in het mobiliteitsbeleid zal de gemeente blijven inzetten op de Velserversiding. Met dit mobiliteitsbeleid wordt inderdaad niet meer ingezet op de Kennemertunnel. Hiervoor hebben we de volgende drie argumenten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>De gemeente zet niet in op auto, maar op fiets, voetganger en OV: Dit is een politieke keuze die bij de vaststelling van de SOR al gemaakt is. Grote investeringen om autoverkeer te faciliteren passen minder goed in dit beleid.</i> • <i>Het beperkte oplossend vermogen van een tunnel: In 2015 is er een effectenstudie uitgevoerd voor de Kennemertunnel door Bureau GoudappelCoffeng. In deze studie zijn een korte tunnelvariant en lange tunnelvariant vergeleken met de nulvariant (geen tunnel). Uit deze studie bleek het volgende over de tunnelvarianten:</i> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>De tunnel heeft voornamelijk een regionale functie. Het doorgaande verkeer van/naar Aerdenhout en Zandvoort e.o. wordt hiermee goed gefaciliteerd, het stadsverkeer minder. De intensiteiten op de parallelle route (Schouwbroekerbrug) neemt hierdoor af met circa 15-20%.</i> 	Nee

	<p>Een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208). Ook bij Buitenrustbrug flessenhals verlengen door 2 x één rijstrook over de brug en ook hiermee Provincie en omliggende gemeenten dwingen om met medefinanciering een boortunnel mogelijk te maken. Zoals in Den Haag, Madurodam.</p>	<p>2. De route van de huidige N205 (Fonteinlaan, Kamperlaan, Buitenrustlaan) blijft nodig in het stedelijk wegennet, maar kan afgewaardeerd worden naar één rijstrook per rijrichting; 3. Op de wegen naar de tunnel toe, neemt het verkeer toe. Deze toenames zijn vooral merkbaar in de directe omgeving van de tunnelmonden. 4. Op het wegennet van Haarlem treedt op diverse wegen een afname op. Verkeer dat nu op stedelijke wegen zoals de Pijlslaan rijdt, kan dan via de tunnel rijden in plaats van door het stedelijk gebied. Ondanks dat de routelengte toeneemt, zal dit qua reistijd aantrekkelijk zijn.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Er is geen financiering vanuit provincie/ rijk te verwachten: Uit verkennende gesprekken met de provincie ten tijden van het opstellen van de SOR bleek er geen kans op een bijdrage van die kant. Dit omdat de provincie sowieso op hun begroting geen middelen beschikbaar heeft voor dergelijke projecten en omdat ook daar de beleidsmatige nadruk op fiets en OV ligt. Zonder steun en middelen van de Provincie is een rijksbijdrage zo goed als onmogelijk. Zonder een substantiële hoeveelheid eigen geld maakt de gemeente ook geen kans op geld uit de EU of uit het Groeifonds. Tenslotte zou een tunnel leiden tot een forse jaarlijkse last voor instandhouding en onderhoud en daar is op de gemeentelijke agenda ook weinig budget voor. Tot slot zal een verdere studie uitwerking geven aan de situatie op het Kennemerplein. 	
8	<p>Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering Niet alleen maar goed bedoeld papieren beleid, maar uitvoeringsprogramma maken en communicatiebudget beschikbaar stellen. Tegelijk met deze visie, worden nu projecten door andere externen ontwikkeld, die met een dergelijke transitie totaal geen rekening houden. Bijv. 1. bij busknooppunt zuid: tunnel geschrapt, doorgaande autoroute gefaciliteerd. Bijv. 2. Bij Bernhardlaan, nog steeds uitgangspunt van oostelijke ringweg...Etc.</p>	<p>Dank voor uw inbreng. Zo gauw dit beleid is vastgesteld, zal het ook haar doorwerking hebben in de projecten en programma's van de gemeente.</p>	Nee

9	Klimaatadaptief Bijv. zonnepanelen boven parkeerplaatsen en brede wegen. Houdt ook geluid tegen.	<i>Het mobiliteitsbeleid richt zich op het verminderen en veranderen van mobiliteit. Voor het verschonen van mobiliteit, dat verder gaat dan mobiliteit alleen, zal een aparte strategie laadinfra worden opgesteld.</i>	Nee
10	Ontwikkelzones: • Opgave vormt het bouwen voor bewoners met een minder grote autoafhankelijkheid en autobezit Zeer riskant. Bijv. 1. Blauwe Wetering, Slachthuisbuurt. Berekende parkeer behoefte ca. 512 p.pl. Rekening houdend met multifunctioneel dubbelgebruik wonen/werken ca. 450 (PM is bij Zuiderpolder-noord mislukt). Uitgaan van starters zonder auto? (Ondanks laag inkomen hebben velen een oude tweedehands) + uitgaan van 9 deelauto's (???). Akkoord met 238 ondergrondse p.pl. Is duur, dus daarom. Wat als het wish full thinking blijkt? In zeer verdichte omgeving is al een parkeer probleem. Dus schiep je een buurt op met parkeer overlast. Bijv.2. Bij Oostpoort wordt om zelfde redenen (te) lage parkeernorm toegepast (weet ik niet zeker). Als toch meer auto's zullen ze in het groen gaan parkeren. Wordt door handhaving niet tegen opgetreden. (voorbeeld Zuiderpolder). Dus bij planning voors en tegens goed afwegen, met escapes.	<i>Dank voor uw toelichting. In de mobiliteitsplannen voor de urgente ontwikkelzones wordt verder uitgewerkt hoe aan het autoluw ontwerpen van de ontwikkelzones verder vorm wordt gegeven.</i>	Nee
11	Terugdringen ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken om stedelijke kwaliteit te bieden Meer principieel, dan de voorgestelde maatregelen, zal het volgende effectiever zijn. o.a. in binnenstad en oudere wijken (en mogelijk nog meer) parkeergarages en bij nieuwbouw geïntegreerd parkeren eisen, zodat parkeren op straat vermindert ten gunste van de verblijfskwaliteit. Parkeren voor werkenden en andere bezoekers kort en duur parkeren. Daartoe bij de ingangen van de stad (vooral Oostpoort en bij andere multimodale knooppunten, zie kaartje) grote P&R voorzieningen met goedkoop lang parkeren, gecombineerd met kaartje voor bus of trein, of fietsverhuur. Geen vergunningen meer afgeven voor een 2e auto.	<i>Het streven van de gemeente met dit mobiliteitsbeleid is dat het aantal auto's in de stad, ondanks de groei, niet toeneemt. Om dit doel te bereiken zijn alle zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid noodzakelijk. Het in pandig oplossen van de toekomstige parkeervraag in ontwikkelzones en de invoering van gereguleerd parkeren maken hier onderdeel van uit. Hoe dit er per gebied gaat uitzien, zal nog verder uitgewerkt moeten worden.</i>	Nee
12	Fietsnetwerk Ziet er globaal gezien goed uit.	<i>Met betrekking tot de hoofdstructuur voor fiets geldt dat gestreefd wordt naar kwalitatieve routes waar doorfietsen,</i>	Nee

	Bij kruisingen met autowegen, zodanig inrichten dat de fietser prioriteit krijgt. Dus geen moeilijke, onlogische en rare tekentafel oplossingen, die een schijnveiligheid beogen(zie voorbeelden hiervoor).	<i>beleving en comfort centraal staat (brede fietspaden, weinig kruisingen/voorrang, een aantrekkelijke route).</i>	
13	<p>Auto, Gewenst eindbeeld Het kaartje geeft de auto absolute voorrang bij de passage door de stad van A9 naar Westelijke Randweg v.v.</p> <p>Daarbij is ook het oplossend vermogen van de tunnel voor de stedelijke bereikbaarheid beperkt en is cofinanciering vanuit de provincie en het rijk niet reëel gebleken Dit is totaal in strijd met de centrale doelstelling van dit mobiliteitsplan concept. Autoverkeer krijgt hier dus alle faciliteiten. De hoofdstructuur moet OM de stad heen of er onder door! Door de doorgang door de stad niet meer te faciliteren kan Haarlem Provincie en randgemeenten dwingen om mee te financieren. Haarlem moet naar buiten toe eens wat minder slap zijn... Het is ook opvallend dat knooppunt Rottepolderplein uit de schets is weggelaten. Voor de doorstroming buiten de stad om, wordt van onze zijde bij de inspraak een gehele ontvlechting (parallelwegen) tussen de 2 aansluitingen naar Haarlem voorgesteld. Daarbij richting stad één rijstrook om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen, en stad uit 2 rijstroken, zodat auto verkeer soepel de stad uit kan. Nu pas, nu Amsterdam de A9 als deel van haar buitenring gaat zien, komt dit in beeld. Haarlem lijkt daar niets aan te doen.</p>	<i>Het is niet juist dat de auto absolute voorrang krijgt door de stad heen. De toekomstige hoofdstructuur is bedoeld om de huidige verkeersbewegingen door de binnenstad er om heen te leiden. Tegelijkertijd is bewust gekozen om een aantal verkeerslichten op de N205 niet verder te optimaliseren, om zodoende doorgaande autobewegingen (dus met een herkomst en bestemming buiten Haarlem) minder te faciliteren.</i>	Nee
14	<p>Innovatie: Haarlem stimuleert innovatie om te komen tot de mobiliteitstransitie Laten we het hopen. Wel als uitgangspunt maar qua uitwerking zit het er nog niet echt in. Vandaar deze bijdrage. Hij is niet als kritiek bedoeld (wel een beetje uiteraard), maar opbouwend. Als net als bij de woonvisie 90% met “nee” wordt weerlegd, stop dan met participatie in deze. Ten slotte (de tijd dringt), de gemeentelijke organisatie is zo versnipperd, dat externen met deelopdrachten geen kennis nemen van andere beleidsvisies. Als dat niet verandert, komt er niets van een mentale en effectieve innovatie terecht.</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
CB			

Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Mobiliteitsbeleid is nog te eenzijdig Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid focust zich te eenzijdig op het aanleggen van infrastructuur en het oplossen van knelpunten. Maak een integraal bereikbaarheidsbeleid. Gemeenteraadsleden geven te weinig aandacht aan andere maatschappelijke of innovatieve oplossingen. Bij andere niet-infrastructurele oplossingen kun je denken aan slimmere verstedelijking, spreiding van verkeer over de dag of aan digitale mobiliteits-alternatieven. Zo kunnen logistieke knelpunten afnemen door fysieke verplaatsing te vervangen met digitale bereikbaarheid. Door de huidige crisis vinden veel ontmoetingen online plaats. Mensen stappen minder vaak in de auto en zien elkaar via videogesprekken of livestreams. De gemeente moet leren van de nieuwste ontwikkelingen en deze focus versneld een plek in het bereikbaarheidsbeleid te geven.</p> <p>Drie hoofdaanbevelingen 1e Het faciliteren van mobiliteit moet niet langer het dominante uitgangspunt van het beleid zijn. In plaats daarvan moeten de effecten op brede welvaart het ijkpunt vormen in de gehele beleidscyclus, van visievorming tot implementatie. Naast het efficiënt organiseren van loop-, fiets-, OV- en auto-routes (SOR prioritering) moet men dan ook aandacht besteden aan vraagstukken over verstedelijking, veiligheid en klimaat. Maatschappelijke kosten-batenanalyses moeten daarbij eerder en consistent in het proces gebruikt worden. 2e benader alle beschikbare oplossingsrichtingen ten gunste van de bereikbaarheid. Oplossingen als gedragsbeïnvloeding, spreiding van mobiliteit over de tijd, digitale bereikbaarheidsalternatieven en slim ruimtelijk ontwerp moeten nevensgeschikt worden meegenomen in het beleid. 3e Alle beleidsafdelingen moeten het mobiliteitsbeleid beschouwen als een gezamenlijke opgave. Dat geldt voor het thema mobiliteit, voor het thema verstedelijking en ruimtelijk ontwerp en voor het thema digitale bereikbaarheid. Met verantwoordelijkheden en financiële middelen op basis van een gezamenlijke visie en agenda.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het voorliggende mobiliteitsbeleid is een uitwerking van de SOR, de Structuurvisie Openbare Ruimte. In de SOR, zijn de kaders voor het mobiliteitsbeleid opgenomen en deze kaders zijn integraal afgewogen. Dit mobiliteitsbeleid zet in op:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>De ruimte aspecten (hoofdstuk 2)</i> • <i>De verkeersnetwerken (hoofdstuk 3)</i> • <i>Mobiliteit en gedrag (hoofdstuk 4).</i> <p><i>Het mobiliteitsbeleid zal ook voorzien worden van een uitvoeringsagenda. Op basis van hoofdstuk 4, mobiliteit en gedrag, zullen hier ook een aantal niet infrastructurale maatregelen aan toegevoegd worden.</i></p> <p><i>De inbreng over de rol van de gemeenteraad, zal via deze weg bij de gemeenteraad terecht komen.</i></p>	Nee

	<p>Rol gemeenteraad</p> <p>De raad kan het mobiliteitsvraagstuk meer integraal uitvoeren. Onderzoek de institutionele belemmeringen die binnen de organisatie aanwezig zijn. Maar kijk ook hoe de raad zelf meer invloed kan uitoefenen op het beleid.</p> <p>1e De raad moet het college scherper bevragen op het integrale karakter van uitgangspunten en voorstellen voor bereikbaarheidsbeleid, om vervolgens mogelijk debat te voeren.</p> <p>2e De raad zou zich minder moeten focussen op de resultaten van afzonderlijke projecten, en meer aandacht geven aan de effecten en doelrealisatie van het mobiliteitsbeleid. Daar hoort het beoordelen van collegebeleid op de gemaakte verbindingen met andere domeinen, zoals verstedelijking en digitalisering, bij.</p>		
2	<p>Er moet een aaneengesloten netwerk van voetpaden door het (ecologische) groen komen naar de supermarkt, de school, het park en de grote groene gebieden rondom de stad. Voetgangers zijn nauwelijks aan de orde gekomen</p>	<p><i>Het klopt inderdaad dat er tot nu toe nog geen apart beleid voor de voetganger was. In het mobiliteitsbeleid is juist ook het voetgangersnetwerk opgenomen. De ambitie is om meer ruimte (toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger.</i></p>	Nee

CC			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Zienswijze Fiets</p> <p>Gevraagde aanpassingen/acties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versnelling ontwikkeling doorgaande fietsroutes, vooral om het centrum heen. • Dring met prioriteit conflicten terug; geef de ruimte die vrijkomt door minder auto's ook daadwerkelijk terug aan fietsers en voetganger. • Realiseer op drukke openbare ruimten ook al tijdelijke fiets parkeerplekken op bijvoorbeeld parkeervakken. • Realiseer meer fietsparkeervoorzieningen en start met stringenter handhaven op korte termijn. <p>Trends</p> <p>Trendanalyse geeft aan dat de problemen met fietsverkeer sterk zullen toenemen. In het nieuwe mobiliteitsplan van de gemeente Haarlem wordt de keuze gemaakt om het centrum autoluw te maken en prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Door deze, volgens ons terechte, keuze en de te</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Wij zullen puntsgewijs antwoord geven op uw gevraagde aanpassingen/ acties.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Versnelling ontwikkeling doorgaande fietsroutes, vooral om het centrum heen.</i> <p><i>Het onderdeel fiets gaf in het concept Mobiliteitsbeleid onvoldoende houvast. Zowel de benamingen van de routes als de kaart is aangepast, zodat nu duidelijker is hoe de hoofdstructuur is opgebouwd.</i></p> <p><i>Wanneer welke routes worden opgepakt, is onderdeel van het uitvoeringsagenda.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Dring met prioriteit conflicten terug; geef de ruimte die vrijkomt door minder auto's ook daadwerkelijk terug aan fietsers en voetganger.</i> • <i>Realiseer op drukke openbare ruimten ook al tijdelijke fiets parkeerplekken op bijvoorbeeld parkeervakken.</i> 	Nee

<p>verwachte uitbreiding van het aantal woningen in Haarlem zal er een forse stijging ontstaan van fietser en voetgangers in de binnenstad. Ook komt er meer diversiteit in het soort fietsen zoals (meer) E-bikes, (meer soorten) bakfietsen, speedbikes en elektrische voertuigen die het midden houden tussen fiets en auto.</p> <p>Doorgaande routes Om die druk acceptabel te houden zal er versneld werk moeten worden gemaakt van het creëren van aantrekkelijke en veilige fietsroutes rond de binnenstad voor verplaatsingen per fiets die geen bezoek aan de binnenstad als doel hebben. Veel van deze verplaatsingen gaan nu dwars door de binnenstad waardoor de fietsdruk hier onnodig hoog is.</p> <p>In het Actieplan Fiets wordt gesproken over geplande ingrepen in het fietsnetwerk maar voor de routes rond het centrum is dat onvoldoende uitgewerkt. We gaan er van uit dat de ruimte die vrijkomt t.b.v. autoverkeer ook daadwerkelijk beschikbaar komt t.a.v. de fietsers en voetgangers. En waar de gemeente geen geld beschikbaar heeft voor aanpassing van het wegprofiel wordt dit gedaan minimaal in de vorm van verkeersmaatregelen, zoals bijvoorbeeld gebruik van de rijbaan.</p> <p>Conflicten Op bladzijde 17 van het Mobiliteitsplan wordt terecht aangegeven dat er in verschillende straten al conflicten ontstaan tussen voetgangers en fietsers (bv in de Gierstraat, Koningstraat, Kleine Houtstraat etc.).</p> <p>Door de toenemende druk van fietsers en voetgangers zal het aantal conflicten nog verder oplopen. Er zal dus in een vroeg stadium moeten worden gewerkt aan het oplossen van deze conflicten door de fietsers naar andere straten te verwijzen zoals bovengenoemde fietsroutes rond de stad of de inrichting van de straten zodanig aan te passen dat duidelijk wordt welk deel voor de voetganger is en welk deel voor de fietser. In de Wijkvisie Verkeer is bijv. gepleit voor extra voet- en fietsbruggen bij de Raamvest richting van Eedenstraat en bij de Alexanderstraat over de Leidsevaart. Bureau Mobycon adviseerde om de fietsdruk in de Gierstraat te verminderen en hierbij ook routing via de Heiliglanden-Kamp te betrekken.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Realiseer meer fietsparkeervoorzieningen en start met stringenter handhaven op korte termijn.</i> <p><i>Het Mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen. Echter, met het mobiliteitsbeleid is het beleid met betrekking tot mobiliteit nog niet gereed. Er is op gebieden concretere uitwerking nodig. Zo komt er ook aanvullend beleid op het gebied van Fiets. In dit fietsbeleid zal ook verder ingegaan worden op het fietsparkeerbeleid.</i></p>	
---	---	--

	<p>Parkeren; korte termijn Door toename van de fietsdruk zal er ook een grote behoefte ontstaan aan fiets parkeerplekken. Fietsers hebben de natuurlijke neiging om hun fiets bij voorkeur neer te zetten voor de plek waar ze moeten zijn. Dat leidt tot overvolle trottoirs die daardoor voor rolstoelen, rollators, kinderwagens en voetgangers slecht toegankelijk zijn. Kinder-bakfietsen en deel-fietsen en -scooters vergroten dit probleem. De gemeente moet daarom op korte termijn een duidelijk parkeerbeleid voor fietsen en kinder-bakfietsen ontwikkelen, waarbij het parkeren van fietsen, scooters etc. op duidelijk afgebakende plekken is toegestaan en er grote fietsparkeerstallingen komen rond en in de binnenstad. Strenge handhaving (zoals in Amsterdam en Groningen) is noodzakelijk. Ook het verwijderen van wees- en zwerffietsen moet stringenter en adequaat worden opgepakt.</p> <p>Vaar verkeer Ook voor het vervoer op water moeten we streven naar emissie vrij. Dus vanaf 2030 geen benzinemotoren meer toestaan in de boten.</p>		
2	<p>Zienswijze autoverkeer Gevraagde aanpassingen/acties :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Beperken van het doorgaand oost/west autoverkeer middels aanleg van fysieke 'knip' op de N200 (Kennemerplein) en N205 (versmallingen) en invoering 30km op deze trajecten, tegelijkertijd met aanleg Velservoog. • Uitvoeren van verkeerstudies naar hoe het autoverkeer 'buitenom' het centraal stedelijk gebied kan worden geleid , resulterend in een adequaat verkeerscirculatieplan. • Invoering van 30km/uur op alle wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes. • Als onderdeel van het 'omgekeerd ontwerpen' het uitgangspunt meenemen om het areaal groen te vergroten bij alle projecten. • Overwegen tot invoering van hogere parkeertarieven voor bezoekers parkeren in de binnenstad en een verbod tot het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen voor auto's. • Invoering van een wachtlijsten systeem voor houders van parkeervergunningen 	<p><i>Wij reageren puntsgewijs op de gevraagde aanpassingen/acties.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Beperken van het doorgaand oost/west autoverkeer middels aanleg van fysieke 'knip' op de N200 (Kennemerplein) en N205 (versmallingen) en invoering 30km op deze trajecten, tegelijkertijd met aanleg Velservoog.</i> <p><i>In het mobiliteitsbeleid zijn zeven stappen beschreven die nodig zijn om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Deze zeven stappen zijn alle zeven nodig. Een van deze stappen is het inzetten op een hoofdontsluitingsstructuur. Met betrekking tot het oost-west autoverkeer is het inderdaad een correcte constatering dat de ring rondom Haarlem nu niet optimaal is. Daarom blijft de gemeente onder andere inzetten op de Velservoerbinding om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden. Vooralsnog zal de N200 de doorgaande route blijven</i></p>	Nee

<ul style="list-style-type: none"> • Invoeren van parkeervergunningen in de gehele stad op korte termijn teneinde het autobezit substantieel te verminderen. <p>Beperken van doorgaand oost/west autoverkeer Het manco van Haarlem m.b.t. autoverkeer is dat er geen (goede) ringweg rond de stad is, i.t.t. andere middelgrote steden zoals bijv. Groningen, Eindhoven, Apeldoorn e.d. Met de aanleg van de Velservoog (verbinding tussen A9 en Westelijke Randweg) zou het verkeer ten noorden van de stad (strandverkeer A'dam – Z'voort) omgeleid kunnen worden. In onze optiek gaat dit niet lukken zolang de kortere en snellere route via de N200 blijft bestaan en met 50 km op routes in en rondom het Centrum ,zoals de Gedempte Oude Gracht kan worden gereden. In onze optiek zou er een dubbelbesluit genomen moeten worden: met het besluit/goedkeuring op de aanleg van de Velservoog zou tegelijkertijd een knip moeten worden gemaakt in de N200 bij het Kennemerplein.</p> <p>Ten zuiden van het centraal stedelijk gebied is ooit de Mariatunnel (Kennemertunnel) gepland, van de Schipholweg naar de Westelijke Randweg (bij HFC) onder 't Spaarne en de Haarlemmerhout. Dit plan is nu in het Mobiliteitsplan geschrapt. De versmalling van de Europaweg maakt deze alternatieve oost-west verbinding onaantrekkelijk, waardoor de belasting van de N205 langs de binnenstad substantieel zal groeien.</p> <p>De in het Mobiliteitsplan gekozen oplossing om onderzoek te doen naar ongelijkvloerse kruisingen vinden wij een verkeerde denkrichting. Deze route zou juist versmald moeten worden en een 30km regime moeten krijgen om het doorgaande verkeer de ontmoedigen. Dit tezamen met goede overstap/P&R-mogelijkheden bij de stations Oostpoort en Haarlem NieuwZuid.</p> <p>Verkeerscirculatieplan Teneinde de voetganger en fietser meer ruimte te geven in het centraal stedelijk gebied zal het autoverkeer eromheen moeten worden geleid. Wij missen in het Mobiliteitsplan een verkeersstudie hiernaar. Vragen als wat zijn de mogelijkheden om het autoverkeer op de Wilhelminastraat te beperken en deels over de Leidsevaart of nog verder buitenom via de Randweg af te</p>	<p><i>richting het gebied ten westen van Haarlem. Om ervoor te zorgen dat het doorgaand verkeer zoveel mogelijk gebruik maakt van de hoofdontsluitingsroute is het van belang om hier vast te houden aan de snelheid van 50km/ uur. Voor de N205 zal bestudeerd worden hoe de doorstroming hier kan verbeteren. Uiteraard wordt hier rekening gehouden met de ontwikkeling van het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Uitvoeren van verkeerstudies naar hoe het autoverkeer 'buitenom' het centraal stedelijk gebied kan worden geleid , resulterend in een adequaat verkeerscirculatieplan.</i> <p><i>Als onderdeel van het onderzoek naar de doorstroming op de N205 en het invoeren van 30 km/uur wordt er ook gekeken hoe de bestaande verkeerscirculatie kan en moet worden aangepast om enerzijds het ongewenste doorgaande verkeer door de binnenstad te beperken en anderzijds de intensiteiten op een aantal wegen naar beneden te brengen, zodat een 30 km/uur inrichting mogelijk wordt.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Invoering van 30km/uur op alle wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes. Het onderdeel 30km uur op HOV routes zal beantwoord worden onder de zienswijze HOV (CC 3).</i> • <i>Als onderdeel van het 'omgekeerd ontwerpen' het uitgangspunt meenemen om het areaal groen te vergroten bij alle projecten.</i> <p><i>Het klopt dat ruimte voor groen en water nodig is, enerzijds om de ruimtelijke kwaliteit te verbeteren, maar zeker ook om voldoende klimaatadaptief te zijn. Dit vormt ook een belangrijke aanleiding om anders naar het ruimtegebruik van het mobiliteitssysteem te kijken en dus stevig in te zetten op de fiets, 30 km/uur voor de auto en het op termijn beperken van de ruimte voor parkeren op plaatsen waar dat mogelijk is.</i></p>	
--	---	--

<p>wikkelen, zijn niet beantwoord. Ook aan de oostzijde zijn de mogelijkheden om de binnenstad te ontlasten via de Schalkwijkstraat, Lange Heren vest, Gedempte Oostersingelgracht niet onderzocht. Deze studies naar alternatieven zijn toch echt nodig resulterend in een toekomstbestendig verkeerscirculatieplan.</p> <p>Maximum snelheid 30 km.</p> <p>Wij zijn verheugd dat in het Mobiliteitsplan het GOW30-beleid als uitgangspunt wordt genomen binnenstad, helaas nog excl. de (H)OV routes. Van veel wegen wordt aangegeven dat zij een 30km snelheidsregime zouden moeten krijgen, van andere wegen moet dat nog nader onderzocht worden. Voor ons kan maar 1 regel gelden, alle wegen in het centraal stedelijk gebied moeten 30km krijgen inclusief de HOV-routes (zie verder ook onze zienswijze op het deelt thema (H)OV). Dus routes die nu nog als 50km staan aangeduid in het plan zouden allemaal 30km moeten krijgen. Dit enerzijds om de ruimte voor voetgangers en fietsers te vergroten en hun verkeersveiligheid en groei te accommoderen, ten tweede als instrument om het autoverkeer verder buiten om de binnenstad te laten rijden. In veel steden worden daartoe ook de 'binnenringen' om de binnenstad heen als 30 km zones aangeduid.</p> <p>Voor Haarlem betekent deze oplossing dat niet alleen stadsstraten als de Rustenburgerlaan, Tempelierstraat, Wilhelminastraat, Kinderhuisvest, Parklaan, Gedempte Oude Gracht/Nassaulaan een 30km regime moeten krijgen maar ook de 'binnenringwegen' als de N200, Kinderhuissingel, Leidsevaart, N205, Schalkwijkstraat, Lange Heren vest, Gedempte Oostersingelgracht e.d. Hiermee wordt tevens de openbare ruimte (beleving) van de binnenstad vergroot.</p> <p>Vergroening.</p> <p>Er is in het Mobiliteitsplan niet duidelijk sprake van dat Haarlem een sterk verstedende stad is, waarbij vooral de nadruk gevestigd moet worden op vergroening en daarmee concreet wordt ingespeeld op de sterke noodzaak tot klimaatadaptiviteit en biodiversiteit. Groene middenbermen, groenstroken en</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Overwegen tot invoering van hogere parkeertarieven voor bezoekers parkeren in de binnenstad en een verbod tot het realiseren van nieuwe parkeervoorzieningen voor auto's.</i> • <i>Invoering van een wachtlijsten systeem voor houders van parkeervergunningen</i> • <i>Invoeren van parkeervergunningen in de gehele stad op korte termijn teneinde het autobezit substantieel te verminderen.</i> <p><i>Met betrekking tot het parkeren geldt dat de hoofdlijnen, die uiteengezet zijn in het mobiliteitsbeleid, na goedkeuring door de raad, verder uitgewerkt dienen te worden voor onder andere tarieven, vergunningen en wachttijden.</i></p>	
---	--	--

	<p>bomen langs de straten en wegen dragen daartoe bij. Ook het omzetten van parkeerplaatsen naar groen zal bijdragen Een duidelijke en noodzakelijke win-win situatie: meer groen, veiliger en rustiger verkeer.</p> <p>Parkeergarages De parkeergarages in Haarlem liggen niet aan de rand van de binnenstad maar eigenlijk midden in het kernwinkelapparaat. Dit betekent dat zij altijd autoverkeer zullen blijven aantrekken tot diep in de binnenstad. Dit blijft een tegenkracht tegen prioriteit te geven aan voetgangers en fietsers. Wil de gemeente haar doelstellingen op dit gebied bereiken dan dient dit gepaard te gaan met hogere parkeertarieven tezamen met goede OV-hubs aan de rand van de (binnen)stad. Hier dient, op basis van ervaringen in o.a. Amsterdam, een maatregel aan gekoppeld te worden een verbod op nieuwe parkeervoorzieningen in het Centrum op eigen terrein en de mogelijkheid deze te verhuren. Indien Haarlem vanaf 2030 daadwerkelijk alleen toegankelijk wordt voor emissievrije auto's heeft dat ook consequenties voor de parkeergarages. Deze zijn dan niet meer toegankelijk voor auto's met een verbrandingsmotor. Een goede reden om te onderzoeken of de bestaande garages niet alsdan beter benut kunnen worden voor bewoners, mitsdien zij (deels) ook emissievrije auto's hebben.</p>		
3	<p>Zienswijze (H)OV</p> <p>Inleiding Met het Mobiliteitsplan dat ter inzage is gelegd, wil Haarlem de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren. Wij zijn zeer te spreken over deze ambitie en zien ook op verschillende plekken dat een aanzet is gedaan, waaronder het toewerken naar een fijnmaziger OV-systeem waardoor aan de ene kant een groter deel van de stad beter bereikbaar wordt en aan de andere kant de hoge druk op andere delen kan worden verlicht. Wij zien veel van de door ons bepleitte ov-knooppunten terugkomen. Ook waarderen wij het dat de problematiek van te veel bussen nu ook in het mobiliteitsbeleid aandacht krijgt.</p>	<p><i>Dank voor uw uitgebreide reactie en het meegestuurde rapport van Bonotraffics. Wij reageren puntsgewijs op de volgende door u gevraagde aanpassingen/ acties.</i></p> <p><i>1. Op grond van vereisten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 verzoeken wij u ook de toekomstige risicolocaties in beeld te brengen (zie ook onze zienswijze op het beleidsdocument Verkeersveiligheidsbeleid). Deze opmerking wordt meegenomen in de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p> <p><i>2. Toepassen van de eisen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid dat nu ook ter inzage ligt en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 daar waar het</i></p>	Ja

<p>Wij moeten echter constateren dat de spelregels/kaders onvoldoende worden aangepast waardoor dit doel niet meer dan een ambitie zal blijven. Waar echte keuzes moeten worden gemaakt, worden ze namelijk juist niet gemaakt. Hierdoor kent het plan een groot aantal inconsistenties en tegenstrijdigheden. Zo moet in de binnenstad de leefbaarheid worden verbeterd met meer ruimte voor de voetganger en fietser, terwijl tegelijkertijd de bussen en ook auto's daar 50km mogen blijven rijden. Een adequate argumentatie hiervoor ontbreekt en in veel gevallen is het ook contrair aan vigerend nationaal verkeersveiligheidsbeleid.</p> <p>Onderzoek/second opinion verkeerskundig adviesbureau Bonotraffics.</p> <p>Vanwege de grote onbalans die er in Haarlem bestaat tussen leefbaarheid en het huidige(H)OV-systeem en daarmee het grote belang van adequate oplossingen hiervoor hebben we ons op dit punt terzijde laten staan door het verkeerskundig adviesbureau Bonotraffics. Hun second opinion maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze en focused zich op deze inconsistenties, de spanning die het met vigerend/komend nationaal beleid veroorzaakt en geeft inzicht in betere alternatieven. De belangrijkste conclusies uit hun onderzoek/second opinion zijn :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het is niet logisch en niet passend om in het centraal stedelijk gebied dat bestemd is als verblijfsgebied het (H)OV te faciliteren met 50km/uur wegen/ wegvakken.. Er zijn voldoende andere manieren om in dit gebied de doorstroming van het (H)OV te garanderen. • Recent onderzoek toont aan dat invoering van 30km/uur op deze routes door het centraal stedelijk nauwelijks de gemiddelde snelheid van het OV verlaagt, want deze snelheid is al zeer laag. Vermeend reistijdverlies is niet aan de orde. Wel wordt met een 30km/uur regime het vaak te hard rijden op deze routes in stille periodes/avonden aan banden gelegd. • Op veel plekken in het centraal stedelijk gebied komen de te grote intensiteit van het (H)OV en groeiende aantallen fietsers met elkaar in conflict en is er sprake van onveilige 	<p><i>gaat over risicolocaties zonder vrij liggende fietspaden en grote aantallen bus/autoverkeer.</i></p> <p><i>Onderdeel van zowel het Mobiliteitsbeleid als het Verkeersveiligheidsbeleid is dat 50 km/u wegen in principe worden voorzien van een vrijliggend fietspad. Dit principe geldt voor de hele stad. Wanneer en waar precies, is onder andere afhankelijk van prioritering in de Uitvoeringsagenda van het Mobiliteitsbeleid en beschikbaar gesteld budget door de raad. Daarnaast is de toepassing afhankelijk van andere belangen die op een bepaalde plek spelen. In sommige gevallen kan de afweging gemaakt worden dat op een bepaalde plek het behoud van bomen zwaarder weegt dan het belang van de verkeersveiligheid. In dat geval kan beargumenteerd worden afgeweken van het principe van vrijliggende fietspaden. Het uitgangspunt zal echter altijd zijn om vrijliggende fietspaden te realiseren langs 50 km/u wegen.</i></p> <p><i>3. Invoeren van een 30km regime op alle stadsstraten/wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes.</i></p> <p><i>In het Mobiliteitsbeleid wordt het besluit genomen om 30km/uur de standaard snelheid te laten zijn binnen de Haarlemse gemeentegrenzen. Een aantal wegen vormen hier een uitzondering op, namelijk:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. De hoofdontsluitingsstructuur voor het autoverkeer;</i> <i>2. De HOV-lijnen;</i> <i>3. Indien er een noodzaak toe is voor de bereikbaarheid van de nooddiensten.</i> <p><i>In uw zienswijzen wordt de uitzondering voor de HOV-lijnen ter discussie gesteld. U vindt dat de HOV-lijnen geen uitzondering moeten zijn op het snelheidsregime van 30km uur vanwege leefbaarheid en veiligheid.</i></p> <p><i>Echter, de keerzijde van de medaille is dat het HOV een belangrijke pijler is voor de mobiliteitstransitie, die tot doel heeft de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid in de hele stad te vergroten. Het streven is dat in 2030 het (H)OV en de (e)fiets 60% van de regionale werkverplaatsingen voor hun rekening nemen. Hiervoor is</i></p>	
--	--	--

	<p>verkeerssituaties die contrair zijn met vigerend nationaal verkeersveiligheidsbeleid. Dit moet worden opgelost.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Binnen het kader van het voorliggende mobiliteitsplan zijn er tal van andere maatregelen mogelijk waarmee en de doorstroming van het (H)OV wordt gegarandeerd en het verblijfsklimaat in dit gebied wordt verhoogd. <p>Gevraagde aanpassingen/acties :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Op grond van vereisten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 verzoeken wij u ook de toekomstige risicolocaties in beeld te brengen (zie ook onze zienswijze op het beleidsdocument Verkeersveiligheidsbeleid). 2. Toepassen van de eisen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid dat nu ook ter inzage ligt en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 daar waar het gaat over risicolocaties zonder vrij liggende fietspaden en grote aantallen bus/autoverkeer. 3. Invoeren van een 30km regime op alle stadsstraten/wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes. 4. Concreet duiden op welke wijze de overlast (geluid, trillingen, verkeersveiligheid) op en om (H)OV routes wordt aangepakt. De aankomende reset van het (H)OV postcorona biedt mogelijkheden om de concessies (qua lijnvoeringen, frequenties, inzet materieel) daartoe adequaat aan te passen. 5. Door middel van nieuwe lijnvoeringen het huidig aantal grote en zware bussen over de routes door het centraal stedelijk gebied te verminderen en de lijnen/ frequenties richting de nieuwbouw/ ontwikkelingslocaties te intensiveren. 6. De OV-hub Haarlem Nieuw Zuid de functie te geven van begin- en eindstation van de intercity-buslijnen/RNet, zodat de overlast van een overmaat aan (lege) bussen door de binnenstad verminderd zal worden. 7. Bij aanpassing van de dienstregeling post-corona bij Connexion/Vervoerregio te bewerkstelligen dat de eerder gemaakte afspraak dat de dubbeldekkers alleen nog in de ochtendspits rijden ten spoedigste ten uitvoer wordt gebracht. 8. Tram/lightrail als toekomstperspectief en ruimte reservering opnemen. 	<p><i>het belangrijk dat het HOV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en daarom comfortabel, snel en betrouwbaar door Haarlem rijdt. Hoe meer reizigers in het HOV, des te minder reizigers in de auto. Dat draagt uiteindelijk het beste bij aan de doelen die we met het mobiliteitsbeleid voor de hele stad willen bereiken.</i></p> <p><i>Om het hogere doel van de leefbare en bereikbare stad niet uit het oog te verliezen, is besloten om niet in te zetten op het verlagen van de snelheid van de HOV-routes in het centraal stedelijk gebied. Hiermee blijft de snelheid van het HOV gelijk aan die van de hoofdautoroutes door het centraal stedelijk gebied, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HOV als alternatief voor de auto. Wel wordt voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.</i></p> <p><i>4. Concreet duiden op welke wijze de overlast (geluid, trillingen, verkeersveiligheid) op en om (H)OV routes wordt aangepakt. De aankomende reset van het (H)OV postcorona biedt mogelijkheden om de concessies (qua lijnvoeringen, frequenties, inzet materieel) daartoe adequaat aan te passen.</i></p> <p><i>Voor het mobiliteitsbeleid gaat dit qua detailniveau te ver. Ook andere maatregelen worden niet zo concreet uitgewerkt. Uiteraard heeft de aanpak van overlast van mobiliteit wel onze aandacht (niet alleen van het HOV).</i></p> <p><i>5. Door middel van nieuwe lijnvoeringen het huidig aantal grote en zware bussen over de routes door het centraal stedelijk gebied te verminderen en de lijnen/ frequenties richting de nieuwbouw/ ontwikkelingslocaties te intensiveren.</i></p> <p><i>Hiernaar doen we momenteel onderzoek met provincie en VRA (ihkv HOV-studie). In de visie Stationsgebied hebben we gezegd: we willen het aantal bussen door de binnenstad niet laten toenemen. Of het aantal kan afnemen is de</i></p>	
--	--	---	--

<p>9. Meer toepassing van goedkopere snelheid beperkende maatregelen ipv onnodige grootschalige fysieke herinrichting ingrepen.</p> <p>(H)OV en Verkeersveiligheid Dagelijks rijden er 400 bussen over de twee hoofdroutes Gedempte Oude Gracht-Nassaulaan-Parklaan-Station en meer dan 1200 over de Rustenburgerlaan-Houtplein-Tempelierstraat-Wilhelminastraat-Kinderhuisvest-Parklaan-Station. Deze bussen veroorzaken in onze stad grote geluidsoverlast, trilling overlast en zorgen voor verkeersonveilige situaties. De bussen zijn ook vaak leeg en uit recent onderzoek blijkt dat ze relatief veel mensen vervoeren die niet in de binnenstad hoeven te zijn. Veel voorkomende onveilige situaties zijn: te hoge snelheden (bijvoorbeeld Rustenburgerlaan, Tempelierstraat, Wilhelminastraat, Kinderhuisvest, Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan), intensief kruisend verkeer op oversteekplaatsen (bijvoorbeeld Kleine Houtweg, Wilhelminastraat, Kenaubocht, Zijlweg), veel weggedeelten met plotselinge overgangen van vrij liggende naar niet vrij liggende fietspaden, zeer drukke oversteekplaatsen (bijvoorbeeld Gedempte Oude Gracht, Kleine Houtweg, Zijlweg e.d.). In het Mobiliteitsplan wordt gesproken over risicolocaties. Op de kaarten zijn de precieze locaties niet altijd even duidelijk aangegeven. Ook ontbreekt een definitie ervan in het Mobiliteitsplan. De definitie die wel gebruikt wordt in het eveneens voorliggende Verkeersveiligheidsplan betreft aantal ongelukken in de afgelopen vijf jaar. Daarmee zijn veel gevaarlijke plekken, en die nog gevaarlijker worden bij de groei, niet meegenomen in diverse beleidsafwegingen. Veel van deze locaties die niet zijn aangeduid hebben dezelfde verkeerintensiteiten/ kruispunten/veiligheidsproblemen als diegenen die wel aangeduid zijn, echter deze zijn niet aangeduid als risicolocatie. Conform het vereiste in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gaan wij er van uit dat ook toekomstige risicolocaties in beeld worden gebracht.</p> <p>Naast het mobiliteitsbeleid is ook het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid ter inspraak gelegd. Het mobiliteitsbeleid</p>	<p><i>vraag. Veel busreizigers hebben het centrum als bestemming. Voor reizigers voor wie dit niet het geval is, bezien we in het kader van de genoemde studie of er alternatieven mogelijk zijn.</i></p> <p><i>6. De OV-hub Haarlem Nieuw Zuid de functie te geven van begin- en eindstation van de intercity-buslijnen/RNet, zodat de overlast van een overmaat aan (lege) bussen door de binnenstad verminderd zal worden.</i> <i>In aanvulling op de het antwoord onder bij punt 5: Op dit moment wordt er gestudeerd op welke lijnen afgevangen kunnen worden op dit knooppunt en welke lijnen door dienen te gaan naar de binnenstad of elders naar toe geleid worden.</i></p> <p><i>7. Bij aanpassing van de dienstregeling post-corona bij Connexxion/Vervoerregio te bewerkstelligen dat de eerder gemaakte afspraak dat de dubbeldekkers alleen nog in de ochtendspits rijden ten spoedigste ten uitvoer wordt gebracht.</i> <i>Het college gaat niet over de inzet van bussen of over vervoerplannen. Wel zijn wij in gesprek met de Vervoerregio over het anders inzetten van de dubbeldekker in de daluren en het afvangen van reizigers met buslijn 244 zodra de reizigers weer aantrekken.</i></p> <p><i>8. Tram/lightrail als toekomstperspectief en ruimte reservering opnemen.</i> <i>De tramreservering in het centrum is als stippellijn toegevoegd aan de OV-kaart.</i></p> <p><i>9. Meer toepassing van goedkopere snelheid beperkende maatregelen ipv onnodige grootschalige fysieke herinrichting ingrepen.</i> <i>Wanneer het goedkoper kan, doen we dit natuurlijk. Helaas is dit niet altijd mogelijk en heeft alleen een grootschalige, fysieke herinrichting het gewenste effect.</i></p>	
--	--	--

<p>voldoet op een aantal punten niet aan dit concept verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om zware voertuigen in grote aantallen zonder vrij liggende fietspaden en met veel overstekende voetgangers (bijvoorbeeld Rustenburgerlaan, Tempeliersstraat, Gedempte Oude Gracht/Nassaulaan, Kenaubocht/Parklaan). Dit betekent dat het mobiliteitsbeleid al voor vaststelling niet voldoet aan het verkeersveiligheidsbeleid. Deze kwesties worden niet benoemd. Wij verzoeken u deze tegenstrijdigheden aan te geven per locatie en hoe deze tegenstrijdigheden worden opgelost.</p> <p>GOW30 en (H)OV. Een ingreep die in steeds meer steden wordt toegepast is de invoering van 30km/uur op de drukke stadstraten binnen het centraal stedelijk gebied. We zijn blij te constateren dat Haarlem dit GOW30-beleid omarmt en dit snelheidsregime op veel straten wil invoeren. Het is echter een grote misser dat Haarlem dit niet wil doen voor de twee (H)OV trajecten (Rustenburgerlaan, Houtplein, Tempelierstraat, Wilhelminastraat, Kinderhuisvest, Parklaan, Station en Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan, Station). Het is ons inziens een grote misser dat juist op die plekken in onze stad waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid nu al het meest onder druk staat deze keuze niet wordt gemaakt. Dit terwijl in heel veel andere steden deze keuze voor (H)OV trajecten wel zo is gemaakt. Recent onderzoek van Goudappel/DTV Consultants (2021) laat zien dat OV nu al niet harder dan circa 30km kan rijden op de drukke 50km stadstraten. En nog belangrijker, dat invoering van 30km niet tot tijdsverlies zal leiden. Het argument van vermeend tijdsverlies en hogere exploitatiekosten, wat altijd veelvuldig gehanteerd wordt door Provincie Noord Holland en Vervoersregio, wordt daarmee ontkracht. Voorts blijkt dat met andere maatregelen, zoals intelligente VRI's, voorrangregelingen etc de doorstroomtijden kunnen worden gewaarborgd.</p> <p>In de nota wordt gesproken van wellicht GOW30 ook voor de busroutes in het Stationsgebied en in het kernwinkelgebied. Op pagina 34 staat "Voor een aantal routes, afhankelijk van de</p>		
---	--	--

<p>locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, wordt op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de doorstroming voor het HOV gegarandeerd kan worden.” Ook al wordt hier gesproken over bijvoorbeeld... dit betekent een inperking. Hiermee wordt namelijk aangegeven dat buiten het stationsgebied en het kernwinkelgebied 30 km/u op HOV niet mogelijk is. Wij pleiten ervoor om hier niet te spreken over bijvoorbeeld.., maar om hier centraal stedelijk gebied op te nemen. Immers ook op de Rustenburgerlaan en Tempeliersstraat en Kinderhuisvest zijn geen vrij liggende fietspaden. Tevens is het zo dat het kernwinkelgebied niet nader is gedefinieerd ook niet in andere beleidsdocumenten. Doordat een keuze is gemaakt voor HOV = 50 km/u ontstaat een lappendeken aan 30km en 50km wegen. Dit geeft onduidelijkheid en vooral onveiligheid. Krijgt Haarlem een nieuw verkeersbord: rijdt u naast een bus dan mag u 50? Hierdoor bestaat de kans op sluiproutes daar waar de bussen en dus ook de auto's 50km mogen rijden.</p> <p>Snelheid beperkende maatregelen Invoering van 30km/uur wordt vaak betwijfeld omdat het gepaard zou gaan met grote en kostbare fysieke ingrepen in de desbetreffende wegvakken/wegen.. Dit is een misvatting. Inmiddels zijn er een veelheid aan goedkope maatregelen die snelheid beperkend kunnen werken zoals : aanleg van visuele en fysieke versmallingen (plantenstroken, bloembakken), opvallende belijningen en kleurgebruik, snelheidssignaleringen, ISA (intelligente snelheidsassistentie – dit betreft een intelligente snelheidsbegrenzer in bussen die reageert op signalen als sensoren, verkeersborden, andere verkeersdeelnemers). En ook convenanten tussen gemeente en vervoersbedrijven en hun chauffeurs om zich aan geldende snelheidsbepalingen te houden zijn een bekend instrument. Daarnaast is de verwachting dat zodra 30km/uur in onze steden wordt ingevoerd als het 'nieuwe normaal' dat ook Politie en Justitie zullen volgen om deze snelheid ook normaal te gaan handhaven zonder dat er eerst sprake dient te zijn van volledige fysieke herinrichting van wegen. Geluidsoverlast, trilling overlast en verkeersonveiligheid</p>		
--	--	--

<p>Op pagina 18 staat “Het aantal bussen dat door de binnenstad rijdt, groeit. Door de vele én grote bussen in de binnenstad wordt op sommige plekken overlast ervaren. Opgave is om de overlast te verminderen (geluid, uitstoot, trillingen en veiligheid) en het busverkeer beter over de stad te spreiden (herrouteren).”</p> <p>Op pagina 31 staat: “Er wordt ingezet op verminderen van overlast (vermindering geluid, uitstoot en trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV routes.” Wij moeten constateren dat met het voorgestelde beleid hier onvoldoende invulling aan wordt gegeven. Immers met dit beleid wordt zelfs groei van het aantal bussen mogelijk gemaakt.</p> <p>Op pagina 32 staat “Hiermee neemt de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet toe.” Hiermee lijkt te worden gesuggereerd dat de overlast een ervaring betreft. Echter uit metingen die ook bij de gemeente bekend zijn is aangetoond dat er sprake is van geluids- en trilling overlast. Wij verzoeken dit dan ook aan te passen.</p> <p>Alternatieve lijnvoeringen</p> <p>Alternatieve lijnvoeringen zijn door ons lange tijd geduid als oplossingen voor de gesignaleerde problematiek. Wij zijn dan ook blij met de gedane voorstellen tot studie van alternatieve lijnvoeringen.</p> <p>Wij zijn van mening dat de alternatieve lijnvoeringen ook een bijdrage moeten leveren om de huidige problemen concreet te verminderen. Immers, anders is dit mobiliteitsbeleid niet alleen in tegenspraak met het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid, maar ook met ander beleid waaronder de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Lagere frequenties op de genoemde hoofdroutes zouden binnen de voorwaarden van de concessie (‘zero sum game’) ingezet kunnen worden voor nieuw lijnen langs de nieuwe ontwikkelingslocaties. Het huidige momentum waarin de komende maanden een reset van het (H)OV post corona wordt voorbereid, is een uitgelezen moment om deze aanpassingen mee te nemen.</p> <p>Over de dubbeldekkers touringcars nog het volgende. Uit documenten van de Vervoerregio is duidelijk geworden dat de dubbeldekkers alleen nog maar in de ochtendspits behoeven te</p>		
--	--	--

<p>worden ingezet en dat daarna geswitched kan worden naar gewone bussen. Tengevolge van de COVID-afschaling is deze wijziging niet meegenomen in het Vervoersplan 2021 per 1 januari, hetgeen wij als zeer kwalijk kwalificeren. We hebben nu ruim een jaar te maken gehad met onnodige overlast van gehele dag leeg zijnde dubbeldekkers die door onze stad razen. Wij vragen het College ten dringendste te realiseren dat bij de reset van het OVstelsel post-Covid deze zomer de dubbeldekkers alleen nog in de ochtendspits zullen rijden.</p> <p>OV-hub Haarlem Nieuw Zuid De nieuwe OV-hub Haarlem Nieuw is een belangrijke schakel in het oplossen van de Haarlemse OV-problematiek. Wij zijn blij dat deze door ons lang bepleite ov-hub ook in het mobiliteitsplan een belangrijke plek heeft gekregen. Uitgangspunt in de te verrichten lijnvoeringstudie dient te zijn dat bij het nieuwe busstation Haarlem Nieuw Zuid voldoende bussen worden “afgevangen” zodat deze niet meer door het centrum hoeven door te rijden. Met name voor de inter-city lijnen/RNet is dit nieuwe station begin- en eindhalte (de dubbeldekkers rijden in Amsterdam ook maar tot WTC en niet door naar het Centraal-Station). Dit betekent dat zowel in het zoeken naar haar precieze situering als naar haar lay-out voor dit busstation voldoende ruimte wordt meegenomen dat veel bussen ook kunnen keren ipv alleen maar rechtdoor kunnen rijden. Voorts zijn wij van mening dat de hoge ambitie van dit nieuwe stuk stad en entree van de binnenstad alleen zal slagen als er sprake zal zijn van een hoog kwalitatief verblijfsklimaat. Dit betekent dat ook in dit gebied een 30km regime dient te worden ingevoerd.</p> <p>Groei Wij verbazen ons over de zin op pagina 32 “...in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad.” Dit is in tegenspraak met eerdere uitspraken van het College en de recent vastgestelde bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2020-2050. Daarin is op pagina 45 in het figuur te zien dat gewerkt gaat worden aan het</p>		
--	--	--

	<p>vermindern van het aantal bussen in het centraal stedelijk gebied van Haarlem.</p> <p>Is de gemeente op de hoogte van het feit dat dit het verdelen van een deel van de groei strijdig is met recent vastgesteld beleid en uitspraken van de wethouder dat groei niet meer binnen het centraal stedelijk gebied mogelijk is?</p> <p>Tram</p> <p>Als Haarlem net als andere steden ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar wil zijn, is het van belang om niet alleen naar het hier en nu te kijken. Wij missen een mogelijke toekomstige tram dan wel lightrail verbinding in de tekst en de figuren. Waarom is er voor gekozen om de tram in dit beleid niet mee te nemen?</p> <p>Bijlage Rapport Bonotraffics</p>		
--	--	--	--

CD			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Middels deze brief maken wij graag van de gelegenheid gebruik om onze reactie te geven op het nieuwe Mobiliteitsbeleid voor de gemeente Haarlem. Complimenten voor het stuk dat nu voorligt, waarmee Haarlem een basis legt voor de toekomst. Wij spreken onze waardering uit voor de gestelde ambities voor een mobiliteitstransitie naar het OV en de fiets. Ook het inzetten op ontwikkeling rondom OV knooppunten en (mobiliteits)hubs en een evenwichtige verdeling van HOV-routes in de stad draagt bij aan een toekomstig duurzaam mobiliteitssysteem in de Haarlemse regio.</p> <p>NS ziet dit mobiliteitsplan als een kans om op meerdere gebieden samen met gemeente Haarlem verder aan de slag te gaan. In de verdere uitwerking hiervan geven wij graag drie aandachtspunten mee.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>
2	<p>1. Samenhang landelijk spoorstelsel met het regionale mobiliteitssysteem</p> <p>We zijn blij om te lezen dat er gekozen wordt om duurzame vervoerwijzen als openbaar vervoer, fietsen en lopen verder te stimuleren. Ook onderschrijven we de verwachte groei in</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Een evenwichtiger verdeling van HOV-routes en het versterken van het (regionaal) treinproduct zijn ook speerpunten binnen het Haarlemse Mobiliteitsbeleid. Wij nemen uw aandachtspunten mee in de gesprekken die we hierover hebben met de vervoerders en concessieverleners van de HOV-bussen.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>het stedelijke en regionale mobiliteitsstelsel. De totale mobiliteitsvraag van de Haarlemse regio groeit met de sterke ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Amsterdamse Metropoolregio. De gestelde ambities op bereikbaarheid, duurzaamheid en leefbaarheid vereisen daarbinnen óók een stijging van het aandeel duurzame mobiliteit.</p> <p>NS wil knelpunten in het OV- en spoornetwerk en bij de treinstations voorkomen en inspelen op de reizigersbehoefte met zoveel mogelijk rechtstreekse verbindingen. Om dit te realiseren wil NS de mogelijkheid behouden om de Haarlemse regio met zowel Sprinters als Intercity's te bedienen.</p> <p>Ook bij de ontwikkeling van de nieuwe HOV-knoop Haarlem-Zuid en de HOV-corridor tussen Haarlem en Schiphol en Amsterdam (Zuid) is het van belang dat het gekozen mobiliteitsstelsel zoveel mogelijk complementair is aan het regionaal spoorsysteem.</p> <p>Daarbij vragen we expliciet aandacht voor de HOV-bus ontsluiting van de treinstations Heemstede-Aerdenhout, Haarlem Spaarnwoude en de stations langs de Kennemerlijn. Dit zorgt voor een evenwichtige verdeling van HOV-routes en draagt daarmee bij aan het versterken van het regionaal treinproduct.</p>		
	<p>2. Knooppuntontwikkeling en hubs</p> <p>NS is voorstander van concentratie van stedelijke woonmilieus en werkgelegenheid rondom stations en OV-knooppunten. Kijkend naar de opgave voor de bouw van 10.000 nieuwe woningen biedt de Haarlemse regio met haar bereikbaarheid vanuit vier windrichtingen en een goed functionerend regionaal HOV-net, kansen voor OV-knooppuntontwikkeling als onderdeel van de duurzame mobiliteitsopgaven. Wij ondersteunen daarom de ontwikkelingen en investeringen in de Haarlemse stationsgebieden en het nieuwe OV-knooppunt Haarlem-Zuid. De gestelde ambitie voor een autoluwe stad vergroot wel de ruimtelijke druk op de stations. Voor NS en haar reizigers is het bijvoorbeeld van belang om toekomstige ontwikkelingen op de bestaande en beoogde Haarlemse P+R-locaties op corridorniveau/in MRA-verband te coördineren. Als NS zijn we voorstander van doelmatig gebruik van P+R-locaties door</p>	<p><i>Het is goed te lezen dat NS de ontwikkelingen en investeringen in de Haarlemse stationsgebieden en het nieuwe OV-knooppunt Haarlem-Zuid ondersteunt. Als het mobiliteitsbeleid is vastgesteld, zal de gemeente de plannen voor onder andere fietsparkeervoorzieningen en voor P+R verder uitwerking. Uw input zal in deze uitwerking meegenomen worden.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>reguleren en het tarifieren, waarbij de treinreiziger tegen een gereduceerd tarief kan parkeren. Dit draagt bij aan een efficiënt gebruik en zorgt ervoor dat parkeren beschikbaar blijft voor reizigers die verder weg wonen van het station. Tenslotte ligt er een belangrijke opgave voor het fietsparkeren en (toekomstige) vormen van deelmobiliteit bij de stations. Wij lezen terug dat fietsparkeren, vooral bij OV-knooppunten wordt gezien als topprioriteit. Het is dan ook aan te bevelen om voldoende ruimte in de directe omgeving van treinstations te reserveren om te antipereren op de voorziene groei. Het (verder) verbeteren van routes voor langzaam verkeer als fietsen en lopen is daarbij ook belangrijk in de reis van deur tot deur. Dit vergroot het bereik van het treinstation, de aantrekkelijkheid van de combinatie fiets + OV/trein en draagt daarmee bij aan verdere groei van het OV-gebruik.</p>		
	<p>3. Spreiden en tegenspits Een belangrijk aandachtspunt in het Haarlems mobiliteitsvraagstuk is de scheve woon-werkbalans. 's Ochtends gaat een grote stroom reizigers uit de Haarlemse regio richting Amsterdam en Schiphol, 's avonds komt deze weer terug. Deze scheve pendel zet de betaalbaarheid van het treinproduct onder druk. Vanwege de grote woningbouwopgave zal dit in de toekomst - zonder maatregelen - substantieel gaan toenemen. Onze oproep voor dit vraagstuk is om in MRA-verband meer bestemmingsfuncties te realiseren bij de OV-knooppunten in Haarlem. Het aantrekken van publiekstrekkingen zoals onderwijsinstellingen en werkgevers nabij de treinstations kunnen zorgen voor een tegenspits, een verbeterde spits/dalverhouding en daarmee de betaalbaarheid van het OV. Ook het promoten van toeristische trekpleisters als Zandvoort, dan wel in combinatie met stations Overveen en Santpoort-Noort als Buitenpoorten draagt hier aan bij.</p>	<p><i>Het belangrijkste kader voor het opstellen van het mobiliteitsbeleid is de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR). In de SOR staat omschreven dat Haarlem een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad wil zijn, binnen een metropolitane economie. Metropolitane economie wordt vervolgens omschreven als: Betere verknoping met de regio, ruimte voor nieuwe economie, potentie toerisme benutten, Haarlem bezoekstad, bereikbare werklocaties. Het mobiliteitsbeleid is binnen dit kader ontwikkeld. Binnen de betreffende beleidsterreinen zal vervolgens uitgewerkt worden waar dan prioriteit aan gegeven wordt.</i></p>	Nee
	<p>Tenslotte, in het Mobiliteitsbeleid wordt ook gesproken over het realiseren van een duurzame gedragsverandering als het gaat om vervoerwijzekeuze en spreiding van reizen op momenten over de dag. Dit sluit goed aan op de afspraken die zijn gemaakt met werkgevers en onderwijsinstellingen binnen de Metropoolregio Amsterdam over spits spreiding in het openbaar vervoer. We roepen de gemeente Haarlem op om lokaal en in MRA-verband</p>	<p><i>Nogmaals dank voor uw inbreng en door middel van het mobiliteitsbeleid wordt gedragsbeïnvloeding ook in Haarlem op de agenda geplaatst en geven wij gehoor aan uw oproep.</i></p>	Nee

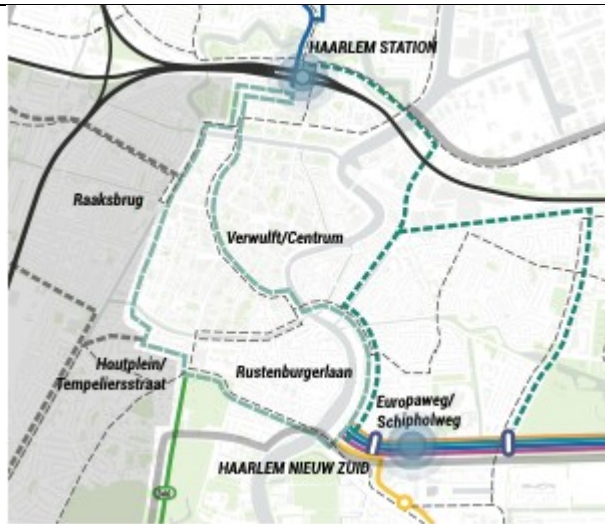
	een actieve speler te zijn op het realiseren van gedragsverandering. Dit zorgt voor vermindering van de (hyper)spits in het OV en daarmee een aantrekkelijk en betaalbaar OV in de regio.		
--	---	--	--

CE			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Graag geven wij hierbij onze zienswijze op het Mobiliteitsbeleid en het Verkeersveiligheidsbeleid voor zover dit het bedrijventerrein Waarderpolder betreft. Wij verzoeken u deze zienswijze te beschouwen als een zienswijze op zowel het concept Mobiliteitsbeleid als het Verkeersveiligheidsbeleid. Bij deze onze zienswijze op het Mobiliteitsbeleid en het Verkeersveiligheidsbeleid.	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
2	Snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h De IKH stemt in met een snelheidsverlaging van 50 naar 30 km/h met uitzondering van de hoofdroutes van auto zoals de Waarderweg en de Oudeweg, Wel verbinden wij daaraan de voorwaarde dat voor het bereiken van deze verlaging, er in de Waarderpolder met het oog op zwaar bestemmingsverkeer geen drempels worden aangelegd, Bij een 30 km/h weg hoort een aangepaste weginrichting. Op basis van het onlangs gesloten vierde Convenant Waarderpolder, gaat wij ervan uit tijdig betrokken te worden bij de uitwerking van deze plannen.	<i>Fijn te horen dat u instemt met de invoering van 30km uur als de gangbare snelheid binnen Haarlem. Als het mobiliteitsbeleid is vastgesteld en de plannen worden verder uitgewerkt (zeker in het geval van herinrichting van de weg), dan wordt u hier weer bij betrokken.</i>	Ne
3	Bundelen autoverkeer op hoofdroutes Een goede doorstroming op de hoofdroutes is noodzakelijk om een goed bereikbare stad te zijn. Met de verdere afwaardering van de Amsterdamse Vaart en Oostersingelgracht zal de komende jaren de druk op de Oudeweg alleen maar verder toenemen. Behalve de doorstroming en verkeersveiligheid, is hier ook de bereikbaarheid van omliggende bedrijven in het geding. Het IKH herhaalt daarom hier haar pleidooi voor 2x2 rijbanen op de Oudeweg en de Waarderweg zoals ook in uw Structuurvisie Openbare Ruimte vermeld. Dit levert een betere bereikbaarheid op voor bedrijven in de Waarderpolder en is tevens noodzakelijk als rondweg om de milieuzonering centrumgebied. Daarbij herhaalt het IKH de wens om samen met omliggende gemeenten bij het Rijk te pleiten voor realisatie van de Velservoog.	<i>Zoals in het mobiliteitsbeleid is aangegeven, blijf de gemeente zich met dit mobiliteitsbeleid ook inzetten voor realisering van de Velserverbinding. Aanvullend hierop wordt een onderzoek gestart over de doorstroming/bereikbaarheid van de Oudeweg (N200) i.c.m. het Kennemerplein en Amsterdamsevaart/ Gedempte Oostersingelgracht.</i>	Nee

	In het licht van de door u gewenste milieuzonering draagt deze Velservoog bij aan minder onnodig doorgaand verkeer door de Waarderpolder.		
4	<p>Gereguleerd parkeren in heel Haarlem</p> <p>De IKK is geen tegenstander van de invoering van gereguleerd parkeren. Wel zijn wij van mening dat voordat gereguleerd parkeren in de Waarderpolder ingevoerd kan worden, geïnvesteerd moet worden alternatieve voorzieningen voor andere vervoersvormen en voldoende parkeerruimte. Daarbij valt te denken aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van centrale, gestapelde parkeervoorzieningen in de Waarderpolder. Dit past ook in de hub functie die de Waarderpolder krijgt waar het gaat om het faciliteren van een autoluwe of autovrije binnenstad. Niet alleen goederen maar ook mensen moeten immers een overstap kunnen maken van auto naar alternatief vervoer. Dat vraagt om tijdig investeren in parkeerruimte voor de auto, juist in de Waarderpolder. • Verbetering van de OV-bereikbaarheid in de Waarderpolder door een fijnmaziger en frequenter busnetwerk met een verbinding vanaf Haarlem-Noord over de Schoterbrug. • Realisatie van een volwaardig OV knooppunt Spaarnwoude zoals ook in de gebiedsvisie Oostpoort voorgesteld. • De fietsvoorzieningen in de Waarderpolder uitbreiden en verbeteren. Veel fietspaden zijn onveilig door het vele (zware) verkeer. Als het college meer mensen op de fiets naar de Waarderpolder wil, zal zij de voorzieningen hiervoor moeten verbeteren door: <ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van een onderdoorgang Prinsenbrug voor fietsers • Realiseren van tweerichtingsverkeer op fietspaden waar nodig om het aantal oversteekmomenten te beperken • Tegels vervangen door asfalt op fietspaden • Realiseren van fietsbrug Spaameboog • Voltooiing van de fietsnelweg Velsen - Schiphol door de bouw van een fietstunnel onder spoor en N200 ter hoogte van het OV-knooppunt Station Spaarnwoude. • Onderzoek de effecten van gereguleerd parkeren op andere bedrijventerreinen elders in het land. 	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is stadsbreed beleid op hoofdlijnen, waarin zeven stappen worden beschreven om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Deze stappen hangen met elkaar samen en zijn ook alle zeven nodig.</i></p> <p><i>Het invoeren van gereguleerd parkeren is een onderdeel van de stad te laten groeien met behoud van ruimte.</i></p> <p><i>Tegelijkertijd met het invoeren van gereguleerd parkeren, dient ook aan de andere zes stappen gewerkt te worden.</i></p> <p><i>Uw opsomming valt grotendeels onder de uitwerking van deze andere zes stappen.</i></p> <p><i>Verder zal het parkeren zelf ook nog uitgewerkt worden.</i></p> <p><i>Dat geldt ook voor uw gebied.</i></p>	Nee
5	Kruispunt Oudeweg-Fustweg-Nijverheidsweg	<i>We zullen deze inbreng meenemen bij de nota van beantwoording op het verkeersveiligheidsbeleid.</i>	Nee

	<p>Het kruispunt is door het college als een van de 13 risicolocaties opgenomen in het nieuwe Verkeersveiligheidsbeleid. Voor al deze locaties dient de komende jaren een passende oplossing te worden gevonden waarbij eerst onderzoek wordt uitgevoerd en daarna maatregelen worden genomen. Dit nadere onderzoek, genoemd de analyse in het beleidsstuk is al uitgevoerd voor deze locatie in de vorm van drie gemeentelijke verkeersonderzoeken. De onderzoeken bevestigen dat de aanleg van een verkeersregelinstallatie met extra opstelstroken de enige juiste oplossing is om de veiligheid op het kruispunt te verbeteren. De verbreding kan gecompenseerd worden met het groen en water dat door de afwaardering op de Oostersingelgracht gerealiseerd kan worden.</p>		
--	--	--	--

CF			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>We zien dat er enorm veel goed werk is verricht en vinden de voorstellen in de Mobiliteitsvisie een logische en nodige stap, die ook andere steden al maken. Haarlem pakt deze al lopende mobiliteitstransitie goed op! In onze reactie hieronder focus ik op de zaken waar we vraagtekens bij hebben, of ideeën voor hebben :-)</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>
2	<p>Tram en Eindbeeld OV binnenstad</p> <p>In het kaartje ontbreekt de route van de tram door de binnenstad. Het begin/eindpunt lijkt Haarlem Nieuw Zuid te zijn.</p>	<p><i>Dat is een correcte constatering. In het definitieve beleidsstuk is deze stippellijn ingetekend.</i></p>	<p>Ja</p>



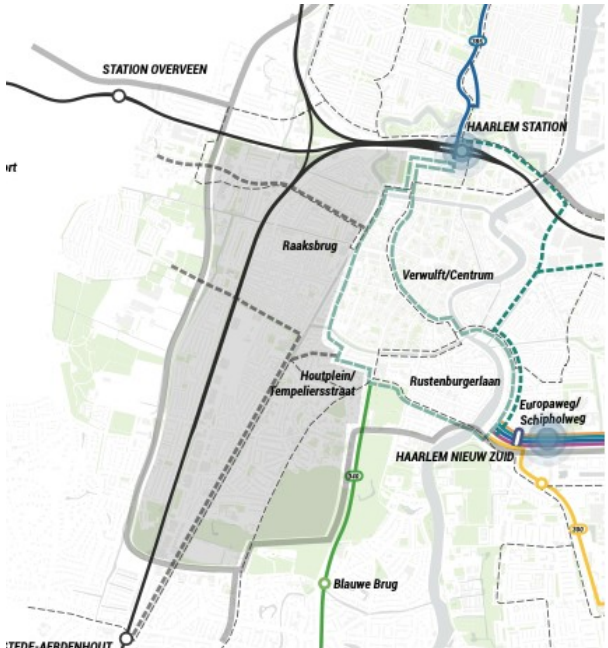
Dat is toch wel raar, want in alle beleidsstukken tot nu toe kwam de tram wél voor. Ik noem er vier:

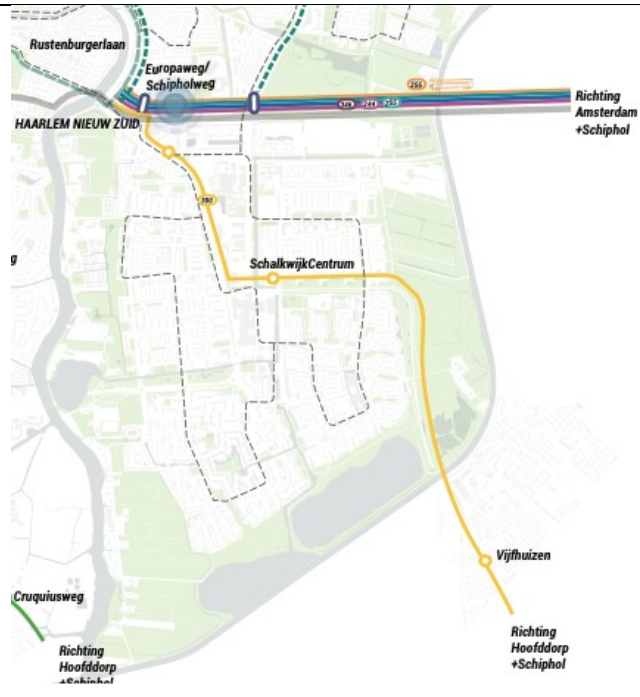
- In de Visie Stationsplein staat die tram door de binnenstad er wél. Hij wordt “onontbeerlijk” genoemd.
- Hij staat in het Toekomstbeeld OV van de provincie.
- Hij staat in de Haarlemse SOR Structuurvisie.
- En hij staat in de Bereikbaarheidsvisie Zuid Kennemerland (blz 31)

Om een tram in 2040 te laten rijden, is het nodig om minstens 10 jaar eerder te beginnen met plannen maken. Zonder deze lijn op de kaart is niet duidelijk dat Haarlem nog steeds deze -volgens eigen onderzoeken- onontbeerlijke tram wil. Dan is er een risico dat de tram onmogelijk gemaakt wordt, of er geen plannen klaar liggen als Nederland vanwege klimaatdoelstellingen de mobiliteitstransitie gaat versnellen. Die kans is groot, zeker gezien de plannen van de Europese Unie.

We kennen allen de mooie voorbeelden van trams in Franse steden. Een tram gaat als een strijkijzer stil door de stad. Met zijn grote capaciteit met weinig voertuigen is een tram door de binnenstad onontbeerlijk voor de toekomst.


Kortom: een duidelijke (stippel)lijn op de kaart voor de tram graag!

3	<p>Zuidwest</p>  <p>We zien ook dat grote delen van Zuid-West (grijs op de kaart) goede HOV verbindingen met Amsterdam missen. Belangrijk omdat hier komende jaren veel woningen bijgebouwd worden. De stations Haarlem en Heemstede liggen voor delen van het gebied weliswaar binnen 10 minuten fietsafstand, maar in de praktijk betekent dit 15 tot 20 minuten door de tijd die je kwijt bent aan het pakken van de fiets uit je schuur, stoplichten, en het stallen van de fiets bij het station. Hierdoor wordt de deur-tot-deur reis naar de werkgebieden in Amsterdam te lang. Langer dan de afknopgrens van 45 minuten.</p> <p>Wij hebben ideeën hoe dit op te lossen (ook zonder een nieuw NS station en in samenhang met herrouteringsopgave) en denken graag mee.</p>	<p><i>Dank voor uw vraag. Wanneer dit onderzoek plaatsvindt, gaan wij graag op uw aanbod in om gebruik te maken van uw expertise.</i></p>	Nee
4	Schalkwijk blinde vlek richting Amsterdam?	<p><i>Dank voor uw vraag. Wanneer dit onderzoek plaatsvindt, gaan wij graag op uw aanbod in om gebruik te maken van uw expertise.</i></p>	Nee



Wij vermoeden dat wat geldt voor Zuid-West is ook van toepassing is op delen van Schalkwijk. RNET Lijn 300 (geel op de kaart) lijkt wel dit gebied te ontsluiten, maar veel Schalkwijkers willen naar Amsterdam. En het zuidelijke deel van Schalkwijk heeft helemaal geen HOV. Als we kijken naar de enorme stroom auto's die elke ochtendspits vanaf Amerikaweg rechtsaf de Schipholweg naar de A9 opdraaien dan is duidelijk dat hier nog veel potentie ligt. Nu al twee rijstroken, straks na reconstructie drie volle rijstroken! Wat lijkt te ontbreken is een directe HOV lijn naar Amsterdam vanuit Schalkwijk. Ook hier hebben we ideeën voor, die ook aansluiten op de herrouteringsopgave.

5	<p>Voetgangersnetwerk bij HOV haltes</p> <p>In de voorgestelde verbeteringen van het voetgangersnetwerk, lijkt de focus alleen te liggen op de grote knooppunten:</p>	<p><i>In het mobiliteitsbeleid wordt ingezet op het verbeteren van het voetgangersnetwerk. Het staat in het mobiliteitsbeleid als volgt omschreven: Een betere kwaliteit en beleving voor de voetganger van de voetgangersverbindingen tussen de OV-knopen (Station Haarlem, station Haarlem Spaarnwoude, het nieuw te realiseren OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid) en hun nabijgelegen bestemmingen. Ook wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van</i></p>	Nee
---	---	---	-----

	 <p>Verbeteren kwaliteit voetgangersverbinding parkeergarages - binnenstad</p> <p>Verbeteren kwaliteit voetgangersverbinding wijkwinkelcentra</p> <p>HOV-routes</p> <p>Spoor</p> <p>Hoofdroutes auto</p> <p>HAARLEM STATION</p> <p>STATION SPAARWOUDE</p> <p>HAARLEM NIEUW ZUID</p> <p>Wat echter ook aandacht behoeft, is een betere voetgangersbereikbaarheid van de andere RNET HOV haltes. Denk aan kortere cyclustijden bij verkeerslichten voor voetgangers bij RNet haltes, brede stoepen, en het weghalen van obstakels (vuilcontainers, scooters). Voor de ontwikkelzone langs het Spaarne in Noord is het essentieel dat er genoeg doorsteekjes komen naar het HOV op de Rijkstraatweg.</p>	<p><i>de route station en parkeergarages (en touringcarstops) naar de binnenstad en de voetgangersverbindingen rondom wijkwinkelcentra en scholen.</i></p> <p><i>Er wordt gekozen voor deze verbindingen omdat dit locaties zijn waar veel voetgangers gebruik van maken. Uiteraard is er ook aandacht voor andere locaties, maar de genoemde locaties hebben prioriteit.</i></p>	
6	<p>Overige punten</p> <p>Het Oost-West transit (auto) verkeer door Haarlem krijgt weinig ruimte en lijkt te worden gezien als onwenselijk. Het feit is evenwel dat er geen mogelijkheden zijn om Bloemendaal/Zandvoort te bereiken zonder door Haarlem te rijden. Haarlem heeft (helaas)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Het oost-west verkeer wordt gefaciliteerd op de hoofdontsluitingsstructuur. De gemeente Haarlem zet er op in dat de Velserversbinding een onderdeel gaat vormen van deze hoofdontsluitingsstructuur. Daarnaast zal er nog bestudeerd worden hoe de N205 optimaal ingericht kan worden om de doorstroming te bevorderen.</i> 	Ja

	<p>deze transit functie en dat probleem verdient meer aandacht vinden wij. Ook hier ontsnapt het transitverkeer aan de aandacht lijkt het:</p> <p>Duurzame mobiliteit: afname van de uitstoot van het mobiliteitsysteem</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderen: afname van de gemaakte autokilometers van inwoners en bezoekers aan Haarlem <p>Op een aantal plekken in de tekst wordt gesproken over samenwerking met NS en Connexxion. Dat zijn evenwel concessiehouders, het echte overleg dient natuurlijk plaats te hebben met de concessie verstrekkers.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realiseren van een OV-knooppunt bij Station Spaarwoude voor bus en trein in samenwerking met NS en Connexxion om daarmee het station beter te ontsluiten met meer en snellere verbindingen binnen de MRA. Daarbij is ook aandacht voor meer fietsparkeerplaatsen, meer beschikbare ov-fietsen en gedeelde faciliteiten zoals parkeerruimte en deelauto's. <p>Het plan gebruikt herhaaldelijk de term 'gereguleerd parkeren'. Dat wordt goed beargumenteerd en is zeer welkom, maar wat wordt bedoeld met kostenneutraal? Kostenneutraal voor wie/wat? De bewoner of de gemeente? De doelstelling voor volledige uitrol in 2030 is prima en zeer wenselijk.</p> <p>Spoor 1: het uitbreiden van het gebied met parkeerregulering.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stap 0: voortzetting huidige beleid aangevuld met een harde afspraak over toekomstige lagere parkerenormen en parkeerregulering in de ontwikkelzones • Stap 1: gefaseerde uitbreiding parkeerregulering in schil rondom de ontwikkelzones, waarbij we varianten onderzoeken hoe dit zo kostenneutraal mogelijk in te voeren • Stap 2: stadsbrede invoering van parkeerregulering 	<ul style="list-style-type: none"> • De opmerking dat NS en Connexxion concessiehouders zijn is correct. Deze namen zijn, waar van toepassing uit het definitieve beleidsstuk gehaald en vervangen door vervoerders. • Het mobiliteitsbeleid zet in op het invoeren van gereguleerd parkeren in de hele stad. Op het moment dat het mobiliteitsbeleid is vastgesteld zal het parkeerbeleid verder uitgewerkt moeten worden. In het parkeerbeleid zal ook gedefinieerd moeten worden wat in Haarlem precies onder 'kosten neutraal' wordt verstaan. 	
--	--	--	--

CG			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>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.</p> <p>Inleiding</p> <p>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</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng en het uiteenzetten van de probleemschets.</i></p>	Nee

	<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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: 		
--	--	--	--

	<ul style="list-style-type: none"> • 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...”. <p>Probleem</p> <p>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.</p> <p>Op het traject Zijlweg, tussen het spoorwegviaduct en de Randweg, betreft dit de volgende kritieke problemen voor de verschillende groepen van gebruikers:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 		
--	---	--	--

	<p>voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 		
2	<p>Concept mobiliteitsbeleid, “De mobiliteitstransitie”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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...”.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Dit mobiliteitsbeleid bouwt voort op de uitgangspunten die in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) zijn opgesteld. Met dit mobiliteitsbeleid is nog niet alle beleid klaar op het gebied van mobiliteit:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Voor de urgente ontwikkelzones zullen er mobiliteitsplannen komen, waarin het beleid op hoofdlijnen is uitgewerkt voor het betreffende gebied.</i> • <i>Er zal voor sommige werkvelden verdieping nodig zijn, dat uitgewerkt wordt in een beleidsplan, denk aan het beleidsplan fiets of aan het beleidsplan verkeersveiligheid.</i> • <i>Bij het mobiliteitsbeleid zelf, zal ook een uitvoeringsagenda komen, waarin is opgenomen hoe aan de stadsbrede maatregelen uitwerking wordt gegeven.</i> <p><i>In het mobiliteitsbeleid is de Zijlweg inderdaad aangegeven als zoekgebied voor een HOV route. Zoals u aangeeft is ruimte een schaars goed. We zullen, wanneer inrichting aan de orde is, keuzes moeten maken in het wegontwerp. Deze inrichting is mede afhankelijk van het besluit over het al dan niet aanwezig zijn van HOV.</i></p>	Nee

<p>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.</p> <p>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...”.</p> <p>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.</p> <p>Vooral op zomerse dagen is deze ontwikkeling steeds meer merkbaar door het verstopt raken van alle oost-west verbindingen richting Zandvoort/strand Bloemendaal. De verkeersdrukke op bijvoorbeeld de Brouwerskolkweg, Zijlweg west en Bentveldsweg neemt op deze dagen dan ook significant toe, waarbij het wegennet verstopt raakt.</p> <p>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</p>		
--	--	--

	<p>veiliger, leefbaarder en gezonder voor de bewoners en gebruikers van de eerdergenoemde Zijlweg verder in het gedrang komt en dus verslechtert.</p> <p>De Zijlweg, ook wel genoemd "...De tuinen van Haarlem..." dreigt hiermee het bekende "afvoerputje" van deze gemeentelijke plannen te worden.</p>		
	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Ook hier bezien vanuit ons gezichtspunt, het eerdergenoemde traject van de Zijlweg tussen het spoorwegviaduct en de Randweg geven wij graag deze inspraakreactie.</p> <p>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.</p> <p>Deze constatering vinden wij dan ook een diskwalificering van dit voorliggende concept beleidsvoornemen "Verkeersveiligheidsbeleid".</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p><i>Dit onderdeel van uw zienswijze zullen wij meenemen bij de nota van beantwoording van het Verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	<p>Nee</p>

<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Het ontbreken van voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden vanaf Julianalaan tot aan de Randweg maken de oversteekbaarheid van de Zijlweg niet eenvoudiger noch veiliger.</p>		
---	--	--

	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>De voorgestelde maatregelen zijn te generiek en houden onvoldoende rekening met het specifieke karakter van de onderscheidende delen en situaties binnen de stad Haarlem.</p> <p>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.</p>		
	<p>Wat wij graag willen</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>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</p>	<p><i>Nogmaals dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>

	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 lawaaijerige 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.		
2	Bijbehorend beeldmateriaal: : https://photos.app.goo.gl/zAHwDWf6rcya4D8B6	<i>Dank voor het delen van deze beelden.</i>	Nee

CH			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Nadat ik het Mobiliteitsbesluit aandachtig gelezen heb wil ik toch nog wat punten onder de aandacht brengen , waar u misschien even gemakshalve aan voorbij gaat. Of wat niet de opdracht was, daarom vraag ik langs deze weg nog maar eens aandacht hiervoor. En waar een ieder die mij een beetje kent weet dat dit zeker in gesprekken aan de orde geweest is. Haarlem wil een aantrekkelijke , gezonde en goed bereikbare stad zijn dit klinkt als muziek in mijn oren. Echter u gaat voorbij een aantal punten, waarvan een hele belangrijke namelijk de economie die eigenlijk hand in hand zou moeten gaan in deze. In de binnenstad Haarlem zijn 14000 arbeidsplaatsen niet onbelangrijk om dit even te noemen en even vast te houden. En het is een mooi stuk toegegeven, in de ideale wereld, maar die is er niet, er is altijd wel een beer op de weg. Haarlem is een Regio Gemeente sterker ook een Provincie Hoofdstad die wat te bieden heeft. De Haarlemse Economie is in de breedste vorm erg afhankelijk van de Regio. En de stad met zijn winkels, Horeca en cultuur en nog los van zijn monumenten en dus erg afhankelijk van zijn bezoekers. Die komen op verschillende manieren Haarlem aandoen al genoemd in uw	<i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid waarin de zeven stappen zijn opgenomen die nodig zijn om Haarlem leefbaar en bereikbaar te houden. Naast de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is het mobiliteitsbeleid ook uitgewerkt in samenhang met andere visies. Een van deze visies is de Economische visie waarin is opgenomen dat bereikbaarheid een belangrijke randvoorwaarde voor het economisch functioneren van Haarlem. Een goed bereikbare binnenstad, winkelgebieden en werklocaties (zoals de Waarderpolder) dragen bij aan de aantrekkelijkheid en een goede economische concurrentiepositie van Haarlem. Het mobiliteitsbeleid streeft er juist naar om Haarlem bereikbaar te houden. Uiteraard is ook het streven dat de bewegingen zo veel mogelijk te voet of met de fiets of het OV plaatsvinden, maar als het niet anders kan met de (elektrische) auto. Als Haarlem bereikbaar blijft, blijft het centrum ook bereikbaar en kunnen de reizigers die om wat</i>	Nee

<p>beleidsstuk, echter ze komen niet uitgebreid winkelen, en nemen dit vervolgens op de bagagedrager van de fiets mee, soms als het klein is gaat dat maar meermaals is dit niet het geval. Meerdere aankopen doen ze toch echt met de auto waarschijnlijk u zelf ook.</p> <p>U geeft aan Haarlem groeit, fijn goed voor de economie en de ondernemers. Het streven 10.000 huizen erbij prima ,meer bewoners meer inkomsten voor de Gemeente, maar ook voor de economie zou ik zeggen als ondernemer. Maar dan moeten we wel scheppend bezig zijn en op diverse speelvelden acteren.</p> <p>In ongeveer 2007 werden er een tweetal onderzoeken gedaan naar het belang van auto parkeren dit door de toenmalige Kamer van Koophandel Kennemerland die nog steeds opgaan, en zeker met groei, waar knip en klaar uit naar voren kwam dat we een tekort aan parkeerplaatsen hadden toen, voor de bewoners en bezoekers van de stad.</p> <p>Misschien zou je dat niet zeggen als je alle parkeergarage op een hoop veegt en kijkt naar de bezettingsgraad ook de parkeergarage waarvan de Haarlemmer het bestaan niet weet of je, zou je af moet vragen hoe je hem daar zo groot hebt kunnen bouwen.</p> <p>En ondergetekende heeft toen met de toenmalig wethouder C van Velzen economie en parkeren om de tafel gezeten.</p> <p>Dit als Regio Voorzitter van de Kamer van Koophandel Kennemerland. Er was toen sprake van een parkeergarage onder de Nieuwe Gracht, alles klaar daarvoor, maar de gemeente durfde de slag niet aan met de daar wonende advocaten iets over schade enz.</p> <p>De heer C van Velzen had overigens in zijn ijver, en om de bankrekening van de Gemeente een iets positiever aanzien te geven de gelden van het parkeerfonds overgeheveld naar algemene middelen en het parkeerfonds opgeheven.</p> <p>Jammer daar had nu alle problematische problemen omtrent (fiets)parkeren uit betaald kunnen worden.</p> <p>En stelt u eens voor dat de parkeergelden wegvallen uit de algemene middelen pot op dit moment, dan hebben we een groot probleem binnen de Gemeente Haarlem.</p>	<p><i>voor reden dan ook met de auto komen de parkeergarages bereiken. Dit is ook een onderdeel van het mobiliteitsbeleid.</i></p>	
---	--	--

	<p>Maar weer terug met C van Velzen, de Nieuwe gracht werd in het gesprek uitgeruild tegen een parkeergarage oost die er nog steeds niet is daar zou hij zich hard voor maken.</p> <p>Toen was er al een tekort namelijk en inmiddels zijn er ook nog eens 700 plaatsen verdwenen op straat niveau, niet allemaal slecht hoor in sommige gevallen een verreikend iets van de stad zelfs. Maar totaal niks compensatie zoals afgesproken was in diverse stukken, dus de economisch gezonde parkeerbalans is ver te zoeken. Sterker je geeft 60 parkeerplaatsen op, dit op de Kamp Garage voor een bedrijf in de binnenstad dat geeft te denken hoe er tegenaan gekeken wordt niks ten nadele van de ondernemers.</p>		
2	<p>Dan de fiets, prima de mensen die naar de stad komen voor cultuur, Horeca of kleine boodschap, gezond minder Co2 uitstoot ,maar ook daar geldt voor, zorg voor stalling want zoals het nu gebeurt is een aanfluiting en de stad onwaardig.</p> <p>Dan doe je als gemeente alles om de auto te weren uit het straatbeeld en vervolgens plomp je hem vol met fietsen wat er niet uitziet en in sommige gevallen zeer onveilig is, (maar daar komen we pas achter wanneer er iets gebeurt ,zeg maar het kalf verdronken is zogezegd), overal zonder dat je daar beleid op voert en vervolgens op handhaaft.</p> <p>Sterker ik kwam al diverse fietsers en een bakfiets tegen in de Grote Houtstraat tegen het verkeer in of het de normaalste zaak is. Handhaven kan best in bepaalde gebieden waar wel een fietsparkeergarage is (zie stationsgebied) dus zeker in het winkeldomein op sommige plaatsen, is mijn mening als de wil er maar is, bij de betrokkenen en het aangeeft.</p>	<p><i>Het Mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen. Echter, met het mobiliteitsbeleid is het beleid met betrekking tot mobiliteit nog niet gereed. Er is op gebieden concretere uitwerking nodig. Zo komt er ook aanvullend beleid op het gebied van Fiets. In dit fietsbeleid zal ook verder ingegaan worden op het fietsparkeerbeleid.</i></p>	Nee
3	<p>En waar we heel veel inzet op plegen om het winkeldomein in stand te houden met en door verschillende partijen.</p> <p>10.000 huizen erbij prima laten we het positief zeggen 5000 parkeerplekken voor de auto, die daar mee gemoeid zijn of 5000 fietsen(mij om het even) maar meer beweging en wederom goed voor de economie van de stad.</p> <p>Willen wij die 14.000 werkplekken in de binnenstad in stand houden en de economie aanjagen en mee blijven doen als aantrekkelijke winkelstad in de top 10 van Nederland zullen wij in de breedste zin rekening moeten houden met een (Fiets)parkeer beleid wat recht doet als regio Gemeente en recht doet aan dit mobiliteitsplan en de economie van de stad in zijn geheel Hier</p>	<p><i>Nogmaals hartelijk dank voor uw inbreng. Het streven van de gemeente is om door middel van de stappen in het mobiliteitsbeleid de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Het streven is dat Haarlem in 2030 een stad is waarin bewoners en bezoekers zich goed en veilig kunnen verplaatsen.</i></p> <p><i>In het Mobiliteitsbeleid zijn niet alle uitwerkingen van het beleid opgenomen. Sommige uitwerking komen terug in deelbeleidsplannen, zoals bijvoorbeeld het fietsbeleid en het deelmobiliteitsbeleid.</i></p>	Nee

	<p>wordt al heel lang over gesproken en over geschreven maar in die tussentijd is Hoofddorp (met een vriendelijk parkeertarief) en Halfweg erbij gekomen als dikke concurrentie dit is niet erg wordt je sterker van. Maar wel met een eerlijk speelveld.</p> <p>En als er dan verwezen wordt Moderniseren Parkeren benoem ze dan ook in dit stuk anders raakt het zomaar zoek, anders had parkeergarage Oost er al lang gestaan zoals al meerdere malen toegezegd is en niet alleen door van Velzen (ik loop al een tijdje mee in bestuurlijk Haarlem). Dus als er dan een stuk gemaakt Nwordt voor 2025 met een doorkijk naar 2040 neem dan alles mee waar we al heel lang over praten, (maar dat dan ook alleen praten.), want dan praat je over mobiliteit in de breedste zin van het woord, dan is er meer dan nu in dit stuk beschreven wordt. En voor je het weet raken stukken in een stoffige la. Want we praten nog steeds over het hier en nu daar moeten we het nu mee doen en kunnen niet een aantal jaren overslaan in de tijd.</p> <p>Lees o,a Stukken kamer van Koophandel Brief d.d 7 juli 2016 namens Haarlem Centraal, Horeca Haarlem, VEBH</p> <p>Nu hebben we het over de fiets prima , maar vergeet de rest niet want de auto zorgt ook voor mobiliteit en verplaatsing lastig soms voor sommige ,maar hij is nog niet weg te denken en belangrijk voor de economie van de stad. En dus die 14.000 werkplekken. Dit is geen aanval op de Auteur van het stuk, want die zal het moeten doen met hetgeen haar aangereikt wordt.</p> <p>Maar van een betrokken Haarlemse ondernemer/ bestuurder Ik had de behoefte om daar op te reageren , anders ben ik geen knip voor de neus waard voor mijn eigen gevoel</p>		
--	--	--	--

Cl			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>De Participatieraad heeft met belangstelling kennisgenomen van mobiliteitsnota 'Veilig op weg in Haarlem' welke op 12 maart jl. voor inspraak is vrijgegeven. De mobiliteitsvisie en de daarin genoemde lange termijn ambities van Haarlem sluiten goed aan bij de landelijke aanpak van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV2030).</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>Bij de ontwikkeling van de visie heeft de gemeente plaatselijke belangenorganisaties en burgers betrokken. In de nota wordt ook aandacht besteed aan risicogroepen zoals jongeren, beginnende jonge automobilisten en de groeiende groep ouderen. De Participatieraad juicht het specifiek benoemen van deze risicogroepen toe, maar vraagt in dit kader ook aandacht voor kwetsbare Haarlemmers met een (functie)beperking. Voor deze groep is mobiliteit, maar ook je veilig en goed kunnen verplaatsen in de stad, van levensbelang.</p> <p>Voorafgaand</p> <p>De gemeente Haarlem heeft reeds in 2018 prioriteit aan Toegankelijkheid gegeven en tot jaarthema benoemd. Dit naar aanleiding van de ratificatie van het VN-verdrag in 2016 inzake rechten van personen met een handicap (Op basis van voortschrijdend inzicht wordt nu gesproken over mensen met een (functie)beperking) het jaarthema is vervolgens uitgewerkt in een gemeentelijk actieplan. Ook de participatieraad heeft in 2017 Toegankelijkheid als motto genomen en in 2018 uitgewerkt in het thema 'Haarlem, Toegang voor iedereen'.</p> <p>Omdat Toegankelijkheid en Mobiliteit in de visie van de Participatieraad onlosmakelijk met elkaar verbonden zijn, heeft de raad de nota vanuit deze invalshoek gelezen. Onze visie over de verbinding tussen mobiliteit en toegankelijkheid hebben wij onderstaand samengevat, de inspraakreactie wordt afgesloten met een advies.</p>		
2	<p>Mobiliteit en toegankelijkheid</p> <p>Mobiliteit is gericht op vervoer en circulatie van verkeer, maar ook op de mogelijkheid om je zowel fysiek, sociaal en mentaal gemakkelijk in de stad te kunnen verplaatsen en daar te kunnen verblijven. Mobiliteit als de fysieke, mentale en sociale inrichting van de openbare ruimte, hierbij wordt gebruik gemaakt een viertal mobiliteitsprincipes. De Participatieraad beperkt zicht tot het derde principe t.w. een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte.</p> <p>De Participatieraad ziet Toegankelijkheid als een voorwaarde om zelfstandig en op een gelijkwaardige manier gebruik te kunnen maken van de (gebouwde) omgeving, voorzieningen, informatie,</p>	<i>Dank voor uw uitleg.</i>	Nee

	<p>producten en diensten. In de optiek van de Participatieraad faciliteert toegankelijkheid mobiliteit. Toegankelijkheid gaat uit van een maatschappij die 'op alle fronten' voor 'iedereen' toegankelijk is. Een toegankelijke samenleving komt echter alleen tot stand wanneer hier integraal en op alle terreinen aandacht voor is. Mensen met een (functie)beperking moeten ook boodschappen kunnen doen, werken, recreëren, op bezoek kunnen gaan bij bureaus, vrienden en kennissen. Zij ervaren echter in het dagelijks leven op verschillende gebieden belemmeringen en moeten zich voortdurend vragen stellen over:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bereikbaarheid : kan ik ergens komen? - Toegankelijkheid : kan ik binnen komen? - Bruikbaarheid : kan ik de voorziening gebruiken en begrijpen? - Veiligheid : is de situatie veilig (genoeg); kan ik in geval van nood ondersteuning krijgen b.v. bij het tijdig en veilig vluchten? 		
	<p>Advies</p> <p>De Participatieraad verzoekt om de belemmeringen van kwetsbare Haarlemmers met een (functie) beperking als focuspunt in de nota mee te nemen. Tevens vragen wij in het kader van het algemene verkeersveiligheidsbeleid specifieke aandacht voor de problemen van de groep Kwetsbare Haarlemmers mee te nemen bij de in de notitie reeds benoemde risicogroepen.</p> <p>In de notitie wordt ook gesproken over samenwerking met vrijwilligersorganisaties; de gemeente is voornemens om een vrijwilligersplatform op te richten. Dit voornemen is uitgewerkt in maatregel 16 en betreft het faciliteren en samenwerken met vrijwilligersorganisaties. De Participatieraad adviseert om vertegenwoordigers van de ambassadeurs Toegankelijke Stad (vanuit hun expertise/ ervaringsdeskundigheid) te betrekken en toe te voegen aan het -nog op te richten- vrijwilligersplatform.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het doel van het mobiliteitsbeleid is om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Als de resultaten behaald worden, dan blijft de stad ook bereikbaar en toegankelijk voor de minder valide bewoners en bezoekers.</i></p> <p><i>Daarnaast zet de gemeente zich via dit mobiliteitsbeleid in voor meer ruimte (toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger.</i></p> <p><i>Uw opmerking met betrekking tot verkeersveiligheid zal meegenomen worden in de nota van beantwoording van het verkeersveiligheidsbeleid.</i></p>	Nee
	<p>Ter afsluiting</p> <p>Toegankelijkheid vraagt om een integrale benadering zowel wat betreft de fysieke toegankelijkheid van gebouwen, openbare ruimte, infrastructuur, vervoermiddelen, voorzieningen, goederen en diensten, informatie, maar ook de sociale toegankelijkheid (participatie) en bejegening. Er is een fysieke Toetslijst Toegankelijke infrastructuur opgesteld deze is bijgevoegd (zie</p>	<p><i>Nogmaals dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen.</i></p>	Nee

	bijlage I) deze toetslijst maakt integraal onderdeel uit van ons advies.		
CJ			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Wij onderschrijven op hoofdlijnen het geschetste lange termijn perspectief van een duurzame, leefbare en veilige stad. We onderkennen dat daarvoor een wezenlijke (gedrags)verandering en een stapsgewijze transitie nodig is van allen die bij Haarlem betrokken zijn. Daar kan o.i. niemand op tegen zijn.</p> <p>We onderkennen ook dat dit een complex traject is dat vraagt om een langdurige en consistente investering in en monitoring van maatregelen die moeten leiden tot het realiseren van het gewenste eindperspectief.</p> <p>Over dit uitvoeringsbeleid en de samenhang daarvan met lopende uitvoeringstrajecten, maken wij ons echter zorgen. Het ontbreekt o.i. aan een samenhangende uitvoeringsstrategie en uitvoeringsplan.</p> <p>We merken dat deze zorg breder gedragen wordt bij andere betrokkenen binnen de gemeente Haarlem. We sluiten ons daarom aan bij de zienswijzen die zijn ingediend door:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de Stichting STEL (waarvan onze wijkraad mede-oprichter is). - het platform Bus-kruit. 	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het mobiliteitsbeleid is het beleid op hoofdlijnen. Parallel aan het beleid wordt ook een uitvoeringsagenda opgesteld. Hierin staan maatregelen om de zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid daadwerkelijk vorm te geven en zo de mobiliteitstransitie in Haarlem te versterken.</i></p>	Nee
2	<p>In aanvulling daarop willen we vanuit de concrete ervaringen in Bosch&vaart nog enkele specifieke aandachtspunten naar voren brengen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • o.a. door het ontbreken van een sluitende ring waarbij het doorgaand verkeer om Haarlem heen zou gaan, ervaren wij in Bosch&Vaart (maar dat geldt ook voor andere wijken) ernstige problemen op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid, omdat het doorgaande verkeer zich nu door de veel te smalle straten van onze wijk perst. Er is o.i. sprake van een urgent probleem dat leidt tot onnodige onveilige situaties en onnodige verkeersslachtoffers. • dit geldt evenzeer voor (doorgaande) straten in onze wijk (50 km en 30 km) waar veel te hard wordt gereden en waar het ontbreekt aan handhaving. Zonder handhaving heeft het uitvaardigen van regels voor de maximum snelheid weinig zin. 	<p><i>Het mobiliteitsbeleid beschrijft de zeven stappen die nodig zijn om Haarlem leefbaar en bereikbaar te houden. Deze zeven stappen hangen met elkaar samen en zijn alle zeven nodig. Twee stappen die erg met elkaar samenhangen zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Een duidelijke wegstructuur gebaseerd op 30km/ uur (stap 4);</i> • <i>Bundelen autoverkeer op hoofdroutes (stap 6).</i> <p><i>Doordat de hoofdroute een snelheid van 50km uur behoud en de wijken een snelheid van 30km uur krijgen, wordt het voor de auto aantrekkelijker om van de hoofdstructuur gebruik te maken in plaats van door de wijken te rijden. De 30km uur wegen dienen uiteindelijk zo ingericht te worden, dat te hard rijden niet meer tot de opties behoort.</i></p>	Nee

3	In onze wijk is een toenemend gebrek aan parkeerplaatsen. Deels komt dit door het feit dat veel huishoudens in Bosch&Vaart tenminste twee auto's hebben, maar er spelen ook andere ontwikkelingen. Zo is er in onze wijk nog geen sprake van betaald parkeren. Intussen is/wordt in aanpalende wijken wel betaald parkeren ingevoerd of worden bij nieuwbouwprojecten aanzienlijk minder parkeerplaatsen gerealiseerd. Nobele doelstellingen, maar deze leiden nu tot een verplaatsing van het parkeerprobleem naar onze wijk, waardoor tegenstand in plaats van steun ontstaat voor het gewenste perspectief. Dit wordt verergerd door de toename van het aantal elektrische laadpalen in onze wijk, waardoor het aantal 'gewone' parkeerplekken afneemt.	<i>De gemeente wil via het mobiliteitsbeleid in de hele stad gereguleerd parkeren invoeren, al dan niet met aanvullende maatregelen per gebied. Als het mobiliteitsbeleid is vastgesteld zal ook het parkeren verder uitgewerkt worden, bijvoorbeeld welke vorm van gereguleerd parkeren wanneer en hoe wordt ingevoerd.</i>	Nee
4	de beoogde transitie heeft o.i. alleen kans van slagen als daar een breed draagvlak voor bestaat bij de bewoners van de stad. Dit vereist allereerst een heldere communicatie, maar ook een actieve participatie van bewoners bij het adresseren van knelpunten en het zoeken naar oplossingen. (Tijdelijke) nadelen moeten in het perspectief staan van toekomstige voordelen voor de bewoners.	<i>Het is een correcte constatering dat draagvlak van de bewoners belangrijk is om de transitie vorm te geven. Dit vereist inderdaad heldere communicatie en actieve participatie.</i>	Nee

CK			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De wijkraad Koninginnebuurt onderschrijft de integrale visie als aanvulling op de SOR als antwoord op een leefbaar en bereikbaar Haarlem. In de gebiedsvisie Zuid-West die ook ter inspraak ligt is aangegeven, dat de meeste bewoners van het Haarlemmerhoutkwartier en in hoge mate in de Koninginnebuurt hinder en last ondervinden van het doorgaande auto verkeer. Het burgerinitiatief Haarlem Klem heeft al een duidelijke zienswijze geschreven waar wij in participeren en die wij als wijkraad volledig onderschrijven. Als wijkraad willen wij hieraan toevoegen en /of duidelijkerstellen:	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee
2	In het stuk is er sprake van de regio-ring en moet het auto verkeer om het centrum heen en er dus niet door heen. Dit kan, ons inziens alleen als de Kennemertunnel in de zienswijze wordt opgenomen. De Kennemertunnel verbindt N-wegen met elkaar en is ons inziens de Provincie Noord Holland probleem eigenaar. De gemeente Haarlem zou zich moeten	<i>Met dit mobiliteitsbeleid wordt inderdaad niet meer ingezet op de Kennemertunnel. Hiervoor hebben we de volgende drie argumenten: 1. De gemeente zet niet in op auto, maar op fiets, voetganger en OV: Dit is een politieke keuze die bij de vaststelling van de SOR al gemaakt is. Grote</i>	Nee

	<p>opwerpen om de belangen van haar burgers te behartigen en het gesprek met de provincie redigeren.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Alles in het plan is gebaseerd op de regio-ring om daarmee een goede doorstroming te bevorderen en de deskundige gaf tijdens de mobiliteitstafel aan: “alsje ondergronds kan dan is dat de beste keuze”. • Het wijzigen van het traject provinciale weg N205 naar de N208 om daardoor een goede hoofd ontsluiting structuur te bewerkstelligen zal te allen tijden de wijk zuidwest belasten met veel doorgaand autoverkeer. De lasten zullen naast geluidshinder ook CO2 uitstoot en verkeersonveiligheid omvatten die met een Kennemertunnel sterk verminderd zullen worden. • De tunnel, zoals deze ook op de vorige versies van mobiliteitsplannen ingetekend stond, is zoals gezegd een provinciaal belang, het is doorgaand verkeer wat via deze route om Haarlem heen moet om verder te kunnen. • Men spreekt in het stuk van het omgekeerd denken, maar daarmee zullen de wijken in Zuid-West • alleen maar meer belast worden met het doorgaande autoverkeer. Dus zal eerst voor een goede • doorstroming via een regio-ring met een tunnel ingevuld moeten worden. <p>In het belang van de verkeersveiligheid, milieu consequenties en de doorstroming van verkeer via een goed werkende regio-ring maakt het opnemen van de tunnel tussen de N205 en de N208 in samenwerking met de provincie Noord-Holland een vereiste. Hierdoor zal in het mobiliteitsbeleid de stad veiliger, autolouwer en toch goed bereikbaar blijven en het leefklimaat van onze wijken sterk verbeteren.</p> <p>Wij vertrouwen erop dat u onze aanvullingen op de zienswijze van het burgerinitiatief van KLEM zou willen beoordelen en opnemen in het mobiliteitsplan.</p>	<p><i>investeringen om autoverkeer te faciliteren passen minder goed in dit beleid</i></p> <p><i>2. Het beperkte oplossend vermogen van een tunnel: In 2015 is er een effectenstudie uitgevoerd voor de Kennemertunnel door Bureau GoudappelCoffeng. In deze studie zijn een korte tunnelvariant en lange tunnelvariant vergeleken met de nulvariant (geen tunnel). Uit deze studie bleek het volgende over de tunnelvarianten:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>De tunnel heeft voornamelijk een regionale functie. Het doorgaande verkeer van/naar Aerdenhout en Zandvoort e.o. wordt hiermee goed gefaciliteerd, het stadsverkeer minder. De intensiteiten op de parallelle route (Schouwbroekerbrug) neemt hierdoor af met circa 15-20%.</i> • <i>De route van de huidige N205 (Fonteinlaan, Kamperlaan, Buitenrustlaan) blijft nodig in het stedelijk wegennet, maar kan afgewaardeerd worden naar één rijstrook per rijrichting;</i> • <i>Op de wegen naar de tunnel toe, neemt het verkeer toe. Deze toenames zijn vooral merkbaar in de directe omgeving van de tunnelmonden.</i> • <i>Op het wegennet van Haarlem treedt op diverse wegen een afname op. Verkeer dat nu op stedelijke wegen zoals de Pijlslaan rijdt, kan dan via de tunnel rijden in plaats van door het stedelijk gebied. Ondanks dat de routelengte toeneemt, zal dit qua reistijd aantrekkelijk zijn.</i> <p><i>3. Er is geen financiering vanuit provincie/ rijk te verwachten: Uit verkennende gesprekken met de provincie ten tijden van het opstellen van de SOR bleek er geen kans op een bijdrage van die kant. Dit omdat de provincie sowieso op hun begroting geen middelen beschikbaar heeft voor dergelijke projecten en omdat ook daar de beleidsmatige nadruk op fiets en OV ligt. Zonder steun en middelen van de Provincie is een rijksbijdrage zo goed als onmogelijk. Zonder een substantiële hoeveelheid eigen geld maakt de gemeente</i></p>	
--	---	--	--

		<i>ook geen kans op geld uit de EU of uit het Groeifonds. Tenslotte zou een tunnel leiden tot een forse jaarlijkse last voor instandhouding en onderhoud en daar is op de gemeentelijke agenda ook weinig budget voor.</i>	
--	--	--	--

CL			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Het rapport Mobiliteitsbeleid is een goed beleidsstuk. Het heeft wel veel ambitie en een groot gebrek aan concretisering, waardoor beschreven doelen op voorhand waarschijnlijk nooit worden gehaald. De wijkraden doen een dringend beroep om eerst te zorgen dat alle nodige voorzieningen zijn gerealiseerd voordat begonnen gaat worden aan aanpassingen in kader van het beleidsplan. Als de mensen eerst de alternatieven in de vervoersmogelijkheden geconcretiseerd zien, zullen zijn eerder en actiever meegaan in de veranderingen in het kader van het mobiliteitsbeleid.</p> <p>In het rapport wordt veel uitgegaan van de gedachte dat als het autoverkeer wordt bemoeilijkt, dit zal leiden tot afname van het autoverkeer en autobezit. Voor gedragsverandering is veel meer nodig en veel meer tijd. Laten wij in tussentijd niet vergeten problematiek op straat aan te passen als daartoe aanleiding is.</p> <p>De wijkraden zijn het eens met de uitgangspunten dat OV, fiets en voetganger voorrang hebben en dat de auto in de stad op de tweede plaats komt, maar dan wel onder de hierboven geschetste voorwaarden.</p> <p>Het aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur en het oprichten van een platform verkeersveiligheid is een goede zaak om de probleemeigenaar en aanspreekpunt duidelijk neer te zetten. De wijkraden werken daar graag aan mee.</p> <p>Door de lay-out van het rapport is het buitengewoon lastig om te lezen. Bij het afdrukken is de lettergrootte te klein om te lezen en ook op het beeldscherm is het om die reden niet leesbaar. Bij het uitvergroten van de tekst moet voortdurend naar links of rechts worden geschoven. Bepaald niet uitnodigend om te lezen.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Het stadsbrede mobiliteitsbeleid streeft ernaar om de stad met de zeven stappen leefbaar en bereikbaar te houden, ondanks de groei. Deze zeven stappen zijn niet los van elkaar te zien en ze hangen alle zeven met elkaar samen. De gemeente heeft als streven dat in 2030 bijna alle (90%) korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft (60%) de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden. Het aantal auto's in de stad is niet gegroeid.</i></p> <p><i>Om dit daadwerkelijk te bereiken dienen er maatregelen genomen te worden die vorm geven aan deze zeven stappen. Daar zal tegelijkertijd aan gewerkt worden. Dat kan soms, tijdelijk, tot een situatie leiden waarin een aantal maatregelen al gerealiseerd zijn en een aantal andere nog niet. Echter, het streven voor 2030 blijft hetzelfde.</i></p>	Nee
2	Algemeen	<i>In het rapport zijn de verkeersbewegingen in het algemeen bekeken, daar hoort het strandverkeer ook bij. Een van de</i>	Nee

	<p>In het rapport wordt niets geschreven over het strandverkeer, wel over autobeperkende maatregelen op die routes naar en van het strand. Alsof dat probleem in Haarlem niet bestaat, of maar moet worden geregeld door andere overheden. Waarom is in dit rapport de Mariatunnel geschrapt, terwijl het een groot discussiepunt is en kan bijdragen aan vermindering van de grote verkeersdrukte richting Zandvoort op zomerse dagen, tijdens autoraces en mooie dagen in het voor- en naseizoen, zelfs in de winterperiode. Financiële argumenten en gebrek aan draagvlak bij andere overheden of regionale en landelijke samenwerkingsverbanden zijn geen aanleiding om op voorhand het beleid daar op aan te passen. Ontmoedigen is hier geen oplossing is, te meer daar dit recreatieverkeer vanuit vele en verre regio's komt waar dergelijk ontmoedigingsbeleid wel eens niet wordt nagestreefd.</p>	<p><i>zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid is het bundelen van autoverkeer op de hoofdroutes. Hier valt ook het regionale verkeer onder.</i></p> <p><i>Er is inderdaad voor gekozen om niet meer in te zetten op de Kennemertunnel. De redenen hiervoor zijn uiteengezet onder nummer: CK2.</i></p>	
3	<p>Uitgangspunten</p> <p>Bij uitgangspunt 2: 'Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis' (blz. 6/4) merken de wijkraden op dat als met kleinere bussen gereden kan worden, hiermee bij de inrichting van de wegen rekening gehouden kan worden.</p> <p>Bij uitgangspunt 3: 'Voorrang voor fietsers en voetgangers' stellen de wijkraden voor om bij gladheid eerst de fietspaden te strooien, vooral bij fietstunnels waar nu zelfs nog staat dat bij gladheid niet wordt gestrooid.</p> <p>Bij uitgangspunt 4: 'Duidelijke wegenstructuur' merkt de wijkraad op dat dit een hele hoge prioriteit heeft. Groot knelpunt in deze wijk is de Bernadottelaan (niet ingericht als 30 km straat, maar er staan wel borden met 30 km, een zogenaamde 'grijze weg'). Ook in de nota IVORIM blijft de Braillelaan een 'grijze weg'. Advies: hanteer de Duurzaamveilige weg categorisering met de eenduidige snelheden voor binnen de bebouwde kom (50 km of 30 km). Dit zorgt voor begrijpelijkheid en duidelijkheid voor de weggebruiker.</p>	<p><i>Zowel de stap 'Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis' als de stap voorrang voor fietsers en voetgangers' zijn in het mobiliteitsbeleid uitgewerkt op hoofdlijnen. Uw aanbevelingen zullen bij deze uitwerking bekeken worden.</i></p> <p><i>Met betrekking tot de duidelijke wegstructuur gebaseerd op 30km uur geldt dat deze 30km uur ook zoveel mogelijk conform 30km uur ingericht zal worden. Er zullen echter wegen blijven waarbij de hoeveelheid auto's niet past bij een standaardinrichting van 30 km/ uur. Daarom kiezen we in het mobiliteitsbeleid om te onderzoeken of er een tussenoplossing mogelijk is, de zogenaamde "gebiedsontsluitingsweg 30 km/ uur" (stap 2), waar door de inrichting de maximumsnelheid afgedwongen wordt, maar toch ook een ontsluitende functie kan vervullen (voorrangskruisingen, asfalt). Als dit niet mogelijk is kan toch gekozen worden voor 50 km/ uur als maximumsnelheid. Belangrijke randvoorwaarde hiervoor is dat er vrijliggende fietspaden aanwezig zijn.</i></p>	Nee
4	<p>Eindbeeld Openbaar vervoer</p> <p>Er wordt gezocht naar andere alternatieve HOV-routes (blz.32/17'). Opmerkelijk is dat de route over de Amsterdamsevaart/ Prins Bernhardlaan noch langs de HUB Nieuw-Zuid, noch langs NS</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Om de verwachte reizigersgroei op te vangen, wordt gekeken naar meerdere alternatieve HOV-routes die naast elkaar zorgen voor een goed dekkend regionaal OV-systeem. Het is niet per definitie nodig dat al</i></p>	Nee

	<p>Spaarnwoude gaat. Dat lijkt niet bevorderlijk voor een goede overstap op andere lijnen of andere vervoerwijzen en is dus af te wijzen.</p> <p>Bij een lightrailverbinding wordt een verbinding naar Schiphol-Noord/Amsterdam-Zuid het meest kansrijk gezien (blz.32/17). Hoe verhoudt zich een Lightrail over de N205 en A9 met extreem hoge kosten en een lange termijn van uitvoering tot een vertraming van de Zuidtangent waarvoor al een route is voorbereid en vrijgehouden en dus eenvoudiger en sneller te realiseren? De suggestie wordt gewekt dat ook een lijn tussen Haarlem - en Hoofddorp tot de mogelijkheden behoort, maar die relatie is in reizigersaantallen niet groot genoeg voor vertraming. Kijk naar het huidige aantal reizigers op de Zuidtangent die niet in Hoofddorp in- of uitstappen. Doortrekken van de raillijn naar Schiphol is om exploitabele redenen een noodzaak.</p>	<p><i>deze HOV-routes de knoop Haarlem Nieuw-Zuid en/of Haarlem-Spaarnwoude aandoen. In de periode 2018-2020 (tot corona) heeft er bijvoorbeeld een succesvolle pilot gelopen met een rechtstreekse HOV-bus tussen OV-knooppunt Delftplein en OV-knooppunt Amsterdam-Zuid (lijn 244). Deze liep via de Amsterdamsevaart en Prins Bernhardlaan en zorgde voor een ontlasting van de overbezette lijn 346 (dubbeldekker) door de binnenstad van Haarlem. Het streven van zowel de gemeente Haarlem als de concessieverleners is om deze pilot na de coronadip te vervolgen en uit te bouwen tot een volwaardige HOV-lijn. In aanvulling daarop wordt gekeken naar andere, alternatieve HOV-routes die, via andere routes langs de binnenstad, mogelijk wel via Haarlem Nieuw-Zuid of Haarlem-Spaarnwoude rijden.</i></p> <p><i>U geeft terecht aan dat het vertragen van de HOV-lijn via de N205 en A9 naar Schiphol-Noord en Amsterdam-Zuid een zeer kostbare en lange termijn zaak is. Hetzelfde geldt voor een vertraming van de Zuidtangent naar Hoofddorp en Schiphol, ondanks het feit dat hier al een vrijliggende busbaan is. De reden dat in eerste instantie vooral wordt ingezet op de 1e variant (via N205/A9) is omdat op deze verbinding de grootste reizigersstroom en verwachte groei zit en op deze verbinding meer winst te behalen is qua reistijd en reizigerspotentie. Daarbij wordt niet alleen gekeken naar het eindbeeld (vertraming), maar ook naar groeipaden daarnaartoe, zoals een vrijliggende busbaan zoals die er nu al is voor de Zuidtangent. Een dergelijke maatregel is ook prijzig, maar in verhouding een stuk goedkoper dan het vertragen van het tracé van de Zuidtangent. Tegelijkertijd levert het meer op aan reistijdwinst en reizigerspotentie. Het eindbeeld waar we in het mobiliteitsbeleid naar streven is dat beide HOV-corridors op termijn vertramd worden.</i></p>	
5	<p>Eindbeeld auto</p> <p>Bij de beschrijving van een goede hoofdinfrastructuur (blz. 34/18) wordt de wens geuit om het doorgaande oostwest autoverkeer bij het Kennemerplein (N200) te ontmoedigen. Hier wordt volkomen voorbijgegaan aan het strandverkeer waarvoor de N200 een van de</p>	<p><i>In het rapport zijn de verkeersbewegingen in het algemeen bekeken, daar hoort het strandverkeer ook bij. Een van de zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid is het bundelen van autoverkeer op de hoofdroutes. Hier valt ook het regionale verkeer onder.</i></p>	Nee

	<p>twee routes naar de kust is en dat zeker geen grote omweg over een Velserversbinding zal gaan rijden. Een dergelijke maatregel moet leiden tot forse filevorming op de Oudeweg en de Amsterdamse Vaart richting Halfweg.</p> <p>In de beschrijving van de indeling naar snelheid op de niet doorgaande wegen worden node de bestaande woonerven gemist. Wel is waar een beleid uit een ver verleden, maar wel effectief zolang de herkenbaarheid wordt onderhouden. In dergelijke buurten is het (her-)plaatsen van borden en (opnieuw) aanduiden van parkeerplaatsen voldoende om een veilig verblijfsgebied te creëren.</p> <p>Een sterk staaltje 'wolkenfietserij' blijkt uit figuur 8 op blz. 35/18 waarin de route Groningenlaan-Betuwelaan-Zuiderzeelaan wordt aangewezen als wegen met een maximum snelheid van 30 km/u, waar nu zonder problemen, in een duidelijk wegprofiel 50 km/u wordt gereden. Daarbij uitgezonderd een stuk van beperkte omvang bij een basisschool.</p> <p>Dat er een 'overstappunt' wordt aangewezen om de goederenstromen van de N200 (en de A9?) af te vangen en van daaruit met kleiner transport naar de eindbestemming wordt gebracht (blz. 37/19) is een beleidsdoel dat al decennia lang wordt genoemd, maar nu nog slechts uitsluitend door de elektrische auto's van Pick-Up wordt uitgevoerd.</p>	<p><i>Het is een correcte constatering dat er geen aparte snelheid voor woonerven is opgenomen in het beleid. Deze wordt niet aangepast ten opzichte van de huidige situatie. Met betrekking tot de invoering van de 30km uur, geldt dat het de bedoeling is dat deze maximum snelheid overal binnen de gemeentegrenzen van Haarlem ingevoerd zal worden. In de verdere uitwerking zal blijken wat wanneer opgepakt wordt. Uitzonderingen op de invoering van de 30 km uur zijn:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>De hoofdontsluitingsroute voor de auto</i> • <i>De HOV routes</i> • <i>Indien dat noodzakelijk is voor de noodzakelijke aanrijdtijden voor de hulpdiensten.</i> 	
6	<p>Parkeren</p> <p>De naoorlogse wijken "kennan minder ruimtelijke kwaliteit vanwege de brede straten en veel ruimte voor parkeren De wijk is voor de auto ingericht (blz. 58/30). Deze mening wordt in Schalkwijk niet gedeeld. Door de parkeerruimte wordt weinig half op de stoepen geparkeerd In vergelijking met het Centrum en Noord. Daardoor geven de brede straten ruimte om te ademen, te beleven. Er zijn ruime zichtlijnen. Er is al veel groen in de straten en vooral langs de randen van de wijk. Anders dan gesuggereerd is er ook voldoende ruimte om te spelen. In verreweg de meeste straten is nauwelijks last van een te hoge parkeerdruk, tenzij je de auto direct voor de deur wilt zetten. Daarbij moet worden vermeld dat door auto's langs de stoep te parkeren de straten, met vaak lange rechtstanden, visueel worden versmald waardoor de snelheid wordt verlaagd. Nergens in de stad</p>	<p><i>In het mobiliteitsbeleid wordt er inderdaad voor gekozen om in 2030 in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd te hebben. Parkeerregulering wordt ingevoerd om ruimte te reserveren voor stedelijke kwaliteit zoals groen en spelen, maar ook groen en water in het kader van klimaatadaptatie. Het is dan ook een van de maatregelen die nodig zijn om ervoor te zorgen dat het streven, dat het aantal auto's in Haarlem in 2030 niet is toegenomen, gehaald wordt. De zeven stappen uit het mobiliteitsbeleid zijn alle zeven noodzakelijk om Haarlem leefbaar en bereikbaar te houden.</i></p> <p><i>Het parkeren dient nog verder uitgewerkt te worden. Dan zal duidelijk worden hoe de regulering in uw gebied eruit komt te zien.</i></p>	Nee

	<p>zwaaien chauffeurs meer naar elkaar dan op bijvoorbeeld de Laan van Osnabrück in de Europawijk. Ook kunnen eigenaren van parkeerterreinen hun parkeerplaatsen afsluiten om wildparkeren te voorkomen.</p> <p>Dus géén parkeerregulering in Schalkwijk.</p> <p>Het zou zelfs een onderwerp van het mobiliteitsbeleid moeten zijn: Maak de straten dermate smal, dat de snelheid vanzelf omlaag gaat, bijvoorbeeld door parkeren half op de stoep tegen te gaan of te verbieden.</p> <p>De ontwikkelzones waarin met lage parkeerbehoefte wordt gerekend zijn een potentieel gevaar voor die positieve beleving. Het is bijna een oorlogsverklaring om de vredige buurten op te zadelen met de problemen die bewust bij nieuwe bouwlocaties worden gecreëerd en vervolgens in de achtertuin worden gedeponeerd (blz. 26/14).</p>		
7	<p>Doorgaand verkeer</p> <p>Bij het beschrijven van de huidige situatie voor het autoverkeer (blz. 63/32) wordt uitdrukkelijk naar de doorgaande wegen gekeken. Ter verduidelijking wordt in twee figuren het doorgaande verkeer gekwantificeerd (blz. 64/33 en 65/33). Deze figuren zijn echter niet illustratief maar uiterst suggestief.</p> <p>De indruk wordt gewekt dat 89% van het verkeer bij het Kennemerplein doorgaand is. (Bloemendaal 16% + Overveen 22% + N200-Oost 43%). In de tweede figuur wordt zelfs 91% van het verkeer op de Schipholweg als doorgaand aangemerkt (A9 richting Alkmaar 13% + A9 richting Schiphol 78%).</p> <p>Zowel in deze paragraaf als op blz. 20/11 wordt als definitie voor doorgaand verkeer gegeven "verkeer dat geen herkomst of bestemming in Haarlem heeft". Wanneerje met die definitie een wegvak dicht bij de komgrens analyseert (zoals op de schipholweg met één tussenliggende kruising) zal de uitkomst per definitie dicht bij de 100% liggen. En het is geen doorgaand verkeer, het moet in Haarlem zijn of komt er vandaan. En kan het niet rechtson, dan rijdt het wel linksom. Daarom is de definitie van doorgaand verkeer dat het geen bestemming én geen herkomst heeft.</p>	<p><i>De door u geschetste definitie van doorgaand verkeer is toegepast bij de bepaling van de percentages. Op pagina 18, 65 en 66 is het woordje of vervangen door 'en'.</i></p>	Ja

CM			
Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>U hebt van 12 maart tot en met 23 april de nota Mobiliteitsbeleid ter visie gelegd. Onderstaand ontvangt u onze reactie. Wij hebben eerst een aantal meer algemene vragen en opmerkingen. Daarna formuleren wij een aantal vragen over de nota die ons als Volkstuindersvereniging direct raken. De algemene vragen komen voort uit onze betrokkenheid als vereniging bij en zorg over de ontwikkelingen met betrekking tot de biodiversiteit in en rondom onze mooie stad Haarlem in het bijzonder, en rond de gevolgen van de klimaatcrisis en de te nemen maatregelen waar wij allen voor gesteld zijn, in het algemeen. Op microniveau ervaren wij als volkstuinders "de kracht van de natuur" en werken wij volop aan de vergroening mee, en genieten daar ook met volle teugen van. Maar ook de veranderingen daarin nemen wij op enig moment snel waar. Wij staan op zich positief tegenover de plannen van het gemeentebestuur in het Coalitieprogramma en in de diverse beleidsnota's om Duurzaamheid en Vergroening in stad en omgeving voorop te stellen.</p> <p>Maar zorg hebben we wel over het uitgangspunt van de groei en de gevolgen die dat met zich mee brengt in relatie tot de fraaie doelstellingen. Mobiliteit als probleem is daar één van. Vandaar ook enige kritische opmerkingen en vragen.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	Nee
2	<p>Er wordt in de nota een toename van vervoer in en naar Haarlem geschetst waardoor de verkeersdruk en parkeerdruk toe zal nemen. Deze toename wordt veroorzaakt door de voorgenomen bouw van 10.000 woningen in Haarlem tot 2025. De noodzaak van die bouwproductie wordt in dit rapport als uitgangspunt genomen. Andere oplossingen om voor huisvesting te zorgen blijven buiten beschouwing. Wij wijzen er op dat recent de Noordelijke provincies zich bereid verklaard hebben 200.000 woningen extra te bouwen. Daarnaast is er door de sterk gestegen huizenprijzen sprake van een trek naar de "buitengewesten". Ook daar kan op afstand gewerkt worden zoals de Coronacrisis leert. Twee factoren waardoor de druk op de woningmarkt in de Randstad minder groot</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid is binnen bepaalde kaders uitgewerkt. Deze kaders zijn o.a. meegegeven vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte en het coalitieakkoord . Hierin is de keuze gemaakt om extra woningen toe te voegen aan de bestaande stad. In het mobiliteitsbeleid is vervolgens uitgewerkt hoe Haarlem, rekening houdend met deze groei, leefbaar en bereikbaar blijft.</i></p>	Nee

	zal zijn dan waar nu mee gerekend wordt. Het aantal geplande woningen in de Randstad kan, gezien genoemde ontwikkelingen verminderd worden. Uiteraard zal de bouw van minder woningen in de regio invloed hebben op de gemelde toename van vervoer. Worden ook dergelijke scenario's in de beleidsvoorbereiding mobiliteit betrokken?		
3	<p>Daarnaast vragen wij ons af of rekening gehouden is met de gevolgen van de corona pandemie voor het ter visie liggende mobiliteitsbeleid. Het aantal verplaatsingen zal mogelijk blijvend afnemen. Daarnaast neemt de druk op de recreatiegebieden toe waardoor de bereikbaarheid van dit soort voorzieningen belemmerd wordt en, bij gebrek aan capaciteit, mensen onverrichterzake weer naar huis moeten. Ook als vereniging merken wij druk op onze voorziening met een wachtlijst van 22 personen. De maatschappelijke impact van zowel oorzaak als gevolg van de pandemie, doet zich in toenemende mate gelden. Terug naar het oude normaal, is niet zo vanzelfsprekend als het lijkt. Andere patronen van vrijetijdsbesteding bijv, (her)ontdekken van de natuur, beteugelen van woon-werkverkeer, veel meer thuiswerken, kantoorgebouwen- tot voor kort het neusje van de zalm- welke te koop worden aangeboden etc. etc.</p> <p>Inzicht rijpt dat groei niet zondermeer gezondheid, welzijn en welvaart dient. En dat verandering van wensen en behoeften van mensen op velerlei vlak, zullen leiden tot wijziging in omvang en patronen van mobiliteit.</p> <p>Ons valt op dat in de Nota Mobiliteitsbeleid met bovenstaande ontwikkelingen welke ook op stedenbouwkundig vlak grote gevolgen zullen hebben, weinig rekening is gehouden.</p> <p>Weliswaar wordt dit nieuwe verschijnsel wel genoemd- Haarlem zet in op het benutten van deze thuiswerk-potentie - maar niet duidelijk wordt hoe dat gebeurt en wat de te verwachte resultaten daarvan zullen zijn. Bovendien zullen er ondanks het thuiswerken, altijd een aanzienlijk aantal verplaatsingen blijven (waarom?) en dat aantal zal blijven groeien (waarom?), zo wordt welhaast ter verontschuldiging gesteld (bladzij 40/41). Op de bijna laatste blz. van de Nota (bladzij 70/71) wordt dan toch nog teruggekomen op de Coronacrisis. Onder het kopje Overige trends en ontwikkelingen volgt een opsomming van factoren welke op zichzelf genomen stuk voor stuk van grote invloed zijn op de lokale mogelijkheden van</p>	<p><i>Het opstellen van het mobiliteitsbeleid is gestart in december 2019. Voordat het onderzoek naar de mobiliteit in Haarlem was afgerond, was de wereld en zeker ook de mobiliteitswereld enorm veranderd. Er stonden geen files meer, het thuiswerken was van de een op de andere dag enorm gegroeid en het openbaar vervoer werd nauwelijks meer gebruikt. Op het moment dat het concept-mobiliteitsbeleid open stond voor inspraak, drukte de situatie rondom Corona nog steeds een grote stempel op de mobiliteit. Deze situatie levert de volgende twee kanttekeningen op bij het mobiliteitsbeleid:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Het bestudeerde verkeerssysteem van Haarlem is het systeem van het pre-Corona tijdperk.</i> • <i>Hoe de situatie er in het post-Corona tijdperk uit zal zien is nu nog onzeker.</i> <p><i>Dit beleid is gebaseerd op de nu beschikbare gegevens. De verwachting is dat een deel van de gedragsverandering met betrekking tot mobiliteit uit het Corona-tijdperk vastgehouden kan worden en dat dit de mobiliteitstransitie versnelt. Toch blijft dit mobiliteitsbeleid met de bijbehorende stappen noodzakelijk om de groeiende stad bereikbaar te houden en om de klimaatdoelstellingen te realiseren.</i></p> <p><i>Monitoring en evaluatie maken een essentieel onderdeel uit van het mobiliteitsbeleid. Belangrijk is dat er op basis van de dan beschikbare gegevens op de juiste manier wordt bijgestuurd om de doelstellingen te behalen.</i></p>	Nee

	<p>ontwikkelingen in de beperkte ruimte. Bij elkaar vormen deze elementen, welke geen natuurverschijnselen zijn, een goede basis voor een probleemanalyse waar veel andere beleidsnota's mee zouden beginnen. De Coronacrisis kan daar, gezien de vele omvattende en samenhangende probleemclusters, zeker toe gerekend worden.</p> <p>Onder dit kopje Coronacrisis wordt ten overvloede gemeld dat in de Mobiliteitsnota uitgegaan wordt van de oude situatie. Erkend wordt dat de mobiliteit door de crisis aanzienlijk is veranderd, maar dat het nog te vroeg is om te spreken van toekomstige grote veranderingen. Immers: "onderliggende langjarige trends die nu plaatsvinden stoppen niet zo maar", zo wordt gesteld. Wel wordt binnen de mobiliteit gekeken hoe de positieve gedragsveranderingen van dit moment verduurzaamd kunnen worden. Hoe dat dan gebeurt (ijzer smeden etc.) blijft buiten beschouwing.</p> <p>En dat is jammer, want eerst terug naar het oude normaal, i.p.v. direct door naar de nieuwe normaal is een grote omweg waar zelfs het in de Nota voorgestelde EAST-raamwerk 2 voor gedragsinterventies, een grote kluif aan zal hebben (bladzij 41/42). De stad moet groeien, en nog wel versneld ook, maar moet tevens bereikbaar blijven, ook voor voorzieningen, leefbaar, schoon en groen opgaan in een metropolitane omgeving zo wordt als ambitie geformuleerd. Wij zijn bang dat veel van deze ambities onderling tegenstrijdig zijn en dat de ooit als Haarlemse maat geformuleerde schaalgrootte, aan het verdwijnen is.</p>		
4	<p>Een prangende vraag is of de nieuwbouw van zoveel woningen in de Randstad wel verantwoord is in het licht van de klimaatcrises. Gezien de te verwachte stijging van het zee-niveau door de opwarming van de aarde zou verplaatsen van activiteiten en wonen naar het oosten verstandig beleid zijn.</p> <p>Met welk klimaat scenario wordt rekening gehouden bij het maken van (bouw) plannen en het ontwikkelen van beleid?</p>	<p><i>Het Mobiliteitsbeleid is binnen bepaalde kaders uitgewerkt. Deze kaders zijn o.a. meegegeven vanuit de Structuurvisie Openbare Ruimte en het coalitieakkoord. Hierin is de keuze gemaakt om extra woningen toe te voegen aan de bestaande stad. In het mobiliteitsbeleid is vervolgens uitgewerkt hoe Haarlem, rekening houdend met deze groei, leefbaar en bereikbaar blijft.</i></p>	Nee
5	<p>De realisering van het mobiliteitsbeleid en de realisering van de nieuwbouw van 10.000 woningen tot 2025 lopen qua tempo uit elkaar. Waar in de visie de planningshorizon gaat tot 2030 met een doorkijk naar 2040 houdt u voor de realisering van de woningbouw 2025 als einddatum aan. Terwijl al gebouwd wordt zal nog veel van</p>	<p><i>Alle keuzes uit het mobiliteitsbeleid leiden uiteindelijk tot maatregelen. De maatregelen die hierbij horen worden opgenomen in de uitvoeringsagenda. Om de gewenste resultaten uit het mobiliteitsbeleid in 2030 daadwerkelijk te bereiken, is het van belang dat het beleid</i></p>	Nee

	<p>het beschreven beleid op uitvoering wachten. Ook is de vraag of de beleidsvoorstellen in die geplande 10 jaar wel realiseerbaar zijn. Voorstellen als parkeerbeleid voor gebieden rond ontwikkelzones, relateren parkeervergunning aan aanwezige parkeerplaatsen, verminderen aantal parkeerplaatsen om stedelijke kwaliteit te verhogen, zijn allemaal zaken die, voor zover ze al realiseerbaar zijn, veel tijd vragen. Ook het verminderen van het autobezit en minder autogebruik vraagt een lange adem en is niet makkelijk te realiseren. Dat betekent dat zich door dit verschil in tempo mobiliteitsproblemen zullen gaan voor doen. Hoe worden de gevolgen van deze discrepantie opgevangen?</p>	<p><i>wordt toegepast en dat in projecten wordt opgepakt. De uitvoeringsagenda bestaat dan ook uit drie fasen: Fase 1: Lopende projecten optimaal benutten en voorbereiding fase 2 en 3 (korte termijn 2021-2022); Fase 2: Extra tempo maken met belangrijke mobiliteitstrajecten (middellange termijn 2023-2026); Fase 3: Doorpakken en uitbouwen (lange termijn 2027-2030).</i></p> <p><i>Voor fase 1 (2021-2022) zijn een aantal projecten opgenomen, die afhankelijk zijn van het beschikbaar komen van financiële middelen bij de begrotingsbehandeling 2022. Financiële middelen voor de maatregelen uit fase 2 en 3 zijn deels onderwerp van onderhandeling voor de nieuwe coalitie. Uiteraard zal hierbij ook gekeken worden naar de ontwikkelingen in de stad.</i></p>	
6	<p>Autoluwe nieuwbouw. Hoewel minder autobezit en autogebruik positief is, is de vraag of dit afgedwongen kan worden. Een voorbeeld: In 1997 werden de eerste woningen op het voormalige Gemeentelijk Waterleiding Terrein in Amsterdam opgeleverd. Het is een autovrije ecowijk met een grote woningdichtheid, ca 600 woningen op 6 ha. Het binnenterrein is groen zonder auto's, aan de rand van het terrein zijn ca 100 parkeerplaatsen gerealiseerd. Commerciële ontwikkelaars zagen geen brood in een autovrije wijk. Toekomstige bewoners gingen er bij de planvoorbereiding van uit dat bewoners van een Ecowijk nauwelijks een auto zouden hebben. Mede daarom is een ondergrondse parkeergarage bij de planvorming afgewezen door de bewoners. Al snel na de oplevering bleek de situatie onhoudbaar. Onder grote druk van de bewoners is in een aangrenzende wijk een parkeergarage gebouwd waar autobezitters van het GWL-terrein hun auto's tegen betaling kwijt kunnen. Het autobezit in de Ecowijk wijkt niet af van dat in de omliggende buurten, (https://driesdrogendiik.wordDress.com/2010/03/17/100-klimaat-neutraal-bouwen-bestaat-niet/ en https://gwl-terrein.nl/bezoekers/het-gwl-terrein/stedenbouw-en-architectuur/).</p>	<p><i>Het beleid is erop gericht dat de ontwikkellocaties autoluw worden ontworpen. Dit is ook noodzakelijk om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Op pagina 19 van het mobiliteitsbeleid staat aangegeven dat het mobiliteitsgedrag nu al verandert. In de stad zorgt een toename van inwoners voor een groei van de stedelijke dynamiek. Het stedelijk gebied krijgt meer metropolitane kenmerken met een bijbehorende mobiliteit. Dit zijn verbindingen in de stad en tussen de steden: lopen, fietsen en treingebruik. De stad kan groeien zonder dat de automobilititeit toeneemt.</i></p>	Nee

	Deze ervaring laat zien dat een op zich positieve benadering (geen autobezit) binnen 10 jaar onhaalbaar bleek. Welke maatregelen kunnen genomen worden wanneer de geplande lage parkeernorm tot problemen leidt?		
7	Ter wille van het verhogen van de stedelijke kwaliteit wordt voorgesteld het aantal beschikbare parkeerplaatsen in vooroorlogse wijken te verminderen en de vrijkomende ruimte te gebruiken voor meer groen, spelen, ruimere trottoirs, water (Klimaatadaptatie). Het begrip stedelijke kwaliteit wordt echter niet gedefinieerd. Veel bewoners van vooroorlogse wijken zullen een parkeerplaats voor hun auto beschouwen als een stedelijke kwaliteit die minstens zo belangrijk is als groen, water en spelen. Kan een definitie gegeven worden van het begrip stedelijke kwaliteit. Hoe denkt u bewoners te overtuigen?	<i>Het mobiliteitsbeleid geeft geen definitie van stedelijke kwaliteit maar op pagina 25 wordt hierover het volgende gezegd: Om stedelijke kwaliteit te kunnen bieden in de wijken, is een van de belangrijkste opgaven om te zorgen voor voldoende ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor verblijven, ontmoeten en groen.</i>	Nee
8	Op bladzij 14/15 wordt kort ingegaan op twee kaderstellende nota's te weten de Structuurvisie Openbare Ruimte (Raad 21-12-2017) en het Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Over de SOR wordt gezegd Met de Structuurvisie Openbare Ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren". De SOR geeft ook aan hoe dat moet gebeuren, geeft een kader en stelt prioriteiten die gemaakt moeten worden waardoor ad hoe beslissingen worden voorkomen. In de afweging is gekozen de bestaande groenstructuur van Haarlemse parken en landschappen te beschermen. Bij de afweging worden geen concessies gedaan aan het netwerk voor groen en water". In bladzij 14/15 van de nota mobiliteitsbeleid wordt ook aangegeven dat het nodig is om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Bij de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt voorgesteld eerst ruimte te creëren voor fiets en voetganger, daarna pas naar wat de auto nodig heeft aan ruimte (rijden en parkeren). Wij missen echter een verwijzing naar en een toepassing van de hierboven aangegeven principiële keuze in de SOR. Graag zagen wij de aangegeven prioritering alsnog verwerkt in de nota.	<i>Het mobiliteitsbeleid is een uitwerking van de SOR op het gebied van mobiliteit. Het Mobiliteitsbeleid geeft aan wat nodig is om als stad, ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te blijven. De afweging van mobiliteitsprojecten projecten ten opzichte van andere projecten, vindt buiten dit beleid plaats.</i>	Nee
9	Op bladzij 66 wordt ingegaan op de groei van het autoverkeer tot 2030 zonder (aanvullende) maatregelen. Gebruik is gemaakt van	<i>Het gaat te ver om in dit mobiliteitsbeleid heel diep op specifieke wegvakken in te gaan. Daarvoor zullen er zeker</i>	Nee

	<p>verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. Dit model is niet bijgevoegd en de manier waarop de groei berekend is, is daardoor niet inzichtelijk.</p> <p>Volgens de nota is er op de Westelijke Randweg Zuid sprake van een afname van de autonome groei tussen 2020 en 2030 met 4% en een afname van de totale groei met 1%. Wij begrijpen niet goed hoe het mogelijk is dat hier de autonome groei met 4% afneemt en de totale groei (groei inclusief auto's uit ontwikkelzones) met 1% afneemt (zonder aanvullende maatregelen) terwijl er 2000 woningen in het stadsdeel bijkomen. Dit te meer omdat een eerder onderzoek (Spoorzone Zuidwest Verkeerskundige onderbouwing 2030 door Goudappel en Coffeng dd 28-06-2018) concludeert dat er meer drukte komt ten opzichte van autonoom 2030 op de Leidsevaart, de Pijlsaan en het kruispunt N208-Leidesvaart en de Grijpensteinweg. Dat betekent dat er meer verkeersbewegingen komen.</p> <p>Ook is ons niet duidelijk hoe gesteld kan worden dat deze getallen berekend zijn zonder aanvullende maatregelen, terwijl op dezelfde bladzijde aangegeven wordt dat voor de berekening is uitgegaan van een 25% lager autogebruik, een lagere parkeernorm en lager autobezit.</p> <p>Graag ontvangen wij inzicht in de berekening gemaakt op basis van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. en een verduidelijking waarom er sprake zou zijn van een afname van de autonome mobiliteitsgroei op de Randweg langs onze volkstuin.</p>	<p><i>rondom de ontwikkelgebieden nog specifieke mobiliteitsplannen worden opgesteld. Wat we zien is dat er richting 2030 een verschuiving plaatsvindt van stromen, waardoor de afname van de autonome groei wordt veroorzaakt. Door de aanleg van de nieuwe woningen zien we dat deze afname weer grotendeels wordt tenietgedaan.</i></p>	
10	<p>Wij wijzen er op dat op de bijgevoegde tekening op bladzij 66 Nooit Rust als onderdeel van de ontwikkellocatie Zuid-West staat aangegeven in een gele kleur. Waarbij de helderheid van de kleur geel een indicatie is voor het aantal woningen. De Raad heeft besloten dat niet op Nooit Rust gebouwd wordt (Raad 21-11-2019). Daarmee geeft deze tekening een verkeerd beeld. Wij verzoeken daarom de tekening op dit punt te wijzigen.</p>	<p><i>De kaart op pagina 66 geeft de ontwikkelzones aan en de groei intensiteiten van autoverkeer tussen 2020 en 2030 ten gevolge van de groei van de stad. De zin 'Hoe donkerder...gebouwd worden' scheidt verwarring. Er zit namelijk geen tintverschil in de gele vlakken. Deze zin wordt verwijderd. De gele vlakken zijn de zonegrenzen De volkstuinen vallen binnen de ontwikkelzone Zuidwest. Hoe de zone wordt ingevuld is zichtbaar in de spelregelkaart. Daarin is de bouwmogelijkheid in de volkstuinen geschrapt. Het is weliswaar niet meer de plek waar bebouwing komt maar het blijft (voorlopig) onderdeel van de ontwikkelzone. De kaart wordt daarom niet aangepast.</i></p>	Ja

11	<p>Op bladzij 63 wordt aangegeven dat het de bedoeling is het doorgaand verkeer door de stad en het sluipverkeer door de woonwijken te bundelen op de hoofdwegen, waaronder de Randweg:</p> <p>" Opgaven zijn om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming in Haarlem heeft) door de stad en het sluipverkeer door de woonwijken te minimaliseren. Gewenst is om het verkeer te bundelen op hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen. Het streven is om de autobereikbaarheid (reistijd en betrouwbaarheid) in de toekomst gelijk te houden."</p> <p>Dit betekent ons inziens een toename op de Randweg van het autoverkeer door autonome groei, (mogelijk minder dan de gemiddelde norm voor autonome groei maar nog altijd een toename) door de bouw van 2000 woningen in stadsdeel Zuid-West en door sturing van doorgaand autoverkeer naar de Randweg. Deze toename zal leiden tot meer CO2 uitstoot en stikstofbelasting op nabijgelegen Natura 2000 gebieden en op onze volkstuin en gevolgen hebben op voor de geplande bouwmogelijkheden. Graag zien wij dat in de nog op te stellen mobiliteitsbeleid voor de ontwikkelzone Zuid-West wordt ingegaan op de te verwachte aantal verkeersbewegingen, uitstoot en de Mogelijke gevolgen voor de natuur en de bouw in het gebied.</p>	<p><i>Het mobiliteitsbeleid gaat over het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Deze input zal doorgegeven worden aan de ontwikkelzone Zuid-West.</i></p>	Nee
12	<p>Voor zowel het kruispunt Pijlslaan als het kruispunt Leidsevaart bestaan concrete plannen voor een veiligere oversteek:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het kruispunt Piilslaan/Randweg moet tengevolge van de voorgenomen nieuwbouw in de ontwikkelzone Zuid-West aangepast worden (Spoorzone Zuidwest Verkeerskundige onderbouwing 2030 door Goudappel en Coffeng dd 28-06-2018). De noodzaak tot herinrichting van dit kruispunt is opgenomen in de recent vastgestelde nota Bovenwijkse netwerk voorzieningen 2021, bladzij 36. • Het kruispunt Randweg/Leidsevaart wordt aangepast door de aanleg van een fietstunnel waarvan de noodzaak al 15 jaar geleden is aangegeven door de Provincie. Nu zijn opnieuw de noodzaak en de realiseringmogelijkheid in diverse recente nota's aangegeven: • Voor de 8 kruisingen van Haarlemse wegen met de Randweg, waaronder de kruising met de Leidsevaart, wordt een 	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	Nee

	<p>herinrichting voorzien (NotaBovenwijkse netwerk voorzieningen 2021 bladzij 36).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voor de kruising Leidsevaart /Randweg is door de gemeente Haarlem een tunnel onder de Randweg gepland: "Onderzoek en vervolgens uitvoering onderdoorgang Randweg bij Leidsevaart" (Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte, categorie maatregelen 2020-2025, categorie adaptief, bladzij 62). • De provincie Noord-Holland heeft voor de realisering van een fietstunnel ter plaatse van de kruising Randweg/Leidsevaart een reservering in haar • investeringsplan opgenomen van € 3.000.000 (Actieprogramma fiets 2019-2021 bladzij 2). • Voor het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes wordt in de ter visie gelegde nota een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208). Doorstroming die door • de aanleg van een fietstunnel zal verbeteren. • Het fietspad onder de Randweg door vindt aansluiting op de binnenkort uit te voeren fietsstraat Leidsevaartweg. waarvan het plan en de financiering reeds goedgekeurd is door de Gemeenteraad van Heemstede. <p>Wij zijn blij met het vooruitzicht dat deze veilige oplossing er nu werkelijk komt en hopelijk op korte termijn. Voor Nooit Rust neemt dit een grote zorg weg gezien de vele fietsers - ook veel leden van onze vereniging - die dagelijks de kruising Leidsevaart /Randweg oversteken.</p>		
13	<p>Parkeren.</p> <p>In de ontwikkelzones is het voornemen te werken met een lagere parkeernorm (bladzijdes 43, 57). Daar zal door ondergronds te parkeren ruimte overblijven voor groen en spelen en water (klimaatadaptatie). Gesteld wordt dat een lagere parkeernorm leidt tot minder auto's en minder verkeersbewegingen met de auto. In de bestaande wijken neemt, door de groei van de stad, de claim op functies als ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers toe (bladzij 7). Voorgesteld wordt die claim te honoreren door stadsbreed in bestaande wijken het autobezit terug te dringen. Daarvoor moet uiteindelijk de hoeveelheid</p>	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

	<p>beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming gebracht worden.</p> <p>Gesteld wordt dat een lagere parkeernorm leidt tot minder auto's en minder verkeersbewegingen met de auto. Het gevolg van een lagere parkeernorm (bladzijdes 2,19,20) zal zijn dat nieuwe bewoners elders in de zone of in de wijk een parkeerplaats zoeken. Om dat te voorkomen moet (in de omliggende wijken) een parkeerregime komen. Tegelijk zal dit parkeerregime gebruikt worden om het aantal auto's te verminderen. Wij constateren dat de nieuwbouw van 10.000 woningen gevolgen heeft voor huidige bewoners rondom en in de ontwikkelzones door de invoering van een parkeerregime en door te honoreren ruimteclaims op het gebied van groen, speelruimte etc.</p> <p>Aangekondigd is dat voor Zuid-West een apart Mobiliteitsplan gemaakt zal worden. Wij gaan ervan uit dat er een relatie met deze onderhavige vast te stellen Nota Mobiliteitsbeleid zal zijn. Wij zijn benieuwd hoe een dergelijke top-down benadering zal uitpakken voor de in de voorbereidingsfase van de Ontwikkelvisie Zuid-West vastgestelde mobiliteitsproblemen.</p> <p>Wij hopen dat mensen bereid zijn tot de hiervoor noodzakelijke gedragsverandering maar het is de vraag ofdit zo uitpakt, zie het voorbeeld van het GWL terrein onder punt 5</p>		
14	<p>Hoe het parkeren van onze volkstuinders geregeld zou moeten worden wanneer het geschetste beleid werkelijkheid wordt is voor ons onduidelijk. Op dit moment is parkeren en toelevering goederen geen probleem. Wanneer betaald parkeren ingevoerd wordt en tuinders beschouwd worden als bezoekers, dan moeten zij betalen voor het parkeren van hun auto. Een tuinder werkt gemiddeld 8 uur per week op zijn tuin. Soms is een tuinder afhankelijk geworden van zijn auto. Dan wordt, wanneer betaald parkeren ingevoerd zou worden, tuinieren een onbetaalbare hobby.</p> <p>Graag vernemen wij hoe de toegankelijkheid en bereikbaarheid van onze voorziening in de toekomstgeregeld wordt binnen het voorgestane parkeerbeleid.</p>	<p><i>Als het mobiliteitsbeleid is vastgesteld, zal voor een aantal beleidsterreinen verdere uitwerking noodzakelijk zijn. Een van die beleidsterreinen is het parkeerbeleid. In het parkeerbeleid zal onder andere vastgesteld worden hoe gereguleerd parkeren ingevoerd gaat worden en tegen welke voorwaarden.</i></p>	Nee

CO			
----	--	--	--

Nr.	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Als eerste merken wij op dat de tweedeling tussen het Mobiliteitsbeleid en Verkeersveiligheidsbeleid een ongelukkige is. Wij dienen voor beide een aparte zienswijze in, maar hebben deze zienswijzen in samenhang geschreven. Mobiliteitsbeleid is immers een randvoorwaarde voor het verkeersveiligheidsbeleid.</p> <p>Wij delen de opvatting van de gemeente dat het tijd is voor een wezenlijke verandering ten aanzien van mobiliteit en leefbaarheid, een transitie naar een schonere, duurzamere en veiligere stad en de prioritering waarbij de auto eindelijk op de laatste plaats komt. Dit betekent afstappen van het auto-denken waarbij Haarlem decennialang de auto-intensiteit in Haarlem als uitgangspunt heeft genomen en daarmee de auto feitelijk op 1 zette.</p> <p>Andere steden zijn al veel verder en ook regionaal worden plannen gemaakt. Haarlem moet zijn positie nog bewijzen door het Mobiliteitsbeleid meer ambitieus te formuleren en verder te concretiseren. Dit kan onzes inziens door concrete, ambitieuze, toevoegingen aan het beleid en een dashboard met taakstellende normen, beide bestand tegen de verkiezingen voor de gemeenteraad over een jaar.</p> <p>Met Klem nodigen wij de gemeente uit om:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meer concreet en meer ambitieus te zijn; 2. Meer taakstellende normen toe te voegen; 3. Actieve participatie met het oog op communicatie en draagvlak. 	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	<p>Nee</p>
2	<p>Meer concreet en ambitieus</p> <p>i. Het begint allemaal bij minder auto's in de stad, dus bij een goed werkende, sluitende ring. Deze kan de Haarlem autoluw houden en toch ontsluiten. De noordelijke ontsluiting, de Velservoog, komt er. Echter voor de zuidelijke ring is de tunnel geschrapt (De kosten voor de Kennemertunnel werden overigens ruim vier keer te hoog geschat: €800 mln. i.p.v. €150 à €200 mln. bij technisch vergelijkbare tunnels zoals de Hubertustunnel in Den Haag en de Sijtwendetunnel bij Leidschendam). Er wordt studie gedaan naar alternatieve mogelijkheden. Die zijn echter al bekend. Zo lang er geen concreet plan is voor het zuidelijke deel van de Ring kan deze ambitie onmogelijk worden gerealiseerd.</p> <p>ii. Ontmoedig tegelijkertijd ál het doorgaand autoverkeer binnen de ring. Op p33 missen bijv. fysieke beperkingen zoals drempels, meer éénrichting straten en knippen. Wij wijzen op het Houtense model, dat</p>	<p><i>i. De gemeenten kiest met stap 6 inderdaad voor het bundelen van het autoverkeer op de hoofdonsluitingsstructuur. Er is voor gekozen om niet in te zetten op de Kennemertunnel. De redenen hiervoor zijn uiteengezet in de beantwoording bij CA7.</i></p> <p><i>ii. Voor alle wegen, die niet behoren tot de hoofdonsluitingsstructuur en waar het HOV 50km uur blijft, geldt dat een maximale snelheid van 30km uur ingevoerd zal worden. Hiermee wordt gekozen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger en wordt de route voor de auto binnendoor/door de wijken heen minder aantrekkelijk. In een deel van de gevallen zal herinrichting met een standaardinrichting 30 km/</i></p>	<p>Nee</p>

<p>begint te ontwerpen vanuit de veiligheid voor de voetgangers en fietsers én de verwachte toename van verschillende typen vervoersmiddelen op de fietspaden. Daarna wordt pas de automobilititeit ingevuld: dit rijdt via een rondweg buitenom - ook tussen de buurten - terwijl fietsers binnendoor kunnen. Voeg dit expliciet toe aan het beleid (https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Stedenbouwkundige-verschillen-tussen-de-VINEX-wijk).</p> <p>iii. Punt (i) en (ii) moeten de basis vormen voor een verkeerscirculatieplan waarbij ook wordt aangegeven welk én hoeveel verkeer je waar (niet) wil faciliteren en waarom (niet); rekening houdende met de beschikbare ruimte en de SOR-ambities. Er is veel mogelijk, zoals bijvoorbeeld Rotterdam in Nederland en het digitaal reguleren van de verkeersdruk binnen de ring in het buitenland (De Coolsingel in Rotterdam transformeerde van een 6-baans verkeersader tot een groene boulevard. Utrecht en Amsterdam beperken het autoverkeer in de stad. In o.a. Como, Italië, wordt de toegang tot de stad digitaal gemaximeerd. Zie hiervoor bijvoorbeeld https://www.italybeyondtheobvious.com/dont-mess-with-ztl-zones)</p> <p>iv. Binnen de ring óveral een maximumsnelheid van 30 km/u hanteren. Dus weg met de ‘tenzij’ op p27. De ambitie moet zijn: géén doorgaand verkeer binnen de ring, alléén ontsluiten. Bovendien blijkt in de praktijk het reistijdverschil - ook voor het (H)OV - verwaarloosbaar klein (Uit onderzoek van Goudappel Coffeng en DTV van 7 januari 2021, blijkt dat er slechts een zwak significant verschil is in de gemiddelde snelheid van bussen op 30 en 50 km wegen (27,968 versus 32,060 km/u). Er zijn dus weinig rationele argumenten over voor 50 km/u).</p> <p>v. De Klimaatwet vereist onder meer een energietransitie en duurzamere stadsmobiliteit. Graag zien wij een apart hoofdstuk over (1) Micromobiliteit, (2) Smart Mobility en (3) autodelen. Deze zijn volop opkomst en cruciaal voor het realiseren van de klimaatdoelen. Alle drie hebben de potentie het aantal auto's in de stad aanzienlijk te verminderen. Ze worden hier en daar apart genoemd, maar te terloops. Het recente vastlopen van het autodeelproject iZoof maakt de noodzaak van gedegen beleid duidelijk.</p> <p>vi. Net als bij de OV-hub Schipholpoort geldt voor alle te ontwikkelen OV-hubs: maak dit multimodale knooppunten met nadrukkelijke aandacht voor het ontsluiten van de stad binnen de ring. Focus, in lijn met de SOR, in eerste instantie op de voetgangers en fietsers (ruime</p>	<p><i>uur mogelijk zijn, omdat verkeersstromen in omliggend gebied zich herrouteren of daarop gestuurd kan worden met verkeerscirculatie. In andere gevallen is het toch gewenst om verkeer te bundelen (als wijkontsluiting) en is de vraag hoe deze wegen met hogere intensiteiten toch veilig ingericht kunnen worden als zogenaamde gebiedsontsluitingsweg 30 km/ uur (GOW30). GOW30 is een inrichting die op dit moment nog niet bestaat. Er wordt door de SWOV en CROW onderzoek gedaan hiernaar.</i></p> <p>iii. <i>Zie antwoord bij ii</i></p> <p>iv. <i>In het Mobiliteitsbeleid wordt het besluit genomen om 30km uur de standaard snelheid te laten zijn binnen de Haarlemse gemeentegrenzen. Een aantal wegen vormen hier een uitzondering op, namelijk:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>De hoofdontsluitingsstructuur voor het autoverkeer</i> • <i>De HOV-lijnen</i> • <i>Indien er een noodzaak toe is voor de bereikbaarheid van de nooddiensten.</i> <p><i>In uw zienswijzen stelt u de uitzondering voor de HOV-lijnen ter discussie, vooral voor het in de SOR benoemde centraal stedelijke gebied vanwege leefbaarheid en veiligheid. Echter, de keerzijde van de medaille is dat het HOV een belangrijke pijler is voor de mobiliteitstransitie, die tot doel heeft de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid in de hele stad te vergroten. Het streven is dat in 2030 het (H)OV en de (e)fiets 60% van de regionale werkverplaatsingen voor hun rekening nemen. Hiervoor is het belangrijk dat het HOV een aantrekkelijk alternatief is voor de auto en daarom comfortabel, snel en betrouwbaar door Haarlem rijdt. Hoe meer reizigers in het HOV, des te minder reizigers in de auto. Dat draagt uiteindelijk het beste bij aan de doelen die we met het mobiliteitsbeleid voor de hele stad willen bereiken.</i></p>	
---	---	--

	<p>parkeervoorzieningen!) en in combinatie met frequent en kleinschalig elektrisch vervoer tussen hub en stad.</p> <p>vii. Wij zien graag méér voor minder ‘mobiele’ mensen. Het gaat hierbij om kinderen, ouderen, mensen met een zorgvraag en mensen met een lichamelijke beperking enz. Dus naast de toegankelijkheid van de stoepen (p16, 57), het OV (p62) en vrijwilligersinitiatieven (p31), meer systematische aandacht voor de bereikbaarheid voor deze doelgroep.</p>	<p><i>Om het hogere doel van de leefbare en bereikbare stad niet uit het oog te verliezen, is besloten om niet in te zetten op het verlagen van de snelheid van de HOV-routes in het centraal stedelijk gebied. Hiermee blijft de snelheid van het HOV gelijk aan die van de hoofdautoroutes door het centraal stedelijk gebied, wat bijdraagt aan de aantrekkelijkheid van het HOV als alternatief voor de auto. Wel wordt voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.</i></p> <p><i>v. Het mobiliteitsbeleid is het stadsbrede beleid op hoofdlijnen. Met dit beleid is nog niet alle beleid op het gebied van mobiliteit gereed. Een aantal onderwerpen verdienen verdere uitwerking. Zowel duurzame mobiliteit als deelmobiliteit worden nog verder uitgewerkt in vervolgplannen.</i></p> <p><i>vi. Dank voor de inbreng over de invulling van de Hubs.</i></p> <p><i>vii. Dank voor uw inbreng. Bij het Mobiliteitsbeleid streven we ernaar om de stad leefbaar en bereikbaar te houden, zodat deze ook bereikbaar blijft voor de minder ‘mobiele’ mensen. Bij het verder uitwerken in deelbeleid en projecten zullen we hier ook weer rekening mee houden.</i></p>	
3	<p>Taakstellend dashboard</p> <p>Taakstellende doelen maken beleid concreet (‘SMART’) en vereenvoudigen het monitoren van de vorderingen. Met een dashboard wordt dit in één oogopslag zichtbaar. Dit communiceert helder met bestuur, beleidsmakers én burgers en bevordert de transparantie. Wij doen zeven suggesties, elk taakstellend, die in samenspel de ambities van het Mobiliteitsbeleid helpen waarmaken, zoals een veilige fietsinfrastructuur, klimaatbeheersing en terugdringen van het aantal ongevallen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Max 10 minuten met de auto door de stad; • In 15 minuten met de auto om de stad heen; • Autobezit terugdringen met 25% vóór 2030; 	<p><i>Dank voor uw inbreng. Zeker zijn wij voornemens om transparant te communiceren over de voortgang. Dat blijkt al uit het hoofdstuk monitoring en evaluatie. Bij de uitwerking van de monitoring zal uw suggestie meegenomen worden.</i></p>	Nee

	<ul style="list-style-type: none"> • Binnen 2 jaar overal betaald parkeren binnen de ring; • Parkeervergunningen bewoners beperken, maximaal 1 per huishouden; • Maximeren van aantal commerciële parkeerplaatsen in de stad; • Minimaal 50% van vervoer tussen hub en stad kleinschalig, met focus op de fietser. 		
4	<p>Zorgdragen voor actieve participatie</p> <p>Wij benadrukken tenslotte een 'logistiek' punt. De uitvoering van het Mobiliteitsbeleid valt hoofdzakelijk onder de werking van de Omgevingswet, die over 7 maanden van kracht is. Daarom vragen wij de gemeente om spoedig met de verschillende belangengroepen en andere betrokkenen om de tafel te gaan. Voor een echte transitie en - dus gedragsverandering - zijn communicatie en draagvlak zijn essentieel. Ook het CROW vraagt hier nadrukkelijk de aandacht voor. Als voorbeeld noemen we - opnieuw - het Houtens model: burgerparticipatie is expliciet vormgegeven. Hierop dient de Mobiliteitsbeleid echt versterkt te worden. Wij rekenen daarom ook op een transparante behandeling en verwerking van alle ingediende zienswijzen en op continue overleg met de gemeente.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Met het stadsbrede mobiliteitsbeleid is het beleid op het gebied van mobiliteit nog niet gereed. Voor de urgente ontwikkelzones komen er mobiliteitsplannen, een aantal beleidsvelden wordt nog verdiept uitgewerkt (denk aan het fietsbeleid en het parkeerbeleid) en in de uitvoeringsagenda van het mobiliteitsbeleid zullen maatregelen opgenomen worden die de mobiliteitstransitie in lijn met het beleid vorm zullen gaan geven. Uiteraard zullen we in deze uitwerking het gesprek met de stad aangaan.</i></p>	Nee

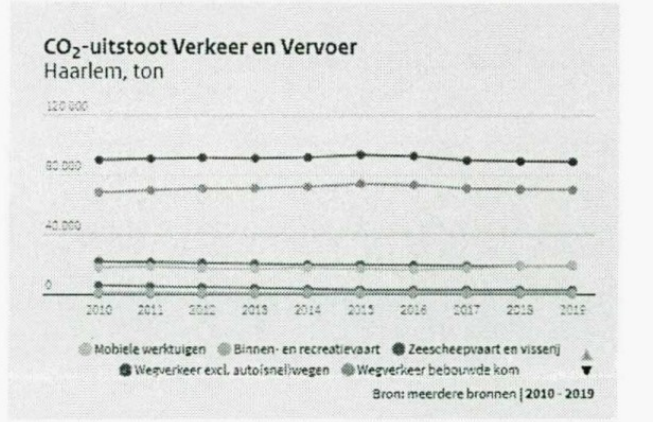
CO			
Nr.	opmerking	Antwoord	aanpassing
1	<p>Er moet veel meer aandacht zijn voor doorgaande auto's in de stad. En meer parkeerplaatsen. Als Haarlemmers in het centrum willen komen of doorkruisen is bijna onmogelijk. Sinds de laatste 2-3 jaar ontloop ik het centrum door het anti autobeleid. Velen met mij, dit kan toch nooit de bedoeling zijn geweest. Het (Kenaupark) afgesloten voor auto's bijvoorbeeld door ondoordacht beleid. Dus gooien we het maar dicht en nooit meer open. Er moeten goede doorgaande routes zijn voor auto's van oost naar west. En meer parkeergelegenheid.</p> <p>Door de auto's stil te laten staan worden mensen boos en geïrriteerd wat tot veel ondoordachte gestresste acties plaatsvinden van bestuurders (auto's, fietsen bussen).</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Met het mobiliteitsbeleid streven we ernaar dat de stad, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar blijft. Hiervoor is het van belang dat het aantal auto's niet toeneemt tot 2030. Voor degenen die dan toch naar het centrum willen/ moeten reizen, blijft de stad ook bereikbaar.</i></p>	Nee
2	<p>Daarbij rijden er veel te veel legen bussen rond, de bussen rijden als gekken, en beperken doorgaand verkeer omdat ze overal meerdere getalen tergelijktijd op dezelfde wegen staan. Dezelfde doorgaande wegen waar alle auto's doorheen moeten. Station, raaks, verfrrollerbrug, Kenaupark, houtplein, Ikea, allemaal</p>	<p><i>Het is de bedoeling om het sluitverkeer uit de stad te halen en over de hoofdontsluitingsstructuur te leiden. Op die manier blijft de binnenstad bereikbaar.</i></p>	Nee

	knelpunten waar de doorstroming verbeterd moet worden zodat de druk op de rest vd stad afneemt.		
3	Maak ook doorgaande wegen voor auto's ipv die stil te laten staan in een ring. Milieu vervuiling en gestresste bestuurders. Geef daarbij de pleziervaart vaste tijden voor brug gebruik, nu staat de stad stil paar keer per dag als de bruggen opengaan.	<i>Voor de hoofdontsluitingsstructuur wordt inderdaad bekeken hoe de doorstroming verbeterd kan worden. Daarbij wordt ook naar de openingstijden van de bruggen gekeken.</i>	Nee
4	Daarbij de stress van de handhaving die binnen 5 min naast je staat waar dan ook in de stad is een negatieve ontwikkeling voor Haarlem. Plus een parkeerzones die absurd duur zij en ver buiten centrum door worden getrokken op tijden dat alleen bewoners nog aanwezig zijn.	<i>Regelgeving en handhaving zijn het sluitstuk van gedragsverandering. Op ongewenst gedrag zal gehandhaafd worden. Het is inderdaad de bedoeling dat heel Haarlem in 2030 gereguleerd parkeren heeft. Hoe dit eruit gaat zien, dient nog verder uitgewerkt te worden.</i>	Nee

CP			
Nr.	opmerking	Antwoord	aanpassing
1	Dit mobiliteitsbeleid brengt weinig nieuws tov het nu nog officiële beleid uit 2003, het Haarlems Verkeer- en Vervoer Plan (HVVP). Hiernaast de doelstellingen van het HVVP. Het HVVP is in een aantal opzichten ambitieuzer. Er werd in 2003 bijvoorbeeld gekozen voor het doseren van het verkeer aan de toegangswegen. Zo zou het aantal auto's in Haarlem beperkt worden. De keus om fiets en ov voorrang te geven boven de auto is toen ook al gemaakt. Echter, een ambitieus plan betekent nog niet dat het ook wordt uitgevoerd. Van de hiernaast genoemde doelstellingen is uiteindelijk maar een deel tot uitvoering gekomen. Met name op het gebied van fietsvoorzieningen is er wel het een en ander gebeurd, zoals de stationsfietsenstalling, de onderdoorgang bij de Buitenrustbrug. Maar het beperken van het autoverkeer is niet van de grond gekomen. Misschien komt dat mede doordat een monitoring programma ontbrak bij het HVVP. Daarin is in het nieuwe beleidsvoorstel wel voorzien. Of dat gaat werken staat te bezien.	<i>Dank voor uw inbreng.</i>	Nee

	<p>De doelstellingen zijn als volgt samengevat:</p> <p>Leefbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bevorderen van verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer in plaats van met de auto. - Geen uitbreiding van wegen in wijken en in de binnenstad. - Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig. - Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven auto. <p>Bereikbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> - Versterken van het regionale openbaar-vervoernetwerk. - Verbetering van de doorstroming van de bus (snelheid van 22 naar 25 km/h). - Bus waar nodig in de wijk faciliteren. - Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%. - Buiten de spits de afwikkeling van de auto op huidig niveau handhaven. - In de spits doseren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken. - Het waarborgen van de bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten, overeenkomstig de juridische kaders. 		
2	<p>Wij vinden het voorgestelde beleid onder de maat. Er wordt niet eens geprobeerd om de CO2 uitstoot van het verkeer te verminderen conform het klimaatakkoord. Er wordt voorbij gegaan aan de mogelijkheden van het rekeningrijden. En de voorgestelde maatregelen om mensen de overstap van auto naar fiets, voet en ov te laten maken zijn volstrekt ontoereikend, zelfs naïef. Tegelijkertijd worden maatregelen voorgesteld die het autoverkeer bevorderen. Dit beleid is bij voorbaat verouderd. Vergeleken met het HVVP is er helemaal geen sprake van een transitie. Hooguit van een update.</p>	<p><i>Nogmaals dank voor uw inbreng. Het doel van het mobiliteitsbeleid is om de stad ondanks de groei leefbaar en bereikbaar te houden. Het klimaatakkoord is een van de kaders waarbinnen het mobiliteitsbeleid is uitgewerkt.</i></p>	Nee
3	<p>Wij doen hieronder voorstellen om dit op een aantal punten te verbeteren. Kort samengevat zijn dit de volgende 7 punten, die verderop worden toegelicht.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Breng de ambitie in overeenstemming met het klimaatakkoord en verander het doel van een afgevlakte groei van het autoverkeer naar een daling 2. Zet het rekeningrijden in als instrument om de mobiliteit te sturen 3. Gebruik de wortel- en stokmethode om mensen uit de auto te krijgen 	<p><i>Dank voor uw inbreng.</i></p>	Nee

	<p>4. Heroverweeg het nieuwe OV-knooppunt Nieuw-Zuid 5. Haal het HOV niet uit de binnenstad. Zet in op vertramming van lijn 300 6. Vergeet de mobiliteitshubs aan de randen van de stad 7. Stop met de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland Hieronder lichten wij deze punten toe.</p>		
4	<p>1 Breng de ambitie in overeenstemming met het klimaatakkoord en verander het doel van een afgevlakte groei van het autoverkeer naar een daling Op pag 47 staat wat de bedoeling is tav het autoverkeer: Doel is om de overgebleven groei van autoverkeer (5 - 15%) af te vlakken door de beleidskeuzes die in het mobiliteitsbeleid worden gemaakt en daarmee de te nemen maatregelen uit het uitvoeringsprogramma. Het autoverkeer mag dus nog wel groeien, maar die groei moet worden “afgevlakt” tov de genoemde 5 -15%. Op pagina 21 staat: In 2030 wil Haarlem voldoen aan het klimaatakkoord. Dit dient voor een belangrijk deel bereikt te worden door 30% CO2-reductie van mobiliteit (t.o.v. 2010). Dit doel wordt het meest effectief bereikt door een vermindering of verandering van mobiliteit (=mobiliteitstransitie, zie 2a). In aanvulling daarop wordt ingezet op het verschonen van mobiliteit. Deze twee dingen kloppen natuurlijk niet met elkaar. Zeker niet als men bedenkt dat de klimaatopgave sinds het vaststellen van dit akkoord door de EU is opgehoogd van 49% (klimaatwet) naar 55%, wat logischerwijs ook tot een grotere dalingsopgave moet leiden voor mobiliteit. Het gaat niet aan om ergens halverwege het beleidsdocument te stellen dat men zich aan het klimaatakkoord wil houden door 30% minder CO2-uitstoot, terwijl men op tal van andere plaatsen zegt het autoverkeer “afgevlakt” te laten groeien. In nevenstaande figuur, afkomstig uit de landelijke klimaatmonitor, is te zien dat de CO2-uitstoot van het Haarlemse wegverkeer in 2010 vrijwel gelijk was aan die in 2019. Om precies te zijn was dat 89731 ton, resp 88557 ton. Door de corona-lockdowns zullen 2020 en 2021 waarschijnlijk lagere waarden te zien geven, maar die daling zal tijdelijk zijn.</p>	<p><i>Het Mobiliteitsbeleid streeft ernaar dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet is gegroeid, ondanks de groei van het aantal inwoners. De manier om dit te bereiken is:</i> <i>-autoluw ontwerpen van ontwikkelzones</i> <i>-maatregelen in de hele stad op basis van het mobiliteitsbeleid.</i> <i>Met behulp van monitoring en evaluatie kan tussentijds gekeken worden hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt. Tweejaarlijks worden de mobiliteitsontwikkelingen in Haarlem gemonitord en geëvalueerd.</i> <i>De ontwikkelingen in gebruik en aanbod van de verschillende vervoerswijzen en de voortgang van de uitvoering van projecten en gebiedsontwikkelingen worden in kaart gebracht en indien nodig kan er bijgestuurd worden.</i> <i>In 2030 wil Haarlem voldoen aan het klimaatakkoord. Dit dient voor een belangrijk deel bereikt te worden door 22% CO2-reductie van mobiliteit*. Dit doel wordt het meest effectief bereikt door een vermindering of verandering van mobiliteit (=mobiliteitstransitie, zie 2a).</i> <i>In aanvulling daarop wordt ingezet op het verschonen van mobiliteit. Denk aan ZE openbaar vervoer, Green Deal ZE Stadslogistiek (GD ZES) en het stimuleren van de omzetting naar elektrische auto's.</i> <i>Om dit te verduidelijken is de volgende voetnoot bij de CO2 reductie toegevoegd:</i> <i>*Voetnoot: Deze doelstelling is t.o.v. 1990. In dat jaar was de CO2 uitstoot van mobiliteit 32 Mton. In de periode daarna is deze gestegen (2019: 35 Mton). De actuele opgave om de doelstelling van het Klimaatakkoord te halen</i></p>	Ja

<p>De opgave uit het klimaatakkoord is dus om dit in 2030 terug te brengen met 30% tot 63000 ton. Dit kan niet zonder een forse vermindering van het autoverkeer. Elektrisch rijden gaat niet helpen. Het is niet klimaatneutraal en in 2030 is niet 30% van het verkeer elektrisch.</p>	 <p>CO₂-uitstoot Verkeer en Vervoer Haarlem, ton</p> <p>120.000 80.000 40.000 0</p> <p>2010 2011 2012 2013 2014 2015 2016 2017 2018 2019</p> <p>● Mobiele werktuigen ● Binnen- en recreatievaart ● Zeescheepvaart en vissersij ● Wegverkeer excl. auto'snelwegen ● Wegverkeer bebouwde kom</p> <p>Bron: meerdere bronnen 2010 - 2019</p>	<p><i>(maximaal 25 Mton in 2030), ligt dus hoger. Uitgaand van 2019 is de verminderingsopgave 29%.</i></p>	
<p>2. Zet het rekeningrijden in als instrument om de mobiliteit te sturen In alle verkiezingsprogramma's van de grote partijen staat het rekeningrijden genoemd. In het klimaatakkoord wordt daar ook naartoe gewerkt. Alle deskundigen zijn het erover eens dat dit de enige manier is om het autoverkeer te verminderen. Zelfs belangenorganisaties als RAI en ANWB onderschrijven dit. Het is bovendien bijna onontkoombaar door de gemiste accijnsopbrengsten op het elektrische rijden. Men kan er dus op rekenen dat dit tussen nu en 2030 op landelijk niveau werkelijkheid wordt. Dit zal hele nieuwe mogelijkheden scheppen om het verkeer te beheersen, ook voor gemeentes. Een mobiliteitsbeleid dat hier niet op anticipeert is bij voorbaat verouderd. Het woord komt echter niet voor in dit beleidsdocument. Aangezien het pretendeert de richting te bepalen tot 2030, met een doorkijk naar 2040, is dit een ernstige omissie. Het is extra jammer dat de gemeente hier aan voorbij gaat omdat men het rekeningrijden ook verkeerd kan inrichten. De vlaktaks die de VVD voorstaat kan niet worden ingezet als</p>		<p><i>De gemeente heeft ervoor gekozen om de stad leefbaar en bereikbaar te houden door middel van de zeven in het document benoemde stappen. Het klopt dat rekening rijden hier niet onder valt.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>sturingsinstrument. Daarvoor is beprijzing naar tijd en plaats noodzakelijk. De gemeente zou dit laatste dus moeten omarmen en bepleiten, liefst met de hele regio, bij de regering.</p>		
	<p>3. Gebruik de wortel- en stokmethode om mensen uit de auto te krijgen De instrumenten die genoemd (pagina 40-42) worden om de mensen te stimuleren om andere vervoermiddelen te kiezen zijn uiterst zwak en bijna allemaal gericht op het bieden van alternatieven. Alleen het parkeren wordt voorzichtig genoemd op pag 42 onder het kopje "Sluitstuk van veranderen is regelgeving en handhaving." Het is echter een bekende wetmatigheid dat je mensen zo niet uit de auto krijgt. Behalve trekken moet je ook duwen, de zogenaamde wortel- en stokmethode. Een veelgebruikte stokmethode is parkeerbeperkingen. Ook kan men besluiten knelpunten niet op te lossen om zo een verdere groei van het verkeer te verhinderen. Het inzetten op innovatie en het veelvuldige gebruik van het woord "slim" zijn een zwaktebod. Het geeft aan dat men niet weet hoe iets bereikt moet worden en roept dan maar dat het slim moet. Het hierboven genoemde rekeningrijden is een geïntegreerde wortel- en stokmethode. Wie buiten de spits wil rijden en de drukke plekken vermijden wordt beloond met lage lasten en wie dat niet doet moet extra betalen.</p>	<p><i>Dank voor uw inbreng. Met behulp van monitoring en evaluatie kan tussentijds gekeken worden hoe de mobiliteitstransitie zich ontwikkelt. Tweejaarlijks worden de mobiliteitsontwikkelingen in Haarlem gemonitord en geëvalueerd. Indien nodig kan er dan worden bijgestuurd.</i></p>	<p>Nee</p>
	<p>4 Heroverweeg het nieuwe OV-knooppunt Nieuw-Zuid Wij zien wel het voorstel voor zo'n nieuw OV-knooppunt, maar geen vervoertechnische onderbouwing. Er zitten grote nadelen aan. Met name wordt de begrijpelijkheid van het netwerk er minder door. Welke bussen stoppen er wel en welke niet? Naar welk knooppunt moet ik als ik naar het VUZiekenhuis wil en hoe kom ik daar? In tegenstelling tot het Houtplein, wat de toegang tot het winkelgebied is, en het station is het een plek waar niemand vandaan komt en waar niemand heen wil. Het wordt dus puur een overstap station. Maar overstappen is de vijand van de reiziger, dat moet men zo min mogelijk inbouwen. Gezien de zware lijnen die hier samenkomen kunnen in de spits grote aantallen overstappers</p>	<p><i>De gemeente zet met het Mobiliteitsbeleid inderdaad in op de aanleg van OV-knooppunt Nieuw-Zuid. Hiermee neemt de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet toe. Ook kan dit knooppunt reizigers vanuit een aantal ontwikkelzones beter bedienen. Op dit moment wordt nog gewerkt aan de uitwerking van dit station en vindt de studie naar de buslijnen nog plaats.</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>verwacht worden. Waar kunnen die schuilen bij slecht weer? Hoe kan op deze vreselijke, door verkeer gedomineerde piek een acceptabel verblijfklimaat worden gemaakt?</p> <p>Wij zijn bang dat dit idee is ingegeven door klachten in de stad over teveel bussen. De regionale lijnen zouden daar dan moeten eindigen zodat ze niet door de stad rijden. Maar hoe gaan die reizigers dan verder? Het lijkt ook te maken te hebben met de alternatieve HOV-routes die dan niet meer door de stad zouden gaan maar buitenom. Men moet ov echter niet laten halteren op plekken waar niemand heen wil. Wie wil er op de gedempte oostersingelgracht zijn?</p> <p>Is dit vervoerkundig onderzocht?</p>		
	<p>5 Haal het HOV niet uit de binnenstad. Zet in op vertraming van lijn 300</p> <p>Wij zien in de nieuwe HOV-lijnen de gedachte dat het HOV uit de binnenstad moet worden verwijderd. Dat maakt dat men met het HOV niet meer daar kan komen waar men wezen wil.</p> <p>Een betere ontwikkeling zou zijn om het HOV binnenstad-vriendelijk te maken. Ten tijde van de ontwikkeling van de Zuidtangent, de huidige lijn 300, was het al de bedoeling om deze te veranderen in een tramlijn zodra de reizigersaantallen dat zouden toelaten. De busbaan is daar ook technisch op berekend. Er is zelfs rekening gehouden met de aanleg van portalen voor een bovenleiding. De reizigersaantallen zijn allang voldoende voor een tram. Er zijn (met name in Frankrijk) hele mooie voorbeelden van trams die zich geluidloos door binnensteden bewegen. In Haarlem zou dat veel van de klachten over lijn 300 verhelpen. Trams zijn veel geschikter voor binnensteden dan grote aantallen bussen. Dat komt mede doordat ze aan de rails gebonden zijn en je dus precies weet waar hij gaat rijden en waar niet. Een tram vergroot ook het grootstedelijk aanzien van de stad. Destijds was de provincie Noord-Holland een groot voorstander van dit idee. Die heeft ook de versteviging van de busbaan betaald die daarop anticipeerde.</p>	<p><i>De stippellijn van de tram door de binnenstad is weer toegevoegd aan het beleidsstuk.</i></p>	<p>Ja</p>
	<p>6 Vergeet de mobiliteitshubs aan de randen van de stad</p> <p>Dit idee komt bij elk verkeersplan weer naar voren. Het klinkt leuk, maar het is onuitvoerbaar.</p>	<p><i>De Mobiliteitshubs zijn, samen met de overige stappen een middel om de stad leefbaar en bereikbaar te houden te daarmee een belangrijk onderdeel van het</i></p>	<p>Nee</p>

	<p>Ook in het HVVP komt het aan de orde onder de naam Transferium of transferpunt. Het is niet voor niets nooit wat geworden.</p> <p>Op pagina 69: <i>Hubs aan de stadsranden die goederen en personen de gelegenheid bieden om vanuit de auto over te stappen op fiets, OV, vervoer-over-water of een zero-emissie deelauto.</i></p> <p>Om werkelijk zoden aan de dijk te zetten zouden er toch enkele duizenden auto's op die manier uit de stad gehouden moeten worden. Maar waar vindt men plaats voor deze duizenden auto's om te parkeren?</p> <p>Op het kaartje op pagina 32 treffen we 2 van zulke hubs aan, bij station Spaarnwoude en bij het Delftplein. Op beide plekken is geen plaats voor duizenden auto's.</p>	<p><i>Mobiliteitsbeleid. De hubs dienen nog verder uitgewerkt te worden.</i></p>	
	<p>7 Stop met de Gemeenschappelijke Regeling Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland</p> <p>Het hoofddoel van deze GR was destijds de aanleg van de "Mariatunnel". Het werd als een gemeenschappelijk belang van de regiogemeenten gezien dat deze er kwam. Jaarlijks zouden de gemeenten geld inleggen in het bereikbaarheidsfonds, waaruit deze tunnel dan mede-gefinancierd zou kunnen worden. Gelukkig is het onzalige plan van deze tunnel nu eindelijk geschrapt, dat verheugt ons. Daarmee is deze GR overbodig geworden. Door deze te beëindigen is men dan tevens van een ander onzalig plan af, namelijk de extra verbinding vanaf de randweg naar Zandvoort. Deze zou dwars door het Westelijk Tuinbouwgebied lopen.</p> <p>Gezien de vele andere regionale overleggen die op pagina 72 worden genoemd is deze GR er ook één teveel.</p> <p>Het opgebouwde bedrag in het bereikbaarheidsfonds kan worden ingezet voor andere zaken en de verplichting van Haarlem om jaarlijks een miljoen te storten vervalt.</p>	<p><i>De opgaven waar Haarlem voor staat zijn niet uniek. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook voor Haarlem samenwerking op meerdere schaalniveaus nodig. Met de provincie, regio Zuid-Kennemerland en IJmond en de gemeente Haarlemmermeer wordt gewerkt aan samenwerkingsagenda's om te komen met gezamenlijke prioriteiten, specifiek voor deze regio. Deze samenwerkingsagenda's bouwen voort op o.a. de Zuid-Kennemeragenda en de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Het mobiliteitsbeleid gaat niet verder in op hoe de afspraken binnen deze samenwerking.</i></p>	Nee

CQ			
	opmerking	antwoord	aanpassing
1	<p>Wij missen beleid over deelmobiliteit. Het toelaten van aanbieders van deelmobiliteit zorgt voor een waardevolle aanvulling op het mobiliteitsbeleid. Kleine voertuigen zoals fietsen, e-bikes, e-scooters en (wanneer toegelaten) e-steps zijn bij uitstek geschikt</p>	<p><i>Het gaat hier om het stadsbrede Mobiliteitsbeleid op hoofdlijnen. Hiermee is nog niet alle beleid op het gebied van mobiliteit gereed. Sommige beleidsvelden dienen dieper</i></p>	Nee

	voor gebruik in de stad. Als vervanging voor een rit met eigen vervoer of als aanvulling op een reis met het OV of de auto. Door meerdere opties toe te laten wordt 'Mobility as a Service' voor meer consumenten interessant.	<i>uitgewerkt te worden. Een van deze beleidsvelden is het deelmobiliteitsbeleid.</i>	
2	De voetganger krijgt volgens het beleid een belangrijke positie in de verkeersveiligheid. Haarlem heeft een flink gedeelte van de binnenstad als voetgangersgebied aangewezen. Hieraan wordt desondanks geen aandacht besteedt in dit plan. Welke ambities worden hiervoor aangehouden en op welke manier worden deze bereikt? Als hier in andere beleidsstukken uitwerking aan wordt gegeven, lijkt het ons goed verwijzingen hiernaar op te nemen.	<i>Het mobiliteitsbeleid geeft de hoofdlijnen van het stadsbrede beleid weer. Voor Voetgangers wordt het gewenste eindbeeld geschetst in paragraaf 3.1 Voetgangersnetwerk.</i>	Nee
3	Welke visie is er op parkeren? De toegankelijkheid van parkeervoorzieningen moet goed gewaarborgd worden. Welke routing wordt er voor bezoekers aan de stad aangeboden en op welke manier wordt relevante informatie over beschikbare parkeerruimte ontsloten?	<i>Deze onderwerpen zijn uitwerking van vervolgprojecten en vervolgbeleid.</i>	Nee

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
17 augustus 2021

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl