

Bijlage 2

Overzicht correcties en wijzigingen

Los redactionele wijzigingen, zijn op 11 plaatsen correcties aangebracht en op 6 punten wijzigingen doorgevoerd. Bij de correcties en wijzigingen staan pagina nummers genoemd. Dit zijn de pagina nummers van het definitieve beleid. Het kan op een aantal plaatsen zijn dat deze pagina nummers door de aanpassingen niet helemaal meer overeen komen met het concept beleid dat in de inspraak lag.

Correcties:

1. De term autoluwe centrumgebied is vervangen door **voetgangerszone, met fietsers te gast**. Op de volgende plekken leidt dit tot aanpassingen:
 - Pagina 5: het voetgangersgebied met fietsers te gast is uitgebreid
 - Pagina 7: Het gehele centrumgebied wordt voetgangersgebied met fietsers te gast om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren.
 - Pagina 26: Ambitie is om in de toekomst het gehele centrumgebied voetgangersgebied met fietsers te gast te maken om zo meer ruimte voor de voetganger te creëren.
 - Pagina 29: Ambitie is om in de toekomst het gehele centrumgebied voetgangersgebied met fietsers te gast te maken om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren (zie hoofdstuk 3).
2. In het onderdeel waar de opgave voor Haarlem in beeld is gebracht mist op de **aandachtspuntenkaart** (pagina 17) een punt in de Amsterdamse buurt, namelijk Nagtzaamstraat - Teding van Berkhoutstraat. Dit aandachtspunt wordt toegevoegd.
3. Op pagina 18 en 21 en 72 stonden verschillende percentages voor **CO2 reductie**. Dit kwam omdat er een verschillend referentiejaar werd aangehouden. Daarom is op pagina 21 en 72 het percentage van pagina 15 overgenomen, en is de volgende voetnoot toegevoegd:
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 (maximaal 25 Mton in 2030), ligt dus hoger. Uitgaand van 2019 is de verminderingsopgave 29%.
4. **Fietskaart** (pagina 30):
Deze is gecorrigeerd (bijvoorbeeld de Fietsring) en geactualiseerd met de meest recente gegevens.
5. **OV-kaart** (pagina 32):
 - Busroute ging door Kenaupark: is aangepast
 - Tram is (als stippellijn) toegevoegd aan de kaart

6. **Autokaart** (pagina 34):
 - Velserversbinding staat niet op de kaart, deze wordt (als stippellijn) toegevoegd.
 - Alle HOV-routes, die nu ingetekend zijn, vervallen uit de autokaart en daar waar in de SOR op deze HOV-routes een GOW 50 stond, is deze weer ingetekend. De Gedempte Oostersingelgracht en de Amsterdamsevaart vallen er uit (conform correctie 7).
7. **Gedempte Oostersingelgracht/ Amsterdamsevaart:** In de tekst van het concept beleid leek het er op dat voor de Gedempte Oostersingelgracht/ Amsterdamsevaart, doordat zij onderdeel uitmaken van de studie naar de hoofdroute van het autoverkeer, wordt gekeken naar de verbetering van de doorstroming. Zo werd het niet bedoeld, het gaat om het SOR-traject dat hier als geheel wordt opgepakt en waarvan het doel juist is om deze wegen niet meer te laten functioneren als hoofdontsluiting voor het autoverkeer.
 - De formulering is op pagina 35 aangepast zodat het duidelijk is dat deze wegen wel onderdeel uitmaken van de studie, maar (in de toekomst) niet van de hoofdontsluitingsroute. Wel moet duidelijk blijven dat de Gedempte Oostersingelgracht en Amsterdamse Vaart in beeld zijn als aanvullende HOV-routes.
 - Alle HOV-routes, die nu ingetekend zijn, worden weggehaald uit de autonetwerkaart (pagina 34) en daar waar in de SOR op deze HOV-routes een GOW 50 stond, is deze weer ingetekend. De Gedempte Oostersingelgracht en de Amsterdamsevaart vallen hier buiten.
8. In de tekst worden de namen van de NS en Connexxion genoemd. Deze worden op pagina 38 vervangen door: **vervoerders**.
9. De tekst bij de kaart op pagina 68 schepte verwarring over het bouwen op het terrein van **Volkstuinvereniging Nooit Rust**. De zin *Hoe donkerder de kleur van ontwikkelzone, hoe meer woningen er gebouwd worden*, is op deze kaart niet van toepassing en is er uit gehaald.
10. **Het aantal auto's is in 2030 niet gegroeid**. Op plekken waar stond 'nauwelijks gegroeid' is dat nu vervangen door niet.
11. Op pagina's 18, 65 en 66 wordt verandert bij de beschrijving van doorgaand verkeer 'herkomst of bestemming' in herkomst *en* bestemming.

Wijzigingen

1. Het onderdeel fiets bleek te weinig concreet. Er werden geen prioriteiten gelegd, de structuur was niet duidelijk en de kaarten waren niet helder. De nieuwe tekst voor het fietsnetwerk op pagina 30-31 wordt:

Gewenst eindbeeld:

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, (sociale) 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. Deze hoofdstructuur bestaat uit:

- **1A regionale plusroutes** verbinden de ov-knooppunten van Haarlem met omliggende kernen. Deze routes maken deel uit van het provinciale en regionale netwerk en zijn bedoeld om zonder barrières over een langere afstand prettig en veilig door te kunnen fietsen. We sluiten aan bij de kwaliteitseisen van doorfietsroutes van het CROW, zoals de provincie heeft beschreven in het 'Perspectief fiets'.
- **1B stedelijke plusroutes** zijn de belangrijkste stedelijke fietsroutes en de toeleidende routes van de regionale routes. De stedelijke plusroutes zijn zeker niet minder belangrijk dan de regionale routes: vaak zijn deze zelfs drukker met fietsers dan de regionale routes.

Uitgangspunt is omgekeerd ontwerpen: in het ontwerp zijn fietsers belangrijker dan autoverkeer. Bij 50km wegen krijgen plusroutes een vrijliggend fietspad (in principe 2x eenrichting; maar bij wegen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer, wordt dit 2x tweerichting voor het fietsverkeer) Indien dit niet mogelijk is wordt de weg afgewaardeerd tot een 30km weg. Daar wordt, afhankelijk van de situatie gekozen voor een fietsstraat of een oplossing, die voor fietsers minimaal zo goed is.

- **2 Hoofdnet fiets** zijn alle andere belangrijke fietsroutes. We nemen hier, zoals overal in de gemeente, de CROW richtlijnen als uitgangspunt. Daarnaast maken we de route in het hoofdnet voor fietsers extra comfortabel. Denk aan rijlopers in asfalt, in plaats van een standaard 30km-woonstraat- profiel.

Onder deze hoofdroutes ligt het onderliggend fietsnetwerk. Dit zijn alle andere straten in Haarlem. Overal moet je veilig kunnen fietsen en hanteren we de CROW-richtlijnen.

*Daarnaast zet de gemeente in op **ontvlochten of parallelle routes**. Dit zijn (plus of hoofd-) fietsroutes, die veelal parallel aan een drukke plusnetfietsroute lopen en deze ontlasten. Ze zijn aantrekkelijk omdat ze rustiger, auto-luwer en/of groener zijn.*

Onder de titel 'wat is hiervoor nodig'? is nu de volgende tekst opgenomen:

- *Samen met provincie en MRA in het plusnet ontbrekende schakels aanleggen en kwaliteit verhogen.*
- *Aanpassen van de inrichting van de 30 km/uur wegen (ook GOW30), waardoor meer ruimte en veiligheid ontstaat voor de fiets. Zorg bij wegen met een maximumsnelheid van 50 km/uur voor vrijliggende fietspaden indien deze nog niet aanwezig zijn.*
- *Extra fietscomfort door aanleg van fietsstraten en vergroting van de ruimte voor de fiets op de weg, waarbij specifiek aandacht is voor sociale veiligheid van de routes (met name in de avonduren). Dit wordt verder uitgewerkt in het op te stellen Fietsbeleid.*

2. Bij het OV-netwerk was het **onderdeel 'trein'** niet compleet. De volgende tekst wordt op pagina 32 onder het kopje 'OV', eerste bullet, over de trein toegevoegd (de cursieve tekst is aangevuld):
Voor verplaatsingen van en naar Haarlem wordt ingezet op het (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat, waarbij de toekomstige groei van OV-reizigers gefaciliteerd wordt en de ontwikkeling van het stationsgebied mogelijk wordt gemaakt. *Hiervoor is een goede aansluiting van Haarlem en Haarlem Spaarnwoude op het nationale spoorstelsel van groot belang.*
3. **N208-Pijlslaan:** In de zienswijzen wees men er een aantal keren op dat de doorstroming op de N208 (als onderdeel van de regioring) en de ontsluiting hierop vanuit de wijken niet specifiek als studiegebied benoemd werd. In het bijzonder werd de kruising N208/Pijlslaan genoemd. Het ontsluiten en door laten stromen van het verkeer op de N208 is inderdaad een belangrijk aandachtspunt om sluipverkeer door de wijken te voorkomen. Toegevoegd aan het mobiliteitsbeleid wordt de volgende tekst bij het onderdeel 'Auto', pagina 35, tweede bullet (cursieve tekst is aangevuld): Wel is er 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) gestart, *en wordt specifiek gekeken naar de doorstroming op de N208 ter hoogte van de kruising Pijlslaan ten behoeve van de ontsluiting van Haarlem Zuidwest.*
4. Met betrekking tot de uitzondering voor HOV op de **max snelheid van 30 km/ uur** zijn verschillende reacties ontvangen, en ook door raadsfracties is erop aangedrongen na te gaan of het HOV (op sommige plekken) terug kan naar 30 km uur. Aangezien het HOV een van de pijlers van de mobiliteitstransitie is (en concurrerend moet zijn met de auto), is het belangrijk dat het HOV comfortabel, snel en betrouwbaar is. Het HOV speelt een belangrijke rol in het behalen van de gewenste resultaten van het Mobiliteitsbeleid, zoals het niet groeien van het aantal auto's de komende tien jaar en het streven dat in 2030 60% van de regionale werkverplaatsingen met het OV of de e-bike zal plaatsvinden. In het raadsstuk wordt bovenstaand als dilemma benoemd. Het voorstel is om deze uitleg toe te voegen aan de bestaande tekst op pagina 35, laatste bullet (de schuine tekst is aangevuld):
Het HOV dient een aantrekkelijk alternatief te zijn voor de auto en rijdt daarom comfortabel, snel, veilig en betrouwbaar door Haarlem.
Op de HOV-routes geldt op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/ u om voldoende reiskwaliteit voor het HOV te bieden. Een aantal wegen hiervan verdient aandacht, aangezien nog niet overal vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Voor een aantal routes, afhankelijk van de 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 aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.*
5. **Onduidelijkheid over 2030 en 2040:** Het werken met twee jaartallen bleek tot verwarring te leiden. In de samenvatting op pagina 5 is aangevuld wat met de doorkijk naar 2040 bedoeld wordt, namelijk: *dat een aantal maatregelen wel gestart, maar niet voltooid zullen zijn voor 2030.*

6. **Sociale veiligheid:** hierover werd in het mobiliteitsbeleid niet gesproken. Dit aandachtspunt is toegevoegd bij het aantrekkelijk maken van voetgangers- en fietsnetwerk (pagina 29 en 31), met de tekst: *waarbij specifiek aandacht is voor sociale veiligheid van de routes (met name in de avonduren).*