



Gemeente  
Haarlem

## Mobiliteitsbeleid



**SIAKIE'S**  
ONTWERP &  
ADVIESSTUDIO  
PIET HEINEK  
meubelen

petit  
DEPOT  
—  
—  
—  
HANDPICKED VINTAGE  
HANDGEMAAKTE KINDERLEERTAFEL  
HANDGEMAAKTE SIERADEN  
HANDMADE DESIGN

Colofon

Augustus 2021

Studio Bereikbaar

**Adres**

Stationsplein 45 – E1.186

3013 AK Rotterdam

[info@studiobereikbaar.nl](mailto:info@studiobereikbaar.nl)



**Gemeente  
Haarlem**

# **Mobiliteitsbeleid**



Langzaam varen



# Samenvatting

## een duurzaam en toekomstvast mobiliteitssysteem

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Maar Haarlem groeit ook.

Het aantal woningen stijgt naar verwachting met 10.000 en dat heeft gevolgen voor het verkeer binnen en buiten de stad. 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. In veel wijken wordt nu al dagelijks ervaren hoe de parkeerdruk toeneemt. Haarlem staat bovenaan in jaarlijkse lijstjes van moeilijk bereikbare steden met de auto. Het autoverkeer vormt daarnaast een belangrijke bron van CO2 uitstoot in een stad waar de klimaatcrisis is uitgeroepen. Als we niet wezenlijk iets veranderen aan de manier waarop we ons voortbewegen, groeien deze problemen alleen maar met ons mee. De komende jaren staat onze stad daarom voor de uitdaging om een steeds gezondere en groenere stad te worden, die wel goed bereikbaar is, zowel voor wonen, werken als winkelen.

Om dit te kunnen bereiken is een transitie nodig waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. Wij noemen dit de **mobiliteitstransitie**.

De principes hiervan zijn eenvoudig: 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 een steeds schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. Onze distributie organiseren we steeds schoner, en door voorzieningen dichtbij huis beperken we de noodzaak tot lange(re) reisafstanden.

De maatregelen die nodig zijn om de stad effectief naar deze principes in te richten vragen tijd en aanzienlijke investeringen.

### Ambities

In het mobiliteitsbeleid kijken we met bovenstaande principes van de mobiliteitstransitie in het achterhoofd naar het jaar 2030, met een doorkijk naar 2040, want een deel van de maatregelen zal gestart zijn, maar nog niet voltooid voor 2030. Hoe verplaatsen we ons in Haarlem in 2030 en hoe ziet Haarlem er dan uit? Met andere woorden, wat hebben we met de mobiliteitstransitie dan concreet bereikt?

De transitie is erop gericht 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. Deze verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, waar de snelheid in de meeste gevallen terug is gebracht naar 30km/ uur. De wegen die wel nog een snelheid van 50km/ uur hebben, zijn voorzien van een vrijliggend fietspad. Het centrum van de stad is goed bereikbaar, er zijn verschillende overstappunten gerealiseerd waar reizigers uit de auto kunnen overstappen op het OV of op een fiets en in en rondom het centrum zijn nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd, waardoor we te voet het centrum in kunnen lopen. Het OV dat nodig is voor de regionale verplaatsingen rijdt via optimale routes, al dan niet via het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Haarlem heeft er autoluwe gebieden bij, de voormalige ontwikkelzones, en het voetgangersgebied met fietsers te gast is uitgebreid. In Haarlem kunnen (elektrische) auto's niet overal zomaar voor de deur geparkeerd worden. In 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond.

## Welke stappen zijn hiervoor nodig?

Om Haarlem, ondanks de groei, leefbaar en bereikbaar te houden zijn stappen nodig. Dit mobiliteitsbeleid geeft aan hoe Haarlem met zeven stappen leefbaar en bereikbaar kan blijven. Deze zeven stappen hangen met elkaar samen; ze zijn alle zeven nodig.

### 1. Haarlem groeit met behoud van ruimte

- door voorzieningen dichtbij huis beperken we de noodzaak tot lange(re) reisafstanden, dit wordt het uitgangspunt bij ruimtelijke ontwikkelingen.
- Nieuwe wijken worden autoluw ontworpen (met een lagere parkeernorm). In de bestaande wijken worden wijkhubs (gericht op deelmobiliteit) gerealiseerd.
- Gefaseerde invoering van parkeerregulering, beginnend bij de schil rondom de ontwikkelzones en vervolgens de rest van de stad.
- Stedelijke logistiek gericht op verminderen van goederenstromen in de stad: pakketpunten bij de wijkhubs.

### 2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis

- In het centrum wordt zo veel mogelijk te voet gereisd; Op verschillende plekken in en 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.
- 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 een goede overstap voor (H)OV en (e-)fiets en vormen met name in de toekomst een belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem van Haarlem.
- De regionale (MRA)-reiziger maakt met name gebruik van de (e-)fiets, het OV of de combinatie daarvan en indien de bereikbaarheid op deze manier niet voldoende is, van de auto.



### 3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit

- In de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt het principe van omgekeerd ontwerpen toegepast. Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger, waarna vervolgens gekeken wordt wat de beschikbare overgebleven ruimte is voor de auto (rijden en parkeren).
- Binnen projecten komt voldoende aandacht en budget om de doelstellingen vanuit het fiets- en voetgangersnetwerk (denk aan hoofdroutes) ook daadwerkelijk te realiseren.
- Het gehele centrumgebied wordt voetgangersgebied met fietsers te gast om zo meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren.
- De mobiliteitsmonitoring wordt met voet- en fietsverplaatsingen uitgebreid, zodat toekomstige beleidskeuzes beter gebaseerd kunnen worden op beschikbare data.



### 4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur

- Haarlem wordt een stad waar 30km/ uur de norm is. Hierop vormen de hoofdroutes van auto en (H)OV de uitzondering. Voor deze routes geldt een maximumsnelheid van 70 - 50 km/ uur.
- Op de routes waar 30 km/ uur de norm wordt, is de 1e stap om met behulp van een goede verkeerscirculatie de hoeveelheid auto's op deze wegen te verminderen, zonder dat dit zorgt voor onveilige situaties op omliggende 30 km/ uur wegen. Wanneer dit lukt kan een standaardinrichting van 30 km/ uur worden toegepast.
- Voor de wegen, waarbij de hoeveelheid auto's niet past bij een standaardinrichting van 30 km/ uur, wordt een wegcategorie toegevoegd: de wijkontsluitingsweg met 30 km/ uur (GOW 30 km/ uur). We gaan onderzoeken hoe deze nieuwe wegcategorie eruitziet. Het doel is een veilige weg, waar door de inrichting de maximumsnelheid afgedwongen wordt en die toch ook een ontsluitende functie kan vervullen.



## 5. Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden

- Er wordt ingezet op de aanleg van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg.
- Er wordt in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en de vervoerregio Amsterdam onderzocht of het mogelijk is om de HOV-busroutes door de binnenstad te hervverdelen.
- Naast de twee bestaande routes worden de Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan als alternatieve route onderzocht. Daarbij wordt in dit onderzoek ook gekeken naar het opwaarderen van de HOV-bereikbaarheid van andere delen van de stad en specifiek Haarlem Zuid-West.



## 6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes

Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluijperverkeer door de wijken te voorkomen wordt er gezorgd voor een goede hoofdontsluitingsstructuur. Om deze hoofdstructuur goed vorm te geven wordt ingezet op:

- de Velserversbinding 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. Bij het Kennemerplein (N200) is de wens om het doorgaand oostwest autoverkeer te ontmoedigen en de noord-zuid verbinding voor fietsers te verbeteren;
- 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 wordt specifiek gekeken naar de doorstroming op de N208 ter hoogte van de kruising Pijlsiaan ten behoeve van de ontsluiting van Haarlem Zuidwest.





## 7. Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering

- Terwijl de stad en het netwerk ingericht worden voor de mobiliteitstransitie zullen de Haarlemmers en bezoekers ook gestimuleerd worden om daadwerkelijk minder, anders en schoner te reizen. Haarlem zet hierbij niet alleen in op personenvervoer, maar ook op goederenvervoer.
- Hiervoor zal Haarlem voortbouwen op reeds bestaande campagnes en andere maatregelen en deze uitbreiden op de plekken waar de meeste kansen liggen.
- Ook zet Haarlem in op een andere benadering van stedelijke distributie door middel van (gecombineerde) innovaties op het terrein van techniek, regelgeving en gedrag.



## Niet alles tegelijk

De ambities van dit mobiliteitsplan zijn hoog, maar noodzakelijk.

We kunnen natuurlijk niet alles tegelijk realiseren, maar alle ambities moeten wel als totaalpakket worden gezien om het gewenste effect te behalen. Met het **uitvoeringsprogramma** van de SOR en het Actieplan Fiets zijn we al op de goede weg.

Er is echter meer nodig om de ambities te realiseren. Aan dit beleidsstuk wordt dan ook een **uitvoeringsagenda** gekoppeld, waarin alle benodigde maatregelen uitgezet worden in de tijd.

Zo zal het gereguleerd parkeren bijvoorbeeld gefaseerd ingevoerd worden, worden de fietsknelpunten in de tijd geprioriteerd, zal gestudeerd moeten worden op de nieuwe GOW 30 en wordt geoefend met het omgekeerd ontwerpen.

Om de doelen te bereiken en tijdig bij te kunnen sturen op nieuwe omstandigheden, wordt **de uitvoeringsagenda** regelmatig gemonitord. Indien uit de monitoring blijkt dat er aanvullende maatregelen nodig zijn, waarvoor middelen nodig zijn, zullen die via de jaarlijkse begrotingscyclus aangevraagd worden.



VERKOCHT  
023 542 02 44  
ROOFSCHILDELIJKE.nl

# Inhoudsopgave

<b>1. Inleiding</b>	<b>12</b>
1.1. Aanleiding	13
1.2. Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid	14
1.3. Opgave voor het mobiliteitsbeleid	16
1.4. Mobiliteitsprincipes	20
1.5. Vervolgproces	23
<b>2. Integrale benadering ruimte en mobiliteit</b>	<b>24</b>
<b>3. Haarlem duurzaam bereikbaar: Een toekomstgericht mobiliteitsnetwerk</b>	<b>28</b>
3.1. Voetgangersnetwerk	29
3.2. Fietsnetwerk	30
3.3. Openbaar vervoer	32
3.4. Auto	34
3.5. (OV)-knooppunten	37
<b>4. Mobiliteit en gedrag</b>	<b>40</b>
4.1. Gedragsverandering noodzakelijk	41
4.2. Personenmobiliteit	42
4.3. Stedelijke distributie	45
4.4. Innovatie: Haarlem stimuleert innovatie om te komen tot de mobiliteitstransitie	46
<b>5. Effecten, monitoring en evaluatie van het beleid</b>	<b>48</b>
Bijlage 1: Haarlem in beeld	53

# 1. Inleiding



# 1.1. Aanleiding

Het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) is vastgesteld in 2003. Inmiddels geeft het onvoldoende antwoord op de bereikbaarheids- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag voor staan. De combinatie van de (regionale) verdichtingsopgave, de doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie, de (landelijke) trend van meer mobiliteit per persoon en tegelijkertijd de wens om een bereikbare en leefbare stad te blijven zorgt voor een complex vraagstuk. Hoe gaan we hiermee om? Waar zetten we als Haarlem op in ten aanzien van mobiliteit en waarom? En hoe zorgen we dat dit ook daadwerkelijk gebeurt? De antwoorden hierop worden gegeven in het mobiliteitsbeleid.

## **Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf**

Het mobiliteitsbeleid bepaalt richting tot 2030, met een doorkijk naar 2040. In het mobiliteitsbeleid worden kaders gegeven op hoofdlijnen en wordt de samenhang hiertussen en met ander (landelijk, regionaal en gemeentelijk) beleid duidelijk. De kaders op hoofdlijnen worden verder uitgewerkt in separate deelbeleidstrajecten, zoals fiets-, deelmobiliteit- en verkeersveiligheidsbeleid en per ontwikkelzone wordt een mobiliteitsplan uitgewerkt. Daarnaast wordt het mobiliteitsbeleid uitgewerkt in een uitvoeringsagenda met daarin concrete maatregelen en realistische en haalbare wensen tot 2030.

## **Structuurvisie Openbare Ruimte en Coalitieakkoord Duurzaam Doen vormen kader**

De hoofdkeuzes voor het mobiliteitsbeleid zijn bepaald door de kaders uit de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR) en het coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Hierin zijn principiële keuzes gemaakt over hoe we om willen gaan met mobiliteit. Deze principiële keuzes vormen de basis voor het mobiliteitsbeleid.

## **Structuurvisie Openbare Ruimte**

In 2017 is de Structuurvisie Openbare Ruimte opgesteld met de titel 'Haarlem 2040, groen en bereikbaar'. Met de Structuurvisie Openbare Ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Een stad met een prettige openbare ruimte. Een stad die de Haarlemmers en bezoekers verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem is ook een welkome stad voor bezoekers. Haarlem is economisch en sociaal sterk verbonden met de regio. Dat vereist een slimme afhandeling van regionale verkeersstromen en goede verbindingen voor voetgangers, fietsers en voor openbaar vervoer en autoverkeer.

## **Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018 – 2022**

De richting die in het coalitieakkoord genoemd is sluit goed aan op de ambitie uit de SOR. Dit staat als volgt beschreven: 'Haarlem moet goed bereikbaar zijn en blijven voor bewoners en bezoekers, vooral nu Haarlem gaat groeien. Een transitie van onze mobiliteit is daarbij nodig. We kiezen voor schone en duurzame mobiliteit. We geven prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Die nemen ook minder ruimte in beslag, ruimte die goed kan worden gebruikt voor bijvoorbeeld groen en water.'

Bij het opstellen van het Haarlemse mobiliteitsbeleid is aandacht uitgegaan naar de (gevolgen van) Corona. Het is onduidelijk in welke mate de effecten van Corona op het gedrag van mensen blijvend is. We hebben een afname van het woon-werkverkeer gezien ten gunste van het thuiswerken maar tegelijkertijd ook een forse afname van het gebruik van het openbaar vervoer. Het mobiliteitsbeleid speelt in op het (deels) vasthouden van het verminderen van mobiliteit en het (later weer) faciliteren van het veranderen naar fiets en OV.

## 1.2. Doelstellingen van het mobiliteitsbeleid

Bereikbaarheid en mobiliteit zijn issues voor de stad, de Metropoolregio Amsterdam, en voor Zuid Kennemerland. De Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 geeft richting aan de oplossingen van de mobiliteitsopgaven, die nodig zijn om bij een toenemend aantal inwoners en bezoekers een evenwicht te vinden tussen ruimte voor mobiliteit, recreatie en groen. Om ruimte te winnen en bij te dragen aan een klimaatneutrale stad is ervoor gekozen om prioriteit te geven aan vormen van mobiliteit die, zowel rijdend als stilstaand, het meest ruimte-efficiënt en duurzaam zijn. Denk aan de voetganger, de fietser, de gebruiker van het OV en de (elektrische) deelautomobilist.

### **Ambitie van de Structuurvisie Openbare Ruimte**

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn, binnen een metropolitane economie. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 staat het verbeteren van de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte centraal.

In de stad wordt zichtbaar dat mobiliteit in de loop der jaren een steeds groter deel van de openbare ruimte heeft ingenomen. Andere belangrijke functies, zoals ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers zijn daardoor in de verdrinking gekomen. Met de groei van de stad neemt deze claim alleen nog maar toe.

Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte (en dus Haarlem) is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Deze ambitie is uitgewerkt in vier doelen voor de Structuurvisie Openbare Ruimte:

### **Aantrekkelijke stad**

Opvang groeiende woningvraag, meer ruimte voor groen en water, natuur in/rond stad versterken, verbinding met omgeving, belevingswaarde historische punten/structuren

### **Gezonde/sociale stad**

Belang van groen voor welzijn, voor iedereen toegankelijk, klimaatbestendig, energietransitie, minder hinder van verkeer, ongedeelde stad met een gezond ecosysteem

### **Metropolitane economie**

Betere verknoping met de regio, ruimte voor nieuwe economie, potentie toerisme benutten, Haarlem bezoekstad, bereikbare werklocaties

### **Bereikbare stad**

Faciliteren groei fiets- en voetgangersstromen, regionaal autoverkeer om de stad heen, bereikbaarheid binnenstad garanderen, aanpak parkeerdruk binnenstad/omliggende wijken, verbeteren metropolitane verbindingen

### **Ambitie Groei van Haarlem**

Er is een tekort aan woningen in Haarlem. Volgens de prognoses zijn minimaal veertienduizend extra woningen nodig tot 2040. Daarom heeft de gemeente de ambitie om 10.000 woningen te bouwen in de periode tot en met 2025. We gaan deze periode versneld aan de slag met de bouwopgave om voldoende betaalbare ruimte te blijven toevoegen om te wonen en werken met daarnaast ook ruimte voor belangrijke voorzieningen zoals dokterspraktijken, scholen, recreatie, winkels en buurthuizen. Dit alles moet, door mobiliteit op een slimme manier in de stad te organiseren, voor iedereen bereikbaar blijven. 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 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)

## **Klimaatakkoord**

In het klimaatakkoord is voor de mobiliteitssector de afspraak gemaakt om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO2 uitstoot van de totale mobiliteitssector met 22% te verminderen. Ook zal meer van onze energie op een duurzame manier moeten worden opgewekt en moeten we met slimme ingrepen zorgen dat ons energieverbruik afneemt. Mobiliteit vormt een belangrijke bron van uitstoot van CO2. Om deze te beperken in combinatie met het energiegebruik moeten we de overstap maken naar duurzame ruimtevriendelijke mobiliteit. Hierbij maken we gebruik van de volgende drie stappen:

1. Verminderen: het verminderen van de impact van de mobiliteit door het voorkomen van reizen en/of verkorten van de afstand
2. Veranderen: de reizen die gemaakt worden, maken we met duurzame vervoerswijze (voetganger, fiets, openbaar vervoer)
3. Verschonen: reizen die gemaakt worden met auto of bus, worden gemaakt met schone voertuigen (elektrisch of waterstof)

## **Klimaatadaptief**

De ontwikkeling en groei van de stad valt samen met een veranderend klimaat. Dit betekent dat heel Nederland – en dus ook Haarlem – een aantal grote transformaties zal moeten doormaken: de bebouwde omgeving moet beter bestand worden tegen hevige regenval, langdurige hitte en een veranderend grondwaterpeil. Vanuit klimaatadaptatie wordt gezocht naar meervoudig ruimtegebruik om al deze functies te combineren in de beperkte openbare ruimte.

## **Ambitie economie**

Bereikbaarheid is 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.

## *Bereikbare winkelgebieden*

Haarlem heeft een aantal winkelgebieden, zoals bijvoorbeeld de Generaal Cronjéstraat en de binnenstad. Om als Haarlemse binnenstad aantrekkelijk te blijven voor inwoners, ondernemers, bezoekers en toeristen is het noodzakelijk dat de binnenstad goed bereikbaar is en blijft. In het Convenant Binnenstad 2018-2022 staan een aantal belangrijke punten waaraan de partijen uit de stad gezamenlijk werken zoals goede parkeerplaatsen voor touringcarbedrijven, goed bereikbare en vindbare parkeergarages en een mobiliteitshub aan de rand van de stad.

## *Bereikbare werklocaties*

Voor ondernemers en werknemers is bereikbaarheid van de werklocaties van groot economisch belang, zowel voor bezoekers, goederen als het eigen personeel. Voor het Waarderpolder Haarlem Business Park (Convenant Waarderpolder 2021-2025) is afgesproken om deze bereikbaar te houden voor alle vormen van mobiliteit. En hierbij wel aanvullend in te zetten op een OV-hub bij Station Spaarnwoude en een hub in de Waarderpolder voor stedelijke distributie over weg en water. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over het verder verschonen van de mobiliteit.

## **Gezondheid**

Meer bewegen draagt bij aan een 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.

## 1.3. Opgave voor het mobiliteitsbeleid

In de historische groei van Haarlem zijn in verschillende periodes sterke stijgingen van het inwonersaantal te zien. Deze sterke stijgingen zijn mede ontstaan door een verandering in mobiliteit en het in gebruik nemen van nieuwe vervoersmiddelen. Hierdoor heeft de economie zich ontwikkeld en werden nieuwe inwoners aangetrokken. Deze geschiedenis laat zien dat in het verleden ook een aantal keer een 'mobiliteitstransitie' heeft plaatsgevonden. Sinds 2010 is er een herontdekking van de stad te zien. Haarlem gaat zich specialiseren in de kwaliteit van leven: ruimtelijke kwaliteit en de nabijheid en bereikbaarheid van mensen, relaties, ketens, kansen, kennis, creativiteit en kapitaal. De ontwikkeling van Haarlem heeft in het verleden altijd geleid tot een toename van de mobiliteit. Deze vraag naar mobiliteit zorgt voor een aantal knelpunten in de stad, zowel wanneer gekeken wordt naar gebieden als naar de verschillende netwerken.

### Gebiedsaandachtspunten

Op basis van gesprekken met vertegenwoordigers (zowel ambtelijk als vanuit de wijkverenigingen en belangenorganisaties) zijn de volgende aandachtspunten geïdentificeerd voor de verschillende gebieden binnen Haarlem.

#### Centrumgebied Haarlem

- Druk op openbare ruimte is groot vanwege vele functies en gebruikers (voetgangers, (doorgaand) fietsverkeer, bevoorradend verkeer, autoverkeer).
- Overlast geparkeerde fietsen en auto's
- Impact doorgaand HOV en autoverkeer door binnenstad
- Autobereikbaarheid van de parkeergarages aan de rand van de binnenstad
- Stadsdistributie binnenstad en goede opstaplocaties voor toeristische bezoekers (touringcars)

#### Vooroorlogse wijken

- Beperkte ruimte in de smalle woonstraten in relatie tot de grote hoeveelheid auto's zorgt ervoor dat auto's op de stoep, op straathoeken en in groenstroken geparkeerd staan. Hierdoor worden trottoirs en straten ontoegankelijk, met name voor kinderen, mensen met een beperking (in een rolstoel), ouderen en nood- en hulpdiensten. Dit leidt tot veel klachten en onbegrip van bewoners.
- Sluipverkeer van auto's door wijken leidt tot een verminderde verkeersveiligheid.
- Daarnaast is er daardoor ook geen ruimte voor extra groenvoorzieningen in de wijken.

#### Naoorlogse wijken

- Dominantie van de auto verminderen in het mobiliteitssysteem (profiel straat en ruimte parkeren) om ruimte te creëren voor alternatieve vormen van mobiliteit, verbetering van leefbaarheid, kwaliteit van de openbare ruimte en de stad toekomstbestendig en klimaatadaptief te maken.

#### Ontwikkeldzones:

- Opgave vormt het bouwen voor bewoners met een minder grote autoafhankelijkheid en autobezit.



## Opgave voor de verschillende vervoerswijzen

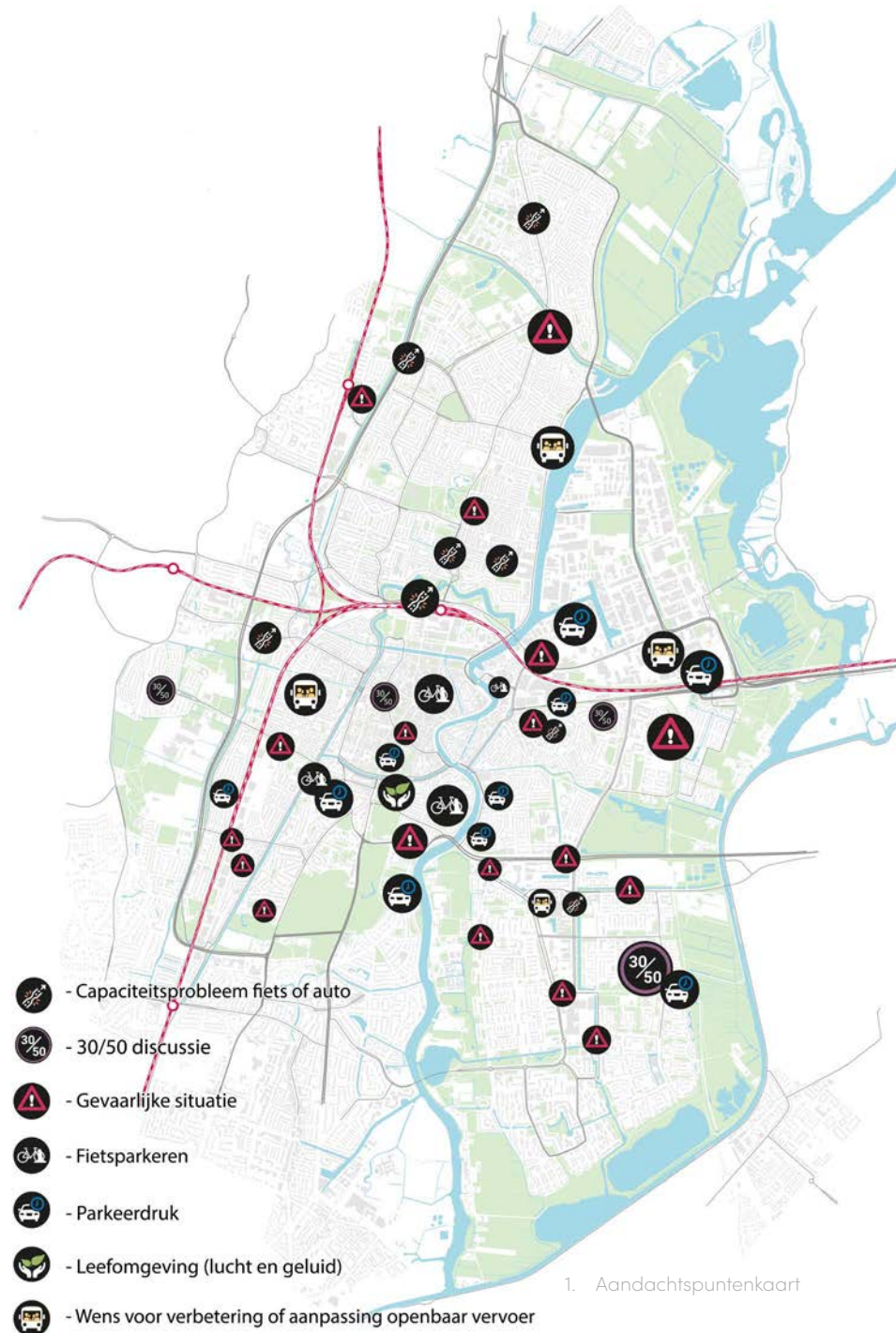
Ook voor de netwerken zijn de aandachtspunten in kaart gebracht.

### Voetganger

- Voor de voetganger is er een kwaliteitsverbetering mogelijk op een aantal locaties in de stad: de binnenstad, belangrijke OV-knopen, school-thuis-routes en wijkwinkelcentra.
- Het stationsplein wordt op dit moment geen aantrekkelijke entree naar de binnenstad gevonden.
- De doorgaande route voor fietsers en voetganger tussen Haarlem Noord, het stationsgebied en de binnenstad over de Kruisweg (de Rode Loper) is vrij smal en wordt op meerdere plekken met verkeerslichten doorbroken.
- Conflicten tussen fietsers en voetgangers in de binnenstad.
- Trottoirs staan vol met geparkeerde auto's, bankjes, geparkeerde fietsen of scooters of (overhangend) groen en zijn daarmee ontoegankelijk voor rolstoelen, scootmobiel, etc.

### Fiets

- Voor langere verplaatsingen (2.5 - 10) wordt voor 35% de fiets gebruikt, terwijl ook nog voor bijna 60% de auto wordt gebruikt. Hier liggen kansen voor de fiets.
- Er is op dit moment geen duidelijk 'hoofd fietsnetwerk' in de stad waar écht voor de fiets wordt gekozen. Er worden door fietsers nu meerdere parallelle routes gebruikt, die geen van allen over de hele route uitblinken in fietsvriendelijkheid en hoofd fietsroutes zijn uiterlijk niet herkenbaar.
- Op meerdere plekken in de stad is te weinig ruimte/capaciteit, zijn er lange wachttijden bij kruispunten, is de oversteekbaarheid slecht, is er regelmatig sprake van gevaarlijke situaties of is er een onduidelijke inrichting/routing.
- Er zijn vooral in het centrum te weinig fietsparkeervoorzieningen, waardoor een hoge fietsparkeerdruk ontstaat



### **Openbaar vervoer**

- Een deel van de stad blijft onbediend wat betreft HOV en moet met de bus of fiets naar een opstappunt reizen. Opgave is om de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem Noord en Haarlem Zuidwest te verbeteren.
- Aanvullend is een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem nodig, dat gericht is op binnenstad en OV-knooppunten (station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude, OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid). Tot slot dienen HOV-haltes te zijn ingericht voor een overstap van fiets naar OV.
- Naar verwachting groeit het aantal bussen naar het Stationsplein met 50% in de toekomst (bron: Visie Stationsgebied, 2020); het Stationsplein raakt vol. Opgave is om de toekomstige groei van OV-reizigers te faciliteren en de ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk te maken.
- 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).

### **Auto**

- Op de N208 is de reistijd tijdens spits iets hoger dan op rustige uren. Op zowel de N200 en N205 is tijdens de ochtendspits de reistijd ongeveer anderhalf maal zo groot in vergelijking tot de reistijd tijdens rustige uren, eens per maand is dit tweemaal zo groot. (Bron: floating car data 2018, Inrix). Vertragingen worden veroorzaakt door de kruispunten en brugopeningen. Een aantal kruisingen op de Schipholweg zitten al tegen de grenzen van hun capaciteit aan.

- Mobiliteit (voornamelijk wegverkeer) zorgt voor ongeveer 17% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Haarlem (Duurzaamheidsmonitor 2017, gemeente Haarlem)
- Voor veel reizen – inwoners van Noord, Centrum of Zuidwest en regionaal doorgaand verkeer – loopt de snelste route door de stad heen in plaats van via de wegen om de stad heen. Dit zorgt voor overlast in de wijken. Opgaven zijn om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst en bestemming in Haarlem heeft) door de stad en het sluisverkeer door de woonwijken te minimaliseren.

### **Regionale opgaven en samenwerking**

De opgaven waar Haarlem voor staat zijn niet uniek. Ook in de omliggende steden is er de noodzaak om, in het licht van de ontwikkelingen, te werken aan een bereikbare en leefbare stad. Bereikbaarheid en mobiliteit gaan over systemen, netwerken en routes en houden zich niet aan gemeente- of provinciegrenzen. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook 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 voorkeursstrategie uitwerken over hoe de regio aan kan haken op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp.

### Trend: het mobiliteitsgedrag verandert al

Een landelijke trend is zichtbaar waarbij het autogebruik in de stad stabiliseert, en rondom de binnenstad zelfs afneemt. 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.

Op de snelwegen is juist een grote groei van autoverkeer te zien. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt doordat men steeds grotere (woonwerk-)afstanden aflegt. In Haarlem is dezelfde trend zichtbaar als in de andere steden. 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).

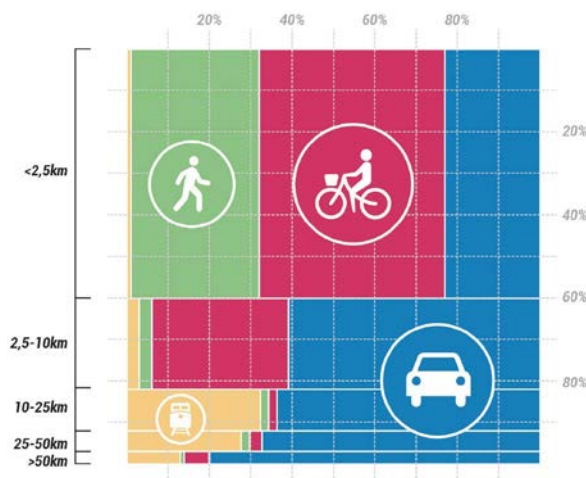
### Doelstelling van het mobiliteitsbeleid: de mobiliteitstransitie

Het Mobiliteitsbeleid zet in op schone, gezonde en ruimte efficiënte vormen van mobiliteit, zoals de voetganger en fietser. Door in te zetten op de mobiliteitstransitie is het de bedoeling dat de stad, ondanks de toenemende groei, bereikbaar en leefbaar blijft.

**In het mobiliteitsbeleid staat de mobiliteitstransitie centraal: een verschuiving naar meer lopen, fietsen en gebruik van OV en minder autogebruik.** De ambitie is dat in 2030 90% van de Haarlemse verplaatsingen te voet of met de fiets gemaakt worden en dat voor de ritten van en naar Haarlem (voornamelijk woon-werk) 60% gebruik maakt van de fiets, het Openbaar Vervoer of de combinatie daarvan

Een transitie is een geleidelijke overgang die niet van vandaag op morgen plaatsvindt. Van nu tot 2040 (en daarna) wordt stap voor stap ingezet op een verandering van mobiliteit. Hierbij vormt het mobiliteitsbeleid een samenhangend pakket van beleidskeuzes die elkaar versterken: het is zowel nodig om lopen, fietsen en Openbaar Vervoer aantrekkelijker en vanzelfsprekender te maken, het autogebruik af te remmen en de kwaliteit van de gehele reis te verbeteren voor zowel inwoners als bedrijven en bezoekers.

De historie van Haarlem laat zien dat in het verleden ook een aantal keer een 'mobiliteitstransitie' heeft plaatsgevonden. Meestal in combinatie met het in gebruik nemen van nieuwe vervoersmiddelen, zoals de trekschuit in de 17e eeuw richting Amsterdam en Leiden en de trein in de 19e eeuw. Ook zorgde de fiets voor individuele mobiliteit in de stad. Door deze veranderingen heeft de economie zich ontwikkeld, veranderde het straatbeeld (zoals auto's op de Groenmarkt) en werden nieuwe inwoners aangetrokken.



2. Modal split - Bewoners (2017)

## 1.4. Mobiliteitsprincipes

Om richting te geven aan de mobiliteitstransitie zijn vier leidende principes opgesteld:

### 1 Haarlem kiest voor het slim organiseren van het mobiliteitssysteem om daarmee ruimte te winnen

In de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 is uitgewerkt hoe de bereikbaarheid van stad en regio kan worden gegarandeerd door het slim organiseren van het mobiliteitssysteem. Om ruimte te winnen is er gekozen om prioriteit te geven aan vormen van mobiliteit die, zowel rijdend als stilstaand, minder ruimte innemen. Denk aan de voetganger, de fietser, de gebruiker van het OV en deelvervoer. Door de ruimte in de groeiende stad efficiënt te benutten, blijft Haarlem bereikbaar en kan de ruimte tevens worden benut voor de versterking van andere doelen, zoals aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie.



## 2 Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

In de SOR kiest Haarlem voor duurzame mobiliteit. Dit wordt gedaan op 2 manieren:

a. Inzetten op een mobiliteitstransitie (minder gebruik van de auto):

De landelijke trend van meer mobiliteit in combinatie met de groei van het aantal inwoners in de regio zorgt voor extra mobiliteit in, van en naar de stad. Door deze groeiende mobiliteit en met name het groeiende gebruik van de auto, neemt de druk op de openbare ruimte zodanig toe dat alle eerder (bij principe 1) genoemde doelen van de SOR in het geding komen. Om dit te voorkomen, wordt ingezet op een reductie van het aantal autoritten. In de SOR is per zone in de stad een ambitie ten opzichte van de trend benoemd:

- In de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt gestreefd naar een reductie van het aantal autoritten van 15% t.o.v. de groei.
- In het stedelijk gebied eromheen wordt gestreefd naar een reductie van 7,5% van het aantal autoritten t.o.v. de groei.

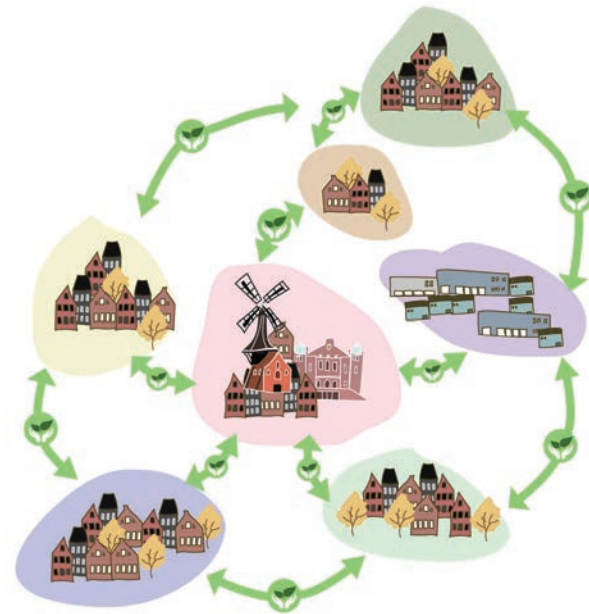
De ambitie van het mobiliteitsbeleid gaat nog een stap verder en heeft als doel om ondanks de groei van de stad het autogebruik niet evenredig mee te laten groeien bovenop de autonome groei van het autogebruik

Om deze reducties op de groei te bereiken, wordt in de openbare ruimte prioriteit gegeven aan directe, aangename en comfortabele routes en goede faciliteiten voor voetgangers en fietsers in de stad en een verbetering van het fiets- en OV-netwerk in de MRA. Fietsparkeren, vooral bij OVknooppunten (ketenmobiliteit), wordt hierbij gezien als

topprioriteit. In aanvulling daarop wordt met stimuleringsmaatregelen ingezet op een gedragsverandering, waarbij het vanzelfsprekender wordt om gebruik te maken van (een combinatie van) andere vervoersvormen dan de auto.

b. Inzetten op zero emissie (ZE) van gemotoriseerd vervoer

In 2030 wil Haarlem voldoen aan het klimaatakkoord. Dit dient voor een belangrijk deel bereikt te worden door 22% CO<sub>2</sub>-reductie van mobiliteit<sup>1</sup>. 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. Denk aan ZE openbaar vervoer, Green Deal ZE Stadslogistiek (GD ZES) en het stimuleren van de omzetting naar elektrische auto's.

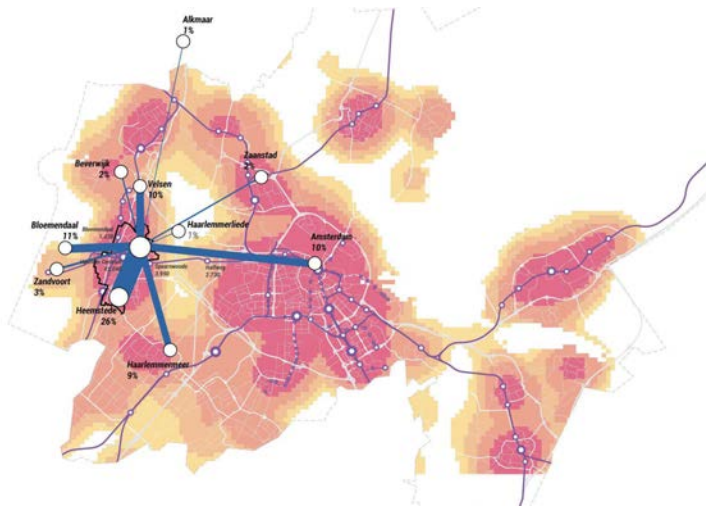


<sup>1</sup> Deze doelstelling is t.o.v. 1990. In dat jaar was de CO<sub>2</sub> uitstoot van mobiliteit 32 Mton. In de periode daarna is deze gestegen (2019: 35 Mton). De actuele opgave om de doelstelling van het Klimaatakkoord te halen (maximaal 25 Mton in 2030), ligt dus hoger. Uitgaand van 2019 is de verminderingsopgave 29%.

### 3 Haarlem kiest voor een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte

Ruimtelijke kwaliteit maakt het mogelijk dat Haarlemmers kunnen ontmoeten, deelnemen aan het economische en maatschappelijke verkeer en biedt een veilige plek voor kinderen om te spelen en op te groeien.

Voor kinderen, ouderen en minder validen is dit extra belangrijk. Verkeersveilige schoolomgevingen en veilige school-thuisroutes hebben prioriteit. Dit draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie waarop in wordt gezet vanuit de SOR.



3. Verplaatsingen van en naar Haarlem in de MRA



### 4 Haarlem als onderdeel van het Daily Urban System op MRA schaal.

Mobiliteit is bij uitstek een thema dat niet ophoudt bij de stadsgrenzen. Het is voor Haarlem van belang dat de bereikbaarheid met de andere MRA-steden uitstekend is. De geplande grote groei van het aantal woningen in de Metropoolregio Amsterdam en de bijbehorende bereikbaarheidsopgave is uitdagend. In de SOR is onderkend dat voor de aanpak van deze complexe opgave een goede samenwerking met MRA-partners onontbeerlijk is.

## 1.5. Vervolgproces

Met dit beleidsstuk wordt handen en voeten gegeven aan de visies uit onder andere de SOR, het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord Duurzaam Doen. Het gehele mobiliteitsbeleid is hiermee nog niet klaar. Voor bepaalde delen van de stad, zoals bijvoorbeeld de urgente ontwikkelzones, worden er mobiliteitsplannen op gebiedsniveau gemaakt en voor specifieke werkvelden, zoals bijvoorbeeld verkeersveiligheid en fiets worden verdiepende beleidsplannen opgesteld, die allemaal onder de paraplu van dit mobiliteitsbeleid komen te vallen.

### **Uitvoeringsagenda**

Om de gewenste doelen te bereiken en de mobiliteitstransitie te realiseren, zijn we met het **uitvoeringsprogramma** van de SOR en met het Actieplan Fiets al op de goede weg. Echter er is meer nodig. Daarom wordt er aanvullend op bovengenoemde programma's een **uitvoeringsagenda** opgesteld. Om de doelen te bereiken en tijdig bij te kunnen sturen op nieuwe omstandigheden, zal de **uitvoeringsagenda** iedere twee jaar gemonitord worden, waarbij de SOR-monitoring als basis wordt gebruikt. Indien uit de monitoring blijkt dat er aanvullende maatregelen en middelen nodig zijn, zullen deze middelen via de jaarlijkse begrotingscyclus aangevraagd worden.

### **Omgevingsvisie**

Het Mobiliteitsbeleid heeft de SOR als kader en heeft de principes uit de SOR verder uitgewerkt. Het is de bedoeling dat de Omgevingsvisie eind 2021 wordt vastgesteld. In deze visie en het bijbehorende raadsbesluit zal aangegeven worden welke delen van de SOR worden overschreven/ aangepast door de Omgevingsvisie. In het mobiliteitsbeleid is reeds voorgesorteerd op de Omgevingsvisie en valt inhoudelijk en met betrekking tot de **uitvoeringsagenda** onder de opgave 'Duurzaam Bereikbare Stad' uit de Omgevingsvisie.

### **Participatie**

Omdat over de mobiliteitsprincipes en het inzetten op de mobiliteitstransitie reeds uitgebreid is geparticipeerd bij het opstellen van de SOR, luidde de vraag, die bij de participatie van het mobiliteitsbeleid centraal stond: hoe kan de overgang naar een duurzaam, veilig en slim mobiliteitssysteem, ook wel mobiliteitstransitie genoemd, vormgegeven worden? Het mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen voor de gehele stad. Daarom is ervoor gekozen om voor de participatie belangengroepen en wijkraden uit te nodigen. Bij verdere uitwerking van verdiepende plannen, van mobiliteitsplannen of van projecten vindt, waar dat van toepassing is, weer verdere participatie plaats.

## 2. Integrale benadering ruimte en mobiliteit



Veel dagelijkse verplaatsingen voor werk, onderwijs en vrije tijd vinden plaats in een samenhangend gebied. De combinatie van deze verplaatsingen wordt het daily urban system (DUS) genoemd. Binnen Nederland manifesteren deze daily urban systems zich voornamelijk op regionale schaal en concentreren zich rondom de (historische) steden; de locaties waar bij uitstek werk, wonen en voorzieningen in nabijheid van elkaar gevonden worden. Dit is ook het geval in Haarlem. Werken kan bovendien inmiddels overal en altijd, waardoor deze activiteit steeds meer met reizen en vrije tijd gecombineerd wordt (zoals het geval bij thuiswerken).

### **Stedelijk gebied: nadruk op fiets, voetganger en OV-verplaatsingen**

Dit daily urban system heeft er inmiddels voor gezorgd dat er naast de gestructureerde en voorspelbare woon-werk-bewegingen zich een veel diffuser mobiliteitspatroon heeft ontwikkeld in stedelijk gebied. Deze mobiliteitspatronen vinden plaats in een complex systeem van verplaatsingen met voornamelijk de fiets, te voet en met het openbare vervoer.

Dit komt ten eerste doordat de auto door haar ruimtegebruik (zowel rijdend als stilstaand) maar beperkt en in steeds mindere mate gefaciliteerd kan worden in stedelijk gebied. Ten tweede omdat functies en activiteiten zich veel meer dan in de landelijke omgeving op korte afstand van elkaar bevinden. Hierdoor zijn fiets, ov en wandelen dikwijls sneller en betrouwbaarder in stedelijk gebied.

### **Evenwichtig groeien: meer woningen en banen zonder nieuwe 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 mogelijk antwoord is om bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen en transformaties te kijken naar de rol van de auto. Door in het ontwerp van nieuwe stadswijken het gebruik van de auto te beperken, bijvoorbeeld door een lagere parkeernorm, ontstaat meer ruimte voor duurzame modaliteiten zoals openbaar vervoer, de fiets en voetgangers en kan de stedelijke bereikbaarheid verbeterd worden.

Haarlem heeft de wens om binnen het huidige bebouwd gebied te verstedelijken, waarbij randvoorwaarde is dat de bereikbaarheid van het gebied op niveau blijft. Autoluw ontwikkelen en transformeren zijn nog nieuwe begrippen in de ruimtelijke ordening, maar met een grote invloed op verkeer en vervoer, logistiek en economie. 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. Voor stedelijke verplaatsingen zijn de fiets en te voet de belangrijkste vervoerswijzen. Een groot deel van de verplaatsingen binnen Haarlem zijn op loop- of fietsafstand. Doel is om de voetganger en fiets meer ruimte te geven om zo de verkeersveiligheid en toegankelijkheid te verbeteren. Hiermee neemt de kwaliteit van de routes toe en maken we de vervoerswijzen aantrekkelijker.

## **Terugdringen ruimtevraag van stilstaande auto's in de wijken om stedelijke kwaliteit te bieden**

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). Ook in de bestaande wijken moet ruimte gemaakt 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 in 2 parallelle sporen:

### **Spoor 1: het uitbreiden van het gebied met parkeerregulering.**

- Stap 0+: voortzetting huidig beleid aangevuld met een harde afspraak over toekomstige lagere parkeernormen 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

### **Spoor 2: de adaptieve aanscherping van het parkeerbeleid**

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.

## **Levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven voorop in het centrum**

Met name het centrum is het hart van de stad waar levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal staat. **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.**

Pas inrichting en regelgeving aan voor meer duidelijkheid in het voetgangersgebied voor de voetganger: geen doorgaande fietsroutes door voetgangersgebied, maar wel voldoende en goed per fiets bereikbare stallingsmogelijkheden in en rondom het centrum (Smedestraat, Botermarkt, Raaks, Toekomstige Nieuwe Groenmarkt).

## **Verbetering verkeersveiligheid voor fiets en voetganger: 30 km/ uur als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom**

**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 voetganger.**

Er zijn redenen om hiervan af te willen wijken: het bundelen van verkeer, snelheid voor de HOV-assen of als het noodzakelijk is voor de aanrijtijd van de hulpdiensten. Met een standaardinrichting van 30 km/ uur (drempels, klinkers, geen voorrangskruisingen) zal er bijvoorbeeld sluipverkeer door de wijken ontstaan omdat er geen hiërarchie meer in de wegen is, verkeer niet gebundeld wordt en men de kortste route gaat kiezen door de wijk heen. 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.

De keuze voor 30 km/ uur zorgt ervoor dat de benodigde ruimte voor de auto kleiner wordt en de beperkte beschikbare ruimte meer gebruikt kan worden voor lopen, fietsen, verblijven en groen. Op het moment dat de maximumsnelheid van de weg toch 50 km/ uur is, zorgt de randvoorwaarde vrijliggende fietspaden dat de fietser beschermd wordt.

### **Voetganger en fiets staan voorop tijdens ontwerpfase**

Op dit moment worden wegen en de openbare ruimte vaak ontworpen met de ruimte voor de auto als startpunt. Bij de indeling van de ruimte in het wegprofiel speelt de benodigde ruimte voor de auto (en parkeren en OV) een grote rol, waarna de ‘resterende’ ruimte of de minimaal benodigde ruimte wordt toegewezen aan voetganger en fiets. **In het mobiliteitsbeleid kiezen we ervoor om bij herinrichtingsprojecten dit principe om te draaien, het zogenaamde ‘omgekeerd ontwerpen’: eerst wordt de gewenste ruimte voor de voetganger en fiets gereserveerd, waarna wordt bepaald hoe de overgebleven ruimte wordt ingericht.** Dit kan betekenen dat er keuzes gemaakt moeten worden, omdat er bijvoorbeeld geen ruimte is voor autoverkeer in twee richtingen met een parkeerstrook aan beide kanten van de straat. Een aanpassing van de verkeerscirculatie binnen de wijk zal dan noodzakelijk zijn.

Om dit omgekeerd ontwerpen daadwerkelijk onderdeel van de standaard werkwijze te maken, is het noodzakelijk om een andere manier van werken te introduceren binnen de ambtelijke organisatie en bij de voorbereiding van projecten. Deze werkwijze wordt stapsgewijs ingevoerd:

- Stap 1 (uitproberen): concretiseren van de werkwijze door een aantal keer met behulp van dit principe een ontwerp te maken voor een project binnen Haarlem
- Stap 2 (kaders vaststellen): met behulp van de leerervaringen uit de vorige stap wordt het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) aangepast op dit specifieke punt
- Stap 3 (toepassen): na vaststelling van de HIOR zullen alle komende projecten worden getoetst aan de principes van omgekeerd ontwerpen, zoals beschreven in het handboek

### **Verkeersveiligheidsbeleid:**

#### **prioriteit voor de fietser, veilige infrastructuur, veilig gedrag**

De meeste slachtoffers vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers, voornamelijk gebruikers van de fietsinfrastructuur. In het mobiliteitsbeleid wordt gekozen voor (ruimte voor) de voetganger en fiets door te kiezen voor 30 km/u als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom en voetganger en fiets voorop tijdens ontwerpfase. Aanvullend hierop wordt in het verkeersveiligheidsbeleid invulling gegeven aan veilige infrastructuur (zoals veilig ontwerp van wegen, aanpak risicolocaties, schoolomgevingen) en veilig verkeersgedrag (inzet regionale verkeersveiligheidsaanpak en gemeentelijke invulling van acties en campagnes)

### 3. Haarlem duurzaam bereikbaar: Een toekomstgericht mobiliteitsnetwerk



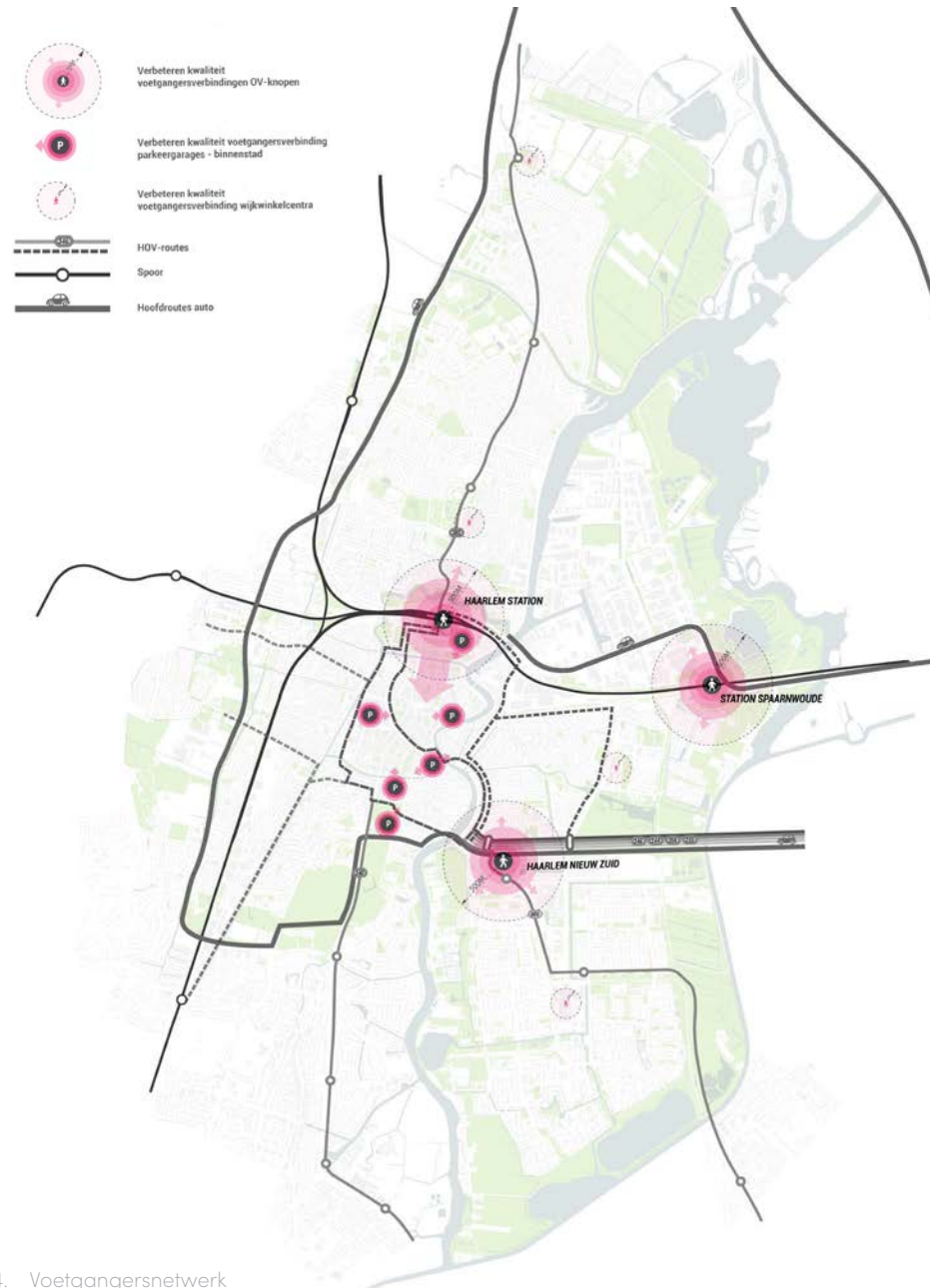
# 3.1. Voetgangersnetwerk

## Gewenst eindbeeld:

- Een betere kwaliteit en beleving voor de voetganger van de voetgangersverbindingen tussen de OV-knoppen (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 de route station en parkeergarages (en touringcarstops) naar de binnenstad en de voetgangersverbindingen rondom wijkwinkelcentra en scholen. Er wordt gekozen voor deze verbindingen omdat dit locaties zijn waar veel voetgangers gebruik van maken.
- Met name het centrum is het hart van de stad waar levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal staat. Hier wordt gekozen voor de voetganger als belangrijkste gebruiker.
- Meer inzicht in de voetganger incl. school-thuis-routes, door het verzamelen van data/gegevens (bijv. trottoirscan), zodat duidelijker wordt waarop ingezet moet worden om de positie van de voetganger te verbeteren.
- Meer ruimte (toegankelijkheid trottoirs), veiligheid en kwaliteit voor de voetganger.

## Wat is daarvoor nodig?

- Het verbeteren van de kwaliteit van deze verbindingen wordt gerealiseerd door aanleg van brede trottoirs en verbetering van de aantrekkelijkheid van de routes, waarbij specifiek aandacht is voor sociale veiligheid van de routes (met name in de avonduren).
- 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). Pas inrichting en regelgeving aan voor meer duidelijkheid voetgangersgebied voor de voetganger: geen fietsroutes door voetgangersgebied.
- Meer ruimte, veiligheid en kwaliteit voor de voetganger wordt gecreëerd door de beleidskeuzes uit hoofdstuk 3



4. Voetgangersnetwerk

## 3.2. Fietsnetwerk

### Gewenst eindbeeld:

Voor de fiets wordt gekozen voor een duidelijke hoofdstructuur van fietsvriendelijke verbindingen naar de belangrijkste bestemmingen (OV-knopen, binnenstad, werklocaties, winkelloccaties 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 toeleidingsroutes van de regionale routes. De stedelijke plusroutes zijn zeker niet minder belangrijk 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.



5. Hoofdfietsnetwerk

- **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 ook 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 deze rustiger, auto-luwer en/of groener zijn.

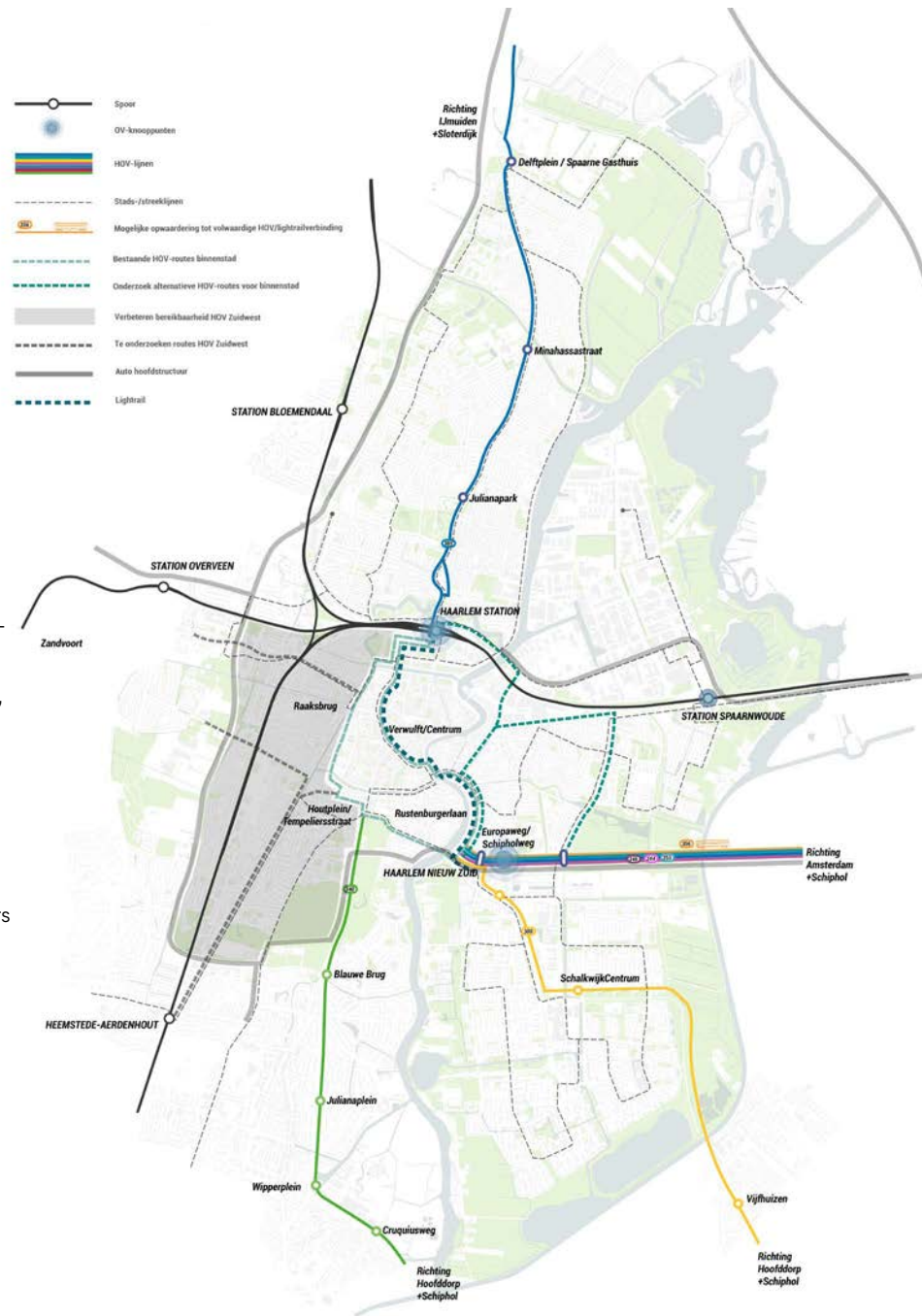
### **Wat is daarvoor nodig?**

- 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.

### 3.3. Openbaar vervoer

#### Gewenst eindbeeld:

- 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.
- Er wordt ingezet op het verbeteren van de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest. Daarnaast wordt ingezet op een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en station Haarlem.
- Er wordt ingezet op verminderen van overlast (vermindering geluid, uitstoot en trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV-routes.
- Voor inwoners zijn in de stad en in diverse wijken aanvullende vervoerdiensten beschikbaar. Deze vrijwilligersinitiatieven zijn vrij toegankelijk (bijvoorbeeld de Rolmobiel, Zoefzoef en de Buurtbus Noord). De diensten richten zich met name op ouderen en inwoners met een beperking.
- Naast het vrijwilligersvervoer is er voor inwoners met een Wmo-indicatie de mogelijkheid om gebruik te maken van RegioRijder. RegioRijder biedt binnen de regio vervoer van deur tot deur voor inwoners die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of het openbaar vervoer.



6. OV-netwerk



### **Wat is daarvoor nodig?**

- Er wordt ingezet op de aanleg van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg. 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.
- Er wordt in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam gekeken 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. Hiermee wordt enerzijds de toenemende druk op de binnenstad verlicht en anderzijds worden andere delen van de stad (waaronder de ontwikkelzones) op deze manier beter bediend. Er wordt specifiek gekeken naar de routes Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan als alternatieve routes.
- 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.
- Gezamenlijk met de regio wordt ingezet op een volwaardige HOV/ lightrailverbinding 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).

### **Coronacrisis en het OV**

In de huidige Coronacrisis is een grote afname te zien in het aantal reizigers in het openbaar vervoer. In het mobiliteitsbeleid is er vanuit gegaan dat deze afname van reizigersaantallen tijdelijk is. Zodra de situatie verandert en men weer in contact kan komen met elkaar (zonder 1.5 m afstand) is de verwachting dat het openbaar vervoer ook weer aantrekt. Wellicht wordt niet het oude niveau van reizigersaantallen bereikt, vanwege het effect dat mensen meer gaan thuiswerken of hun verplaatsingen meer gaan spreiden over de dag, maar zal het openbaar vervoer zeker een belangrijke drager zijn van regionale verplaatsingen.

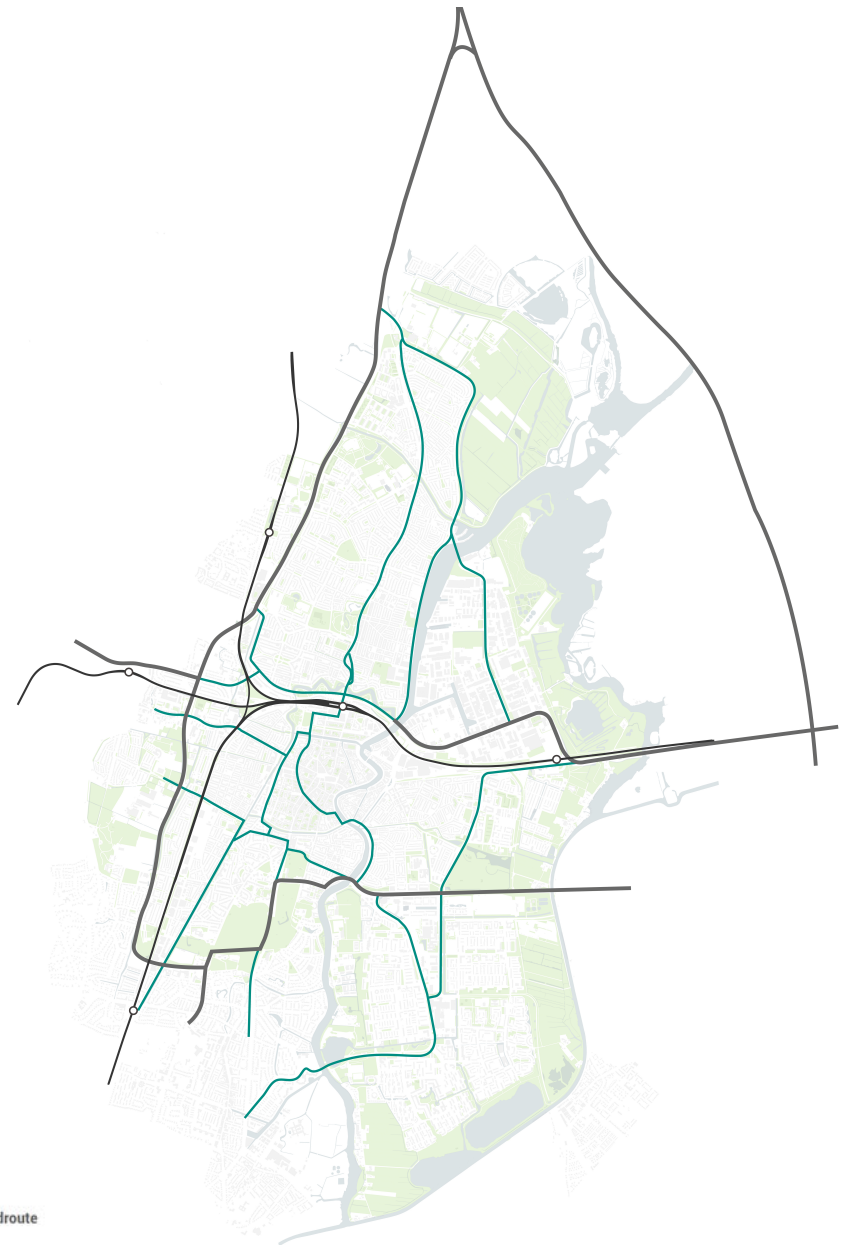
### **Ontwikkelingen op het spoor**

De komende 15 jaar verwacht de Ruit Amsterdam 30% meer treinreizigers. Daarvoor worden het spoor en de stations uitgebreid, waaronder de ombouw van Amsterdam Centraal en Amsterdam Zuid (Zuidasdok) en worden meer treinen ingezet. Hierdoor ontstaat meer ruimte op Amsterdam Centraal. Die kan gebruikt worden om meer treinen te rijden tussen Amsterdam Centraal en Haarlem (30% meer zitplaatsen).

## 3.4. Auto

### Gewenst eindbeeld:

- 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.
- Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluijverkeer 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. De hoofdontsluitingsstructuur bestaat uit een aantal hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u.
- In de rest van de stad wordt 30 km/ uur in principe de standaard. 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.



7. Auto hoofdstructuur

## Wat is daarvoor nodig?

Als eerste wordt ingezet op een goede hoofdontsluitingsstructuur:

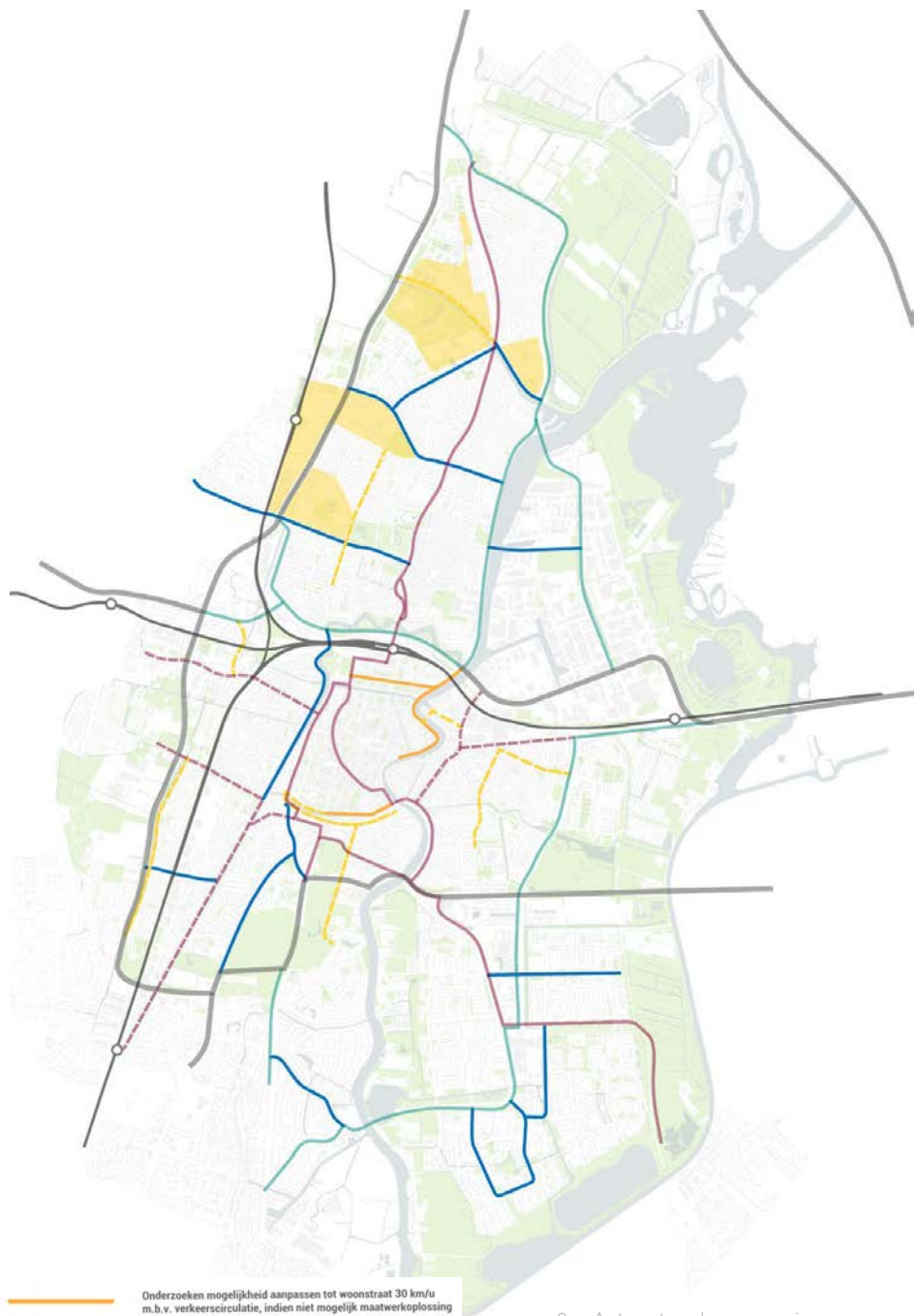
- De gemeente zet zich in voor de Velserversluiting om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden. Doorgaand verkeer zal daardoor eerder de route buiten de stad om nemen. Ook zorgt dit ervoor dat verkeer uit Haarlem-Noord via de regioring naar de A9 kan rijden en niet meer door de stad heen rijdt. Aanvullend hierop wordt een onderzoek gestart over de doorstroming/bereikbaarheid van de Oudeweg (N200), hierin wordt ook gekeken naar het Kennemerplein en het afwaarderen van de Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht (wel nog zoekgebied HOV). 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.
- De Kennemertunnel is niet opgenomen in het mobiliteitsbeleid, omdat in dit beleid wordt ingezet op de mobiliteitstransitie, op maatregelen die voor de voetganger, fiets en het openbaar vervoer het meeste effect hebben. Zo blijft de stad bereikbaar per auto en niet door het aanleggen van grootschalige auto-infrastructuur. 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 (vanwege de specifieke binnenstedelijke auto-oplossing). 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 ook gekeken naar de doorstroming op de N208 specifiek ter hoogte van de kruising Pijlslaan ten behoeve van de ontsluiting van Haarlem Zuidwest. **Op deze wegen** kan gedacht worden aan het verminderen van het aantal kruisingen of aanpassen van de verkeerscirculatie. Dit zorgt voor minder conflicterende stromen **met een betere doorstroming**.

- Met behulp van aanpassingen van de regeling van de VRI's wordt ervoor gezorgd dat het voor autoverkeer aantrekkelijk is om (zo lang mogelijk) gebruik te maken van de hoofdstructuur.
- 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/u mogelijk is, waarbij de aantrekkelijkheid van het HOV als product behouden blijft.

Ten tweede wordt in de rest van de stad ingezet op 30 km/uur als standaardsnelheid. Hierbij wordt het volgende stappenplan gevolgd:

- Op een deel van de wegen is de intensiteit in de huidige situatie dermate laag (<6.000 motorvoertuigen/etmaal) dat een herinrichting van 50 km/ uur naar een woonstraat 30 km/ uur mogelijk is.
- Bij andere wegen die op dit moment hogere intensiteiten hebben is ook de wens om deze in te richten met 30 km/ uur. Haarlem is hierin niet de enige: dit is een landelijke trend. In oktober 2020 is een voorstel in de Tweede Kamer aangenomen voor 30 km/ uur als standaard binnen de bebouwde kom.
- In een deel van de gevallen zal herinrichting met een standaardinrichting 30 km/ 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. Op het moment dat duidelijk is hoe deze wegen veilig ingericht kunnen worden, kan dit stap voor stap toegepast worden. Het plaatsen van een bord met 30 km/ uur leidt helaas niet vanzelfsprekend tot een verkeersveiligere situatie. Om dat te bereiken is (veel) meer nodig. Om dit voor de hele stad veilig door te voeren is een hele opgave.

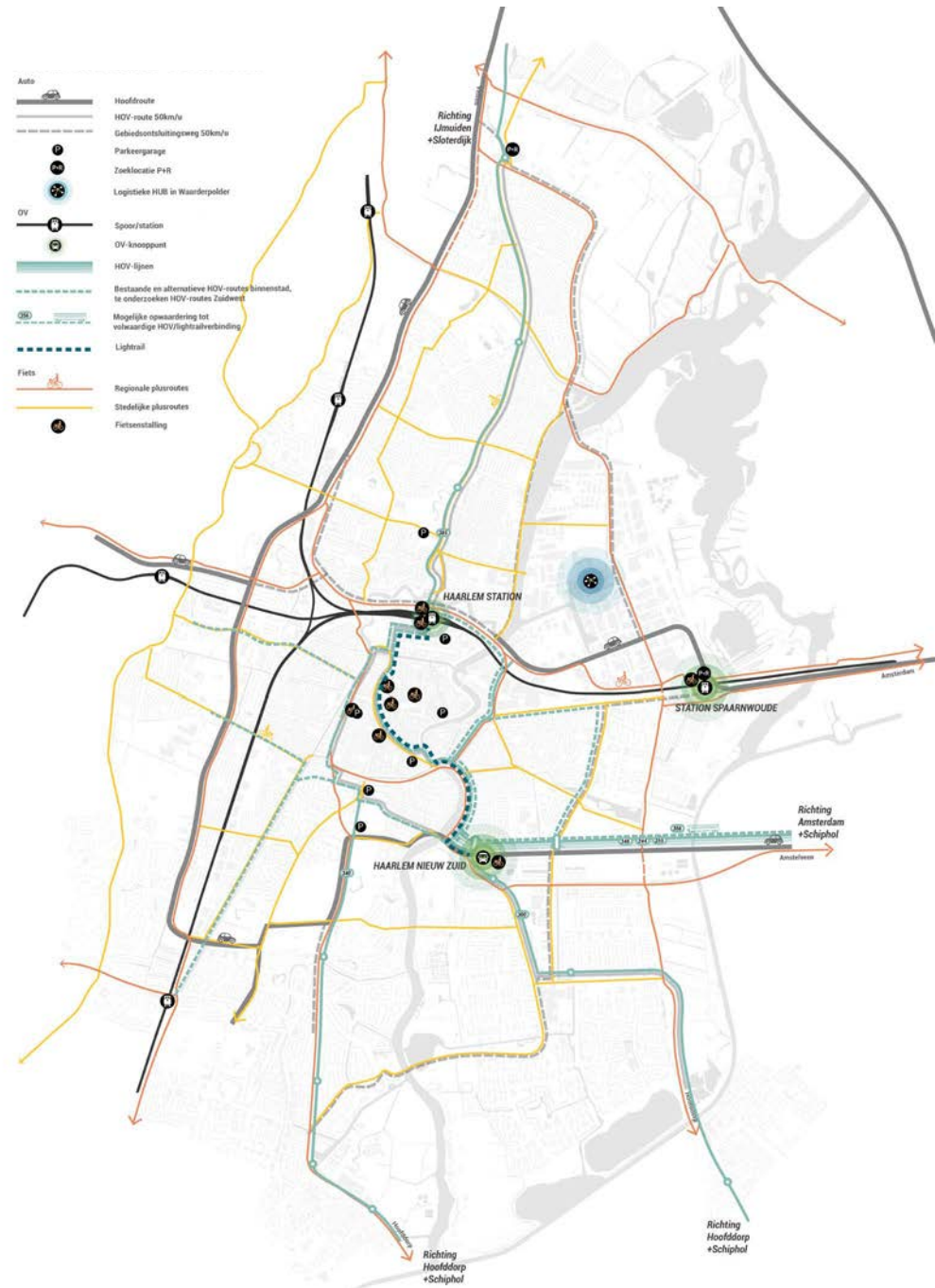


8. Autonetwerk aanpassing

## 3.5. (OV)-knooppunten

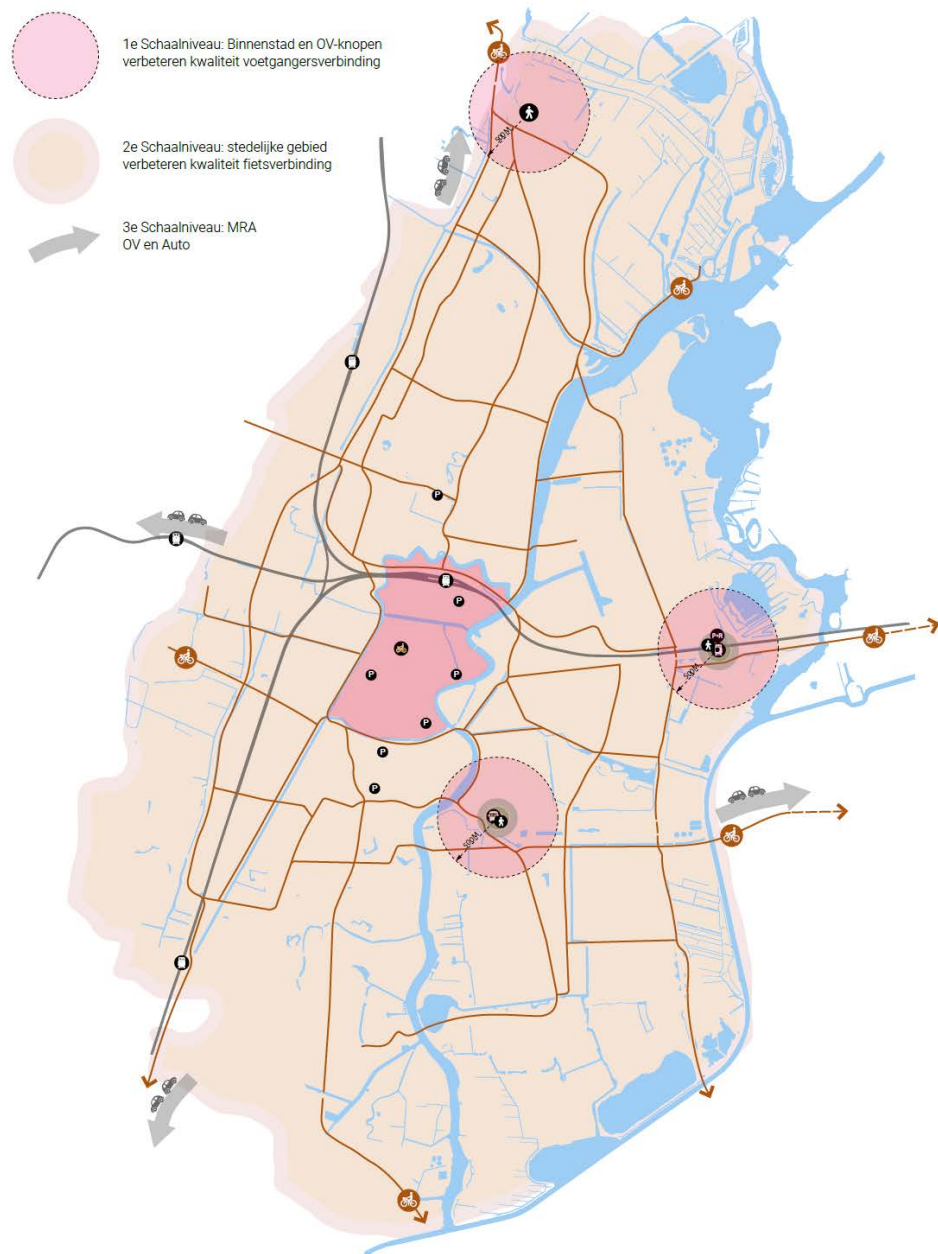
### Gewenst eindbeeld:

- 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.
- Eenzelfde aanpak wordt ook toegepast op het centrumgebied van Haarlem. Binnen het centrumgebied vormt de voetganger de belangrijkste vervoerswijze. Daarvoor worden in en rondom het centrum overstappunten (zowel huidige als toekomstige) benoemd
- Ook voor logistiek wordt eenzelfde aanpak gevolgd: tot aan de rand van de stad wordt met groot transport vervoerd en binnen de stad met kleiner transport.
- 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.



## Wat is hiervoor nodig?

- 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.
- Binnen het centrumgebied wordt ingezet op goede overstappunten: parkeergarages, fietsenstallingen en (H)OV-haltes waar de stedelijke reiziger een centrumbezoeker (te voet) wordt.
- Er worden voldoende veilige fietsparkeerplekken in en rondom het centrum, winkelgebieden en OV-knopen gerealiseerd door uitbreiding van de capaciteit van de fietsenstallingen. De eerste stappen hiervoor worden in het Actieplan Fiets gezet (tot 2023). Er wordt hier vervolg aan gegeven in het op te stellen Fietsbeleid.
- Realiseren van een OV-knooppunt bij Station Spaarnwoude voor bus en trein in samenwerking met vervoerders 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.
- Ook voor stedelijke distributie wordt een 'overstappunt' aangewezen. In de Waarderpolder wordt een hub gerealiseerd, waar goederenstromen van de N200 worden afgevangen en vanuit daar met kleiner transport (bakfiets, klein elektrisch vervoer) naar de eindbestemming worden gebracht.
- Bij de kruisende hoofdroutes van fiets, openbaar vervoer en auto zijn een aantal locaties complex; hier komen meerdere conflicterende stromen van de hoofdroutes samen. Bij de uitwerking hiervan kan met een slimme inrichting gezorgd worden voor het bieden van kwaliteit bij het kruisen/oversteken, met name voor fietsers.





## 4. Mobiliteit en gedrag





## 4.1. Gedragsverandering noodzakelijk

Mobiliteit is in sneltreinvaart aan het veranderen van een infrastructureel vraagstuk naar een gedragsvraagstuk. Want hoewel een belangrijke voorwaarde om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, een transitiegericht mobiliteitsnetwerk is, is Haarlem er daarmee nog niet. Er is meer nodig om het gedrag van een grote groep mensen te veranderen. Het begrijpen van het gedrag en de manier waarop we daarop anticiperen, en soms ook sturen, zal onze mobiliteit in de toekomst vormgeven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de manier waarop Haarlem dit voor zich ziet.

### **De omgeving communiceert en beïnvloedt daarmee gedrag**

Wat de infrastructuur alvast wel doet, is een boodschap communiceren die bewust en onbewust invloed heeft op iemands mobiliteitsgedrag. Enerzijds door het af te dwingen qua inrichting (bijvoorbeeld door gescheiden rijbanen, rotondes en drempels) en anderzijds door factoren als leesbaarheid, gemak en sfeer. Een centrale fietsparkeervoorziening in de stad wordt bijvoorbeeld eerder gebruikt als deze zichtbaar is, dicht bij de bestemming ligt en een licht en kleurrijk ontwerp heeft. Ook pakt men eerder de fiets als deze voor de deur staat en de auto verder weg, dan wanneer het andersom is.

### **De sociale norm beïnvloedt soms nog meer**

Bovenstaand zijn allemaal zaken die de gemeente zelf in de hand heeft. Een aspect wat de gemeente niet zelf in de hand heeft, is de sociale norm die ergens heerst. Een bekend voorbeeld daarvan is het 'olifantenpaadje'; een paadje dat door andere gebruikers is uitgesleten, buiten de in het ontwerp bedachte paden. In de praktijk blijkt dat mensen eerder dit soort 'wat veel andere mensen doen' signalen uit de omgeving volgen dan de 'officiële' signalen. Dat geldt niet alleen voor een paadje in het park, maar ook voor het houden aan de maximum snelheid, haal- en brenggedrag bij scholen en het al dan niet vaker thuiswerken. Om een mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen, is het

daarom ook erg belangrijk om aandacht te hebben voor deze sociale beïnvloeding.

### **Gedragsverandering gaat stap voor stap**

Zowel het mobiliteitsnetwerk als de sociale norm en het gedrag zijn niet van de ene dag op de andere dag aangepast. Verstokte automobilisten gaan niet ineens overal naartoe lopen en fietsen. Dat is een proces van jaren en soms zelfs van generaties<sup>1</sup>. Het is ook een proces dat meerdere fasen kent. In de 1e fase staan mensen niet open voor gedragsverandering; ze hebben er nog nooit over nagedacht of willen er niet over nadenken. In de 2e fase denken ze er wel over na, maar stellen ze keuzes uit of vinden ze het lastig. In de 3e fase worden knopen doorgehakt. In de 4e fase wordt hierop gehandeld en de 5e fase gaat over het vasthouden van het gedrag, zodat het nieuwe gedrag vanzelfsprekend wordt. In elk van deze fasen is een andere vorm van gedragsbeïnvloeding nodig. Voor mensen die in de 1e fase zitten (niet-geïnteresseerden), is het bijvoorbeeld effectiever om in te zetten op ambassadeurs en rolmodellen binnen de eigen sociale kring die de voordelen van het gewenste gedrag kunnen uitdragen en laten zien, in plaats van het aanbieden van probeeracties. Dit laatste is daarentegen weer effectiever voor mensen die in fase 3 zitten (knopen doorhaken). Voor een effectieve gedragsbeïnvloeding is het daarom belangrijk om te weten wie de doelgroepen zijn en in welke fase die zitten. Een belangrijk element van de Haarlemse aanpak zal dan ook zijn dat de komende jaren gestructureerd onderzoek wordt gedaan om het gedrag van de Haarlemmers en bezoekers beter te begrijpen en te kunnen beïnvloeden.

In het vervolg van dit hoofdstuk wordt ingegaan op wat Haarlem al doet en de komende jaren nog meer gaat doen om, rekening houdend met het bovenstaande, de gedragsverandering naar meer duurzame mobiliteit te bespoedigen. Hierbij wordt achtereenvolgens ingegaan op personenmobiliteit en goederenvervoer.

<sup>1</sup> Mobiliteit en gedrag: Begrijpen en beïnvloeden, CROW 2014

## 4.2. Personenmobiliteit

De gedragsaanpak van de Haarlem richt zich op het verminderen, veranderen en verschonen van mobiliteit.

### **Verminderen van mobiliteit door optimaal benutten potentie thuiswerken**

In hoofdstuk 2 zagen we al dat een zeer effectieve manier voor het verminderen van mobiliteit is om herkomst en bestemming dicht bij elkaar te brengen. Niet alleen zijn de afstanden dan minder, ook wordt de kans groter dat mensen actieve vormen van mobiliteit gebruiken. Een nog effectievere manier om de mobiliteit te verminderen, is als er helemaal geen verplaatsing plaatsvindt. Dat gebeurt in het geval dat mensen meer thuis gaan werken. We hebben tijdens de coronacrisis gezien dat de potentie om thuis te werken heel groot is. Wanneer hier een deel van kan worden vastgehouden na afloop van de crisis, dan kan dit een substantiële bijdrage leveren aan het behalen van de doelstelling van minder autoverplaatsingen en minder CO2 uitstoot. Haarlem zet in op het benutten van deze thuiswerkpotentie door bij te dragen aan de werkgeversaanpak in de Waarderpolder en aan te sluiten bij de MRA werkgeversaanpak. Het stimuleren van thuiswerken maakt onderdeel uit van deze aanpak.

### **Veranderen van mobiliteit door vergroten gemak, aantrekkelijkheid, sociale druk en goede timing**

Ondanks het verminderen van mobiliteit door o.a. thuiswerken, zal er altijd een aanzienlijk aantal verplaatsingen blijven. Een aantal dat bovendien groeit. Het is zaak deze zoveel mogelijk met duurzame vervoermiddelen te laten plaatsvinden. Voor de korte afstanden is dat te voet of met de fiets en voor de langere afstanden de (e-)fiets, het OV of de combi daarvan. Daarnaast willen we dat deze verplaatsingen veiliger plaatsvinden.

Het Haarlemse mobiliteitsbeleid maakt daarbij gebruik van de volgende vier, bewezen succesvolle elementen van het EAST-raamwerk<sup>2</sup> voor gedragsinterventies:

1. **Het makkelijker maken om te veranderen (easy).** Soms is de intentie om te veranderen er wel, maar lopen mensen tegen (kleine) hindernissen aan. Het is zaak deze hindernissen te identificeren en ze zoveel mogelijk weg te nemen. In Haarlem wordt dit bijvoorbeeld al gedaan door:
  - Fietsparkeercampagne 'Parkeren is een vak', waarmee de vindbaarheid van fietsparkeergarages in het centrum is vergroot.
  - Pilot 'Groenplek en Fietsrek', waarbij bewoners extra groen of fietsparkeerplekken in de straat kunnen aanvragen ten koste van een autoparkeerplek. Hiermee worden 2 vliegen in één klap geslagen. Doordat de fiets dichterbij gestald kan worden, is het makkelijker deze te gebruiken. Daarnaast draagt deze actie bij aan het creëren van de sociale norm dat de fiets bij het verdelen van de schaarse ruimte in de stad een belangrijker plek inneemt dan de auto.
  - Het bieden van een terugvaloptie aan bewoners van de binnenstad die hun parkeerplek voor de auto op straat inruilden voor een plek in een parkeergarage. Doordat bewoners gedurende een bepaalde periode een terugvaloptie hadden, maakte het de drempel om over te gaan tot stallen in een garage een stuk kleiner. En het verder weg stallen van de auto leidt vervolgens tot het vergroten van het relatieve gemak van het gewenste alternatief (te voet of met de fiets).
  - Het bieden van een dubbele parkeervergunning aan mensen die hun auto willen delen met iemand in een andere wijk in Haarlem om op deze manier deelmobiliteit te stimuleren.

<sup>2</sup> EAST: Easy, Attractive, Social & Timely

- De BOB-campagne. Door middel van deze verkeersveiligheidscampagne is het makkelijker gemaakt met elkaar het gesprek aan te gaan over wie er niet drinkt bij het uitgaan.
- Bijdrage in de aanschaf van een (elektrische) fiets als onderdeel van de arbeidsvoorwaarden. Dit maakt de drempel lager om hierop over te stappen.
- Via de werkgeversaankpak worden afspraken gemaakt die het werknemers makkelijker maken om thuis te werken, niet allemaal tegelijk te reizen en/of vaker het OV en de fiets te pakken.

**Met behulp van de resultaten uit de gedragsonderzoeken kan deze aanpak verder worden uitgebreid. Er kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:**

- het inzetten van OV-coaches voor mensen die niet zelfstandig met het OV kunnen of durven reizen, zoals dat nu in de vervoerregio Amsterdam wordt gedaan.
- De introductie van wijkhubs waar verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn in combinatie met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen.
- Aanleg van lokale kleinschalige fietsenstallingen op plekken waar stallen op eigen terrein vaak niet mogelijk is (bijvoorbeeld de vooroorlogse wijken).

- 2. Het aantrekkelijker maken van het alternatief (attractive).** De voordelen van het alternatief benadrukken in de communicatie. Dit wordt nu bijvoorbeeld al kleinschalig gedaan met de campagne 'Haarlem Fiets', die bestaat uit een wervend spandoek op de fietsparkeerflat aan de Noordkant van het station en de inzet van een aantal (sociale) media. Voor een hoger bereik kan dit grootser worden aangepakt. Bijvoorbeeld door:

- Een fietscampagne, zoals in Copenhagen, München en recent ook Parijs. Het gemeenschappelijke kenmerk van deze campagnes is dat de campagne in het oog springt, herkenbaar is en een hoge betrokkenheid heeft. De betrokkenheid kan worden vergroot door het te koppelen aan relevante activiteiten voor diverse doelgroepen, zoals een fietstocht voor ouderen, een prijsvraag voor jongeren en projecten op scholen. Op deze manier wordt het steeds meer een campagne van iedereen, waarbij de verspreiding van de boodschap wordt overgenomen door de bewoners zelf.
- Het ondersteunen van campagnes van deelmobiliteitsaanbieders.

- 3. Het sociaal maken (social).** Mensen zijn gevoelig voor wat andere mensen doen. Hier kan op worden ingespeeld. Dit wordt nu bijvoorbeeld gedaan in:

- Werkgeversaankpak Waarderpolder en MRA. Aangezien meerdere bedrijven hieraan meedoen, ontstaat er een onderlinge, stimulerende competitie van meest bespaarde autoritten. En ook binnen de bedrijven (en daarbinnen weer afdelingen) speelt dit competitie-element een rol.
- Pilot 'Groenplek en fietsrek' waarbij bewoners extra groen of fietsparkeerplekken in de straat kunnen aanvragen ten koste van een autoparkeerplek. Dit draagt bij aan het creëren van de sociale norm dat de fiets bij het verdelen van de schaarse ruimte in de stad een belangrijker plek inneemt dan de auto (zie ook boven bij 'gemak').

**Andere toepassingsmogelijkheden zijn:**

- Campagnes die zich richten op het haal- en brenggedrag bij scholen. Door in de communicatie teksten te gebruiken als 'op deze school (of in deze klas) komt 90% van de kinderen te voet of met de fiets naar school' wordt de druk voor de resterende 10% van de ouders groter om ook aan deze sociale norm te voldoen. Uiteraard wel ondersteunt door op waarheid gebaseerde cijfers.
- (op termijn) Gebruiken om 'in de stad is 30 km/u de norm' als het nieuwe normaal te bestempelen. Om dit te kunnen doen, is het wel van belang dat het draagvlak hiervoor al zodanig is dat dit ook breed wordt ondersteunt.

4. **Het op het juiste moment doen (timely).** Inspelen op verandermomenten en beslissende keuzemomenten van gedrag (zoals een verhuizing of op de plak waar het gedrag plaatsvindt).
- In Haarlem wordt dit momenteel bijvoorbeeld gedaan door nieuwe inwoners van Haarlem wanneer ze zich inschrijven bij de gemeente informatie mee te geven over de mogelijkheden van deelauto's.
  - Andere verandermomenten waaraan gedacht kan worden is het afronden van de studie (en daarmee het stoppen van de OV-kaart), het verhuizen binnen Haarlem, het krijgen van een kind, etc.
  - Naast deze ingrijpende verandermomenten, zijn er ook kleine beslismomenten, waar meer ingezet kan worden op gerichte gedragsinterventies. Bijvoorbeeld door het ophangen van een bordje bij verkeerslichten waarop staat 'Wacht op groen' met een smiley erbij.

**Sluitstuk van veranderen is regelgeving en handhaving.**

Met als basis een netwerk gericht op de mobiliteitstransitie en in aanvulling daarop gerichte, positieve gedragsinterventies kan veel worden bereikt. Dit alleen zal naar verwachting echter niet genoeg zijn. Om de gedragsbeïnvloeding te completeren is passende regelgeving en handhaving nodig. Bijvoorbeeld door het uitbreiden van parkeerregulering, het beperken van het aantal uit te geven vergunningen, het afstemmen van parkeertarieven op vraag en aanbod en het handhaven op ongewenst gedrag, zoals op trottoirs geparkeerde of te snel rijdende auto's.

**Verschonen van mobiliteit door faciliteren en stimuleren transitie naar ZE**

Ondanks de inzet op het verminderen en veranderen van mobiliteit zal naar verwachting nog steeds een substantieel deel van de Haarlemmers op enig moment een auto gebruiken. Voor deze autoverplaatsingen is de ambitie dat deze zo veel mogelijk zero emissie gebeuren. Hetzelfde geldt voor het OV en logistiek.

Om dit te bewerkstelligen blijft Haarlem inzetten op het plaatsen van laadpalen en het faciliteren van ZE busvervoer. Daarnaast wordt per 1 januari 2022 een milieuzone ingevoerd voor vrachtverkeer. Verder wordt kennis opgedaan uit onderzoek en pilots. De lange termijn aanpak van verschonen van mobiliteit richt zich, met behulp van de opgedane kennis, op het opstellen van een Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP), het maken van een strategische visie laadinfrastructuur en het actief faciliteren van de transitie naar zero emissie logistiek (zie volgende paragraaf).

## 4.3. Stedelijke distributie

De stad is tegenwoordig het hart van de economie, en dat zal alleen maar toenemen de komende jaren. Het grootste deel van het bruto binnenlands product wordt nu al in steden geproduceerd. De veeleisende consument leeft, werkt en recreëert in de stad. Daarbij hoort een groeiende vraag naar goederen en diensten. Tegelijk wil de consument dat zijn leefomgeving leefbaar is en blijft, of zelfs beter wordt.

Een goede stedelijke distributie is belangrijk voor de economische vitaliteit en de aantrekkelijkheid van steden. Het zorgt ervoor dat internetbestellingen thuis worden afgeleverd, restaurants hun gasten kunnen bedienen, winkels op tijd de nieuwste collectie in huis hebben en een verbouwing probleemloos verloopt. Verstedelijking stelt nieuwe eisen aan stedelijke mobiliteit. Met veranderende klanteneisen wordt stedelijke distributie steeds fijnmaziger en steeds vaker just-in-time.

Bij ongewijzigd beleid blijft stedelijke distributie groeien, maar dit gaat vaak ten koste van de bereikbaarheid, de leefbaarheid en de veiligheid in steden. Dit vraagt om een nieuwe aanpak van stedelijke logistiek. Gericht op meer doen, met minder bewegingen en met minder emissies. De opgave is te komen tot een nieuwe aanpak van stedelijke distributie door middel van (gecombineerde) innovaties op de volgende terreinen:

- Technologie: voertuigen met minder uitstoot, speciaal voor de stad ontworpen;
- Regelgeving: maatwerkoplossingen, parkeerbeleid, venstertijden
- Gedrag: is direct leveren van het bestelde pakketje altijd noodzaak?

Om de stedelijke distributie versneld te verduurzamen wordt, net als bij de personenmobiliteit, ingezet op het verminderen, veranderen en verschonen van de mobiliteit. Hierbij wordt o.a. gekeken naar:

- Verduurzamen inzameling bedrijfsafval door het bundelen van afvalstromen ('Green Collecting')
- Potentie vervoer over water
- Schoon toegangsbeleid Haarlemse binnenstad (instellen en implementeren ZE-zone, met als 1e stap de Milieuzone voor vrachtverkeer)
- Verduurzamen vervoer in de 'Last Mile' (distributiecentrum, bezorging bij de consument)
- Gebiedsgerichte bewonersinitiatieven rondom hubs en pakketpunten op centrale plekken
- Stimuleren deelgebruik elektrische voertuigen

**Op dit moment is de markt al behoorlijk in beweging. De komst van bijvoorbeeld Picnic zorgt ervoor dat in Haarlem al een groot aantal huishoudens hun boodschappen laten bezorgen door kleine elektrische voertuigen. Ook is zichtbaar in het straatbeeld dat steeds meer partijen overstappen op elektrische bakfietsen om pakketten te bezorgen.**

## 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. Gemeenten worden geconfronteerd met tal van uitdagingen, waarvoor een klassieke benadering niet genoeg is, waarvoor meer innovatiekracht aangeboden moet worden: de mobiliteitstransitie is zo'n dergelijke uitdaging, waarvoor het van belang is om als gemeente te stimuleren en faciliteren dat op dit thema innovatief gewerkt kan worden.

Het mobiliteitsbeleid is een transitiebeleid, waarbij de overheid de verandering aanjaagt, faciliteert en soms ook verkeersdeelnemers dwingt tot ander gedrag en oplossingen. De werkelijke innovatie volgt daarop. Partijen die daar actief op zijn, zijn voor de gemeente interessante samenwerkingspartijen. Samenwerking niet in de traditionele opvatting. Het gaat om een relatienetwerk van afhankelijkheden, waarbij de kracht, kennis en bevoegdheid van de deelnemers leidt tot nieuwe, toepasbare oplossingen. Het gaat om een netwerk van gebruikers, gemeente, initiatiefnemers, bedrijven en kennisinstellingen.

Om de vorming van dergelijke netwerk te faciliteren gaat Haarlem de komende jaren inzetten op twee zaken:

- Haarlem gaat innovatie binnen de mobiliteitstransitie beter benutten door te verkennen of het uitschrijven van prijsvragen (of challenges) leidt tot extra creativiteit en innovativiteit van de markt. Hierbij kan ook worden gedacht aan specifiek pilots of experimenten.
- Haarlem is kritisch op de wijze van uitvragen van bepaalde diensten of producten, waarmee ruimte wordt geboden voor creativiteit vanuit de markt. Door bijvoorbeeld te werken met een bredere probleemformulering in aanbestedingen, krijgen innovatieve aanpakken meer kans. Zoals prins Constantijn, sinds 2016 special envoy van StartupDelta het prachtig samenvat: "Je kan als gemeente zeggen: we willen een ringweg. Maar je kan ook zeggen: we willen een oplossing voor ons mobiliteitsprobleem".



## 5. Effecten, monitoring en evaluatie van het beleid





Met het mobiliteitsbeleid kiest de gemeente Haarlem voor de mobiliteitstransitie. Hiermee wordt ingezet op groei van lopen, fietsen en gebruik van openbaar vervoer en een afname van (de groei van) autoverkeer. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het effect van de mobiliteitstransitie en de monitoring en evaluatie.

### **Groei van wandel-, fiets- en OV-verplaatsingen, autoverplaatsingen niet toe te laten nemen**

Met een toename van het aantal inwoners in de ontwikkelzones neemt ook het aantal verplaatsingen toe in de stad. Doel is om in te zetten op een groei van wandel-, fiets- en OV-verplaatsingen in de stad en om het aantal autoverplaatsingen in de stad niet toe te laten nemen. Dit gebeurt op twee manieren:

1. In de ontwikkelzones wordt ingezet op autoluw ontwikkelen
2. Maatregelenpakket op basis van het mobiliteitsbeleid: het uitvoeringsprogramma.

Er is met behulp van het verkeersmodel (model Noord-Holland Zuid 2.4) berekend hoe groot de groei van autoverkeer in de stad is zonder beleidsingrepen (referentiesituatie). De grootste groei van autoverkeer komt terecht op de invalswegen aan de rand van de stad: de N200/A200, N205 en N208 tussen Haarlem en Velsbroek (beschreven in hoofdstuk 4). Deze groei is gelijk aan 10 – 20%.

### **Effect van autoluw ontwikkelen van de ontwikkelzones**

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.

### **Effect maatregelenpakket: ontwikkeling mobiliteitstransitie meten met behulp van monitoring en evaluatie**

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 de uitvoeringsagenda. In de uitvoeringsagenda worden de maatregelen uitgewerkt en geprogrammeerd in de tijd. Hierbij wordt per maatregel aangegeven aan welke doelen deze bijdraagt.

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.

## Opzet van de monitoring en vertaling van de ambities in indicatoren

De monitoring is opgezet vanuit het doel van het mobiliteitsbeleid: de mobiliteitstransitie. Om dit te meten zijn er een aantal indicatoren die de uitkomst van het beleid meten: voortgang en de algemene mobiliteitsontwikkelingen in gebruik en het aanbod van de verschillende vervoerwijzen (auto, OV, fiets en parkeren) en de impact die dat heeft op het mobiliteitssysteem van Haarlem. Daarnaast zijn er een aantal verklarende indicatoren om 'waarom'-vragen te kunnen beantwoorden. De monitoring wordt zoveel mogelijk gedaan met bestaande data. Als basisjaar dient 2019 (pre-corona).

## Beleidsindicatoren

Het mobiliteitsbeleid en de mobiliteitstransitie worden op twee manieren gemonitord:

- Prestatie indicatoren: monitoring op 'output' van het beleid (of eigenlijk de uitvoeringsagenda). Hoeveel straten naar 30 km/uur, hoeveel km fietspad aangelegd, voortgang van projecten uit het UVP
- Effect indicatoren: monitoring op 'outcome' van het plan: Tellingen fietsers/auto/OV, een enquête gericht op de beleving van de inwoners, aantal ongevallen, luchtkwaliteit, binnenstadbezoekers.

Daarnaast wordt er maatwerk op een aantal locaties verricht. Dit zijn locaties waar pas maatregelen worden genomen als er uit monitoring blijkt dat ze noodzakelijk zijn, of plekken waar extra aandacht voor is. Hier wordt niet op het schaalniveau van de hele stad, maar op het schaalniveau van een enkel (potentieel) project gemeten.

## Verklarende indicatoren

Ook wordt er een aantal verklarende variabelen gemonitord. Dit is om achter het 'waarom' te komen. Voorbeelden hiervan zijn de bevolkingssamenstelling, de belangrijkste woon-werk relaties of de bezochte bestemmingen vanuit Haarlem. Deze helpen om een verhaal te maken en gericht in te kunnen grijpen.

## Volgende stap: streefwaarden gekoppeld aan de ambities

Een volgende stap in het proces is het opstellen van streefwaarden per indicator. Dit wordt gedaan nadat de nulmeting gereed is. Deze stap zal gemaakt worden als onderdeel van het opstellen van het UVP. De gebruikte indicatoren om de voortgang en ambities van het mobiliteitsbeleid in beeld te brengen zijn:

## Duurzame mobiliteit: afname van de uitstoot van het mobiliteitssysteem

- Verminderen: afname van de gemaakte autokilometers van inwoners en bezoekers aan Haarlem
- Veranderen: verschuiving van gebruik van auto naar fiets / OV:
  - voor de ritten < 2,5 km (herkomst en bestemming Haarlem) naar 90% fiets
  - voor de werkritten met een bestemming of herkomst buiten Haarlem (>2,5 km) naar minimaal 60% OV en fietsverplaatsingen
- Veranderen: verschuiven naar reizen buiten de spits
- Veranderen: gebruik van deelauto voor inwoners Haarlem
- Verschonen: % elektrische auto t.o.v totaal autobezit

### **Bereikbaarheid (gebruik en kwaliteit van het mobiliteitssysteem (fiets, OV en auto))**

- Ambitie fiets: toename van de intensiteiten op de fietshoofdstructuur
- Ambitie OV: toename van de OV-kwaliteit (frequentie, reistijd en voor- of natransport)
- Ambitie auto: afname intensiteiten op de wijkwegen en in het centrum
- Ambitie auto: reistijden binnen Haarlem gelijk aan 2019
- Beleving van de bereikbaarheid van Haarlem (zowel inwoners als bezoekers) scoort een 8
  - Inwoners en bezoekers beoordelen de kwaliteit van het mobiliteitssysteem met een goed (8)
  - Inwoners beoordelen de impact van het mobiliteitssysteem met een voldoende (6)

### **Leefomgeving en mobiliteit: aantrekkelijk, veilig en toegankelijk**

- Ambitie ruimtegebruik wijken: parkeerdruk gelijk aan de beschikbare parkeerplaatsen
- Ambitie sluijverkeer: afname van % doorgaand verkeer op een aantal specifieke locaties
- Ambitie veiligheid: geen (dodelijke) ongevallen
- Ambitie toegankelijkheid: (H)OV-haltes goed toegankelijk
- Aantal auto's in Haarlem neemt niet toe

## Bijlage 1: Haarlem in beeld



# Historische groei

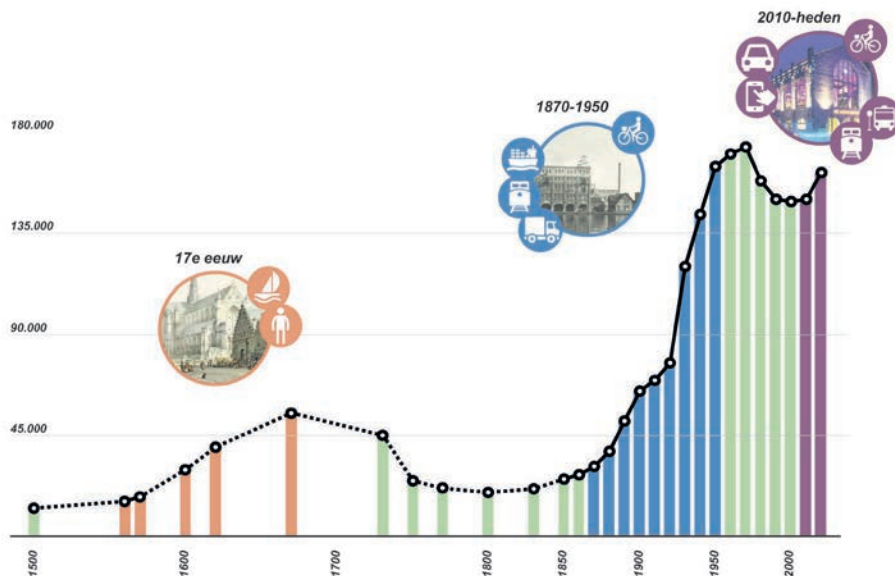
In de historische groei van Haarlem zijn in verschillende periodes sterke stijgingen van het inwonersaantal te zien. Deze sterke stijgingen zijn mede ontstaan door een verandering in mobiliteit en het in gebruik nemen van nieuwe vervoersmiddelen, zoals de trekschuit in de 17e eeuw richting Amsterdam en Leiden en de trein en de stoom- en paardentrams in de 19e eeuw in de richting van Amsterdam, Alkmaar, Uitgeest, Zandvoort en Leiden. Ook zorgde de fiets voor individuele mobiliteit in de stad. Hierdoor heeft de economie zich ontwikkeld en werden nieuwe inwoners aangetrokken. Deze geschiedenis laat zien dat in het verleden ook een aantal keer een 'mobiliteitstransitie' heeft plaatsgevonden.



12. De trekschuit in Haarlem



13. Treinverbinding door Haarlem vanaf 1839



11. Ontwikkeling inwonersaantal 1500-nu

Na 1970 is er een daling te zien in het inwoneraantal in Haarlem. Er vindt suburbanisatie plaats en er is vrij baan voor gemotoriseerd verkeer. Er vindt een herinrichting plaats op de Grote Markt waarbij ook ruimte wordt gemaakt voor gemotoriseerd verkeer en ook op andere plaatsen in de stad zijn grote parkeerplekken te vinden. Door de auto wordt de trek uit de stad mogelijk gemaakt. In de jaren '30 - '50 werden alle trams vervangen voor bussen. En na de tweede wereldoorlog werd een deel van de fietsen ook vervangen door bromfietsen.

Er vindt gebundelde deconcentratie plaats. Inwoners zijn niet meer verplicht om dichtbij de activiteiten te wonen door het bezit van een eigen vervoersmiddel. Ze gaan dus gebundeld in plaatsen rondom of verder van het centrum wonen. Steeds meer mensen gaan buiten de stad Haarlem werken.

Aan de infrastructuur is te zien dat er een transitie is in welke richting het vervoer van Haarlem zich beweegt. Voor 1945 is de infrastructuur voornamelijk gericht op de stad in met onder andere de Rijksstraatweg en de tram en het spoor. Van 1945 tot 1990 is dit vooral gericht op vervoer wat de stad uit gaat door de aanleg van de A9, N201, N205 en de N208.

In deze tijd wordt de scheiding van wonen, werken, recreatie en verkeer steeds belangrijker. In Haarlem is dit goed te zien aan Schalkwijk wat gezien werd als licht, lucht en ruimte in tegenstelling tot de benauwde binnenstad. Er werd een nieuwe vorm van wonen gecreëerd buiten het centrum van de stad. Dit kreeg een eiland-karakter, er was hier namelijk collectief groen, collectief wonen (flats) en een centraal, groot winkelcentrum dat gericht was op het gebruik van de auto. Er vindt schaalvergroting plaats en scheiding van functies. Men gaat niet meer winkelen om de hoek, maar gaat met de auto naar het winkelcentrum.



14. Centrum maakt plaats voor auto's



15. Winkelcentrum waar met de auto heen kan

Sinds 2010 is er een herontdekking van de stad te zien. Haarlem gaat zich specialiseren in de kwaliteit van leven. De intensiteit van de hoeveelheid banen en inwoners binnen 2,5 kilometer neemt toe. Deze geografische herverdeling vindt plaats op basis van behoefte, ruimtelijke kwaliteit en de nabijheid en bereikbaarheid van mensen, relaties, ketens, kansen, kennis, creativiteit en kapitaal.

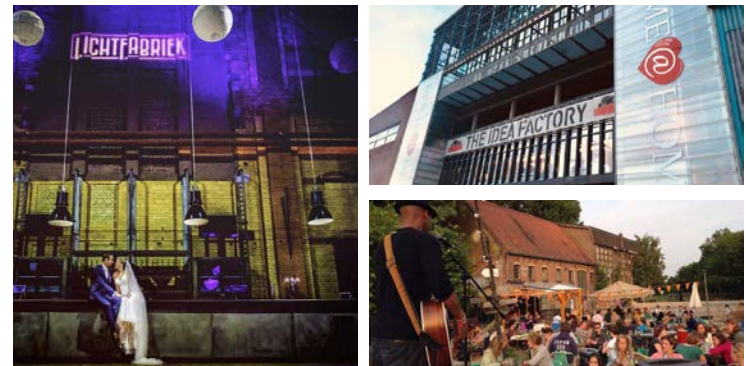
Ook trekt Haarlem steeds meer bezoekers, vooral naar de historische binnenstad. Winkelen, horeca en cultuur zijn de belangrijkste pijlers, naast de aantrekkelijke ligging van Haarlem. In 2019 was er sprake van rond de 500.000 overnachtingen en was er sprake van ruim 4 miljoen Nederlandse dagbezoeken. Onderwijs van MBO en HBO is gericht op toerisme, media, entertainment, gezondheid, opvoeding en kunst. De stad wordt nieuwe energie ingeblazen door initiatieven zoals de lichtfabriek (evenementenlocatie), het stadsstrand, Idea Factory en brouwerijen Jopen en Uiltje.

Haarlem heeft echter ook een grote (en toenemende) uitgaande forensenstroom. In 2018 werkt bijna 63% buiten de eigen regio. Er vindt specialisatie plaats binnen de MRA waarbij mensen wonen in Haarlem en werken in Amsterdam, Haarlemmermeer (Schiphol) of Velsen (Tata steel). Haarlem heeft een hoogopgeleide beroepsbevolking maar vooral banen voor praktisch geschoolden. De hoger opgeleiden werken elders in de regio.

Haarlem specialiseert zich nu op kwaliteit van het leven. De grote markt is weer autovrij en er is een zeer hoge verblijfs- en buitenruimtekwaliteit.



17. Haarlem kent een zeer hoge verblijfs- en buitenruimtekwaliteit



16. Nieuwe energie in de stad

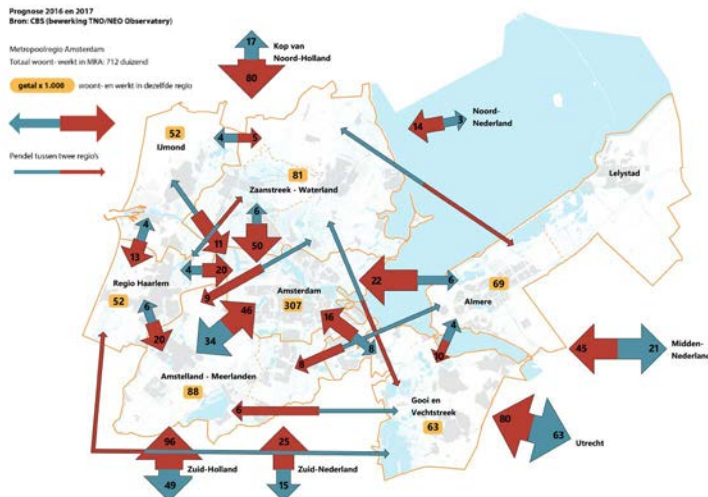
# Huidige situatie

## Huidige verplaatsingen

Kenmerkend voor Haarlem is dat het een grote uitgaande pendel heeft. Er is een grote uitgaande pendel richting Amsterdam en Haarlemmermeer (waaronder Schiphol). Er is ook een inkomende pendel, maar deze is een stuk minder groot, voornamelijk vanuit de IJmond regio, maar ook vanuit Amsterdam en Haarlemmermeer.

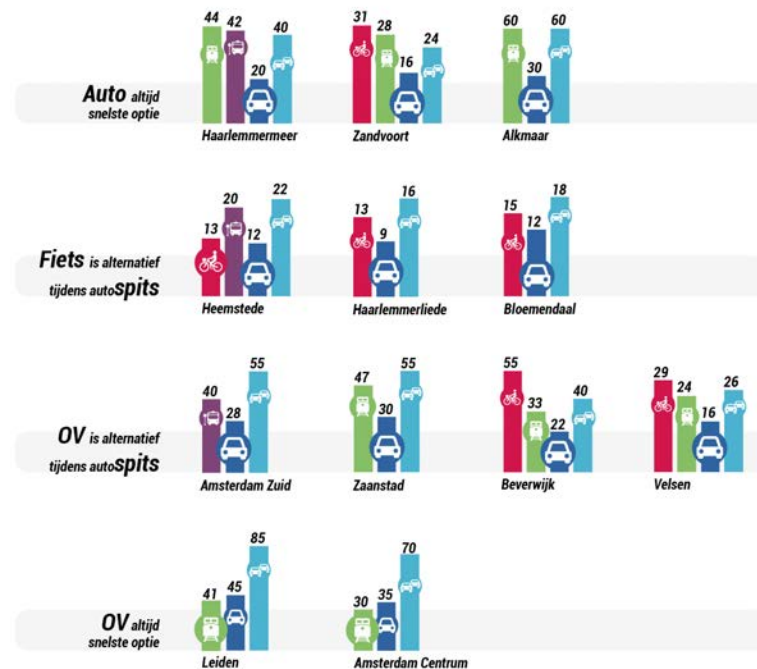
De gemeenten met de sterkste relatie met Haarlem zijn in onderstaande figuur te zien, waarbij de dikte van de lijn de grootte van de stroom weergeeft. Haarlem heeft een belangrijke functie voor omliggende gemeenten, gezien de sterke relatie met Velsen, Bloemendaal, Heemstede en Haarlemmermeer. Op iets langere afstanden is de relatie met Amsterdam dominant.

Naar Amsterdam wordt relatief vaak per openbaar vervoer gereisd.



18. Pendelstroom naar de MRA is groter dan uitgaande pendel

Naar Haarlemmermeer is de auto dominant. De verklaring hiervoor is deels te vinden in de reistijden per modaliteit. Zo is de reis van het centrum van Haarlem naar het centrum van Amsterdam altijd sneller met het OV dan in de auto, terwijl naar Haarlemmermeer het OV geen concurrentie op reistijden vormt voor de auto. Vanuit Heemstede en Bloemendaal is vanwege de korte afstanden de fiets een snel alternatief, terwijl vanuit Velsen het OV relatief sneller is.

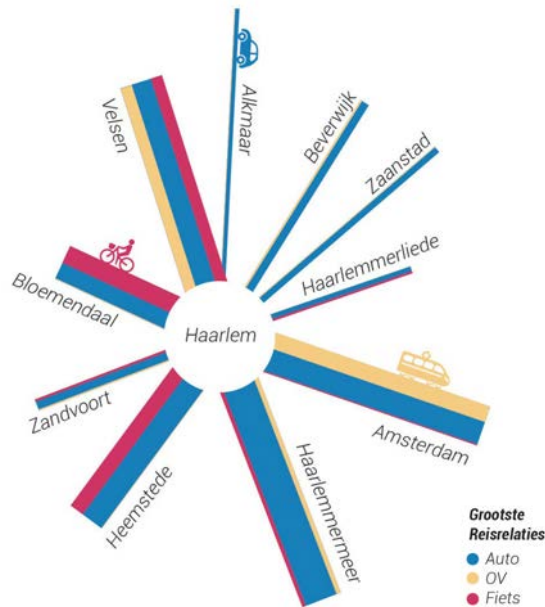


19. Reistijdvergelijking (Auto,fiets,bus en trein)

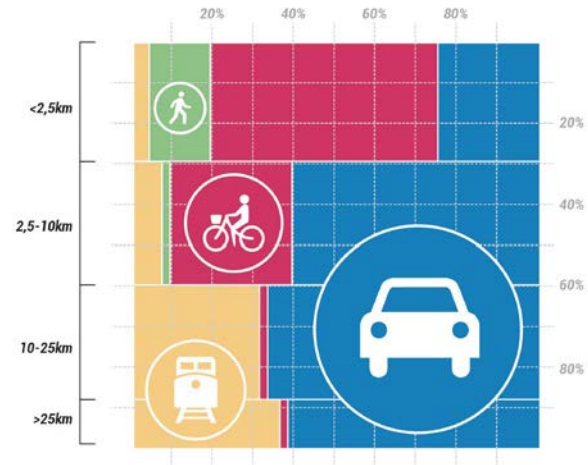


Als gekeken wordt naar de verdeling van de werkverplaatsingen per afstandsklasse en vervoerswijze valt een aantal zaken op. Onder de 10 km wordt weinig gebruik gemaakt van het openbaar vervoer, terwijl op langere afstanden het openbaar vervoer een grote rol speelt. Opvallend is het grote aandeel autogebruik op de afstandsklasse 2.5 – 10 km: zo'n 60%.

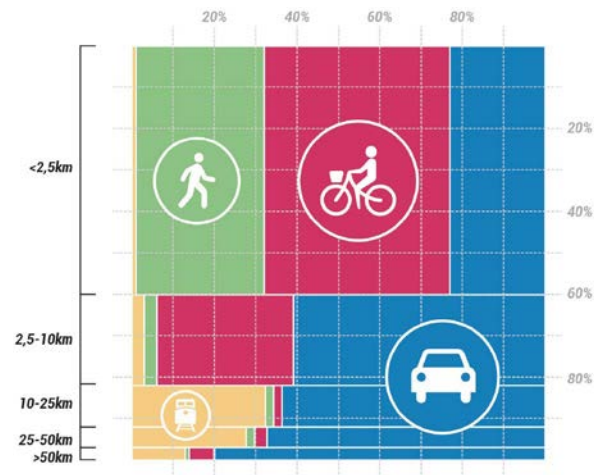
Een ander beeld is te zien als gekeken wordt naar alle verplaatsingen van de bewoners van Haarlem. Opvallend is dat een zeer hoog aandeel van de verplaatsingen onder de 2.5 km ligt. Haarlem kent een hoog voorzieningenniveau, waardoor men enkel op korte afstand reist omdat voorzieningen zoals winkels, scholen, sportlocaties etc. op in de buurt liggen. Op deze korte afstanden wordt ook zeer veel gewandeld en gefietst.



20. Belangrijkste reisrelaties



21. Werkverplaatsingen herkomst Haarlem, uitgesplitst naar afstandsklasse en modaliteit



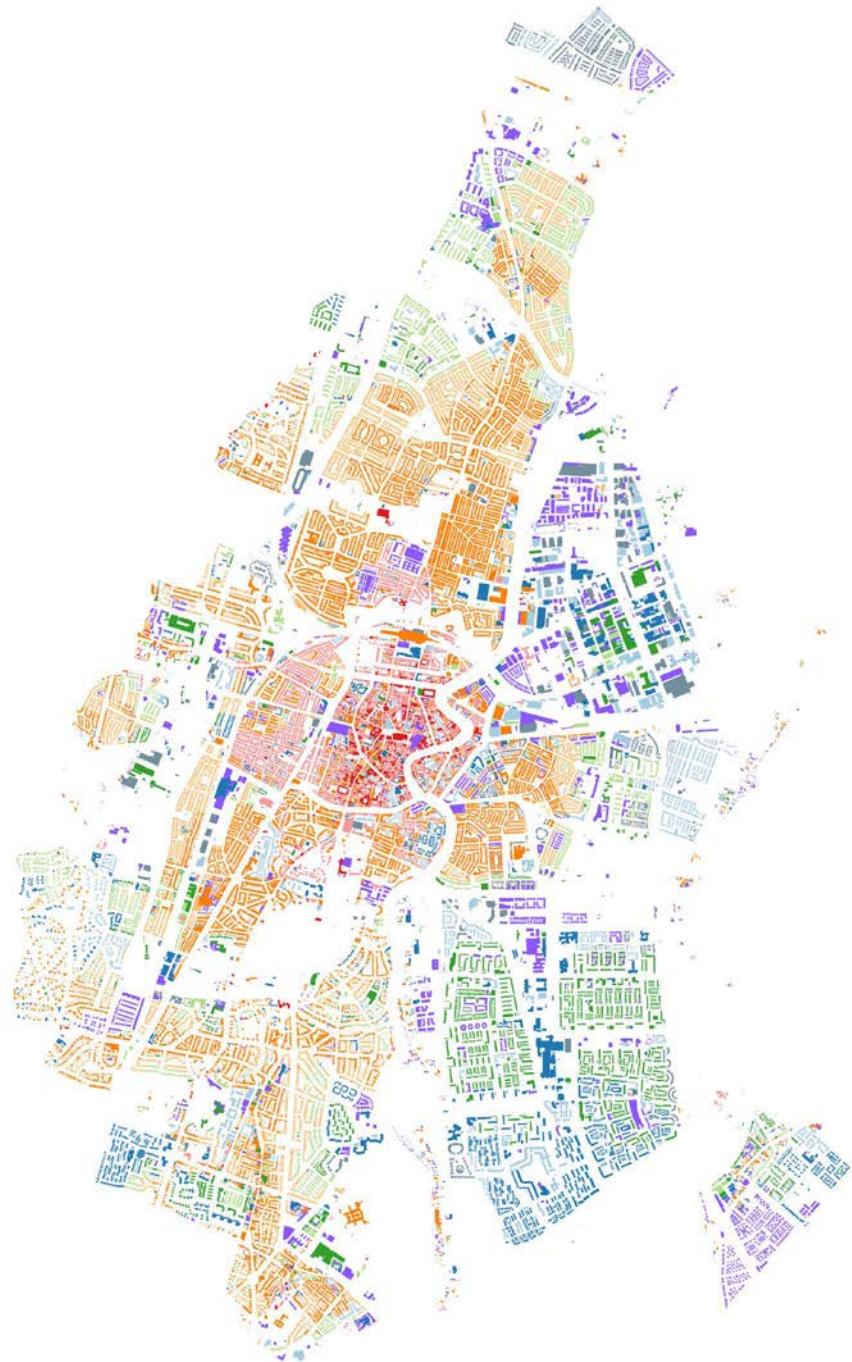
22. Modal split - Bewoners

## Opgaven in de wijken

De ruimtelijk-economische opbouw en ontwikkeling van de stad bepaalt voor een groot deel nog steeds de huidige mobiliteit. Voor de binnenstad, vooroorlogse wijken, naoorlogse wijken en de ontwikkelzones wordt een beschrijving gegeven van de mobiliteit en huidige opgaven in de wijken.

### Legenda Bouwjaren

■	< 1850
■	1850-1900
■	1901-1930
■	1931-1945
■	1946-1960
■	1961-1970
■	1971-1980
■	1981-1990
■	1991-2000
■	2001-heden



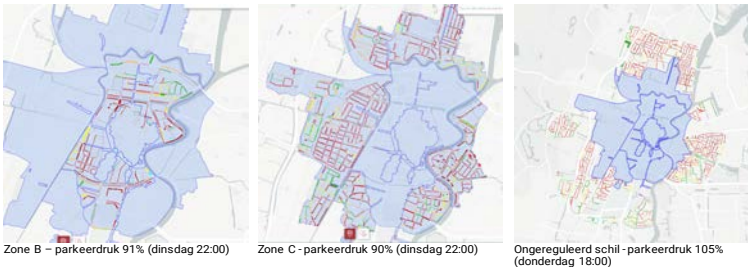
23. Reistijdvergelijking (Auto,fiets,bus en trein)

## Binnenstad

De binnenstad is het oudste gedeelte van de stad, waarbij het grootste deel in de 19e eeuw is ontwikkeld. De verblijfskwaliteit is zeer hoog: de mooie panden, gezellige terrassen en smalle winkelstraten zorgen voor een prettige sfeer. De openbare ruimte wordt door veel verschillende groepen/functies gebruikt: bewoners, bedrijven, winkels en bezoekers. Dit trekt veel mobiliteit aan, waardoor de druk op de openbare ruimte groot is en overlast ontstaat. Voetgangers en (doorgaand) fietsverkeer maken gebruik van de smalle (winkel-)straten in de binnenstad, maar ook fietsen worden geparkeerd en bevoorrading van winkels vindt hier plaats. Aan de rand van de binnenstad, maar ook door de binnenstad (Gedempte Oude Gracht) rijdt doorgaand HOV en autoverkeer (richting de parkeergarages), waarbij in veel straten een maximumsnelheid 50 km/uur geldt. Dit doorgaand HOV en autoverkeer vraagt veel ruimte en zorgt voor overlast.



25. Gebiedsopgaven centrum - bevoorrading binnenstad



24. In de figuur is te zien dat de parkeerdruk in alle delen van de stad (behalve Waarderpolder en Schalkwijk) boven de 85% ligt. Het effect van parkeerregulering is zichtbaar. Echter is ook in het gereguleerd gebied een hoge parkeerdruk aanwezig.

## Vooroorlogse wijken

Een groot deel van de woningen in Haarlem is begin 20e eeuw gebouwd, straten hebben veel ruimtelijke kwaliteit. Deze wijken zijn in de tijd dat ze aangelegd werden niet ingericht op de huidige diversiteit aan vervoersmiddelen en verkeersdruk, maar inmiddels heeft dit wel een grote impact op leefbaarheid in deze wijken. Het sluipverkeer van auto's door wijken leidt tot een verminderde verkeersveiligheid en de grote hoeveelheid auto's in relatie tot de beschikbare openbare ruimte zorgt ervoor dat auto's op de stoep, op straathoeken en in groenstroken geparkeerd staan. Hierdoor worden trottoirs en straten ontoegankelijk, met name voor kinderen, mensen met een beperking (in een rolstoel), ouderen en nood- en hulpdiensten. Dit leidt tot veel klachten en onbegrip van bewoners. Daarnaast is er daardoor ook geen ruimte voor extra groenvoorzieningen in de wijken.

### **Noorlogse wijken**

Daarnaast is er in Haarlem het eiland-karakter en auto-opzet van de jaren '60 uitbreidingen (onder andere Schalkwijk). Deze wijken kennen minder ruimtelijke kwaliteit vanwege de brede straten en veel ruimte voor parkeren (zowel bij woningen als bij voorzieningen), de wijk is voor de auto ingericht. Dit geldt ook voor bedrijventerrein Waarderpolder. Alternatieve vormen van mobiliteit, zoals fiets en OV maar ook de deelauto, maken de auto-opzet van dit soort wijken minder nodig. Met de noodzaak om van Haarlem een toekomstbestendige klimaatadaptieve stad te maken en voor verbetering van leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte, zal er gekeken moeten worden of deze vorm van ruimte niet beter voor andere doeleinden gebruikt kan worden, zoals voor vergroenen of het toevoegen van water..

### **Ontwikkelzones**

In de komende jaren (t/m 2025) worden op een achttal locaties zo'n 10.000 woningen gebouwd. Daarnaast wordt ingezet op 8.600 extra arbeidsplaatsen. De ontwikkelzones worden leefbare, duurzame, compacte woon- en werkgebieden met een goede bereikbaarheid. Opgave vormt het bouwen voor bewoners met een lage auto-afhankelijkheid en autobezit.



26. Gebiedsopgaven naoorlogse wijken – Nijverheidsweg



27. Gebiedsopgaven naoorlogse wijken – Amerikaweg

## Opgaven per vervoerswijze

### Voetganger

Het voetgangersnetwerk is het meest fijnmazige netwerk in de stad. Er is een aantal locaties in de stad, die aandacht verdienen voor de voetganger, omdat daar de voetganger de meest gewenste gebruiker is of omdat er al veel wordt gewandeld. Dit zijn de binnenstad, belangrijke OV-knopen, school-thuis-routes en wijkwinkelcentra. De belevingswaarde van deze plekken en routes voor de voetganger zijn dus extra belangrijk.

Het stationsplein wordt op dit moment geen aantrekkelijke entree naar de binnenstad gevonden. Bij het verlaten van de stationshal, is het uitzicht gericht op het busstation en is er geen duidelijke route aangegeven richting de binnenstad. De doorgaande route voor fietsers en voetganger tussen Haarlem Noord, het stationsgebied en de binnenstad over de Kruisweg (de Rode Loper) is vrij smal en wordt op twee plekken met verkeerslichten doorbroken.

In de binnenstad is op een aantal plaatsen de fiets te gast, maar zorgt deze wel voor conflicten met voetgangers. Fietsers rijden door de winkelstraten, wat zorgt voor onveilige situaties met voetgangers. De Gierstraat is hier een goed voorbeeld van.

Op veel plekken in de stad staan trottoirs vol met geparkeerde auto's, bankjes, geparkeerde fietsen of scooters of (overhangend) groen. Daarmee zijn de trottoirs smaller dan de gewenste 1.8 meter (ASVV 2012, 2.0 meter in ASVV 2021), wat ervoor zorgt dat het trottoir ontoegankelijk is voor rolstoelen, scootmobiel etc.

De voetganger is de oudste vorm van mobiliteit maar een relatief 'nieuw' beleidsterrein. Er is maar zeer beperkt data aanwezig. Dit maakt het lastig om, naast de bovenstaande generieke maatregelen, meer specifieke zaken te benoemen in dit beleid.



28. Route station - binnenstad



29. Gierstraat

## Fiets

Haarlem kent een uitgebreid fietsnetwerk in de stad. Op korte afstanden wordt dan ook zeer veel gebruik gemaakt van de fiets in de stad (45% per fiets voor verplaatsingen <2.5, ruim 30% te voet en ruim 20% met de auto). Voor langere verplaatsingen (2.5 - 10) wordt voor 35% de fiets gebruikt, terwijl ook nog voor bijna 60% de auto wordt gebruikt. Hier liggen kansen voor de fiets. Er liggen nu fietsverbindingen naar omliggende plaatsen, maar er wordt gewerkt aan de verbetering hiervan. Dit zijn de volgende doorfietsroutes: Velsen – Haarlem – Heemstede, Haarlem – Amsterdam en Waarderpolder - Oostpoort - Schalkwijk - Hoofddorp.

Er is op dit moment geen duidelijk 'hoofd fietsnetwerk' in de stad waar écht voor de fiets wordt gekozen. Er worden door fietsers nu meerdere parallelle routes gebruikt, die geen van allen over de hele route uitblinken in fietsvriendelijkheid. Hoofd fietsroutes zijn ook uiterlijk niet herkenbaar. Ze verschillen nogal van elkaar wat betreft materialen verharding, afmetingen en gebruikte aankleding. Op meerdere plekken in de stad is te weinig ruimte/capaciteit, zijn er lange wachttijden bij kruispunten, is de oversteekbaarheid slecht, is er regelmatig sprake van gevaarlijke situaties of is er een onduidelijke inrichting/routing. Met de verwachte groei van fietsintensiteiten, is het (hoofd)fietsnetwerk op veel plekken niet toegerust op de toekomst.

Het Spaarne, de provinciale wegen (N200, N205 en N208) en het spoor zorgen voor (fysieke en mentale) barrières in de stad en de kruisingen zorgen voor lange wachttijden en slechte oversteekbaarheid voor de fiets.

Er zijn vooral in het centrum te weinig fietsparkeervoorzieningen, waardoor een hoge fietsparkeerdruk ontstaat. Dit geeft overlast voor voetgangers en fietsers.



30. Oversteekbaarheid N200



31. Kruispunt Prins Bernhardlaan N205

## Onderzoek Rekenkamer fietsbeleid in Haarlem: kloof tussen visie en praktijk en fietsbeleid versnipperd en eenzijdig aanwezig

In een onderzoek van de rekenkamer naar fietsbeleid in Haarlem (Visie loopt spaak in de uitvoering, 2020) komt naar voren dat er een kloof is tussen visie en praktijk en het fietsbeleid versnipperd en eenzijdig toegepast wordt.

### Kloof tussen visie en praktijk

Er is sprake van een kloof tussen de fietsvisie en uitvoering van het fietsbeleid. Dat betekent dat de visie onvoldoende wordt vertaald naar operationeel beleid en uitvoering. Het is daardoor niet helder wat de gemeente concreet wil bereiken met de hoge prioritering van de fiets. De hoge ambitie blijft op visieniveau (SOR) steken en komt niet herkenbaar terug in de uitvoering waardoor de mogelijkheden die de stad heeft op het terrein van fietsen niet worden benut. Door het ontbreken van de vertaalslag wordt het niet inzichtelijk dat het huidige budget en capaciteit voor fietsbeleid (volstrekt) onvoldoende zijn om de (veronderstelde) hoge ambitie te realiseren.

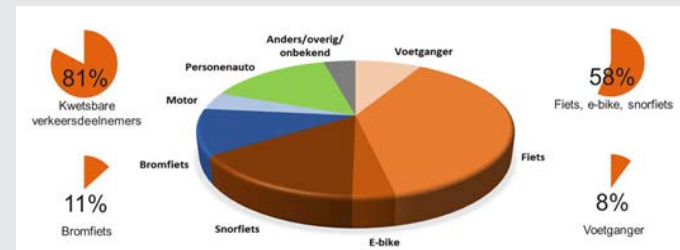
### Het fietsbeleid is versnipperd en eenzijdig

De goede uitgangspositie van Haarlem als fietsstad wordt onvoldoende benut. Afgezien van fietsparkeervoorzieningen en enkele projecten die mogelijk zijn door externe financiering is fietsen vrijwel nooit leidend in ruimtelijke projecten en kunnen er geen ambitieuze stappen met betrekking tot de 'maaswijdte' worden gezet. Fietsen 'lift mee' in andere projecten en er is te weinig aandacht voor elementen zoals stimulering fietsgebruik, verkeersveiligheid en deelmobiliteit. Doordat fietsen geen eigen integrale agenda en budget heeft, krijgt het kort gezegd weinig prioriteit in de uitvoering en is het beleid vrij reactief in plaats van pro-actief en/of innovatief.

## Verkeersveiligheid: meeste verkeersslachtoffers vallen onder de kwetsbare verkeersdeelnemers, met name gebruikers van de fietsinfrastructuur

Uit de verkeersveiligheidsanalyse uit het verkeersveiligheidsbeleid blijkt dat de meeste verkeersslachtoffers in Haarlem vallen onder de zogenoemde kwetsbare verkeersdeelnemers en dan met name de groep die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur.

- De kwetsbare verkeersdeelnemers (actieve mobiliteit en motoren) vormen veruit de grootste groep van de verkeersslachtoffers. Dit betreft meer dan 80% van de slachtoffers.
- Bijna 60% de slachtoffers betreft iemand die gebruik maakt van de fietsinfrastructuur (fietser, e-bike, snorfiets).
- Het aandeel slachtoffers onder fietsers en elektrische fietsers neemt toe. Dit betekent dat deze aantallen sneller stijgen dan bij de andere vervoerswijzen.
- De veiligheid van de fietsinfrastructuur is een zorgpunt, omdat niet overal passende fietsvoorzieningen zijn. Denk hierbij aan ontbreken van vrijliggende fietspaden en te smalle fietsvoorzieningen.



## Openbaar vervoer

Met station Haarlem heeft Haarlem in vier windrichtingen een snelle en frequente verbinding per trein richting Amsterdam Sloterdijk en Centraal, Leiden, Uitgeest en Zandvoort. Aanvullend hierop zorgt R-Net voor een snel en frequent netwerk van HOV-verbindingen richting Amsterdam Zuid en Amsterdam Bijlmer Arena, via Hoofddorp naar Schiphol of Mijdrecht en daarmee een goede regionale bereikbaarheid per OV. Lijn 244 van Haarlem-Noord naar Amsterdam-Zuid was een pilot en was een succes, maar staat op dit moment ter discussie vanwege coronabezuinigingen. De rest van de stad blijft onbediend wat betreft HOV en moet met bus of fiets naar een opstappunt reizen. Op dit moment loopt er een project om alle haltes in de gemeente toegankelijk te maken voor mensen met een beperking. Dit is naar verwachting in 2021 afgerond, afgezien van enkele haltes die de komende jaren bij herinrichtingen zullen worden meegenomen.

Opgave is om in de toekomst de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones en Haarlem-Noord te verbeteren. Aanvullend is een fijnmazig toegankelijke stedelijk OV-systeem nodig, dat gericht is op binnenstad en OV-knooppunten (station Haarlem en Haarlem Spaarnwoude, OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid). Tot slot dienen HOV-haltes te zijn ingericht voor een overstap van fiets naar OV. Naar verwachting groeit het aantal bussen naar het Stationsplein met 50% in de toekomst (bron: Visie Stationsgebied); het Stationsplein raakt vol. Opgave is om de toekomstige groei van OV-reizigers te faciliteren en de ontwikkeling van het Stationsgebied mogelijk te maken.

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).



32. Bussen Tempeliersstraat



33. Stationsplein



## Auto

De N200, N205 en N208 zijn de belangrijkste verbindingen voor inkomend en uitgaand autoverkeer in Haarlem. Op de N208 is de reistijd tijdens spits iets hoger dan op rustige uren. Op zowel de N200 en N205 is tijdens de ochtendspits de reistijd ongeveer anderhalf maal zo groot in vergelijking tot de reistijd tijdens rustige uren, eens per maand is dit tweemaal zo groot. (Bron: floating car data 2018, Inrix)

- Vertragingen op de wegen worden veroorzaakt door de kruispunten, niet de wegvakken. Er is een aantal kruisingen op de Schipholweg die al tegen de grenzen van hun capaciteit aan zitten (cyclustijd van 120 sec), voor de kruising Schipholweg/Amerikaweg is dit zelfs 180 seconden.
- Ook zorgen brugopeningen voor vertragingen van verkeer op de weg. In zowel de ochtend- als avondspits zijn er brugopeningen, ook in de periode van de groene golf op de Schipholweg.

Voor veel reizen – inwoners van Noord, Centrum of Zuidwest en regionaal doorgaand verkeer – loopt de snelste route door de stad heen in plaats van via de wegen om de stad heen. Dit zorgt voor overlast in de wijken. De N200 en N205 lopen door stedelijk gebied heen. Voor leefbaarheid en aantrekkelijkheid in de stad is dit geen ideale situatie.

Mobiliteit (voornamelijk wegverkeer) zorgt voor ongeveer 17% van de CO<sub>2</sub>-uitstoot in Haarlem (Duurzaamheidsmonitor 2017, gemeente Haarlem)

Opgaven zijn om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst en 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.



34. Auto 50 – weinig ruimte fiets

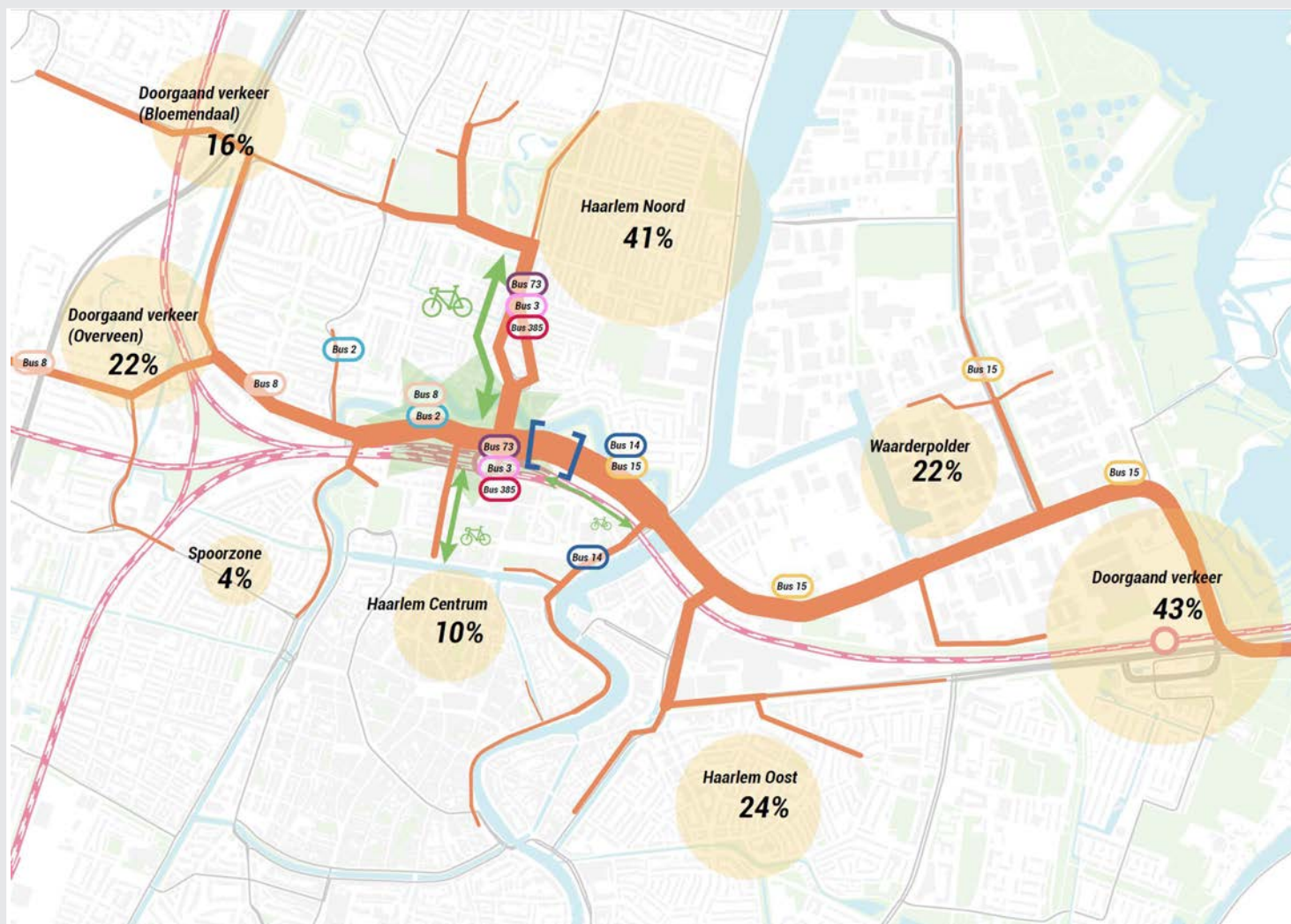


35. Drukte kruising N200 Spaarndamseweg

### Waar zit doorgaand verkeer en sluipverkeer?

In de Structuurvisie Openbare Ruimte wordt benoemd dat Haarlem ervoor kiest om autoverkeer te bundelen op de grote ring (A9, N205, N208), zodat verkeer niet door de wijken en binnenstad rijdt maar zo lang mogelijk de regioring blijft volgen. Vanuit de verschillende delen van de stad is gekeken naar de reistijd de stad uit (naar de 'stadspoorten').

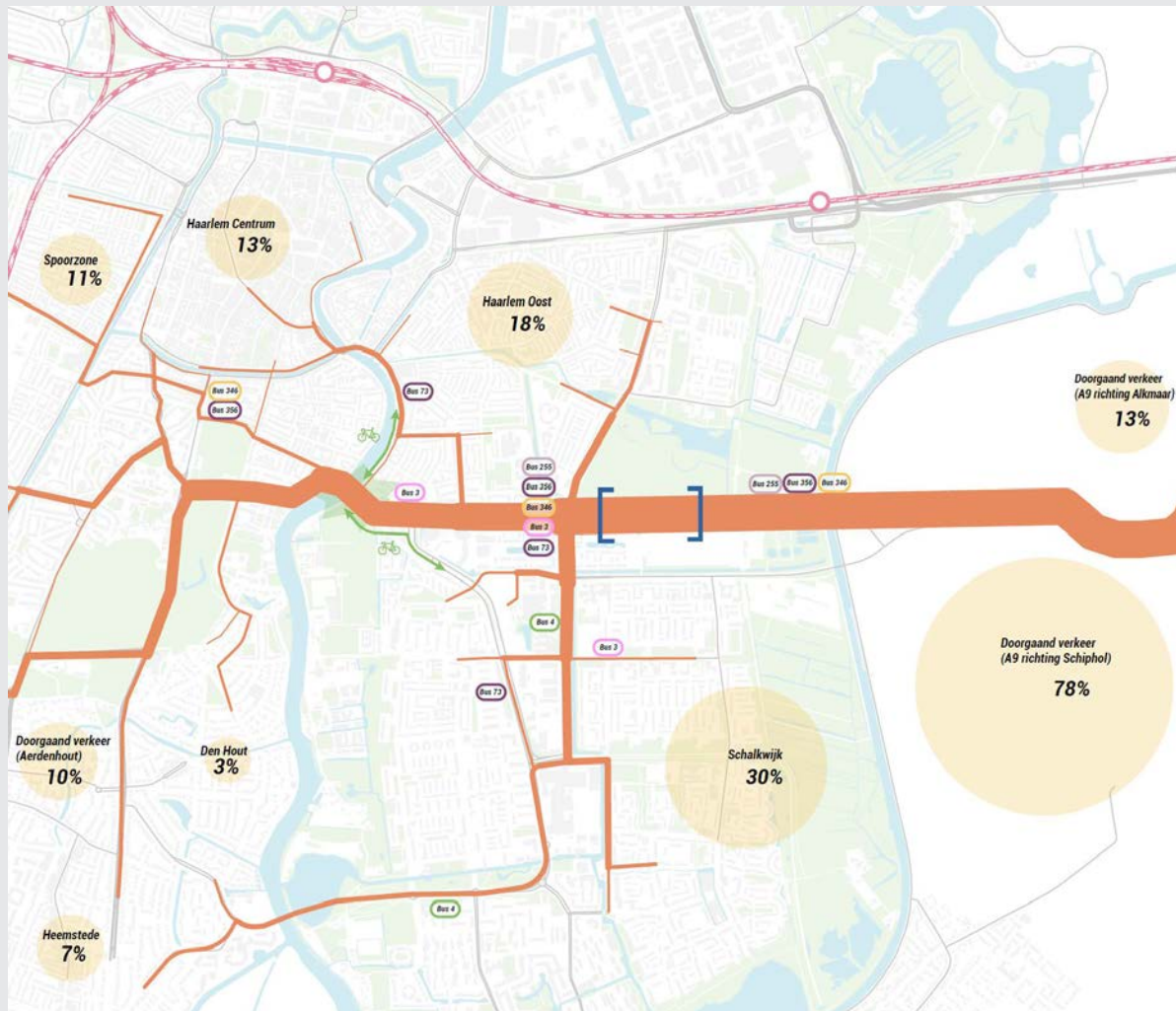
Hiermee is inzicht ontstaan in de kortste routes en waar de wegen niet worden gebruikt 'zoals bedoeld'. Dit wil zeggen: hoeveel doorgaand verkeer (zonder herkomst **en** bestemming in Haarlem) rijdt door de stad en waar is sluijverkeer dat door de wijken rijdt en niet zo lang mogelijk de regioring volgt?



36. Deze zogenaamde 'selected link analyse' geeft weer wat de herkomsten en de bestemmingen zijn van het verkeer dat op de N200 ter hoogte van het Kennemerplein rijdt.

Uit deze analyse volgen de volgende conclusies:

- Op de N200 bij Kennemerplein zit 15% doorgaand verkeer en 41% wat in Haarlem-Noord moet zijn en ook een andere route kan gebruiken.
- Verkeer uit Haarlem-Noord rijdt via Waarderweg, Industrieweg of N200 naar A9 (Rottepolderplein). Het duurt 5 tot 10 minuten langer om via de noordkant/N208 naar de A9 (Rottepolderplein) te rijden.
- Verkeer uit (zuid)westen van de stad rijdt binnendoor naar N200/N205 en rijdt niet via de N208 – N205 de stad uit. Kortste routes zijn bijvoorbeeld via de N208 Julialaan/Kinderhuisingel/Parklaan naar N200 of Gasthuisingel/Amsterdamsevaart naar N200, of via Leidsevaart/Wagenweg/Florapark naar N205. Het duurt 5 minuten langer om via de N208 en N205 te rijden.

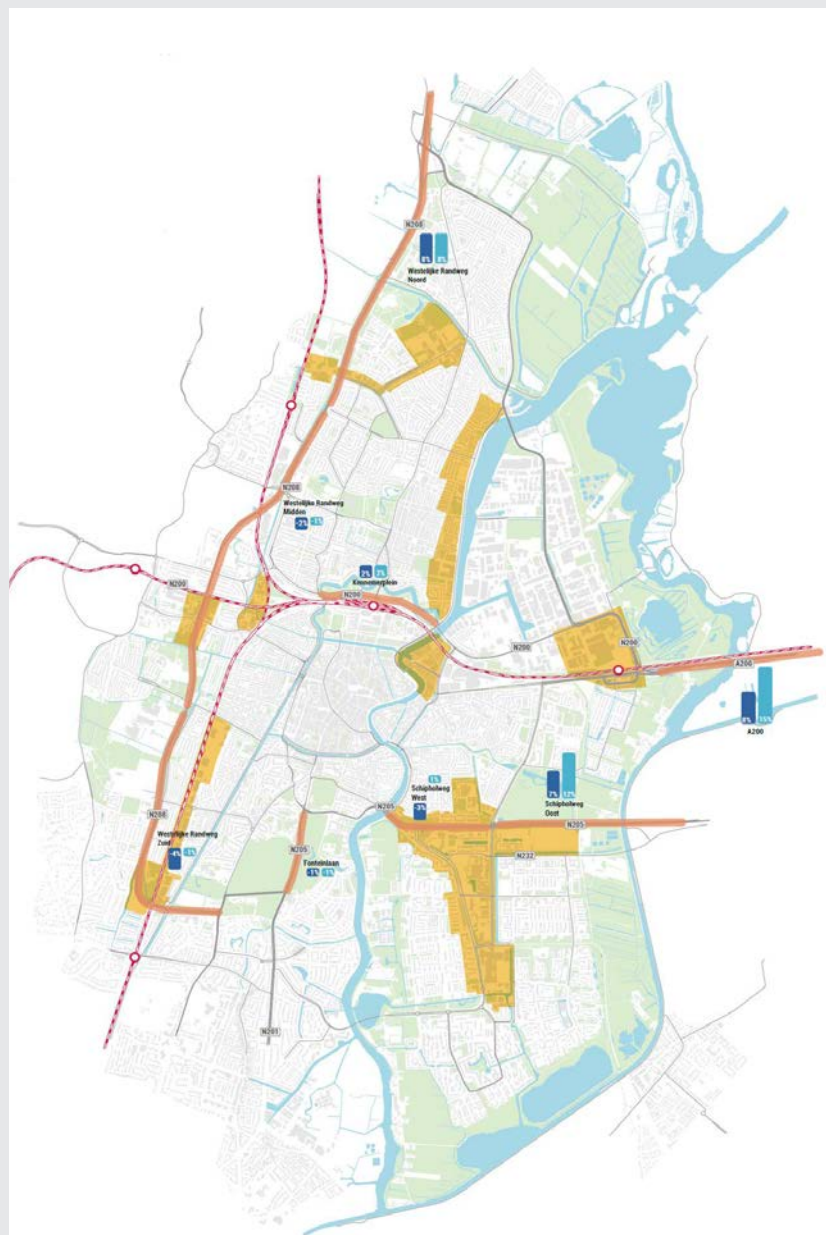


37. Deze zogenaamde 'selected link analyse' geeft weer wat de herkomsten en de bestemmingen zijn van het verkeer dat op de N205 (ten oosten van de Amerikaweg) rijdt.

### Groei autoverkeer tot 2030 zonder (aanvullende) maatregelen

In onderstaande afbeelding is de groei van het autoverkeer tot 2030 weergegeven (op basis van verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41).

- De balkjes geven de groei van autoverkeer weer zonder aanpassing door middel van (beleids-)maatregelen.
- In donkerblauw wordt de autonome groei tussen 2020 en 2030 weergegeven.
- 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 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.
- De dikte geeft een indicatie van de intensiteit over dit wegvak. In geel zijn de ontwikkelzones weergegeven. Het volgende is zichtbaar:
  - $\pm 15\%$  groei op A200 (zowel etmaal als avondspits, in ochtend  $\pm 20\%$ ). De helft van de groei wordt veroorzaakt door autonome groei, de andere helft door verwachte groei autoverkeer door de ontwikkelzones.
  - Op N200 bij Kennemerplein is nagenoeg geen groei zichtbaar.
  - Op N208 is alleen autonome groei zichtbaar aan de noordzijde,  $\pm 10\%$  (zowel etmaal als tijdens spits)
  - Op N205 is alleen groei aan de oostzijde van de stad ( $\pm 15\%$ ) zichtbaar. De helft van de groei wordt veroorzaakt door autonome groei, de helft door verwachte groei autoverkeer uit de ontwikkelzones. De groei is  $\pm 5\%$  tijdens de spits.



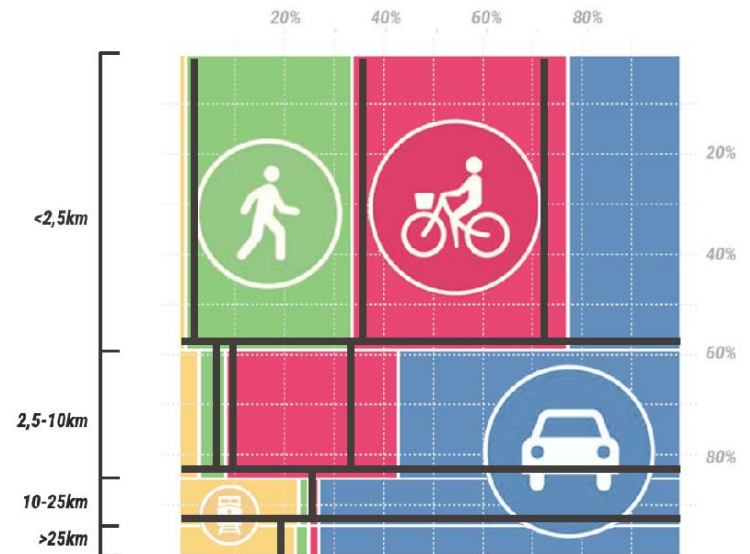
38. Ontwikkelzones en groei intensiteiten van autoverkeer tussen 2020 en 2030

# Trends

## Ons mobiliteitsgedrag verandert

Onderzoek in andere steden (Actualisatie Bereikbaarheidsstrategie 's-Hertogenbosch (2019), historische ontwikkeling verkeer en ruimte in en rondom Tilburg (2019)) laat zien dat het autogebruik in de stad in grote delen al jaren niet meer groeit, en rondom de binnenstad zelfs afneemt. Het autoverkeer buiten de stad, op de snelwegen, groeit des te harder en overtreft de prognoses. In de stad zorgt een toename van inwoners voor een groei van de stedelijke dynamiek. Meer inwoners en functies betekenen niet meer van hetzelfde, maar maken juist meer stedelijkheid mogelijk. Er komt draagvlak voor nieuwe functies, voor verdere diversificatie. Er vindt 'kwalitatieve verstedelijking' plaats. 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. Op de snelwegen is juist een grote groei van autoverkeer te zien. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt doordat men steeds grotere (woonwerk-)afstanden aflegt.

In Haarlem is dezelfde trend zichtbaar als in de andere steden. Binnen de stad is een verschuiving zichtbaar: het aandeel fietsverplaatsingen neemt toe en het aandeel autoverplaatsingen neemt af. Als we het verplaatsingsgedrag van Haarlem van 2004 t/m 2006 (zwarte lijnen) vergelijken met 2005 t/m 2017 valt op dat op de korte afstand (<2.5 km) de verdeling van de vervoerswijzen is veranderd: het gebruik van de fiets ligt 5% hoger ten koste van de auto. Op de middellange afstand (2.5 – 10 km) is dit zelfs 10%.



39. Vergelijking verplaatsingsgedrag Haarlem

## De reiziger verandert

Mobiliteit is in sneltreinvaart aan het veranderen van een infrastructureel vraagstuk naar een gedragsvraagstuk. Het begrijpen van het gedrag en de manier waarop we daarop anticiperen, en soms ook sturen, zal onze mobiliteit in de toekomst vormgeven. Er ontstaat een heel nieuwe mobiliteitsconsument en de huidige Corona-crisis versnelt dit alleen maar. Deze nieuwe mobiliteitsconsument gaat:

- **Multimodaal reizen** – zowel binnen dezelfde reis als verdeeld over verschillende reizen. Onder invloed van de afname van het bezit van eigen vervoermiddelen, is het veel logischer dat een reis wordt gepland met het doel van de reis als uitgangspunt in plaats van het vervoermiddel, helemaal wanneer we dit combineren met de abonnementscultuur: de NS Businesscard is hier al een goed voorbeeld van. Deze ontwikkeling wordt vaak aangeduid met MaaS (Mobility as a Service).
- **Slimmer reizen** – betekent soms ook niet reizen. Als we doelgerichter reizen, kan een uitkomst ook zijn dat de reis helemaal niet nodig is. Het werk kan opgedeeld worden in taken thuis, op een rustige plek in de stad op loopafstand of op een plek waar je samenwerkt met collega's. Door Covid-19 heeft het thuiswerken een enorme vlucht genomen, waardoor de mobiele werkplekken steeds normaler worden. Als je bijvoorbeeld met drie mensen één uur als team wil samenwerken, kan de oplossing een mobiel kantoor zijn of een 'co-workingspace' op een station.
- **Rijker Reizen.** Mobiliteit is meer dan doelgericht van A naar B reizen. Het is ook meer dan de ervaring en het gebruik ervan als men eenmaal bij B gearriveerd is. Soms zijn de reis en de ervaring

het doel op zich. Misschien wil de reiziger wel geïnspireerd worden door nieuwe omgevingen en ontmoetingen of wil hij/zij juist even rustig werken tijdens de reis. Dit betekent ook voor bijvoorbeeld de wandel- en fietsroutes dat continuïteit van de beleving belangrijk is. Op een aantal plekken in de stad is door het verkeersgeweld de menselijke maat verloren gegaan en hierdoor ontstaat (naast een wachttijd-barrière) ook een psychologische barrière. Voorbeelden van dit soort plekken: kruisingen Schipholweg met Bernardlaan en Europaweg, rotonde Kleverlaan, Zijlsingel/Raaksbruggen, kruising Wagenweg-N205, Paviljoenslaan, Delftplein.

## Groei personenauto's gelijk aan groei inwoners, totaal aantal personenauto's in de stad groeit

Het aantal personenauto's in Haarlem tussen 2006 en 2017 is toegenomen met 9%, van 55.000 naar 60.000 (particuliere) personenauto's. In 2006 telde Haarlem ± 147.000 inwoners, in 2017 is dit toegenomen naar ± 159.000 inwoners, een groei van 8%. Het aantal personenauto's in de stad is in de afgelopen jaren gelijk toegenomen met de groei van het aantal inwoners.

Als ingezoomd wordt op de wijken valt op dat de grootte van de groei kan wisselen per wijk, maar dat de groei van inwoners en personenauto's vergelijkbaar is per wijk. Echter valt bij de binnenstad (wijk Oude Stad volgens CBS) op dat tussen 2009 en 2018 het aantal inwoners met 11% is toegenomen en het aantal auto's maar met 2%. (Bron: CBS Statline). Parkeerbeleid speelt een grote rol bij de (verdere) ontwikkeling van het autobezit.

## **Ontwikkelingen binnen de mobiliteit: smart mobility**

De afgelopen jaren zijn er flinke ontwikkelingen geweest in vervoermiddelen en vervoerdiensten. De verwachting is dat dit de komende jaren alleen maar doorzet. Onder de titel 'Smart Mobility' wordt op deze ontwikkeling beleidsmatig ingespeeld. Dat gebeurt op nationaal niveau, binnen de MRA en in de gemeente Amsterdam. De belangrijkste ontwikkelingen zijn:

- **Startpunt van vrijwel alle ontwikkelingen is de toenemende invloed van data- en informatietechnologie op mobiliteit.** Voertuigen en infrastructuur verzamelen steeds meer data die gecombineerd worden tot nieuwe toepassingen en diensten; van intelligente verkeerslichten (iVRI's) die in de nabije toekomst kunnen communiceren met naderende voertuigen tot het meten en sturen van grote stromen voetgangers bij evenementen.
- **Vervoermiddelen veranderen door voertuig- en informatietechnologie.** De afgelopen 20 jaar brachten de e-bike, de e-scooter, het navigatiesysteem en talloze apps voor het plannen van reizen, afrekenen van betaald parkeren en het ontgrendelen van een deelfiets. Jaarlijks komen er nieuwe voertuigen; elektrische bakfietsen in de stadslogistiek, stepjes en wheelers op de stoep. De verwachting is dat deze ontwikkeling volop doorzet. Het aandeel elektrische auto's en andere voertuigen zal de komende jaren snel toenemen. Dat verandert niet alleen de belasting voor de omgeving (schoon en stiller) maar leidt ook tot een ander gebruik. De kosten van bezit zijn namelijk hoger en die van gebruik juist lager. Een grote vraag is of, en op welke termijn, zelfrijdende auto's en andere automatisch bestuurde voertuigen beschikbaar komen. De verwachting is dat dit niet binnen de termijn van het mobiliteitsbeleid zal spelen in de stad.
- **De opkomst van vervoerdiensten.** Het gebruik van deelfietsen, deelscooters en deelauto's groeit snel met positieve, maar ook negatieve effecten (verkeerd geparkeerde scooters). Er komen steeds meer bedrijven die mobiliteit aanbieden als een dienst (Mobility-as-a-Service). De klant betaalt voor het gebruik en de toegang tot mobiliteit en heeft geen eigen vervoermiddelen meer nodig. Een effect is dat mensen flexibeler worden in de keuze voor een vervoermiddel, gemakkelijk tijdens de reis over kunnen stappen op een ander vervoersmiddel en meer gestuurd zullen worden door de prijs en aantrekkelijkheid van een vervoersmiddel voor die ene rit. Ook op het gebied van parkeren zijn er ontwikkelingen die bijvoorbeeld kunnen leiden tot reserveringsmogelijkheden voor parkeerplaatsen en gedifferentieerde tarieven.
- **De mobiliteitshub.** De ontwikkelingen in voertuigen en diensten creëren ook vraag naar vervoershubs of mobiliteitshubs; plekken waar gemakkelijk van vervoermiddel gewisseld kan worden, zowel voor personenvervoer als logistiek. Hubs worden als een belangrijk instrument gezien om schone en ruimte-efficiënte mobiliteit te stimuleren. 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. Maar ook hubs in de wijken waar bewoners kunnen kiezen uit een groot aantal deelvervoermiddelen.

## Overige trends en ontwikkelingen

Daarnaast zien we verschillende ontwikkelingen op de volgende thema's die ook van invloed zijn op de Haarlemse mobiliteit:

- **Klimaat**

In het klimaatakkoord zijn per sector afspraken gemaakt om verdere opwarming van de aarde zoveel mogelijk te voorkomen. Voor de mobiliteitssector (verantwoordelijk voor ca. 19% van de uitstoot) is de afspraak om in 2030 het aantal zakelijke autokilometers met 8 miljard en de CO<sub>2</sub> uitstoot van de totale mobiliteitssector met 22% te verminderen<sup>1</sup>.

- **Energietransitie**

In samenhang met het voorgaande punt is het streven om in 2050 de energievoorziening in Nederland volledig aan duurzame energiebronnen te onttrekken. Om de (extra) energievraag vanuit de mobiliteitssector zo beperkt mogelijk te houden, is het noodzakelijk om bij het verduurzamen van de mobiliteit niet (alleen) te kijken naar het verschonen/elektrificeren van mobiliteit, maar vooral ook naar het verminderen en veranderen van mobiliteit.

- **Klimaatadaptatie**

Om de gevolgen van de klimaatverandering op te vangen, is er in de stad meer (flexibele) ruimte nodig voor groen en water. Daarnaast vraagt het in sommige gevallen om andere inrichtingseisen van de openbare ruimte (bijv. wegen als stroombanen, zonder drempels).

- **Biodiversiteit.**

De biodiversiteit staat landelijk en wereldwijd onder druk. Voor het behoud van een gezond stedelijk ecosysteem in Haarlem, is er meer ruimte nodig voor aanééngesloten groen/blauwe structuren. Deze structuren maken deel uit van de openbare ruimte en zijn zodoende ook van invloed op de mobiliteit. Barrières voor fauna, die onder andere in de vorm van wegen optreden, moeten hierbij voorkomen worden. Bij de inrichting van de openbare ruimte is het nodig om hier rekening mee te houden (bijvoorbeeld door de toepassing van faunapassages).

- **Verstedelijking en woningbouwopgave**

Sinds het begin van het nieuwe millennium neemt de bevolking van de grote steden sterk toe. Dit is een wereldwijde trend die economisch wordt verklaard door de groei van de diensten- en kenniseconomie. Dit maakt de grote steden en stedelijke regio's motoren van economische groei en verklaart mede de trek naar de stad. Haarlem wil circa 10.000 woningen in de komende 5 jaar realiseren. De regionale woningbehoefte groeit ook in de periode 2025- 2040 nog door. Deze toename leidt tot verdichting binnen de steden en legt een grotere druk op de (regionale) bereikbaarheid, hoeveelheid en kwaliteit van de openbare ruimte en de leefbaarheid en (verkeers)veiligheid in de stad. en het legt een druk op de toekomstbestendigheid (i.h.k.v. een klimaatadaptieve omgeving en een ecologisch gezonde stad).

<sup>1</sup> Deze doelstelling is t.o.v. 1990. In dat jaar was de CO<sub>2</sub> 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%.



- **Economie**

De economie in de MRA groeit met name rondom Amsterdam en Haarlemmermeer en veroorzaakt zo een extra druk op de bereikbaarheid, terwijl bereikbaarheid een voorwaarde is voor een sterke economie. Er is een groeiende pendel vanuit de regio richting Amsterdam, Schiphol en de Haarlemmermeer. Ook ontwikkelt de IJmond zich als logistiek transitiepunt en energieknooppunt.

- **Landschap en recreatie**

De toename van het aantal woningen in de regio Haarlem en een stijging in de mogelijkheden tot thuiswerken gaan in de komende jaren naar verwachting zorgen voor een nog grotere druk op beschikbare recreatieruimte.

Dit veroorzaakt een toenemende druk op de mobiliteit in en bereikbaarheid van de stad. Zeker op piekmomenten als op zaterdag en bij evenementen. En ook op de bereikbaarheid van landschap en kust. De recreatie en toeristische sector kan alleen versterkt worden als er ook vervoersmogelijkheden zijn voor het groeiende aantal bezoekers.

- **Gezondheid**

Het aantal mensen met chronische en welvaartsziekten neemt toe. Een groot deel van de toename van chronische ziekten, zoals diabetes en obesitas, wordt veroorzaakt door consumentengedrag en kan beïnvloed worden door meer aandacht voor preventie. Een effectieve manier om dit te doen, is door in te zetten op een omgeving die uitnodigt om meer te bewegen.

- **Informatietechnologie en technologische ontwikkelingen**

De digitale revolutie kent geen grenzen. De informatie-infrastructuur speelt een steeds belangrijker rol in de maatschappij. Burgers doen hun inkopen online, werken kan steeds meer plaatsonafhankelijk en steeds meer (mobiliteits)diensten vinden plaats op basis van data en informatie.

- **Demografische kenmerken**

In totaal stijgt de gemiddelde leeftijd en de vergrijzing in Haarlem. Om ervoor te zorgen dat (ook) oudere inwoners de dagelijkse voorzieningen goed en veilig kunnen bereiken, is het belangrijk om extra in te zetten op een toegankelijke en veilige openbare ruimte.

- **Coronacrisis**

Vanaf maart 2020 heeft ook Haarlem te maken met de Coronacrisis. De mobiliteit in het afgelopen jaar is hierdoor aanzienlijk veranderd; verandering van verplaatsingsgedrag en dagelijkse activiteiten. Het is op dit moment onzeker wat de deze huidige gedragsverandering voor de lange termijn betekent en of het weer terugkeert naar de oude situatie. Echter wordt in het mobiliteitsbeleid voorzichtig omgegaan met de aanname dat er - zodra mensen weer kunnen gaan reizen - een grote verandering gaat plaatsvinden; onderliggende langjarige trends die nu plaatsvinden (zoals verstedelijking en focus op nabijheid, ontmoeting, uitwisseling) stoppen niet zomaar. Daarom wordt uitgegaan van de oude situatie, maar wordt wel binnen mobiliteit gekeken hoe de positieve gedragsveranderingen (spreiding van reizen op momenten over de dag, thuiswerken) verduurzaamd kunnen worden.

## Haarlem in de regio

Bereikbaarheid en mobiliteit gaan over systemen, netwerken en routes en houden zich niet aan gemeente- of provinciegrenzen. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook voor Haarlem samenwerking op meerdere schaalniveaus nodig.

### **MRA - Verstedelijkingsstrategie en Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)**

Samen met de andere overheden binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) en het Rijk werkt Haarlem aan een

**Verstedelijkingsstrategie.** In de Verstedelijkingsstrategie komen veel opgaven samen waar de overheden in de MRA en het Rijk gezamenlijk mee te maken hebben. De enorme behoefte aan woningen, bereikbaarheid van deze woningen en van werklocaties, de druk op de ruimte en het landschap, aanpassingen aan de klimaatveranderingen en de sociaal-maatschappelijke effecten van keuzes die moeten worden gemaakt. In de verstedelijkingsstrategie worden die keuzes in samenhang gemaakt, zodat deze voor het totale opgavenpakket zo evenwichtig en optimaal mogelijk uitpakken. Relevante lopende trajecten zijn bouwstenen voor de verstedelijkingsstrategie.

Eén van die lopende trajecten is 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. Het programma SBaB adviseert direct de minister over projecten die voor de MRA-regio in het MIRT (meerjarenprogramma infrastructuur en transport) worden opgenomen. Het MIRT-Rottepolderplein valt hier bijvoorbeeld ook onder. Binnen SBaB is een ontwikkelpad 2040

opgesteld. Kort gezegd zet het Ontwikkelpad de route uit hoe de MRA verder kan verstedelijken en welk mobiliteitssysteem daar het beste bij past, zowel voor de lange als voor de korte termijn.

Voor de **lange termijn** is binnen SBaB een richtinggevende keuze gemaakt door prioriteit te geven aan het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp. Deze keuze is voor de Haarlemse regio van groot belang, omdat hiermee de mogelijkheden om structureel een hoogwaardige openbaarvervoerverbinding te realiseren vanuit Haarlem naar Schiphol en de Zuidas van Amsterdam worden vergroot. Het streven is om de komende jaren te komen tot een voorkeursalternatief uitgewerkt in samenhang met de onderdelen verstedelijking, OV, fiets en weg.

De **korte termijn** (tot 2030) maatregelen zijn opgenomen in het **uitvoeringsprogramma** van SBaB, dat jaarlijks wordt geactualiseerd en voorgelegd in het BO MIRT. In Haarlem worden met behulp van de rijksbijdragen voor dit **uitvoeringsprogramma** o.a. de volgende projecten opgepakt: invoering Milieuzone voor vrachtverkeer, werkgeversaanpak Beter op weg, mobiliteitshub Waarderpolder en fietsparkeren bij R-net haltes.

Haarlem richt zich erop om verbeteringen van de OV-knooppunten Haarlem station, Haarlem Nieuw-Zuid en Oostpoort ook onderdeel te laten uitmaken van het **uitvoeringsprogramma**. De basis hiertoe wordt gelegd in het project **Bereikbare Steden**, waar Haarlem mede bestuurlijk trekker van is. Dit project binnen SBaB richt zich op een samenhangend verhaal over werken, wonen en mobiliteit

en bijbehorende investeringspakketten rond de knooppunten in middelgrote steden rond Amsterdam. Deze investeringspakketten worden voorgelegd in het BO MIRT van november 2021.

Het streven van de regio en ook van Haarlem is om al deze ambities te realiseren binnen de taakstelling van het klimaatakkoord. Hiervoor wordt het Regionaal Mobiliteitsprogramma (RMP) opgesteld, dat jaarlijks wordt geactualiseerd om zo goed mogelijk gebruik te maken van de verduurzamingskansen die er op dat moment zijn. De coördinatie voor het opstellen van het RMP ligt bij de regionale overheden (Provincie Noord-Holland, Vervoerregio Amsterdam en Provincie Flevoland). Van gemeenten wordt een actieve inbreng verwacht om de doelen uit het Klimaatakkoord te bereiken. Tevens wordt het RMP het vertrekpunt voor toekomstige subsidieaanvragen op het gebied van duurzame mobiliteit. Het RMP is ook onderdeel van SBaB.

### **Provincie Noord-Holland**

Aanvullend op de samenwerking via de MRA zoekt de gemeente Haarlem samenwerking met de provincie Noord-Holland. Op dit moment wordt gewerkt aan een **strategische samenwerkingsagenda regio Zuid-Kennemerland/IJmond – Provincie NH**. Deze zal enerzijds bestaan uit een lobbyagenda en anderzijds uit een werkagenda met regionale prioriteiten. Op dit moment zijn er reeds verschillende projecten en programma's van de provincie waar de gemeente Haarlem aan bijdraagt en meewerkt om samen tot een veiliger, schoner of slimmere mobiliteit te komen.

### **OV-knooppunten en corridors**

De Provincies Noord-Holland, Flevoland en Utrecht hebben met NS afgesproken om voor een aantal corridors/gebieden een Regionale Ontwikkelagenda op te gaan stellen. Doel van de Regionale Ontwikkelagenda is in algemene zin het versterken van de samenhang tussen verstedelijking en het openbaar vervoer. In de regio Haarlem gaat het om ontwikkelagenda's t.a.v. de Haarlemlijn (Amsterdam – Zandvoort) en de Kennemerlijn (Haarlem – Uitgeest). OV-knooppunten maken ook onderdeel uit van de programmajijn "Ketens en Knopen" van het **landelijk OV-Toekomstbeeld**. Het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid is hierbinnen benoemd als prioritair knooppunt.

### **Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV)**

Het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV 2030) beschrijft landelijk een gezamenlijke koers van wegbeheerders en andere verkeersprofessionals om het aantal verkeersslachtoffers drastisch te verminderen. De provincies hebben de regierol om meer risico gestuurd verkeersveiligheidsbeleid op te stellen, voorzien van een regionaal uitvoeringsprogramma. De gemeente Haarlem werkt actief mee aan het beleid en het uitvoeringsprogramma dat de provincie Noord-Holland opstelt. Om dit een extra impuls te geven ontwikkelt de gemeente Haarlem, voortbouwend op het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, ook het lokale verkeersveiligheidsbeleid.

### **Regionaal OV-Toekomstbeeld**

Eind 2019 is het Regionaal OV Toekomstbeeld (ROVTKB) vastgesteld. De focus van het vervolg van het Regionaal OVTKB ligt op de regionale HOV-bus- en trambouwen. In onze regio gaat hiervoor binnenkort het onderzoek "HOV-corridors Haarlem-Zuidas/Schiphol incl. (her) routing netwerk" lopen. Haarlem is hier mede-opdrachtgever voor, samen met de provincie Noord-Holland en de Vervoerregio Amsterdam. In het onderzoek worden circa 7 bouwstenen uit het ROVTKB bekeken. In Haarlem is dit tevens een zoektocht naar extra HOV-routes om de bestaande HOV-routes door het centrum (o.a. via Gedempte Oude Gracht en via Houtplein/Rustenburgelaan) niet verder te belasten. Een extra HOV-route die in eerdere onderzoeken is benoemd en ook al heeft meegedraaid in een (tot corona) succesvolle pilot (lijn 244) is de route via de Gedempte Oostersingelgracht-Amsterdamse Vaart-Pr. Bernhardlaan-N205. Een andere alternatieve route waarnaar wordt gekeken is de route Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest (richting OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid).

### **Zuid-Kennemerland, Haarlemmermeer en IJmond**

Naast de samenwerking binnen het grotere verband van de MRA en de provincie zoekt Haarlem de samenwerking op met de omliggende regio's Zuid-Kennemerland en de gemeente Haarlemmermeer en IJmond.

Met de regio Zuid-Kennemerland wordt samengewerkt binnen de context van de gemeenschappelijke regeling (GR). Om hierin goed te kunnen prioriteren is het afgelopen jaar gewerkt aan de **Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland**. Deze wordt het komende jaar nog enigszins aangepast, met als doel een breed gedragen stuk.

Met de regio Zuid-Kennemerland en de gemeente Haarlemmermeer wordt aan een **samenwerkingsagenda ZKL-Haarlemmermeer** gewerkt om te komen met prioriteiten, specifiek voor deze regio. Deze samenwerkingsagenda bouwt voort op de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Ook zal Haarlem bijvoorbeeld samen met deze regio een voorkeursstrategie uitwerken over hoe de regio aan kan haken op het doortrekken van de Noord-Zuidlijn naar Schiphol/Hoofddorp.

Met de regio IJmond streeft de gemeente Haarlem naar een goede bereikbaarheid vanuit het noorden van de provincie via het completeren van de regioring rondom Haarlem. Om de regioring te completeren en goed te laten functioneren is een robuuste A9 en een rechtstreekse verbinding tussen de A9 en de N208 aan de Noordkant (de Velserversbinding) nodig. Hoe beter de regioring functioneert, hoe meer auto's daadwerkelijk buitenom zullen rijden en hoe meer ruimte er in de bebouwde kernen komt voor voetganger, fietser en OV. Dit komt ten goede aan de leefbaarheid in de stad. Tevens zorgt de Velserversbinding voor een robuuster wegennet rondom de twee tunnels onder het Noordzeekanaal, omdat dan ook het verkeer uit Haarlem en Velsen een alternatief heeft bij stremmingen in de Velsertunnel.



**Mobiliteitsbeleid**

Augustus 2021