



**Gemeente
Haarlem**

Nota van beantwoording Verkeersveiligheidsbeleid

Reactie op zienswijzen op de
Nota "Veilig op weg in
Haarlem"

17 augustus 2021

Pascal Le Gras

BBOR

Inhoudsopgave

1.	Verkeersveiligheidsbeleid Haarlem, verwerking zienswijzen	3
1.1	Ter inzage	3
1.2	Mobiliteitsbeleid	3
1.3	Leeswijzer	3
1.4	Vervolgproces	3
2.	De zienswijzen	5
2.1	Lijst van personen en organisaties die een zienswijze hebben ingediend	5
2.2	Lijst met zienswijzen en de reactie daarop	6
2.3	Lijst met personen en organisaties die via het mobiliteitsbeleid op het verkeersveiligheidsbeleid hebben gereageerd	46
2.4	Reactie vanuit verkeersveiligheid op zienswijzen uit het mobiliteitsbeleid	46

1. Verkeersveiligheidsbeleid Haarlem, verwerking zienswijzen

1.1 Ter inzage

Het concept voor het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem is opgeschreven in het beleidsstuk “Veilig op weg in Haarlem” d.d. 1 februari 2021. Dit stuk heeft ter inzage gelegen van 12 maart tot en met 23 april 2021. Dit overzicht bevat een lijst van de indieners van een zienswijze en hun reactie op het voorstel voor het te voeren verkeersveiligheidsbeleid. Elke zienswijze is voorzien van een antwoord van het college op de zienswijze.

In het vervolg wordt het verkeersveiligheidsbeleid “Veilig op weg in Haarlem” aangeduid met de Nota als er een verwijzing wordt gemaakt naar een maatregel, paragraaf of pagina. Het college van de gemeente Haarlem wil op deze plek iedere persoon en organisatie die een zienswijze heeft ingediend daarvoor hartelijk bedanken. De reacties helpen bij het tot stand komen van het beleid en geven aan hoe u als bewoners en organisaties, de stad ervaart. Daarnaast bevat dit document een overzicht van de vragen van de verschillende gemeenteraadsfracties in de Commissie Beheer en het antwoord van het College op deze vragen.

1.2 Mobiliteitsbeleid

In dezelfde periode als het concept verkeersveiligheidsbeleid ter inzage heeft gelegen, heeft ook het mobiliteitsbeleid ter inzage gelegen. Dit mobiliteitsbeleid is de paraplu van het verkeersbeleid in de gemeente Haarlem, zie figuur 1 op pagina 4. De nota verkeersveiligheid is een uitwerking daarvan. Beide nota's zijn parallel ontwikkeld. Bij de zienswijzen op de nota's bij de ter inzage legging kan sprake zijn van een overlap. Er is voor gekozen om de zienswijzen over het verkeersveiligheidsbeleid die ingediend zijn bij de zienswijzen op het mobiliteitsbeleid, evengoed op te nemen in de voorliggende nota van beantwoording.

1.3 Leeswijzer

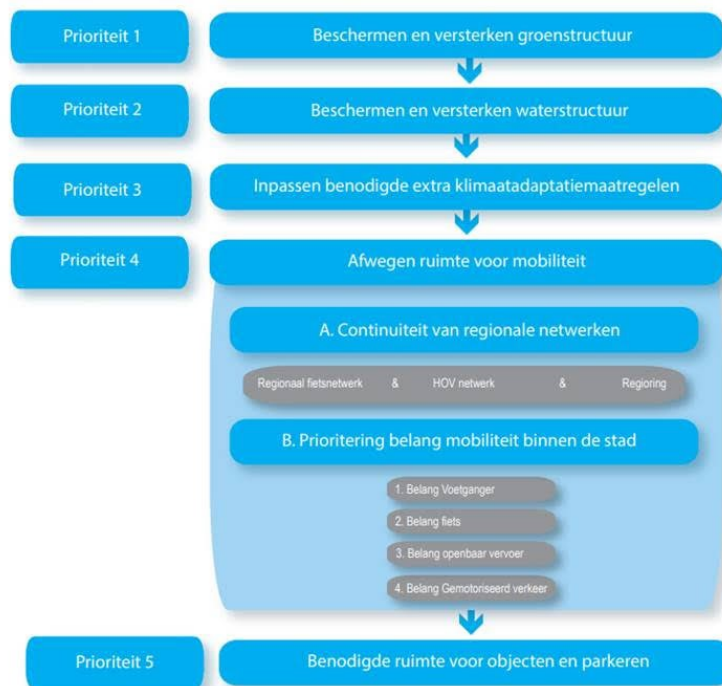
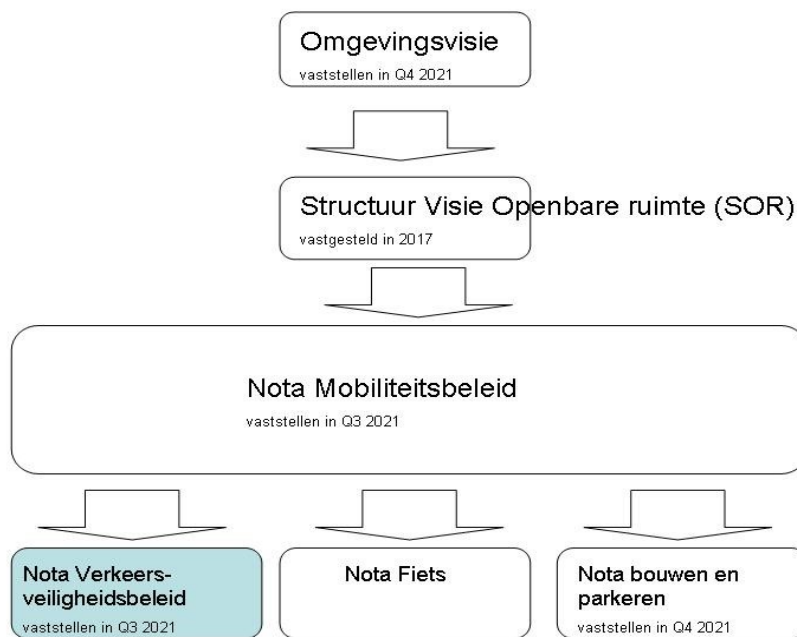
In het volgende hoofdstuk komen alle zienswijzen aan bod met de reactie van het college daarop.

1.4 Vervolgproces

Over de Nota zal de gemeenteraad spreken in september 2021. Dit zal wellicht nog tot aanpassingen leiden, waarna het verkeersveiligheidsbeleid definitief kan worden vastgesteld in de raadsvergadering van oktober 2021.

Vervolgens zal een uitvoeringsprogramma opgesteld gaan worden. In dit uitvoeringsprogramma zullen de voorgestelde maatregelen (zie de Nota paragraaf 6.4, pagina 30) geprioriteerd worden. En kan op basis daarvan budget aangevraagd worden. De verwachting is dat uitvoeringsprogramma in februari 2022 in de gemeenteraad aan de orde zal kunnen zijn.

Figuur 1: Structuur van beleidsnota's inzake het thema verkeer en vervoer



Figuur 2: Een herinrichting wordt dit gedaan volgens het SOR principe.

Figuur 1 Prioriteitsstelling beleidswensen

De prioriteitsstelling houdt in dat de claims op de openbare ruimte altijd in een vaste volgorde worden beoordeeld. De afweging van belangen wordt toegelicht en een eventuele afwijking van de prioritering bestuurlijk beargumenteerd.

2. De zienswijzen

2.1 Lijst van personen en organisaties die een zienswijze hebben ingediend

Deze lijst is willekeurig tot stand gekomen. Daarbij is afstemming gezocht met de lijst van personen en organisaties die ook voor het mobiliteitsbeleid een zienswijze hebben ingediend.

Nummer	Naam
A	M.E. de Boer
B	Platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen, Vijfhoek/Raaks/Doelen en Rozenprieel
C	22 Bewoners Zijlweg vanaf Julianalaan tot Randweg
D	Ron Burk
E	Haarlem Klem
F	ANWB
G	Saren Inden
H	Jeroen Koster
I	G. Ijsselstein
J	Koning
K	Michelle Boon- Van Dijk
L	Konijnenberg
M	H. Braakhuis
N	N. Gerritsen
O	Cindy Obdam
P	Wijkraad HoutvaartKwartier
R	Shakira Kaldenhoven
S	Paul Stricker
T	Laurens Koenjer
U	Kim
V	Sam De Guchteneire
X	Eelco Hoekema
Y	Wouter Jan Kleinlugtenbelt
Z	Floortje Muskens

Nummer	Naam
AA	Sijmen Vrolijk
AB	Sander Wassink
AC	Elfriede Rigter
AD	Wichert de Jong
AE	Dick Schrama
AF	A. Holshuijsen
AH	Maartje Swinkels
AI	P.J.M. Willemse
AJ	Hendrik Maryns
AK	OBS de Piramide
AL	A.S.I.C. Wernars- Boers
AN	Wijkragen Schalkwijk, werkgroep Verkeer en Vervoer
AO	Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt
AP	Arjan van Honk
AR	Rob Goedkoop
AS	Fietserbond Haarlem

2.2 Lijst met zienswijzen en de reactie daarop

De tekst van de ingediende zienswijzen is altijd integraal overgenomen in de linkerkolom. Daar waar de grens van de betamelijkheid is overschreden, is de tekst weggelaten en is dit aangegeven met (...). In de rechterkolom staat de reactie van het college. Omdat sommige zienswijzen meerdere onderdelen bevatten zijn deze zienswijzen in blokken opgedeeld en genummerd. Een aantal zienswijzen komt vaker terug in min of meer dezelfde vorm. Er wordt dan een verwijzing gemaakt. In de uiterst rechtse kolom staat aangegeven of de betreffende zienswijze tot een aanpassingen van het verkeersveiligheidsbeleid zal leiden.

A	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In de gehele bebouwde kom 30 km per uur. OOK voor Connexxion bussen, e-bikes, brommers, motoren etc. Dus: (eigenlijk) voor ALLE gemotoriseerde vervoermiddelen. Alleen voor politie en ambulances uitzondering indien zij op weg zijn naar nood geval. En dan strenge handhaving door bv camera's, BOA's.	Dank voor uw vraag. Haarlem wordt een stad waar 30km/ uur op straat de norm is. Hierop vormen de hoofdroutes van auto en HOV de uitzondering. Het doel hiervan is om te zorgen voor een aantrekkelijk OV-product en om te komen tot een hiërarchie in het mobiliteitssysteem. Het verkeer op bepaalde wegen sneller laten doorstromen, zorgt voor een bundeling van dit verkeer, waardoor sluipverkeer in de wijken wordt voorkomen. Nood- en hulpdiensten kunnen ook gebruik van maken van deze routes om sneller ter plaatse te zijn. In het mobiliteitsbeleid staan deze wegen aangegeven.	Nee

B	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Hierbij maak ik namens Platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Vijfhoek Raaks en Doelen, Welgelegen en Rozenpriel onze zienswijze kenbaar met betrekking tot het verkeersveiligheidsbeleid. Met het voorgestelde verkeersveiligheidsbeleid wil de gemeente een veilige en bereikbare stad blijven met als doel zo min mogelijk en liefst helemaal geen verkeersslachtoffers. Het verkeersveiligheidsbeleid wordt gezien als onderdeel van het mobiliteitsbeleid. In het onderzoek naar de fietsbeleving van de gemeente Haarlem uit januari 2020 blijkt	Dank voor uw uitgebreide zienswijze. We reageren in een aantal blokken. Uw eerste vraag gaat over de prioriteit van het verkeersveiligheidsbeleid. Uit uw reactie maken wij op dat u de tekst anders heeft uitgelegd, dan dat wij deze bedoelen. Bedoeld is dat juist het volgen van de uitgangspunten zoals die in het verkeersveiligheidsbeleid staan, wellicht kunnen leiden tot een belangenconflict. Het vertrekpunt is dus de verkeersveiligheid. Ruimte is een schaars goed. Er is veel vraag	nee

14% minder is gaan fietsen, omdat de veiligheid is verslechterd. Dat de veiligheid op dit moment onvoldoende is blijkt ook uit het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers door de jaren heen. Dit staat haaks op de doelen van de gemeente zoals verwoord in het voorgestelde mobiliteitsplan om fietsen juist te stimuleren en faciliteren. Het is dus essentieel dat het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid zorg draagt voor een verbetering van veiligheid. De vraag is of dit wordt bereikt. Op pagina 2 wordt al direct aangegeven dat fietsers centraal staan. "Aangezien de meeste ongevallen voorkomen bij fietsers, wordt prioriteit gegeven aan maatregelen die de veiligheid voor fietsers verbeteren. Door fietsers meer ruimte te geven kunnen zij zich veiliger (en vlotter) verplaatsen." Daarbij wordt tevens gesteld dat wordt aangesloten op de landelijke aanpak met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 waarbij de focus ligt op een risicogestuurde aanpak. Het lijkt er dus op dat in de basis het plan zal resulteren in een veiliger Haarlem. Ook aan de voetgangers wordt gedacht, want er wordt gesteld: "Kerngedachte is dat wordt gewerkt naar een mobiliteitstransitie met meer focus op voetgangers en fietsers en waarbij iedereen veilig en comfortabel aan het verkeer kan deelnemen. Deze mobiliteitstransitie draagt ook bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit betekent dat ook in het verkeersveiligheidsbeleid de actieve vormen van mobiliteit prioriteit krijgen door meer ruimte te bieden en beter te beschermen." Echter het nieuwe Verkeersveiligheidsbeleid maakt dan wel niet de noodzakelijke keuzes dan wel gaat de keuzes uit de weg om daadwerkelijk de eigen gestelde doelen dan wel de landelijke vastgestelde doelen te kunnen verwezenlijken.	naar openbare ruimte. Compromissen zullen gemaakt moeten worden.	
---	---	--

	Wij onderschrijven het belang van het hanteren van de principes van Duurzaam Veilig als basis voor het maken van keuzes bij oplossingsrichtingen. Ook het feit dat is gekozen voor een risico-gestuurde aanpak in plaats van een reactieve aanpak conform SPV2030 als uitgangspunt is ons inziens essentieel. Spelregels blijven helaas ongewijzigd De meeste essentiële vraag is of met dit nieuwe beleid de spelregels worden aangepast waardoor de uitkomst verandert en daarmee de veiligheid wordt verhoogd. In het nieuwe beleid is op een aantal punten de ambitie te lezen om dit te bewerkstelligen. Zo worden een aantal belangrijke hoofdpunten benoemd voor de aanpak gericht op fietsers (p.9) die de veiligheid ten goede komen. Echter vaak biedt het beleid nog te veel ruimte om niet voor veiligheid te kiezen, maar voor doorstroming. Zo wordt alleen gesproken over het scheiden van auto's en fietsers. Wij pleiten er voor om auto's te vervangen door voertuigen. Immers er rijden vele malen grotere en zwaardere voertuigen dan auto's door het centraal stedelijk gebied waar andere verkeersdeelnemers tegen moeten worden beschermd. Het meest risicovol vinden wij de volgende passage: "In het Mobiliteitsbeleid zijn wegen benoemd waar een nadere afweging voor de best passende wegcategorie nodig is. Vanuit verkeersveiligheid vraagt om duidelijke keuzes die consequent moeten worden doorgevoerd tot de inrichting van de wegen. Deze keuzes komen daarbij mogelijk niet aan alle belangen tegemoet." Gelet op de huidige woordkeuze schuilt hierin het grote gevaar dat niet wordt gekozen voor veiligheid, maar voor andere belangen. Deze alinea maakt het mogelijk om het gehele verkeersveiligheidsbeleid ten		
--	--	--	--

	faveure van andere belangen aan de kant te schuiven. Wij verzoeken dan ook om: 2. de alinea over het maken van keuzes aan te passen zodat verkeersveiligheid niet terzijde kan worden geschoven.		
2	30km/uur op alle wegen in het centraal gebied inclusief (H)OV-routes. De belangrijkste keuze die moet worden gemaakt om de verkeersveiligheid te vergroten is invoering van 30km/uur op alle wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief (H)OVroutes/wegen. Hiermee wordt niet alleen de verkeersveiligheid vergroot daar waar vrijliggende fietspaden ontbreken en fietsers, auto's en bussen elkaar rakelings passeren, maar het creëert ook de mogelijkheid de veiligheid op de vrijliggende fietspaden te vergroten. Deze kunnen dan bestemd worden voor het langzame fietsverkeer (15km) en het toenemende snelle fietsverkeer van ebikes, speedbikes, (e)snorscooters, ebakfietsen kan verplaatst worden naar de wegbaan waar 30km/uur geldt. Nu worden de HOV-routes echter door het centraal stedelijk nog aangewezen als grijze wegen waar 50 km/u geldt. Daarbij wordt gesteld dat dit mogelijk gevaarlijk is in die omstandigheden. Op dit punt is het essentieel dat dit nieuwe verkeersveiligheidsbeleid een keuze maakt. In figuur 5 wordt daarom getracht hiervoor een afweegkader te bieden. Echter dit afweegkader inclusief de beschrijving daarvan biedt onvoldoende houvast om de juiste keuzes te maken om de veiligheid te waarborgen. Er is te veel ruimte om te kiezen voor 50 km/u en daarmee onveilige situaties in stand te houden. Hierdoor blijven de spelregels dus ongewijzigd waardoor onveilige situaties niet/onvoldoende worden aangepakt. Het biedt daarmee niet de gewenste aangrijpingspunten om adequaat op de stijgende trend van het	Het openbaar vervoer (OV) wordt door de gemeente Haarlem gezien als een belangrijk alternatief voor autogebruik. Het OV moet dan wel snel en comfortabel zijn. Het instellen van 30 km/u-zones staat hiermee op gespannen voet. Het gaat hierbij niet over het "hard" kunnen rijden van de bus. Op veel plaatsen is de V85 (dit is de gemiddelde snelheid van 85% van de voertuigen) van de bus al onder de 30 km/uur. Zoals in het Verkeersveiligheidsbeleid is aangegeven, worden straten ingericht conform het Duurzaam Veilig principe. Met als doel dat een auto in een 30 km/u straat ook daadwerkelijk niet harder dan 30 km/uur kan rijden. Maatregelen daartoe, zoals drempels, zijn voor een bus lastiger dan voor een auto. De bus moet dan afremmen tot 10 km/uur en dan nog is een drempel oncomfortabel voor de reizigers. Ook zal de bus bij een standaardinrichting van 30 km/u aan al het verkeer van rechts voorrang moeten verlenen. De kwaliteit van de busrit neemt hierdoor af. Evenals de betrouwbaarheid. Dit is een landelijke uitdaging. In bijlage 1 is een opinie opgenomen. Wellicht is de GOW30, waar vanuit het Mobiliteitsbeleid een onderzoek naar wordt gestart, een werkbaar alternatief voor een deel van de buslijnen (zie de Nota op pagina 16).	Ja, er wordt een aanvullende maatregel voorgesteld .

	aantal slachtoffers te kunnen reageren. Wij verzoeken dan ook om: 1. duidelijke keuzes te maken die recht doen aan het hoofddoel van het verkeersveiligheidsbeleid ; invoering van 30km/uur op alle wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes/wegen moet topprioriteit krijgen.		
3	3. Duurzaam Veilig te verwerken in het afweegkader. Nu lijkt Duurzaam Veilig niet mee te zijn genomen in het afweegkader.	Op pagina 7 van de Nota kunt u zien dat Duurzaam Veilig juist een belangrijke rol speelt in het verkeersveiligheidsbeleid.	nee
4	4. de concrete keuze te maken op alle (H)OV lijnen, waar, dan wel veel voetgangers zich begeven en oversteken, dan wel fietsers zich mengen met bussen, een snelheid wordt ingevoerd van 30km/u. Dit, om de verkeersveiligheid te waarborgen. Het betreft hier dan onder meer: de Wilhelminastraat (er wordt te hard gereden), de Kinderhuisvest (er wordt te hard gereden), de Rustenburgerlaan (fietsstroken), Tempeliersstraat (zeer smalle en drukke straat), de Rijkstraatweg (de fietspaden zijn smal en slecht), Parklaan (fietstrook), Zijlweg (smalle fietspaden) en Gedempte Oudegracht (er wordt te hard gereden)	Voor de bussen op 50 km/u wegen wordt verwezen naar het mobiliteitsbeleid. Voor de bussen in 30 km/u-zones wordt verwezen naar de reactie bij B2.	nee
5	5. het afweegkader ter illustratie toe te passen op een HOV-locatie zonder vrijliggende fietspaden en dan de keuze voor 30 km/u uit te werken. Immers op deze locatie is er sprake van zeer grote verschillen in massa en snelheid. Alleen zodoende worden de spelregels echt aangepast en kan de verkeersveiligheid worden vergroot.	Na vaststelling van het mobiliteitsbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid gaan we de principes toepassen op de te starten projecten. Voor lopende projecten wordt een toets gedaan. Of dat leidt tot aanpassingen is nog niet te voorspellen. Immers, projecten komen mede tot stand na participatie met belanghebbenden.	nee
6	Risicogestuurde aanpak Zoals eerder aangegeven onderschrijven wij het belang van een risicogestuurde aanpak. Wij moeten echter constateren dat er toch lijkt te zijn gekozen voor een reactieve aanpak.	Voor de bussen op 50 km/u wegen wordt verwezen naar het mobiliteitsbeleid. Voor de bussen in 30 km/u-zones wordt verwezen naar de reactie bij B2.	nee

	Immers de risicolocaties die worden aangeduid op de verschillende figuren gaan uit van ongevallen in het verleden, zie bijvoorbeeld figuur 8. Dit terwijl een risicogestuurde aanpak juist tot doel heeft om te bepalen of een locatie potentieel een risicolocatie is. Hiervan zijn er met name op de HOV routes meerdere locaties voor aan te wijzen. Wij verzoeken dan ook om in ieder geval deze locaties op te nemen en tevens het verzoek om conform het vastgestelde SPV2030 alle risicolocaties in beeld te brengen.	Er lijkt een verschillende invulling gegeven te worden aan de risicogestuurde aanpak zoals bedoeld in de Nota in paragraaf 1.1.3 (op pagina 4). In het verkeersveiligheidsbeleid wordt uitgegaan van de risicogestuurde aanpak. In de bijbehorende risicoanalyse is gekeken naar de hele stad, waaronder de HOV-routes. Onderdeel van de risicoanalyse is dat óók wordt gekeken naar ongevallenlocaties, maar zeker niet uitsluitend. De analyse heeft een aantal aandachtspunten opgeleverd, die als prioriteit zijn benoemd in het beleid. Naast infrastructurele risico's richt de risicogestuurde aanpak zich ook op gedragsrisico's in het verkeer.	
7	Waar is de voetganger? De focus in het verkeersveiligheidsbeleid ligt op de fietsers. Wij maken ons dan ook zorgen dat lopen als onderdeel van actieve mobiliteit te weinig aandacht krijgt in het nieuwe beleid. Behalve in de inleiding komt de voetganger vrijwel niet meer aan bod. Op verschillende punten in het centraal stedelijk gebied komt de voetganger op het moment echter steeds meer in de knel. Bij het maken van keuzes delft deze dan ook vaak het onderspit. Een voorbeeld hiervan is het verdwijnen van zebrapaden om doorstroming van voertuigen te verhogen. Wij verzoeken dan ook waarborgen in te bouwen die de veiligheid van de voetganger verhoogd. Dit betreft onder meer voldoende brede voetpaden en voldoende tijd om over te steken bij een VRI. Met betrekking tot de VRI's is het nu namelijk zo dat bijvoorbeeld bij de oversteekplaats parklaan-kruisweg de VRI's dusdanig zijn afgesteld dat alleen met een zeer hoog looptempo de overkant kan worden bereikt voordat	Uw zienswijze gaat over de prioritering van een bepaalde categorie verkeersdeelnemers. In de SOR (SOR, december 2017) is een prioriteitsschema opgenomen, zie figuur 2 op pagina 4. In ruimtelijke plannen over de openbare ruimte worden de actieve vormen van mobiliteit (voetganger en fietser) centraal gesteld. In het schema zijn dat de prioriteiten 4.1 en 4.2. Als het gaat om het verbeteren van verkeersveiligheid ligt de prioriteit bij de fiets. Want uit gegevens van ongevallen blijkt dat fietsers relatief vaak betrokken zijn bij ongevallen en dan veel letsel oplopen. Dit betekent dat we ons in de aanpak van de verkeersonveiligheid focussen op de fietser. Er wordt bij de aanpak van de infrastructuur als eerste gekeken naar het wegnemen van risicofactoren voor de fietsers. Wanneer dit wordt gecombineerd met een	nee

	het licht op rood springt. Dit geldt ook op andere locaties. Voorts zijn er locaties gelegen in overwegend woonstraten (bijvoorbeeld Rusteburgerlaan, Tempelierstraat, Houtplein) waar de voetganger ons inziens helemaal voorrang zou moeten krijgen.	herinrichting wordt dit gedaan volgens het SOR principe. Voor de loopsnelheid bij VRI's wordt een snelheid van 5 km/uur aangehouden. Er is altijd "reserve" tijd als het licht knippert. Over de zebra vindt u meer informatie in bijlage 2.	
--	---	---	--

C	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wij onderschrijven en ondersteunen het doel van het concept verkeersveiligheidsbeleid om Haarlem, over de volle breedte van alle gebruikers, (verkeers)veiliger te maken en het voorkomen van verkeersongevallen. Voor ons zit de pijn in het "HOE", namelijk de wijze waarop deze doelen in het beleidsvoornemen bereikt worden, in samenhang met het concept mobiliteitsbeleid. Ook hier bezien vanuit ons gezichtspunt, het eerdergenoemde traject van de Zijlweg tussen het spoorwegviaduct en de Randweg geven wij graag deze inspraakreactie. Wij vinden de constatering dat het verkeersveiligheidsbeleid blijkbaar niet voor alle verkeersdeelnemers geldt meer dan zorgelijk. Een simpele optelsom levert 96 maal het woord "fietser(s)" en slechts 9 maal het woord "voetganger(s)", het woord "ouder(en)" 34 maal en het woord "kind" slechts 6 maal. Fietspad/-verkeer 56 maal en voetpad slechts 1 maal. De ondertitel "Veilig op de fiets door Haarlem" zou hier, betreurenswaardig genoeg, beter op zijn plaats zijn. Deze constatering vinden wij dan ook een diskwalificering van dit voorliggende concept beleidsvoornemen "Verkeersveiligheidsbeleid". Door de fietser prominent centraal te stellen wordt o.i. het anarchistische verkeersgedrag van een groeiende groep rijwielgebruikers beloond en wordt de voetganger weggezet als "aangeschoten wild". Het concept verkeersveiligheidsbeleid beantwoordt niet de vraag wat de oorzaak is van de onveiligheid maar schrijft een	Dank voor uw uitgebreide reactie en afstemming in de straat. We reageren in een aantal blokken. Uw eerste vraag gaat over de prioritering van de fiets ten opzichte van de voetganger. Zie daarvoor ook de reactie bij B7. Uit de ons voorliggende gegevens blijkt dat de fiets meer aandacht nodig heeft als het om de verkeersveiligheid gaat. In de SOR is vastgelegd dat de voetganger de prioriteit heeft als het om ontwerp van de openbare ruimte gaat. U laakt het gedrag van de fietsers in het algemeen. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee

	willekeurig “medicijn” voor. Dit in de hoop/de verwachting dat de doelen van het beleidsvoornemen gehaald worden.		
2	Wij zien in toenemende mate een oneigenlijk tweerichtings gebruik op vooral het noordelijke fietspad langs het genoemde traject van de Zijlweg. De combinatie met de komende en gaande wandelende stromen leerlingen (NOVA) en overige gebruikers leidt regelmatig tot beangstigende momenten. Door de krappe voorzieningen in combinatie met de toenemende verkeersbewegingen op voet-/fietspad ontstaat ook regelmatig niet verhaalbare schade aan de geparkeerde motorvoertuigen van bewoners/bezoekers. Graag willen wij u ook wijzen op onderzoek door onder andere de ANWB en VVN en de ervaringen van Streetwise, waarbij een hele generatie “bakfietskinderen (4 t/m 11 jaar)” steeds minder en slechter gaan fietsen. Onvoorspelbaar en/of asociaal gedrag van andere weggebruikers is de grootste zorg van ouders (85%). Ook is een dalende trend onder scholen te zien om deel te nemen aan de schoolverkeersexamens.	In het verkeersveiligheidsbeleid is er veel aandacht voor gedrag van de weggebruikers. En voor jongeren is er extra aandacht. Zo organiseert VVN jaarlijks het verkeersexamen voor de basisscholen.	Nee
3	De ontvlechting van de gebruikers van het fietspad met verschillende (maximum)snelheden gaat o.i. niet ver genoeg, zeker niet daar waar sprake is van krapte binnen de openbare voorzieningen. In het beleidsvoornemen wordt enkel aangegeven dat gebruikers met bromfietsen en speed-pedelects op de rijbaan moeten rijden. Hierbij wordt gemakshalve voorbijgegaan aan de gevaren van de snelheidsverschillen tussen bijvoorbeeld E-Bikes (25 km/u) en kinderen op de fiets (10-12 km/u) om maar twee uitersten te noemen. Fietsstraten, waarbij het autoverkeer te gast is en de maximumsnelheid is gelimiteerd bieden hier een prima oplossing voor en voorkomt tevens oneigenlijk tweerichtings gebruik van het fietspad.	Het is niet de bedoeling om de snelheid van de fietsers aan banden te leggen. Wel gaan we inzetten op het gedrag van de weggebruiker. Ook van de (e-)fietser. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee
4	Dit brengt ons op het gemotoriseerde verkeer. Observaties tonen aan dat het gemotoriseerde verkeer in de onoverzichtelijke situaties van de Zijlweg te hard rijdt en zich niet houdt aan de	Zoals u aangeeft is ruimte een schaars goed. We zullen, wanneer een herinrichting aan de orde is, keuzes moeten maken in het	nee

	maximumsnelheid. De reacties zijn vaak onvoorspelbaar, asociaal, houden weinig tot geen rekening met de overstekende, zwakkere verkeersgebruikers en/of afslaand verkeer. "Ik eerst" lijkt het actuele verkeersmotto. Het ontbreken van voetgangers oversteekmogelijkheden zoals (beveiligde) zebrapaden vanaf Julianalaan tot aan de Randweg maken de oversteekbaarheid van de Zijlweg niet eenvoudiger noch veiliger. Particulier ingezette schoolbussen en vrachtverkeer wringen zich, vanaf de Zijlweg, de Hyacintenlaan in en/of zoveel later weer uit. Het altijd scheve verkeersbord op de hoek hyacintenlaan/Zijlweg toont aan dat dit regelmatig, door ruimtegebrek, verkeerd gaat. Zoals concept mobiliteitsbeleid heeft ook het concept verkeersveiligheidsbeleid te maken met het gegeven dat de Zijlweg deel uitmaakt van de eind negentiende-eeuwse stadsuitbreiding tussen Haarlem en Overveen. De dimensies van toen bepalen de beschikbare openbare ruimte van nu.	wegontwerp. Daarbij zetten we in op een zo verkeersveilig mogelijke inrichting.	
5	De voorgestelde maatregelen zijn te generiek en houden onvoldoende rekening met het specifieke karakter van de onderscheidende delen en situaties binnen de stad Haarlem. Voor het eerdergenoemde deel van de Zijlweg zullen de voorgestelde infrastructurele dimensies (CROW) gewoonweg niet passen, tenzij dit traject, tussen Julianalaan en Randweg, eenrichtingsverkeer wordt.	Het instellen van éénrichtingsverkeer is op dit traject niet erg waarschijnlijk. Dit zal leiden tot een verspreiding van verkeer via de omliggende straten met alle verkeersveiligheidsrisico's van dien. Binnen de ruimtelijke mogelijkheden zetten we in op een zo verkeersveilig mogelijke inrichting.	nee

D	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Situatie zuiderbuiten spaarne en Turfmarkt bij de Verfrrollerbrug is een vreselijke en slecht geregelde situatie. Tevens beide punten bij het Houtplein heel slecht en gevaarlijk.	Dank voor uw opmerking. U geeft een tweetal locaties aan die verbeterd kunnen worden. Voor het Houtplein wordt gewerkt aan de voorbereiding van een reconstructie. Zie onze website Haarlem.nl.	Nee

E	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Als eerste merken wij op dat de tweedeling tussen het Mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid een ongelukkige is. Wij dienen voor beide een aparte zienswijze in, maar hebben deze zienswijzen in samenhang geschreven. Mobiliteitsbeleid is immers een randvoorwaarde voor het verkeersveiligheidsbeleid.	Dank voor uw uitgebreide reactie. We reageren in een aantal blokken. Als eerste reageren we op de samenloop van het vaststellen van twee beleidsnota's. Hiervoor is bewust gekozen. Het Mobiliteitsbeleid is een beleid gericht op hoofdlijnen en op samenhang in het mobiliteitssysteem. Verkeersveiligheid is een belangrijke pijler van een goed functionerend mobiliteitssysteem. Door de nota's tegelijkertijd op te laten lopen, was het mogelijk om in het Mobiliteitsbeleid beter onderbouwde keuzes te maken vanuit de optiek van verkeersveiligheid.	Nee
2	Nu de gemeente Haarlem in het nieuwe mobiliteitsbeleid bij herinrichting het omgekeerd ontwerpen wil toepassen en de benodigde ruimte allereerst wordt gecreëerd voor de fietser en voetganger, hopen wij dat dit ook daadwerkelijk uitgevoerd gaat worden. Dat betekent ook dat een keuze gemaakt moet worden om tegelijkertijd de auto verder te weren om zo de beperkte ruimte vrij te maken voor de fietser en voetganger. Nog steeds wordt bij onderhoud en herinrichting van wegen niet gekeken naar het verminderen van de intensiteit van het autoverkeer - en dus wordt dit voor lief genomen. De verkeersveiligheid staat juist ook onder druk doordat er veel te veel autoverkeer door de woonwijken binnen en rondom het centrum gaat, i.p.v. er omheen. Dit terwijl het autoverkeer van en naar Haarlem, volgens de eigen prognoses van de gemeente, de komende jaren sterk zal toenemen. Ook staat de ruimte voor de fietser regelmatig op gespannen voet met het	In de SOR is tot een prioritering in het ontwerpproces besloten. Die prioritering gaan we volgen. Het zou kunnen zijn dat er op bepaalde locaties tot compromissen gekomen moet worden. Bijvoorbeeld wanneer er in de afweging uiteindelijk meer belang wordt gehecht aan het behoud van bomen Zie verder de reactie bij B7. U laakt het gedrag van de fietsers in het algemeen. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	nee

	H(OV) en wordt er in de praktijk geen duidelijke keuze gemaakt voor de kwetsbare, actieve verkeersdeelnemer. Alles begint bij een goede (en veilige) infrastructuur. Zolang deze voor de voetganger en fietser ontbreekt zal het moeilijk worden de benodigde gedragsverandering te bewerkstelligen. Om het mobiliteitsbeleid en de daarmee samenhangende mobiliteitstransitie in Haarlem tot een succes te maken zal: 1. De fiets en voetgangersinfrastructuur op orde gebracht moeten worden; 2. De uitvoering geloofwaardig dienen te verlopen. Wij onderschrijven de zorgen die zijn geuit door de Rekenkamercommissie (RKC) in hun rapport “Visie loopt spaak in de uitvoering” van 18 augustus 2020. Ook wij constateren dat de ambitie uit de SOR niet herkenbaar terugkomt in de uitvoering, waardoor het fietsgebruik achterblijft bij de ambitie. Daarnaast onderschrijven wij het geconstateerde gebrek aan aandacht voor verkeersveiligheid. In het vigerende verkeersveiligheidsbeleid uit 2006 worden de nog Duurzaam Veilig in te richten wegen geprioriteerd. Bovendien zullen gebiedontsluitingswegen ingericht worden conform de landelijke CROW-richtlijnen. Wij hebben echter moeten constateren dat dit, ook bij recente renovatie en herinrichting, niet wordt opgevolgd. Het gebruik van smalle dan wel brede rijlopers op gebiedsontsluitingswegen met een 50 km snelheidslimiet zijn hiervan voorbeelden. Hiermee wordt niet aan Duurzaam Veilig voldaan, aangezien: 1. Het langzame en snelle verkeer op dezelfde rijbaan wordt gemengd bij een snelheidslimiet van 50km; 2. Fietsstroken smaller zijn dan de richtlijnen. Ook ontbreken schrikstroken op 50km wegen, zoals beschreven in de CROW-publicaties. Voorbeelden hiervan zijn de Jan Gijzenkade (tussen Vondelweg en Rijksweg), P.C. Boutensstraat, Meteorenstraat,		
--	--	--	--

	Steenbokstraat, Kenaupark-zuid, Eerste Emmastraat en Tempelierstraat (west van de van Eedenstraat). Zelfs bij de nog uit te voeren renovatie aan de Tempelierstraat nabij het Houtplein wordt afgeweken van Duurzaam Veilig. Ook bij oversteekvoorzieningen voor voetgangers en fietsers worden niet altijd de CROW-richtlijnen toegepast. Uit de verkeersveiligheidsanalyse van Arcadis d.d. 27-03-2020 blijkt dat het vigerende verkeersveiligheidsbeleid uit 2006 onvoldoende aangrijppunten biedt om adequaat te reageren op een stijgende trend in het aantal verkeersslachtoffers in Haarlem. Op pagina 8 en 9 van dit rapport staat dat in Noord-Holland het aantal verkeersslachtoffers sinds 2006 stijgt. Wij citeren: "Hierbij blijft het aantal ernstige verkeersgewonden bij ongevallen met gemotoriseerde voertuigen ongeveer gelijk, terwijl het aantal ernstige verkeersgewonden bij ongevallen zonder motorvoertuig toeneemt. Op provinciaal niveau is er echter jaren sprake van een dalende trend. In de stijging in de provincie van 2018 heeft gemeente Haarlem een belangrijk aandeel". Hard ingrijpen is noodzakelijk.		
3	Met het nieuwe beleidsstuk "Veilig op weg in Haarlem" van 1 februari 2021 is weliswaar een plan gepresenteerd dat meer toekomstbestendig is, maar blijven hiaten aanwezig. Zo wordt nog steeds niet altijd voldaan aan de principes van Duurzaam Veilig en de CROW-richtlijnen, bijvoorbeeld wanneer de ruimte ontbreekt om fietsers te scheiden van het autoverkeer door een fietspad. Echter, indien de homogeniteit niet gewaarborgd kan worden, dient de snelheidslimiet verlaagd te worden naar 30km/u, ook als de weg gebruikt wordt als (H)OV-route.	Zoals u aangeeft is ruimte een schaars goed. Zeker in relatie tot de busroutes. Zie de reactie bij B2.	nee
4	Daarnaast staat de verkeersveiligheid ook onder druk doordat er veel te veel verkeer door de woonwijken in en rond het centrum gaat i.p.v. er omheen.	In het mobiliteitsbeleid wordt dit onderwerp behandeld.	nee

5	Met oog op de Omgevingswet, die op 1 januari 2021 van kracht is, zal bewonersparticipatie en inspraak, mits goed georganiseerd, kunnen bijdragen tot een breed gedragen Verkeersveiligheidsbeleid. Wij rekenen in dit kader dan ook op een transparante behandeling en verwerking van alle ingediende zienswijzen en op verdergaand overleg met de gemeente.	Deze nota van beantwoording is de uitwerking van een deel van uw verzoek. Conform het Verkeersveiligheidsbeleid zetten wij in op een betere samenwerking met vrijwilligersorganisaties (Zie de Nota maatregel 16 (op pagina 26)).	nee
---	---	---	-----

F	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De ANWB heeft kennis genomen van de plannen voor het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem die in de nota 'Veilig op weg in Haarlem' worden beschreven. De ANWB vertegenwoordigt 4,7 miljoen gebruikers van auto's, motoren, bromfietsen, snorfietsen, fietsen en andere persoonlijke vervoerswijzen en kijkt vanuit het brede belang van onze leden en de maatschappij naar de vraagstukken op het gebied van mobiliteit. Op hoofdlijnen vinden wij dat Haarlem met 'Veilig op weg in Haarlem' een duidelijke koers bepaalt op de belangrijke mobiliteitsthema's. Inhoudelijk hebben wij een aantal aandachtspunten: Een actueel punt is het maatschappelijk debat over de snelheid binnen de bebouwde kom, naar aanleiding van de motie van kamerlid Kröger in de Tweede Kamer hierover. Die motie roept op tot de invoering van 30km/u als standaardlimiet in de bebouwde kom. In enkele steden zijn vergelijkbare moties aangenomen. De ANWB is verheugd te zien dat de aandacht voor verkeersveiligheid is toegenomen en dat vele mensen zich inzetten voor de leefbaarheid van steden en dorpen. De verlaging van de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom kan leiden tot minder slachtoffers, mits dit op een goede manier wordt ingezet. We maken ons echter zorgen over (neven)effecten op de verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming; daar waar plannen ontstaan waarin vrijwel alle wegen een limiet van 30 krijgen en daar waar de aanpassing van het limiet niet gepaard gaat met een andere fysieke inrichting van de weg. Het is goed om te lezen dat Haarlem aandacht heeft	Dank voor uw uitgebreide reactie. We reageren in blokken en verwijzen voor een aantal onderwerpen naar hoofdstuk 2 van deze nota. Wij herkennen dat de GOW 30 een mogelijkheid is die nog nader bestudeerd zal gaan worden.	Nee

	voor de bedoeling van deze Motie, maar deze niet klakkeloos toepast op alle wegen in de stad. De verkeersveiligheid is niet gebaat bij grijze wegen en er moet goed gekeken worden naar de functie en beschikbare fysieke ruimte van straten, voordat over de snelheidslimiet beslist wordt. Wij zijn het eens met het standpunt dat de GOW30 geen streefdoel moet zijn, maar pas als latere optie overwogen moet worden. Hierbij is het ook verstandig de voortgang van het uitwerkingskader voor de GOW30 te volgen, waaraan inmiddels zowel vanuit het Rijk als vanuit diverse gemeenten gewerkt wordt.		
2	Wij maken ons zorgen over de snorfietser. Veel mensen zien het dragen van een helm als een belemmering en wij willen voorkomen dat een helmdraagplicht zou leiden tot verminderd snorfietsgebruik. Juist in de steden zijn kleine, laagdrempelige en goedkope voertuigen nodig om in de alsmaar stijgende mobiliteitsbehoefte te kunnen voorzien en daar vervult de snorfiets met ca. 700.000 gebruikers een belangrijke rol in. Onder snorfietsgebruikers vallen ook veel kwetsbare groepen zoals ouderen en minima waarvoor geen gelijkwaardig en betaalbaar vervoersmiddel beschikbaar is. Wij missen beleid over de elektrische snorfiets die deze voordelen biedt, zonder de belangrijkste nadelen van de brandstofvariant. De betreffende marktsector is inmiddels koploper op het gebied van elektrificatie, passend in de visie van de branche. Conform het Klimaatakkoord moeten nieuwe snorfietsen vanaf 2025 elektrisch worden aangedreven. Het aanbod van elektrische modellen is de afgelopen periode flink toegenomen. Samen met de verbetering van de kwaliteit en grotere actieradius zorgt dit ervoor dat steeds meer mensen voor een elektrische snorfiets kiezen.	De helmplicht voor snorfietsers gaat in per 1 juli 2022. De verwachting is dat de helmplicht de verkeersveiligheid in Haarlem zal verbeteren. Het verwijzen van de snorfietsers naar de rijbaan in Haarlem moet nader onderzocht worden om uit te wijzen welk effect de maatregel heeft voor de veiligheid van de snorfietsers zelf, maar ook voor de andere weggebruikers en voor de interactie met elkaar.	Ja, er wordt een aanvullende maatregel voorgesteld.
3	Wij zijn het eens met het beleid over de plaats op de weg van snorfietsers. Deze moet op basis van de lokale verkeerssituatie bepaald worden, aangezien de hoeveelheid snorfietsen, intensiteit en snelheid van het overig	Zie de vorige reactie.	

	verkeer en de betreffende weginrichting van grote invloed zijn op de verkeersveiligheid.		
4	Volgens dit beleid dient de speed-pedelec van de rijbaan gebruik te maken in Haarlem. Wij vragen u dit punt te herzien. Hoewel deze tweewieler door zijn vermogen en maximum snelheid onder de bromfiets valt, gaat het hier echt om een ander type voertuig. Het is een elektrische fiets en wordt ook als zodanig gebruikt. Onderzoek van SWOV wijst uit dat de gemiddelde snelheid op het fietspad 29km/u is. Deze verschilt in de praktijk daarmee weinig van de snelheid van elektrische fietsen (die hebben bovenop de 25km/u immers een marge van 4km/u). Door fietsers op een speed-pedelec gebruik te laten maken van het fietspad wordt het risico op ongevallen verminderd. Daarnaast stelt het hen in staat om de fiets ook te gebruiken om een fietsrit te maken samen met iemand anders (bijvoorbeeld om kinderen naar school te brengen en daarna naar het werk te fietsen). Wij voorzien geen additioneel risico voor de overige fietspadgebruikers, omdat de rijnsnelheid gelijk is aan die van fietsers op een e-bike. Het toelaten van de speed-pedelec op het fietspad kan op verschillende manieren geregeld worden. De ANWB is voorstander van keuzevrijheid, waarbij deze fietsers zelf kunnen kiezen tussen fietspad en rijbaan. Dit zou vastgelegd kunnen worden in voorwaarden bij een ontheffing, zoals b.v. in Amersfoort en Rotterdam. Een andere mogelijkheid is het uitzonderen van bepaalde fietspaden zoals in b.v. Groningen. Verdere informatie is op de sites van de betreffende gemeenten te vinden.	Wij nemen kennis van de door u beschreven ervaringen met de speedpedelec op het fietspad. In onze afweging is juist het snelheidsverschil als heel groot gezien. En daarmee de motivering de speedpedelec op de rijbaan te willen hebben. Juist de verschillende regels voor verschillende fietspaden lijkt ons niet wenselijk.	Nee
5	Handhaving is een belangrijke schakel in de verkeersveiligheidsketen. We zijn benieuwd naar wat de gemeente gaat doen (in de lokale driehoek) om verkeershandhaving hoger op de prioriteitenlijst te krijgen en zouden dit graag terugzien in het beleidsstuk. Snelheidshandhaving op het fietspad en in autovrije zones zal belangrijker gaan	Al jaren worden woongebieden aangewezen als 30 km/u-zone. Het gaat om een samenstel van woonstraten waarbij een lage snelheid past. Daarbij is leidraad dat deze wegen zodanig worden ingericht dat een auto niet harder kan	Ja, er wordt een aanvullende maatregel voorgesteld .

	worden, omdat het aantal e-bikes en andere 25km/u voertuigen toeneemt. Deze zijn eenvoudig op te voeren en we vermoeden dat een groot aantal mensen dit doet. Hierdoor ontstaan snelheidsverschillen met reguliere fietsers. We vragen u te handhaven op de snelheid op het fietspad. Wij geven hierbij ook het invoeren van een maximumsnelheid op het fietspad in overweging, wat tevens het optreden tegen het opvoeren van vervoersmiddelen kan vergemakkelijken.	rijden dan 30 km/u. Het leggen van drempels is een bekend voorbeeld van een dergelijke inrichting. Nieuwe regelgeving van het rijk zou er toe kunnen leiden dat de gehele bebouwde kom een 30 km/u-zone wordt en dat alleen de uitzonderingen daarop nog aangegeven zullen moeten gaan worden. De partij die snelheid handhaaft, de politie, gaat ervan uit dat een straat in een 30 km/u-zone conform de afspraken over de juiste inrichting is aangelegd. Ten principale wordt er niet gehandhaafd wanneer dit niet het geval is. Voor 30 km/u-zones waar de politie niet handhaaft, wordt een plan gemaakt voor het ophangen van smileys. Op basis van de metingen van de snelheid die deze smileys opleveren, zal beschouwd worden of nadere maatregelen nodig zijn om verkeersovertredingen tegen te gaan.	
6	De afgelopen koude periode bracht het belang van goede gladheidsbestrijding weer duidelijk naar voren. We vragen hierbij speciale aandacht voor de fiets en voetganger; vanwege de kwetsbaarheid van deze verkeersdeelnemers en omdat deze 'modaliteiten' een steeds belangrijke rol spelen in het vervoerssysteem. Wij missen een beschrijving hiervan of verwijzing naar andere beleidsstukken waar dit in vastgelegd is.	Ja, er is een strooiplan voor de gemeente. De routes zijn te vinden op de website van Spaarnelanden(.nl).	Nee
7	Wij missen beleid over deelmobiliteit. Het toelaten van aanbieders van deelmobiliteit zorgt voor een waardevolle aanvulling op het mobiliteitsbeleid. Kleine voertuigen zoals fietsen, e-bikes, e-scooters en (wanneer toegelaten) e-steps zijn bij uitstek geschikt voor gebruik in de stad. Als vervanging voor een rit met eigen vervoer	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	

	of als aanvulling op een reis met het OV of de auto. Door meerdere opties toe te laten wordt 'Mobility as a Service' voor meer consumenten interessant.		
8	De voetganger krijgt volgens het beleid een belangrijke positie in de verkeersveiligheid. Haarlem heeft een flink gedeelte van de binnenstad als voetgangersgebied aangewezen. Hieraan wordt desondanks geen aandacht besteedt in dit plan. Welke ambities worden hiervoor aangehouden en op welke manier worden deze bereikt? Als hier in andere beleidsstukken uitwerking aan wordt gegeven, lijkt het ons goed verwijzingen hiernaar op te nemen.	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	
9	Welke visie is er op parkeren? De toegankelijkheid van parkeervoorzieningen moet goed gewaarborgd worden. Welke routing wordt er voor bezoekers aan de stad aangeboden en op welke manier wordt relevante informatie over beschikbare parkeerruimte ontsloten?	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	
10	Tenslotte missen wij duidelijkheid over de uitvoering van de plannen. Welke financiële middelen worden hiervoor ingezet? Het is algemeen bekend dat de gemeentes het financieel zwaar hebben en wij maken ons zorgen dat dit ook zijn weerslag heeft op de budgetten voor verkeersveiligheid. Verbetering van de verkeersveiligheid begint pas met de concrete uitvoering van de plannen en daarvoor is voldoende budget een eerste vereiste. Hieraan gekoppeld is ook een implementatieplanning nodig.	Nadat het verkeersveiligheidsbeleid is vastgesteld wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarbij hoort een financiële paragraaf. De gemeenteraad besluit er vervolgens over.	nee

G	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De rotondes op de Europaweg zijn een zware mislukking. Het regent artikelen over ongelukken. Wellicht zorgen dat er maar een rijrichting is voor fietsen en eventueel extra verlichting en of iets dat de automobilist waarschuwt als er een fietser aankomt zoals met sommige zebrapaden ook gedaan wordt (buiten Schalkwijk die zebrapaden dan, niks fancy of duurs ik ons stadsdeel...)	Dank voor uw vraag. Rotondes met twee richtingen fietspaden zijn goed voor de doorstroming en de veiligheid van de fietser. Die kan immers aan één zijde van de weg blijven. Het is bekend dat de automobilisten moeten wennen aan die situaties op de rotonde. Uit onderzoek (SWOV) blijkt dat na verloop	Nee

		van tijd gewenning optreedt. We houden de situatie in de gaten. En nemen de vormgeving nog eens onder de loupe.	
--	--	---	--

H	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het lijkt mij zeer verstandig om eens te kijken naar de gemeente Houten (fietsstad van NL meerdere malen) en nu ook Utrecht zijn over op flexibele fiets vriendelijke palen. Dit om zoveel mogelijk eenzijdige ongevallen te beperken qua schade.	Dank voor uw suggestie over de palen. Wij nemen deze mee bij het bepalen van de inzet van straatmeubilair in de toekomst in het kader van Zie maatregel 5a op pagina 14 in de Nota.	Nee

I	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Scooters en Bromfietsen van het fietspad af. Dat zou al een hele verbetering zijn .	Dank voor uw suggestie. Het is landelijk beleid om de bromfietsen en scooters zoveel mogelijk op de weg te laten rijden. Er zijn echter locaties waar dat niet wenselijk is. Dan moeten de bromfietsen en scooters op het fietspad.	Nee

J	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het aantal stoplichten blijft maar groeien, kruispunten geven risico tot ongelukken. Haarlem heeft echt heel veel stoplichten voordat je ergens bent. Het is elke keer optrekken en stoppen. Kijk eens naar andere steden hoe die dat doen. Rij voor de grap eens van zuid naar de Leidse buurt en tel ze...	Dank voor uw vragen. We reageren in een aantal blokken. Uw eerste vraag gaat over verkeerslichten. Het is de bedoeling waar mogelijk de verkeerslichten te vervangen door rotondes. Zie maatregel 9b op pagina 19 in de Nota.	nee
2	Ik adviseer tevens meer eenrichting wegen dat scheelt stoplichten, geen autoverkeer in de stad meer en drempels op de Prins Bernardlaan.	Zomaar de verkeerscirculatie veranderen heeft heel veel gevolgen. Naast voordelen zijn er ook nadelen. Per situatie wordt gezien welke mogelijkheden er zijn om de circulatie te wijzigen ten faveure van de actieve mobiliteit (voetgangers en fiets)	nee
3	Neem een voorbeeld aan Groningen , die lopen altijd voor lijkt het, met verbetering station (fietsenstalling), fietstunnels onder drukke wegen (Schipholweg Haarlem kan	Het is altijd goed naar vergelijkbare steden te kijken. Van andere steden kun je wat leren. Maar	nee

	dat gebruiken) betere ringweg, internet en online zaken regelen.	hetgeen geleerd is, is niet altijd (meteen) toepasbaar.	
4	Haarlem is erg verbeterd de afgelopen jaren, 10 jaar geleden moest ik nog vrij nemen om me in te schrijven maar dat kan eindelijk online... maar het kan idd nog beter. Maar goed dat jullie er mee bezig zijn, zet hem op.	Dank	nee
5	Ps; het zou erg mooi zijn voor de stad als je de waterwegen van Schalkwijk verbind met de ringvaart. Heel veel water dat nu niet gebruikt wordt en er komen allemaal nieuwe huizen bij. Geeft een mooie uitstraling als je rondom kunt varen van molenplas naar Vijverpark en door naar de ringvaart.	Deze suggestie valt buiten de invloedssfeer van het Verkeersveiligheidsbeleid en geven we door aan de desbetreffende beleidsafdeling.	nee

K	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De wegen in schalkwijk zijn erg slecht. Er zijn gaten waar mijn hand in verdwijnt, zo diep zijn ze. Levensgevaarlijk voor fietsers. Een "goed" voorbeeld is de Stresemannlaan.	Dank voor uw reactie. U geeft aan de kwaliteit van onderhoud van de weg en het fietspaden beter kan. Hierbij wordt aangegeven dat de staat van het wegdek invloed heeft op de verkeersveiligheid. Dit verkeersveiligheidsbeleid is een beleid op hoofdlijnen. In algemene zin wordt onderschreven, dat de staat van het wegdek van invloed is op de verkeersveiligheid en dat het goed bijhouden van de kwaliteit hiervan belangrijk is. . De genoemde locaties met een slechte staat van onderhoud worden in deze reactienota niet inhoudelijk behandeld, maar zijn doorgegeven aan de afdeling die zich bezig houdt met beheer en onderhoud. Afhankelijk van de staat van onderhoud wordt de melding opgenomen of was deze al opgenomen in ons gebiedsprogramma. Men kan het een en ander nakijken in het meerjarengedebits programma te vinden	Nee

		op <u>Gebiedsprogramma - Gemeente Haarlem</u> onder de knop Beheer en Onderhoud. Daarnaast kan men een melding doen of informatie opvragen telefonisch via 14023 of digitaal via <u>www.haarlem.nl</u> .	
2	Overigens zijn de kruisingen op deze weg ook levensgevaarlijk voor fietsers, voetgangers en auto's. Ik kijk op een kruising uit en ik zie het bijna dagelijks misgaan.	De straten in Meerwijk worden aangepakt in het kader van het project IVORIM. Zie hiervoor onze website.	nee

L	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Van af de Amsterdamse poort naar het Spaarne op de Heren verst is elke dag een rees baan soms tot +- 100 km	Dank voor uw inbreng. Wij gaan na of er problemen ontstaan in de huidige situatie.	Nee

M	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De gemeente zou m.i. m.b.t. de veiligheid een grotere focus moeten leggen op de samenwerking met de politie om vooral in 30km gebieden veel meer te handhaven.	Dank voor uw reactie. Uw eerste vraag gaat over handhaving, zie hiervoor de reactie bij F5.	Nee
2	Daarbij moet er echt geïnvesteerd worden in zichtbaarheid van de zones. Voorbeeld: entree 30km zone vanaf de Amsterdamse Vaart naar Teding van Berkhout. Hier moet men zo bewust uitkijken voor oversjesende fietsers, en overige weggebruikers die al dan niet besluiten af te slaan, etc, dat men de 30km borden over het hoofd ziet.	Binnenkort start een project vanuit de gemeente om tot aanpassingen te komen op de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat. Daarin kunt u uw wens inbrengen.	nee
3	In het gehele gebied wordt nergens de snelheidsbeperking herhaald, noch wordt erop gehandhaafd.	Zie de reactie bij F5.	nee

N	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Op sommige punten in Haarlem is het als fietser wat lastig over te steken. Het gaat hier dan om drukke doorgaande wegen met veel auto's (voorbeeld Julianalaan/Zijlweg). Wat mij het meest stoort is de veiligheid bij het oversteken. Auto's rijden hard en geven vaak geen voorrang bij zebrapaden. Dit is op meerdere plaatsen in de stad.	Dank voor uw reactie. U geeft een aantal locaties aan waar problemen zijn. Als eerste locatie noemt u de Zijlweg. Bij reactie C wordt ingegaan op de Zijlweg.	Nee
2	Degene waar ik het meest mee te maken krijg is oversteken op de Leidsevaart naar de Prins Hendrikbrug. Dit zebrapad ligt achter een soort "heuveltje" door de aansluiting met de brug waardoor auto's niet altijd	Op deze locatie zien wij op de korte termijn geen mogelijkheden tot aanpassing. Op de lange termijn kan deze	nee

	duidelijk zien dat het een zebrapad is. Ook is het tweede zebrapad voor die verhoging weg gehaald vanwege de damwand die niet sterk genoeg is.	oversteekplaats bij de aanpassingen van de Leidsevaart wellicht verbeterd worden.	
3	De oversteekplaats met verlichting bij de Tempelierstraat vind ik super!! Wellicht kan dit op meer plaatsen gebruikt worden!	Daar gaan we zeker naar kijken.	nee
4	Verder heb ik al een keer gevraagd om waarschuwborden van spelende kinderen aan het begin van de Oost Indiestraat. Kinderen steken hier vaak zomaar over van en naar de speeltuin zonder te kijken en mensen die achterin de wijk moeten zijn rijden hard de wijk in met als de Oost Indiestraat als enige ingaande route.	Uit onze informatie blijkt dat er een bord staat (beeld 2020) met de door u gevraagde waarschuwing in de Nadorststraat. Dat bord is weggehaald. Wellicht in verband met de werkzaamheden deze zomer. U kunt een verzoek tot (her)plaatsing indienen op Haarlem.nl. Zie K1.	nee

O	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In september ben ik verhuisd van de Planetenlaan naar de Muiderslotweg. Als ik naar de stad fietste vanaf de Planetenlaan, ging ik altijd via de Bomenbuurt en de Kleverparkbuurt. Dit om meerdere redenen o.a.: via de Rijksstraatweg is het altijd erg druk en het fietspad is ontzettend hobbelig door alle boomwortels die het asfalt omhoog drukken. Maar sinds ik op de Muiderslotweg woon, is de Rijksstraatweg echter de snelste manier om bij de stad te komen. Maar iedere ochtend en middag weer ben ik bezig alle hobbels op het fietspad te ontwijken alleen dat lukt natuurlijk niet. Voor de belangrijkste weg en fietspad die door Haarlem Noord gaat, vind ik de kwaliteit van het fietspad echt heel slecht en daar zou ik graag z.s.m. verbetering in willen zien zodat je op een fijnere en veiligere manier van Haarlem Noord naar het centrum kunt gaan.	Dank voor uw reactie. Uw vraag over de kwaliteit van het wegdek wordt behandeld bij K1.	Nee

P	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wilt u niet de fietser maar de voetganger bij de prioritering van maatregelen op de eerste plaats zetten conform de SOR. Een veilige infrastructuur is de basis voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers, dus ook voor voetgangers. Denk vooral aan de overstekende schoolkinderen en ouderen.	Dank voor uw uitgebreide reactie. We reageren in een aantal blokken. Uw eerste vraag gaat over de prioriteit. Uit de ons voorliggende gegevens blijkt dat de fiets meer aandacht nodig heeft als het om de	Nee

		verkeersveiligheid gaat. In de SOR is vastgelegd dat de voetganger de prioriteit heeft als het om ontwerp van de openbare ruimte gaat. Zie ook de reactie bij B7.	
2	Op zowel de Pijlsaan als de De Ruijterweg/Westergracht is het een komen en gaan van kinderen op fietsen onderweg naar de scholen. Deze kinderen zijn door hun lengte en onervarenheid als verkeersdeelnemer en als fietser zeer kwetsbaar en met de huidige ontwikkelingen en situatie is het op beide locaties wachten op het verdronken kalf waarna de put pas gedempt gaat (moeten) worden. Pro-actief handelen van de gemeente als wegbeheerder is derhalve gewenst. Het aantal fietsers is toegenomen, maar ook de snelheid van de tweewielers. Wat gaat u doen om de fietssnelheid op deze straten te verminderen?	Het is niet de bedoeling om de snelheid van de fietsers aan banden te leggen. Wel gaan we inzetten op het gedrag van de weggebruiker. Ook van de fietser en de scholier. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee
3	De beide wegen worden steeds drukker met auto's en vrachtwagens. Dit leidt er toe dat fietsers en voetgangers de wegen steeds slechter kunnen oversteken, er onveilige verkeerssituaties ontstaan tussen fietsers, auto's en vrachtwagens op de weg en de verkeersoverlast voor de aanwonenden toeneemt. Wilt u op korte termijn zorgen dat beide wegen veiliger worden, zodat bij de verdere verdichting in de ontwikkelzone Zuid West eerst de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving wordt verbeterd? Te snel rijden is de belangrijkste ergernis in de openbare ruimte, meer nog dan parkeerdruk. Daarom het verzoek laat de verkeerintensiteit afnemen en pas verkeerremmende maatregelen toe. Verzoeken: • Kan de gemeente maatregelen nemen om de verkeersintensiteit op korte termijn te verminderen? bv tellingen uitvoeren waar het doorgaande verkeer vandaan komt • Kan de gemeente maatregelen nemen om de oversteekbaarheid voor fiets- en voetgangers te verbeteren? • Kan de gemeente maatregelen nemen om de auto- en fietssnelheid te verminderen? • Kan de gemeente een deel van de	Inderdaad zijn deze wegen onderdeel van de Ontwikkelzone Zuid-west. In het kader van dat project zal naar de wegen gekeken worden. De projectleider is bekend met uw verzoeken en zal er in het kader van het project Zuid-west op reageren.	Nee

	Pijlslaan nu reeds inrichten als 30km weg met aanliggende fietspaden. (ihkv de asfalt vernieuwing 2021)?		
4	Wilt u op korte termijn een deel van de Pijlslaan inrichten als 30km/u weg? De ruimtelijke plannen die worden ontwikkeld zijn een kans om werk-met-werk te maken en het vertrouwen te krijgen van de bewoners die zich zorgen maken over de leefbaarheid. Kunnen de beschikbare financiële middelen zo efficiënt mogelijk worden ingezet, zodat met het beschikbare budget de maximale verkeersveiligheidswinst behaald kan worden. Motivering: • De Pijlslaan is een wijkontsluitingsweg 30km/u, met de aanbeveling nader onderzoek te doen naar juiste inrichting en heeft de kenmerken van een weg met verblijfsfunctie. • Er is budget gereserveerd voor asfaltering in 2021 spoorwegovergang – randweg • Dit deel ligt niet in de ontwikkelzone • Het is fietsroute in een bestaand fietsnetwerk • Doorgaand verkeer is niet gewenst, alleen bestemmingsverkeer • Er wordt te hard gereden • Infrastructuur moet eerst op orde zijn om veiliger te worden • Met name voetgangers voelen zich onveilig bij het oversteken • Met name fietsers komen bij de stoplichten bij de kruising Lorentzkade in de knel • Wordt gebruikt door vrachtwagens die te hoog zijn voor de spoorbrug over de randweg • Zit in de milieuzone waar dieselvrachtwagens vanaf 2022 alleen toegang hebben als ze aan euroklasse 6 voldoen • De verkeersoverlast kan verder verminderen door bij alle bomen in de boomspiegel groenblijvende struiken (huidige boomklimop) aan te brengen die CO2, fijnstof en verkeerslawaaï zal verminderen.	De Pijlslaan is onderdeel van de Ontwikkelzone Zuid-west. In het kader van dat project zal naar de wegen gekeken worden. De projectleider is bekend met uw verzoeken en zal er in het kader van het project Zuid-west op reageren.	nee
5	Wilt u een veilige voetgangersoversteekplaats bv zebrapad markering op de weg maken van de	Het Verkeersveiligheidsbeleid gaat over de hoofdlijnen in	nee

	Banckertstaat naar het De Ruijterplein? motivering • Is een gebiedsontsluitingsweg 50 km. • Is een aanvullende hoofdfietsroute • Door de knik in de weg is het voor automobilisten en voetgangers onoverzichtelijk	de aanpak en niet over specifieke maatregelen en/of locaties. U kunt een verzoek voor het aanbrengen van een zebrapad aan de gemeente richten zoals in reactie K1 staat weergegeven. Bij de beoordeling van uw verzoek zal de gemeente bijlage 2 (Brief aan commissie beheer inzake zebrapaden) die bij deze nota van Beantwoording zit, hanteren.	
6	Wilt u duidelijke keuzes maken, op basis van vaste uitgangspunten zoals neergelegd in het beleid. 'Nee', is ook een antwoord, maar dan wel goed onderbouwd. En als het antwoord 'Ja' is, wilt u dan tot uitvoering komen voor er meer woningen komen in de ontwikkelzone ZW. De wijkraadsleden willen graag samenwerken en actief meedenken in de invulling van het verkeersbeleid en bij de invulling van de concrete maatregelen om de wijk veiliger te maken.	Wij delen uw zorg. De verkeersveiligheid wordt een leidend principe bij de aanpassingen op deze straten. Een en ander wordt in de komende periode vormgegeven in het kader van het project Zuid-west.	nee

R	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Fijn plan om meer aandacht te geven aan fietsers! Niet alleen de fietspaden, maar ook oversteekplaatsen horen daarbij. Er is bv geen oversteekplaats van de Zijlstraat de Gedempte Oude Gracht over, terwijl je er rekening moet houden met hard rijdende bussen en 2 fietspaden om over te steken.	Dank voor uw reactie.	Nee
2	Op de Zijlweg is het soms ook lastig, er wordt ontzettend hard gereden (lijkt wel een 80km p/u zone) en het is soms echt lastig om dan veilig vanuit een zijstraat naar de overkant te komen met de fiets. (vanuit Bv Duvenvoordestraat en vooral vanaf Albert Heijn Spoorwegstraat).	We zullen dit verzoek meenemen bij de actie zoals deze voortkomt uit maatregel 18 uit de Nota.	Nee
3	Qua fietspaden: De Leidsevaart heeft gedeeltelijk een mooi fietspad maar niet overal.	Op de korte termijn gaan we een aanpassing doen. Op de lange termijn kan de situatie op de Leidsevaart aangepast worden bij een herinrichting.	Nee
4	De situatie bij de Albert Heijn Westerstraat is, ondanks tweerichtings fietspad, niet fiets vriendelijk.	Zie voor Westergracht reactie bij BI3 en BS12	nee

5	Fijn dat er aandacht komt voor het samen gebruiken van het fietspad door verschillende vervoersmiddelen, soms echt gevaarlijk als er een scooter heel hard langs rijdt!	We herkennen uw zorg. Helaas is dat niet op alle locaties goed aan te pakken. Bijvoorbeeld op de fietspaden waar bromfietsen niet op de rijbaan kunnen.	nee
---	---	---	-----

S	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Velserstraat moet 30 km zone blijven aangezien er twee scholen in de straat zijn. Bussen kunnen beter door een andere straat gaan rijden bijvoorbeeld Verspronkweg, dit om de veiligheid in de straat te verbeteren.	Dank voor uw reactie. De Velsersstaat blijft onderdeel van de 30 km/u-zone. De busroute staat niet ter discussie.	Nee

T	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik vind het verkeersveiligheidsbeleid in Haarlem nogal slappe hap. Op veel plekken in Haarlem worden met regelmaat allerlei verkeersregels overtreden zonder gevolgen. Een opsomming: 1. Wandelaars en fietsers die door rood gaan. Dit is meer regel dan uitzondering. Ik ga bijna denken dat ik de enige idioot in Haarlem ben die netjes wacht op groen licht.	Dank voor uw reactie. U geeft een aantal punten mee. Die voorzien we van een reactie. Uw eerste reactie gaat over handhaving. Zie hiervoor de reactie bij F5.	Nee
2	2. Auto's die te hard rijden op: Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht, Oudeweg. Plaats flitsers! Doe aanhoudingen!	De straten die u benoemt zijn deels aangepakt. We zullen onderzoek doen zoals bedoeld in de reactie bij F5.	Nee
3	3. Scooters die te hard rijden en kriskras door het verkeer gaan	Het verbeteren van het gedrag van verkeersdeelnemers is een belangrijk onderdeel van de verkeersveiligheidsaanpak. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee
4	4. Mensen die op de stoep fietsen	Zie de vorige reactie.	Nee
5	5. Waar de N200 overgaat in de A200 wordt erg hard gereden. Opvallend is dat het vooral bedrijfsauto's en zeer dure auto's zijn, (...).	We gaan het hardrijden aanpakken per straat/situatie. Niet per type auto.	Nee
6	6. In woonwijken in kleine straatjes wordt door sommige automobilisten te hard gereden. Ik merk dat het vaak bedrijfsauto's zijn (...).	We gaan het hardrijden aanpakken per straat/situatie. Niet per type auto.	Nee
7	Ik zie zelden politie in de stad. Ik zie erg weinig flitscamera's.	Het plaatsen van flitsers roept de nodige weerstand	Nee

	Als meer mensen beboet worden, dan werkt dat echt wel. Wie niet horen wil, moet voelen. Raak mensen in de portemonnee. Een hele simpele doeltreffende maatregel: plaats snelheidscamera's en roodlichtcamera's, vooral op Amsterdamsevaart, Gedempte Oostersingelgracht en Oudeweg.	op. We proberen in eerste instantie met de inrichting van de weg het juiste gedrag te veroorzaken.	
--	--	--	--

U	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Begin maar met de fietspaden in de waardepolder. Allemaal hobbelig en niet veilig.	Dank voor uw reactie. Uw vraag over de kwaliteit van de wegen wordt behandeld in reactie K1.	Nee
2	Fietspad bij de Rijksstraatweg, beroerd om over te fietsen. Kinderen worden bijna van de fiets gelanceerd door de hobbels.	Zie eveneens bij K1.	nee
3	A Hofmanweg, de kruispunten zijn niet te doen. Maak er rotondes in. Misschien wat drempels voor de snelheid. En een fietspad dat echt voor de fietsers is. En maak weer voetpaden zodat voetgangers niet op de weg gaan lopen omdat er geen voetpad is (maar wel een strook modder).	De A. Hoffmanweg is in het nieuwe mobiliteitsbeleid aangewezen als onderdeel van het fietsnetwerk. Tegen dat licht bezien herkennen wij uw zorgen. Aanpak is voorlopig niet voorzien.	nee

V	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Allereerst goed dat er serieus wordt gekeken naar verkeersveiligheid en dat er aandacht komt voor fietsers! Uit mijn eigen leefomgeving zie ik nog twee punten: 1- in de Duinoordstraat staan er zoveel auto's geparkeerd op de weg waar het fietspad zou moeten zijn dat er onoverzichtelijk is en gevaarlijke situaties ontstaan. deze straat wordt binnenkort vernieuwd en ik hoop dat er weer een fietsveilige situatie voor terug komt!	Dank voor uw reactie. Inderdaad wordt de Duinoordstraat volgens planning in 2022 aangepakt. U kunt zich tzt melden bij de projectleider met uw wensen.	Nee
2	2- bij de ingang van Korte Verspronckweg 7-9 is het tijdens het brengen/halen van schoolkinderen vaak niet helemaal veilig. Ik hoop dat het lukt om hier een goede oplossing voor te zoeken.	De situatie rondom scholen heeft onze aandacht, zie verder bij X1.	nee

X	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In hoofdstuk 4, paragraaf 4 wordt gesteld dat veiligheid rondom scholen een hoofdpunt is. In Paragraaf 3.2 wordt de Parklaan deels aangewezen als gebied waar fietsers van de auto's gescheiden	Dank voor uw reactie. Juist de situatie rondom scholen heeft onze aandacht. De gemeente maakt onderscheid in de aanpak	Nee

	moeten worden. Maar uitgerekend aan het deel Parklaan dat niet om die reden is aangewezen staat een school. Iedere morgen fietsen daar honderden kinderen naar basisschool De Kring. En iedere middag fietsen die terug. Ik zou verwachten dat dit wat meer aandacht zou krijgen vanwege hoofdpunt 4.	van de infrastructuur rondom scholen (de straat) en de gedragsbeïnvloeding (verkeerseducatie en campagnes). Er is een jaarlijks budget om in samenwerking met scholen de best passende maatregelen voor een veilige schoolomgeving te realiseren. Het gaat om beschikbare budgetten, bijvoorbeeld voor de SOR als het gaat om loop- en fietsroutes. Verkeerseducatie op scholen en campagnes (bijvoorbeeld over haal- en brenggedrag van ouders) worden gefinancierd via de provincie. Scholen kunnen hier, zonder tussenkomst van de gemeente, gebruik van maken. De gemeente informeert scholen hierover, stimuleert hen om hier iets mee te doen en kijkt hoe dit, in combinatie met andere maatregelen, effectiever kan worden ingezet.	
2	Uit bijlage 3 maak ik op dat overwogen wordt de raamvest als woonstraat aan te duiden. U zou kunnen overwegen om die aanzienlijk te versmallen, opdat er meer ruimte komt voor (schuin ingestoken) parkeerplaatsen, zodat er parkeerplaatsen uit het achterliggende centrum verplaatst kunnen worden. Waardoor de Vijfhoek veiliger wordt voor kinderen.	Ja, de meeste straten worden woonstraten in een 30 km/u –zone. Echter niet alle straten kunnen dan ook meteen worden heringericht conform de 30 km-zone richtlijnen.	nee

Y	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In de Kleverparkbuurt zijn een aantal straten met 30km/u. Toch laat naleving hier ten wens over. Handhaving en of attentie door snelheidsmeting borden kunnen hier wellicht aan bijdrage. Zeker op een straat als de Velsersstraat waar twee basisscholen zitten en veel fiets verkeer is.	Dank voor uw opmerking. Zie de reactie bij F5 over handhaving.	Nee
2	Zeker op een straat als de Velsersstraat waar twee basisscholen zitten en veel fiets verkeer is.	Zie de reactie bij S1 over de Velsersstraat. De situatie rondom scholen heeft onze	nee

		aandacht, zie de reactie bij X1.	
--	--	----------------------------------	--

Z	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Als bewoner van de Velsersstraat zie ik graag dat deze straat, sinds een paar jaar officieel een 30km weg (maar officieus lijkt het wel op 50 km en soms zelfs 80 km weg...), een 30 km weg blijft én ook sterker wordt gehandhaafd.	Dank voor uw opmerking. Zie de reactie bij F5 over handhaving.	Nee
2	Het is een straat met veel en divers verkeer: van auto's, bussen en zelfs vrachtverkeer tot aan (vanwege de scholen in de buurt, veelal jonge, schoolgaande) fietsers, scooters en overstekende voetgangers. Meer dan eens per dag zie ik gevaarlijke situaties. Als dan ook nog eens niet de snelheid wordt aangehouden, wordt het er nóg gevaarlijker. Graag zie ik dan ook dat er extra aandacht uitgaat naar het veiliger maken van de straat (een richtingsverkeer? autovrij? wegversmallingen om de snelheid eruit te halen).	Zie de reactie bij S1 over de Velsersstraat.	nee

AA	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Wij wonen in een voetgangersgebied met toestemming laden en lossen. Sinds januari 2016 probeer ik bij de gemeente aandacht te krijgen voor de onveilige situatie die er is ontstaan. Auto's rijden te pas en te onpas de straat in, veelal vele malen harder dan stapvoets. De reden is niet alleen voor laden en lossen, men rijdt de straat in zoals men dat goed dunkt. Parkeren is aan de orde van de dag, eenrichtingsverkeer wordt structureel genegeerd. Handhaving handhaaft niet, want controle op parkeren bijv wordt niet gedaan. Bij navraag waarom niet is het antwoord: 'omdat het een voetgangersgebied is, daar mag je niet rijden'. Helaas gebeurt dat dus wel. In de buurt is geen consensus over hoe dit moet worden opgelost. Plannen voor verkeersdrempels zijn door de gemeente niet goed aangekondigd en dus stuk gelopen. Meerdere gebiedsbeheerders hebben al de Revu gepasseerd maar na 6 jaar is er nog niets veranderd, geen letter op	Dank voor uw opmerking. U geeft een heel bijzondere situatie in het centrum aan. Wij geven uw reactie door aan handhaving.	Nee

	papier. Zelfs escalatie richting de wethouder vorig jaar heeft niets opgeleverd. Het gaat hier om het Scheepmakerskwartier, maar de melding kan in het kader van het verkeersveiligheid beleid breder getrokken worden. Waar voetgangersgebied van toepassing is, neem als gemeente verantwoordelijkheid (handhaving, paaltjes, etc) en wacht niet tot de buurt iets bedenkt of totdat er een kind doodgereden wordt.		
--	--	--	--

AB	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In het beleidsstuk "veilig op weg in Haarlem" mis ik een voor mij evident gevaarlijk kruispunt. Dat is het kruispunt van de Pijlsaan en de Lorentzkade. Tijdens de drukke spitsuren is er regelmatig veel verkeer vanaf de Pijlsaan naar de westelijke randweg (de Pijlsaan is dan ook aangewezen als wijkontsluitingsweg in het mobiliteitsplan). Tegelijkertijd komen vanaf de Lorentzkade zowel uit noordelijke richting als uit zuidelijke richting verschillende verkeersdeelnemers aan om over te steken of via de Pijlsaan dan wel de westelijke randweg hun weg te vervolgen. Onder hen zijn vaak kinderen of ouders met fietsende kinderen (beide buurten bestaan met name uit ééngezinswoningen). De buurt is niet alleen kinderrijk maar word ook vaak van buiten de wijk bezocht door gezinnen vanwege het bekende Theemsplein. In de ochtend en middag is er daarnaast vrij veel (fiets)verkeer van en naar de basisschool "de Zuidwester". Ook word de Lorentzkade door verkeer gebruikt als alternatief voor de Westelijke Randweg bij drukte op de randweg zelf of op de kruispunten. Ik zou als bewoner van de Lorentzkade met een gezin met 2 kinderen dit graag onder de aandacht brengen. Ook de infrastructurele kenmerken van de Lorentzkade zelf matigen het verkeer niet goed genoeg. Er word zeker harder gereden dan 30 km/uur en er rijdt een busdienst die toch ook voor gevaarlijke situaties zorgt in een buurt met veel (op straat) spelende kinderen.	Dank voor uw reactie. U vraagt aandacht voor de Pijlsaan. In de reactie bij P wordt in gegaan op de Pijlsaan.	Nee

	Ik ben dan ook blij om te zien dat de Lorentzkade is gekenmerkt als een woonstraat in het mobiliteitsplan en binnenkort een 30 km zone zal worden. Wellicht dat in een integrale aanpak die de kenmerken van deze straat zal veranderen ook gekeken kan worden naar dit kruispunt en opties om het sluipverkeer te regelen zonder de wijkontsluiting te frustreren.		
--	---	--	--

AC	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Een mooi plan en een loffelijk streven om de fietser zoveel mogelijk veilige ruimte te geven. De beoogde educatie is daarbij heel erg nodig. Als binnenstadsbewoonster doe ik alles op de fiets, echter voordat ik 1 km gefietst heb heb ik al 3 bijna-ongelukken gehad doordat vooral fietsers en scooters zich op geen enkele wijze aan verkeersregels houden. Op de stoep en aan de verkeerde kant van het fietspad fietsen, tegen het (auto)verkeer in en zonder verlichting fietsen, richting aangeven ho maar. Zolang deze mentaliteit er is en de fietser denkt dat de wereld van hem/haar is zal het aantal slachtoffers niet verminderen. En voor handhaving zijn er veel te weinig mensen. Een fietsexamen?	Dank voor uw reactie. In het verkeersveiligheidsbeleid is er zeker aandacht voor gedrag van de weggebruikers. Zo organiseert VVN jaarlijks het verkeersexamen voor de basisscholen. Het gedrag van de fietsers wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee

AD	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik mis in het verkeersveiligheidsbeleid een aantal zaken: 1. Er staat focus op fietser, dat is ok. Maar ik zou ook graag meer focus zien op voetgangers en kinderen. In mijn buurt zijn meerdere onveilige plekken waar veel (bijna) ongelukken zijn gebeurd.	Dank voor uw uitgebreide reactie. In het verkeersveiligheidsbeleid is er zeker aandacht voor gedrag van de weggebruikers. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee
2	2. Ik pleit voor 30km in een veel groter deel van de stad. Ik woon zelf aan een drukkere doorgaande straat (zaanenlaan-orionweg) waar 50km gewoon te hard is met alle zijwegen, fietsers en voetgangers in gedachte.	In principe worden alle straten en wegen binnen de bebouwde kom onderdeel van de 30 km/u-zone. Echter is het nodig dat op een aantal wegen de doorstroming belangrijk is. In het mobiliteitsbeleid staan	nee

		deze wegen aangegeven. De Zaanenlaan en de Orionweg zijn mogelijke GOW 30 straten. Nader onderzoek is nodig.	
3	3. Weren van groot vrachtverkeer. Ik zie te vaak enorme vrachtwagens die dwars door haarlem noord gaan zonder directe bestemming hier (steken door van randweg-waardepolder bijv). Dit geeft zowel hinder als onveilige situaties want de straten zijn hier niet op berekend.	Het is zeker niet de bedoeling dat vrachtverkeer routes door de woonwijken gebruiken als er niet een bestemming aangedaan moet worden in die wijk. De ervaring leert dat de bevoorrading van de winkels in de wijk door vrachtwagens gebeurt. Wellicht worden die als "doorgaand" beschouwd.	nee

AE	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Als je de pijnboomstraat uit gaat richting marnixstraat dan staat er op de stoep links een papierbak. Daardoor geen overzicht naar links. Je moet ver naar voren om het verkeer van links te zien.	Dank voor uw opmerking. We geven deze mee aan de afdeling onderhoud.	Nee

AF	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik mis een belangrijke verkeersdeelnemer, de voetganger. Wandelen is gezond en fijn. Maar steeds lastiger in Haarlem omdat de voetpaden vol staan met fietsen, scooters en auto's. Voetgangers lopen daardoor steeds vaker op de weg, je moet wel. Laat staan dat mensen met rollators e.d. nog makkelijk op vele trottoirs welkom zijn. Er zijn maar weinig plekken waar de voetganger nog de enige gebruiker is. Voetgangers worden vaak voorbij gesjeesd door fietsers, ook op stoepen en speciale wandelplekken. Een persoonlijke doorn in het oog hierbij is het Duinvlietpad dat, ondanks dat er op de parallel lopende weg aan de andere kant van de sloot een vrij fietspad ligt. Het Duinvlietpad zou alleen voor voetgangers moeten zijn. Ik pleit voor veel meer aandacht voor het veilig wandelen door stad, buitenwijken en groen.	Dank voor uw pleidooi voor voetgangers. Er is bij het wegontwerp juist een hoge prioriteit voor voetgangers, zie ook de reactie bij B7. De fiets wordt gezien als een goed alternatief voor autoritten. Goede en directe fietspaden zijn dan gewenst. Het Duinvlietpad sluit goed aan op de oversteek over de Randweg en biedt aldus een directe route.	Nee

AH	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik ben met name geïnteresseerd in de praktische uitwerking van de structurele maatregel 11: "Jaarlijks budget om in samenwerking met scholen best passende	Dank voor uw reactie. De scholen worden betrokken, zie de reactie bij X1.	Nee

	maatregelen voor een veilige schoolomgeving te realiseren. Wat is hiervoor de ingang voor scholen/burgers om met de juiste personen in contact te komen?		
--	--	--	--

AI	opmerking	antwoord	aanpassing
1	het is allemaal nogal ingewikkeld en wat ik zocht niet kunnen vinden. Maar ik ben bang dat er geen plaats meer is voor de Connexxion bussen op de Gedempte Oude Gracht, terwijl het voor mij naar Spaarne ZH bijvoorbeeld van cruciaal belang is en een belangrijk vervoermiddel.	Dank voor uw vraag. Zie de reactie bij B2 inzake bussen. Het is niet de bedoeling om de bussen van de Gedempte Oude Gracht te weren.	Nee

AJ	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In grote lijnen kan ik dit toejuichen. Er valt echter flink geld en moeite te besparen als de gemeente zich focust op haar eigenlijke taak: inrichting van de openbare ruimte en handhaving. Op deze twee punten is het voorgesteld beleid helemaal in lijn met maatschappelijke ontwikkelingen. Het hele gedeelte van 'voorlichting' en 'scholing' moet er echter uit. Dit is geen taak van de gemeente. Wél handhaving op de regels. En ja, daar horen verkeersborden bij, maar geen betuttelende posters als 'MoNo' en 'Bob'. Laat dat aan de burgerbewegingen over.	Dank voor uw vraag. Wij zien het beïnvloeden van het gedrag van de weggebruikers wel als taak van de gemeente. Daarbij werken we samen met de Provincie. Maar ook met Veilig Verkeer Nederland.	Nee

AK	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ouders van onze ouderraad hebben het verzoek een zebepad aan te leggen bij het schoolplein aan de Belgiëlaan. Zij zien wel een zebepad bij de Rudolf Steiner school en vroegen zich af of het voor de leerlingen van OBS de Piramide ook gerealiseerd kan worden om de veiligheid te garanderen van de kinderen.	Dank voor uw vraag. In het uitvoeringsprogramma van de SOR staat een project voor een fietspad "dwarsdoor" Schalkwijk. Daarin is de Belgiëlaan opgenomen. U kunt uw wensen tzt aan de projectorganisatie meegeven. In bijlage 2 hebben we beschreven in welke situaties een zebepad te overwegen is.	Nee

AL	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Situatie Belgiëlaan!!!! Het uitzicht van uit de zijstraten (als uitrit)	In het uitvoeringsprogramma van de SOR staat een project	Nee

	naar de Belgiëlaan is zeer onoverzichtelijk! Dit mede door geparkeerde auto's die je het zicht ontnemen. Daardoor moet je iets optrekken. Gisteravond had ik daardoor een flinke aanrijding met iemand die heel hard reed. Ik hoorde dat het daar regelmatig voorkomt. Dus mijn voorstel is: om spiegels te plaatsen en de snelheid naar 30 km. te verlagen.	voor een fietspad "dwarsdoor" Schalkwijk. Daarin is de Belgiëlaan opgenomen. U kunt uw wensen tzt aan de projectorganisatie meegeven.	
--	--	---	--

AM	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De wijkraden van Schalkwijk gaan van harte mee in het verkeersbeleid om Haarlem veiliger te maken en onderkent de toenemende drukte op de fietspaden en de toenemende snelheidsverschillen daar. Zij gaan mee met de prioriteitstelling waarbij het fietsverkeer en de voetganger (of langzaam verkeer) prioriteit krijgt boven de auto en het openbaar vervoer. Het aanstellen van een verkeersveiligheidsadviseur en het oprichten van een platform verkeersveiligheid is een goede zaak om de probleemeigenaar en het aanspreekpunt duidelijk neer te zetten. De wijkraden werken daar graag aan mee. De wijkraden hebben de volgende opmerkingen: Hoewel elke dode er een te veel is, geldt hier zeker ook de wet van de mindere meer opbrengst. Er is heel veel inspanning, zowel in aandacht, tijd als geld, nodig om het aantal van acht doden per jaar nog omlaag te brengen. En bedenk dat één ernstig ongeval met een vol personenbusje het dodental in een jaar kan doen verdubbelen. Leden van de werkgroep Verkeer en Vervoer hebben grote moeite met de op blz. 3 genoemde stijging in het aantal slachtoffers. De trendbreuk kan niet worden afgedaan met de beschrijving dat "de politie in 2018 een kwaliteitsverbetering in de registratie heeft doorgevoerd, wat voor een deel de stijging in de cijfers kan verklaren, maar niet helemaal." Hoe groot is dat andere deel dan en wat is de oorzaak van dat deel van de	Dank voor uw uitgebreide reactie. Uw eerste opmerking is een vraag naar de cijfers over de onveiligheid. De laatste jaren laten niet alleen in Haarlem maar ook in de rest van Nederland een stijging van het aantal slachtoffers zien. Het is dus niet een specifiek probleem in Haarlem. In de aanpak richten we ons op het voorkomen van ongevallen en verkeersslachtoffers in algemene zin. Zowel op het voorkomen van dodelijke slachtoffers als op het voorkomen van (ernstige) gewonden. De afgelopen 3 jaar waren dat er gemiddeld zo'n 350 per jaar in Haarlem. De inspanningen zijn erop gericht dit aantal zoveel mogelijk omlaag te brengen. Niet alle verkeersslachtoffers zijn helaas te voorkomen, maar ieder slachtoffer is er één teveel.	Nee

	stijging dan? Merkwaardig dat die stijging niet uit de indices van de Noord-Holland en Nederland blijkt. Is dat te verklaren? Het jaar 2019 laat weer een daling zien in de marges van voor 2018. De opmerking dat “de cijfers over 2019 ook een hoog aantal verkeersslachtoffers laten zien.” is dus discutabel en sterk suggestief. Je gaat toch geen beleid maken op een trendbreuk die maar deels is te verklaren?		
2	Het verkeersgedrag ontwikkelt zich al voordat kinderen op de basisschool komen. Wie is het eerst op de fiets bij een bepaald punt en wie kan het stoerste fietsen. Als dat speelse karakter niet wordt bijgestuurd ontwikkelt dat onveilig verkeersgedrag zich verder op de fiets naar school en later op de bromfiets en met de auto. Met steeds groter wordende consequenties. Ouders hebben daar een grote voorbeeldfunctie. Desondanks creëren zij zelf de meest gevaarlijke situaties bij de scholen. Het is dus heel belangrijk de ouders voortdurend bij de campagnes te betrekken en de verkeerskundige opvoeding niet alleen aan scholen en cursussen over te laten omdat dat altijd kortstondige momenten zijn.	De scholen worden betrokken, zie de reactie bij X1.	nee
3	De wijkraden missen in het rapport aandacht voor handhaving. Handhaving bevordert het verkeersgedrag en andersom mag men van verkeersveiligheidsbeleid weinig verwachten als er nooit sprake is van handhaving.	Voor handhaving zie de reactie bij F5.	
4	De wijkraden kunnen zich vinden in het verbreden van de fietspaden. Het nadeel van brede fietspaden is daar en tegen dat de snelheden fors omhooggaan als er minder fietsverkeer is. Een lage snelheid voor het autoverkeer verhoogt de veiligheid van het fietsverkeer en de voetgangers, onder voorwaarde dat die snelheid wordt gehandhaafd. Fietspaden kunnen in principe niet breed genoeg zijn om fietsgebruik te stimuleren. Het zou zelfs prioriteit moeten krijgen boven brede rijwegen. Veelsoortig fietsverkeer vraagt veel ruimte. Als fietspaden niet worden of kunnen worden verbreed zouden snorfietsen van de fietspaden moeten worden geweerd, zoals in Amsterdam.	Zie voor de snorfiets de reactie bij F2.	nee

	Maak wel alleen beleid dat ook uitvoerbaar is en wordt. Wijkontsluitingswegen die nu gescheiden rijbanen hebben, worden niet snel gereconstrueerd en zijn voor de wijkraden in Schalkwijk 50 km-wegen (Zuiderzeelaan, Groningenlaan, Betuwelaan, Belgiëlaan).		
5	De wijkraden in Schalkwijk worstelen al decennia met de gemeentelijke instanties over de zogenaamde grijze wegen. Wegen die een snelheidsregiem hebben van 30 km/u maar het aanzien hebben van een straat met 50 km/u. Met verbijstering hebben de wijkraden weer kennis moeten nemen dat bij de reconstructie van de Prof. Eyckmannlaan en de Braillelaan, wederom voor een grijze weg is gekozen. Wat is de waarde van beleid als de gemeenteraad zich daar zelf niet aan houdt?	Wij herkennen uw worsteling. Daarom gaan we onderzoek doen naar de GOW 30. Niet toevallig zijn de straten die u als voorbeeld noemt ook busroutes. Zie daarvoor ook de reactie bij B2.	Nee
6	In relatie tot het mobiliteitsbeleid willen de wijkraden nog opmerken dat visueel smalle straten met vaak lange rechtstanden de snelheid van het autoverkeer doen afnemen. Dat kan onder andere door auto's langs de stoep te parkeren. Nergens in de stad zwaaien chauffeurs meer naar elkaar dan op bijvoorbeeld de Laan van Osnabrück in de Europawijk.	Dank voor deze suggestie.	Nee

AO	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Zienswijze Bijlage Veilig op weg in Haarlem In de bijlage wordt gesproken over 'belangenorganisaties' die een bijdrage mogen leveren in de klankbordgroep. De opsomming noemt alleen niet wijkgebonden groepen als zoals fietsersbond, Veilig Verkeer Nederland, Rover en de politie. De aanpassingen kunnen voor de wijk echter zeer groot zijn: 'Denk hierbij aan gevolgen voor groen en parkeren en (daarmee) de belangen van omwonenden'. De Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt zou voor hun wijk ook betrokken willen worden in de klankbordgroep. Zeker bij de invulling van de 'grijze wegen'.	Dank voor uw vragen. We geven in een aantal blokken een reactie. Inderdaad is bij het tot stand komen van het verkeersveiligheidsbeleid een klankbordgroep ingesteld. Op basis van het verkeersveiligheidsbeleid en de uitgangspunten van de SOR kan een ontwerp gemaakt worden als er sprake is van herinrichting van de weg. Bijvoorbeeld als ook de riolering wordt vervangen. Naar goed gebruik betrekken we bij het ontwerpproces de bewoners.	Nee
2	In de bijlage wordt onderhoud genoemd bij verkeersveiligheid, maar in de volgorde denk bij onderhoud ook aan	Zie voor onderhoud de reactie bij K1.	nee

	verkeersveiligheid. Het omgekeerde, pleeg onderhoud om het veiliger te maken, missen we in de bijlage. Als voorbeeld noemen wij de slechte (en gevaarlijke) staat van het fietspad op de Rijksstraatweg en de slechte staat van onderhoud van de ventweg van de Vondelweg tussen Eksterlaan en Vergierdeweg. Afspraken over de Rijksstraatweg (betonnen platen waar vernieuwing plaatsvindt) worden niet ongevraagd meegenomen. De Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt wil dat in een jaarlijkse wijkschouw het onderhoud van de wegen en verkeersveiligheid wordt meegenomen en hiervoor voldoende financiële middelen worden gereserveerd.		
3	In de bijlage wordt handhaving genoemd als taak van de Politie die 'heeft hiervoor een eigen (landelijke) aanpak met speerpunten, die ook in Haarlem uitgevoerd wordt.' In de praktijk betekent dit dat er geen actie vanuit de Politie te verwachten is. Of het straatbeeld voldoet niet aan eisen voor aanpak, of is er geen tijd voor of geen capaciteit. Zelf de vraag aan de Gemeente om 'smileys' om aandacht voor de snelheid aan te geven, worden niet gehonoreerd. De Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt wil meer aandacht voor andere veiligheidsmaatregelen en handhavingsaanpak, zeker als infrastructurele maatregelen niet mogelijk zijn.	Zie voor handhaving de reactie bij F5.	nee
4	In de bijlage worden voetgangers en fietsers op één keer na, steeds in een adem genoemd. In onze wijken dreigen de voetgangers steeds meer naar de achtergrond te verschuiven. Alles voor het HOV en wat op het fietspad rijdt. Rolstoelen en personen met rollator of kinderwagen en slechtzienden zijn evenzeer de dupe. De Wijkraad Dietsveld-Vogelbuurt wil meer aandacht voor andere voetgangers en minder-validen in het verkeer. Zeker op de routes naar voorzieningen als supermarkten en winkelgebieden is dit onderbelicht.	In de SOR is vastgelegd dat bij het ontwerpen van straten in een 30 km/u-zone een aantal uitgangspunten wordt gevolgd. Daarbij ligt de prioriteit bij de voetganger. Zie ook de reactie bij B7.	nee

AP	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Er moet veel meer aandacht zijn voor doorgaande auto's in de stad. En meer parkeerplaatsen. Als Haarlemmers in het centrum willen komen of doorkruisen is bijna onmogelijk. Sinds de laatste 2-3 jaar ontloop ik het centrum door het anti autobeleid. Velen met mij, dit kan toch nooit de bedoeling zijn geweest. Het (Kenaupark) afgesloten voor auto's bijvoorbeeld door ondoordacht beleid. Dus gooien we het maar dicht en nooit meer open.	Dank voor uw zienswijzen. Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	
	Er moeten goede doorgaande routes zijn voor auto's van oost naar west. En meer parkeergelegenheid. Door de auto's stil te laten staan worden mensen boos en geïrriteerd wat tot veel ondoordachte gestresste acties plaatsvinden van bestuurders (auto's , fietsen bussen) Daarbij rijden er veel te veel lege bussen rond, de bussen rijden als gekken, en beperken doorgaand verkeer omdat ze overal meerdere getallen tegelijkertijd op dezelfde wegen staan. Dezelfde doorgaande wegen waar alle auto's doorheen moeten, Station, raaks, verfronterbrug, Kenaupark, houtplein, Ikea, allemaal knelpunten waar de doorstroming verbeterd moet worden zodat de druk op de rest van de stad afneemt.	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	
	Maak ook doorgaande wegen voor auto's ipv die stil te laten staan in een ring. Milieu vervuiling en gestresste bestuurders. Geef daarbij de pleziervaart vaste tijden voor bruggebruik, nu staat de stad stil paar keer per dag als de bruggen opengaan.	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	
	Daarbij de stress van de handhaving die binnen 5 min naast je staat waar dan ook in de stad is een negatieve ontwikkeling voor Haarlem. Plus een parkeerzone die absurd duur zijn en ver buiten centrum door worden getrokken op tijden dat alleen bewoners nog aanwezig zijn.	Dit onderwerp wordt behandeld in de nota van reactie op het Mobiliteitsbeleid.	

AR	opmerking	antwoord	aanpassing
1	In woon in de Zuidpolder. Mijn kinderen zitten op de St. Bernardisschool. De (fiets) routes van de Zuidpolder (door	Dank voor uw reactie. Er is aandacht voor de scholen, zie de reactie bij X1.	Nee

	Parkwijk) naar de slachthuis en amsterdamse buurt zijn zeer onveilig. Veel onoverzichtelijke kruispunten. Veel wegen in Parkwijk zijn ook onoverzichtelijk. Veel dubbelgeparkeerde voertuigen rondom het beatrixplein bv. Ik durf mijn dochter niet op de fiets naar school te laten gaan.		
2	Het kruispunt vincent van goghlaan / prins bernhardlaan is onoverzichtelijk en onveilig. Voor kinderen niet duidelijk wie voorrang heeft. Fietspad doortrekken zou wenselijk zijn.	In het verkeersveiligheidsbeleid wordt een risicogestuurde aanpak voorgesteld. De genoemde locatie kan vanuit die aanpak gezien worden. Zie ook de reactie bij B6.	nee
3	Denk dat Parkwijk echt prioriteit moet hebben.	Met het voorgestelde beleid wordt de verkeersveiligheid niet per gebied maar naar thema's opgepakt. Fietsers, infrastructuur en gedrag zijn de prioriteiten.	nee

AS	opmerking	antwoord	aanpassing
1	De Fietsersbond steunt de ambitieuze doelstellingen van het Haarlemse verkeersveiligheidsbeleid van harte. Het is een nota waarin expliciet voor de fiets wordt gekozen en de veiligheid van fietser en voetganger voorop staat. Fietsveiligheid behoort in onze opvatting een consistent onderdeel te zijn van het Haarlemse mobiliteitsbeleid; immers de fietsveiligheid is altijd gerelateerd aan de algemene verkeersveiligheid en kan daar dus niet los van worden gezien. Wij begroeten met grote instemming: - Fietspaden op alle 50 km wegen - Meer ruimte voor de fiets, dus het verbreden van bestaande fietspaden - Toepassing van de CROW-richtlijnen op ontwerpen - De aanleg van ontvlochten fietsroutes - Het toepassen van vergevingsgezinde trottoirbanden - Het weghalen van belemmeringen zoals onnodige fietspaaltjes - Het reduceren van grijze wegen - Het instellen van 30 km gebieden met daarbij behorende snelheidsremmers - De wens om de snorfietser naar de (30 km) rijbaan te verwijzen - Voorstellen om te werken aan veiliger	Dank voor uw uitgebreide zienswijzen. Uw eerste vraag gaat over de "weerslag op straat" van het beleid. Het mobiliteitsbeleid en het verkeersveiligheidsbeleid gaan over de hoofdlijnen. Terecht vraagt u naar de weerslag daarvan op "straat". De uitgangspunten liggen (straks) vast. Vervolgens kunnen deze uitgangspunten per project toegepast worden.	Nee

	verkeersgedrag, waaronder aandacht voor de risicogroepen: senioren en jongeren - Veel meer data verzamelen over het verkeersgedrag en de ongevalsregistratie Kanttekeningen zijn er echter ook. Het stuk bevat vooral een visie over de veiligheid van de fietser. Wij hadden gehoopt op nog concretere plannen. De nu gepresenteerde plannen zijn gebaseerd op het Meerjaren Gebiedsprogramma (MJG). Het Uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsbeleid en het Actieplan verkeersveiligheid zullen meer duidelijkheid moeten geven met welke concrete plannen de gemeente komt. Wij zijn met name benieuwd naar de plannen om de fietser meer ruimte te geven; vooral daar waar gebrek aan ruimte het moeilijk maakt die ruimte te creëren. Zie bijvoorbeeld het veel te smalle fietspad aan de westzijde van de Leidsevaart. De werkwijze van de gemeente in het Haarlems Civiel Planproces draagt niet bij tot verwezenlijking van het beleid. Immers: niet alle voorgenomen projecten komen in aanmerking voor herinrichting. En dat betekent dat veranderingen in de openbare ruimte kunnen plaatsvinden (bijv. asfalt erin, asfalt eruit) die voorbij gaan aan het elders gewenste vastgestelde beleid.		
	Het HIOR vormt op geen enkele manier de basis voor een verkeerskundig ontwerp. Het HIOR is geen kaderstellend beleidsdocument, is niet vastgesteld door de Raad en is slechts een handboek voor de materialisatie van de openbare ruimte. Wij dringen er op aan om voor een veilige inrichting van de openbare ruimte in de allereerste plaats gebruik te maken van de landelijke, uniforme richtlijnen van het CROW.	Ook in de SOR zijn prioriteiten vastgelegd. De CROW is voor ons een belangrijke bron van kennis. Het betreft richtlijnen. Daar kan vanaf geweken worden.	
	Wij vinden dat gemeente zich pro-actiever mag opstellen met het weren van de snorfietzers van het fietspad. Een proef op de Gedempte Oude Gracht zou een mooie eerste stap zijn. Wij zijn niet alleen voorstander van het beter meten, maar ook van het analyseren van de metingen, zoals oorzaken van	Zie voor de snorfiets de reactie bij F2.	

	ongevallen en oorzaken van snelheidsovertredingen. Daarmee wordt het wegnemen van de problemen vergemakkelijkt.		
	Wij begroeten het veiliger maken van kruisingen. Veel kruisingen die nu gevaarlijk zijn en lange wachttijden bij VRI's kennen, zouden voor het langzaam verkeer ongelijkvloers moeten worden. Met name de Westelijke Randweg kent veel te weinig ongelijkvloerse kruisingen, maar er zijn daarnaast nog meer locaties aan te wijzen. Plannen daarvoor komen wij niet tegen terwijl de SOR zwaar inzet op een betere oversteekbaarheid van de N208. Het fietsverkeer over het Kennemerplein is ondanks vele toezeggingen nog steeds niet aangepakt. Een wezenlijke verbetering lijkt er niet in te zitten, gelet op het MJG 2022-2025.	De wens tot het verminderen van de barrièrewerking van de N208 en het veiliger maken van de oversteken bestaat nog steeds. In het uitvoeringsplan zal hiervoor aandacht zijn. Een ongelijkvloerse kruising bouwen is kostbaar. De gemeenteraad maakt de afwegingen over de inzet van budget.	
	De aanpak van 50km wegen zonder fietspaden of -stroken heeft voor ons hoge prioriteit. Graag zien wij een inventarisatie van deze wegen en een plan van aanpak met een tijdpad en budget. Zo komt de Leidsevaart bijvoorbeeld niet in het MJG voor.	Deze zorg delen we. Er wordt een prioriteit gegeven aan de 50 km wegen waar ook HOV op rijdt als het gaat om aanpak. Voor een aantal van deze straten worden plannen gemaakt. Op de korte termijn gaan we de Leidsevaart aanpassen. Op de lange termijn kan de Leidsevaart aangepast worden bij een herinrichting.	
	De discussie over grijze wegen, 30/50 km problematiek en de GOW-30 zijn wel aangekondigd maar niet geconcretiseerd. Een snelle discussie hieromtrent met de politiek en de stad is o.i. zeer wenselijk.	Wij herkennen uw vraag. De maatregel 7 wordt uitgebreid met onderzoek naar de GOW 30. Zie de reactie bij B2.	
	Als laatste willen we opmerken dat de Fietzersbond graag op basis van co-creatie wil participeren bij het uitwerken van de gemeentelijke plannen.	Bij het uitwerken van dit plan is een klankbordgroep ingesteld waar de Fietzersbond bij betrokken was. Bij de uitvoering worden bewoners en belanghebbende betrokken.	

2.3 Lijst met personen en organisaties die via het mobiliteitsbeleid op het verkeersveiligheidsbeleid hebben gereageerd

De onderstaande personen en organisaties hebben in eerste instantie op het concept mobiliteitsbeleid een zienswijze gegeven. Daarbij hebben zij ook een zienswijze gegeven die het verkeersveiligheidsbeleid betreft. Het nummer van de behandeling van die zienswijze komt overeen met het nummer zoals dat gehanteerd in de nota van beantwoording op het mobiliteitsbeleid.

Nummer	Naam	Nummer	Naam
Q	Laura van Berkel	BI	Paul Schouten
W	A. Kok	BJ	Jorien Stop
AG	Alan Barker	BL	Rick Mol
AN	Kenneth	BS	Wijkraad HoutvaartKwartier
AU	Fred Busscher	CE	Industriekring Haarlem (IKH), de belangenbehartiger in de Waarderpolder
BC	Scheerder	CI	Participatieraad gemeente Haarlem
BE	Rob Heeremans		

2.4 Reactie vanuit verkeersveiligheid op zienswijzen uit het mobiliteitsbeleid

Q	opmerking	antwoord	aanpassing
1	30 kmu binnen stadsgrenzen en dan ook handhaven! Pedelec wielrenners brommers en iedereen die harder wil/kan dan 15kmu op de rijbaan.	Voor handhaving zie reactie bij F5.	Nee

W	opmerking	antwoord	aanpassing
2a	Fietspaden. Graag geen fietspaden meer in 2 richtingen zoals bij de Turfmarkt en het Spaarne. Het is echt gevaarlijk. Het is soms enorm druk.	De fiets zien we als alternatief voor de auto. Dan zijn directe fietspaden gewenst. Door fietspaden in twee richtingen toe te staan beperken we het oversteken van (drukke) straten. Dat bevordert de veiligheid.	Nee
2b	Bakfietsen zijn nuttig en gevaarlijk voor andere fietsers. Misschien een verplicht bakfiets diploma?	We herkennen dat verschillende uitvoeringen van de fiets om aanpassingen vragen van de gebruikers. Het gedrag zal daarbij ook aangepast moeten worden.	nee

2c	En alle scooters op de rijbaan, zeker als dat 30 km wordt. Fiets eens op een druk moment over deze route met je oma, en je begrijpt de risico's.	In principe rijden scooters op de rijbaan. Op een paar uitzonderingen na. Juist op die locaties is het wenselijk dat alle verkeersdeelnemers goed opletten.	
----	--	---	--

AG	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Ik sta voor 100% achter het nieuw Mobiliteitsbeleid om minder autoverkeer, lagere snelheden op de wegen en minder straatparkeren binnen de gemeentegrenzen tot stand te brengen. Bovendien ben ik van mening dat er een totale scheiding ingevoerd moet worden tussen het fietsverkeer en gemotoriseerde scooters - dit vanwege de snelheid en de enorme breedte van de scooters. Ik meen dat de enige manier om dit te bereiken is de scooters te verplichten niet op de fietspaden maar op de rijweg samen met het autoverkeer te rijden.	In principe rijden scooters op de rijbaan. Op een paar uitzonderingen na. Juist op die locaties is het wenselijk dat alle verkeersdeelnemers goed opletten.	Nee

AN	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Graag zie ik de situatie op de Orionweg verbeterd. Het is voor kinderen uit de planetenbuurt onmogelijk om het Zaanenpark veilig te bereiken. Hierdoor vinden hier regelmatig aanrijdingen tussen auto's en (jonge) voetgangers en fietsers plaats. Er wordt te hard gereden en kruispunten zijn onoverzichtelijk. De Planetenlaan is een schitterende laan met mooie bomen en typeert de planetenwijk. Deze laan zou fietsvriendelijker/ autoluwer gemaakt mogen worden maar zeker niet breder of autovriendelijker!!	In principe worden alle straten en wegen binnen de bebouwde kom onderdeel van de 30 km/u-zone. Echter is het nodig dat op een aantal wegen de doorstroming belangrijk is. In het mobiliteitsbeleid staan deze wegen aangegeven. De Planetenlaan en de Orionweg zijn mogelijke GOW 30 straten. Nader onderzoek is nodig.	Nee

AU	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Het rijden met fietsers word steeds gevaarlijker gemaakt>Het soort fietsers wat mag rijden word steeds gevaarlijker>Veel fietsers die door rood licht rijden zelfs met kinderen op de fiets of er achter rijden hier word helaas weinig aangedaan. Smalle wegen en toch mogen fietsers naast elkaar rijden. Volgens mij en vele andere zou er	We willen juist meer ruimte voor de fiets maken. Zeker in de woongebieden, de 30 km/u-zones, zal de auto zich moeten aanpassen aan de fietsers. Ook als deze naast elkaar rijden.	Nee

	veel meer naar gekeken moeten worden Volgens mij zou de toestemming om fietsers naast elkaar te laten rijden verboden moeten worden. Het aantal auto's wat rijdt neemt alleen maar toe. En als automobilist kun je niet verlangen overall ogen te hebben houd meer rekening met elkaar. De fietsen worden steeds breder.		
--	--	--	--

BC	opmerking	antwoord	aanpassing
4	Pg 17: “..die geen van allen over de hele route uitblinken in fietsvriendelijkheid ..” Naarmate de fietspaden beter worden is het de ervaring dat ook voetgangers (vaak sporters) zich ook op de fietspaden gaan bewegen. Naarmate het drukker wordt, lijkt mij dat daar in verband met veiligheid ook aandacht aan besteed dient te worden. (Zie ook pg 27: Verkeersveiligheidsbeleid en pg 57, 61). En, zodra trottoirs breder worden rijden daar vaker tweewielers (fietser, scooters en zelfs motoren).	Het streven van de gemeente is om meer ruimte voor de voetganger en de fiets te creëren, uiteraard met de bedoeling dat degene voor wie het bedoeld is het ook gebruikt. In het verkeersveiligheidsbeleid is aandacht voor het gedrag van de fietsers en voetgangers. Campagnes zullen hun er op attent maken hoe maken hoe ze zich zo veilig mogelijk kunnen bewegen. Dit wordt meegenomen bij de acties vanuit de regionale campagnekalender (Zie Nota bij paragraaf 5.2.1).	Nee

BE	opmerking	antwoord	aanpassing
1	Bij deze ontvangt u mijn brief waarin ik nogmaals mijn zorgen uit over de situatie in de bocht van de Kinderhuisvest naar het Kenaupark. Ik en de medebewoners van ons huis zien hier wekelijks de bijna ongelukken die op de oversteekplaats, kort na de bocht, gebeuren. De vraag is hier niet óf er een ongeluk gaat gebeuren, maar wanneer er een ongeluk gaat gebeuren. Ik zie het als mijn plicht om u op deze gevaarlijke situatie te wijzen. Niet voor mijzelf, maar voor mogelijke toekomstige slachtoffers. Ik heb u uitdrukkelijk gevraagd om in de praktijk deze gevaarlijke situatie zelf te ervaren. U doet dit door in de auto te stappen en deze bocht te nemen met de toegestane snelheid van 50 km. per uur. Ik ben er van overtuigd dat u dan inziet dat het	Dank voor uw inbreng. De locatie die u beschrijft maakt onderdeel uit van de HOV-route. In het mobiliteitsbeleid is er voor gekozen om 30km uur de standaardsnelheid te laten zijn binnen Haarlem. Onder andere HOV-routes vormen hier de uitzondering op. De door u aangehaalde locatie wordt niet herkend als ongevalslocatie. Bij de risicogestuurde aanpak wordt de hele stad bekeken, Wanneer op deze plek sprake is van een verkeersonveilige	Nee

	huidige snelheidsregime van 50 km. per uur hier levensgevaarlijk is. Naar mijn overtuiging moet hier, voor de verkeersveiligheid, dan ook een verbodsregime van 30 km. per uur komen. Nogmaals ik hoop dat u mijn oproep honoreert en binnenkort in de auto stapt om deze bocht met 50 km. per uur door te rijden.	situatie, zal dat naar voren komen uit de analyse.	
--	---	---	--

BI	opmerking	antwoord	aanpassing
3	Blz. 17: Op de kaart staat dat de Westergracht ter hoogte van PlazaWest nu al als een gevaarlijke situatie aangegeven. Dit is volkomen terecht. Als bewoner kijk ik uit op de Westergracht en maak ik dagelijks gevaarlijke verkeerssituaties mee. Wanneer er straks 2000 woningen in deze ontwikkelzone bijkomen zal de verkeersintensiteit flink toenemen, wat de verkeerssituatie nog gevaarlijker zal maken. Bij de Westergracht gaat het om verkeer dat de ontwikkelzone in- en uitgaat. Dit kun je niet een mobiliteitsplan van een ontwikkelzone zelf regelen, omdat het de ontwikkelzone overstijgt. Wordt de Westergracht met de aanleg van HOV niet nog gevaarlijker?	Inderdaad zijn deze wegen onderdeel van de Ontwikkelzone Zuid-west. In het kader van dat project zal naar de wegen gekeken worden. Uit nader onderzoek zal moeten blijken of HOV over de Westergracht zal kunnen rijden. Daar hoort vervolgens een aantal maatregelen bij. Deze maatregelen zijn onderdeel van dat onderzoek.	Nee

BJ	opmerking	antwoord	aanpassing
5	Veilige wegen. Wat wordt er gedaan aan de zeer onveilige wegen? Nagtzaamstraat.	Er zal in de Nagtzaamstraat een aantal maatregelen genomen worden op termijn.	Nee
11	Verkeersveiligheid: Het verkeer is te gast in woonwijken. Ook de bus is te gast. Als iedereen wordt gemotiveerd te lopen of fietsen, is het essentieel dat grootverkeer (inclusief bussen) geen wegen aangeboden krijgen waar te hard en onveilig rijden uitnodigend is. Hoe gaat dit plan er voor zorgen dat ook groot verkeer bijdraagt aan een veilige weg? De fietsersbond trekt ook handen af van ingerichte onveilige wegen. Wie behartigt de belangen van een veilige fiets- en wandelomgeving? Prioriteit aan voetgangers en fietsers. Te voet... maar wel veilig? Oversteken is zeer onveilig.	In de SOR is vastgelegd dat bij het ontwerpen van straten in een 30 km/u-zone een aantal uitgangspunten wordt gevolgd. Daarbij ligt de prioriteit bij de actieve vormen van mobiliteit (voetganger en fietser). Echter, de praktijk is vaak wat weerbarstiger. De wens tot het behoud van bomen maakt dat compromissen gezocht worden.	

	Enquête van Veilig Verkeer Nederland in Nagtzaamstraat laat zien dat meer dan 80% zich onveilig voelt lopend en op de fiets. Op dit moment levensgevaarlijke situatie op Nagtzaamstraat waar een basisschool (FX) staat, buurthuis (Broederhuis), speelplein (Teylerplein) en senioren wonen. Hier is niets aan gedaan bij herinrichting omdat de bus leidend was. Terwijl dit in de uitgangspunten (verblijfsfunctie boven verkeersfunctie) heel duidelijk was.		
--	---	--	--

BL	opmerking	antwoord	aanpassing
5	Verkeersveiligheid Met een aantal bewoners zijn we al een aantal jaren bezig om de veiligheid in de Spaarnhovenstraat op orde te krijgen. In de straat mag je max. 30km rijden. Door de ligging van de straat, voor de Zaanenlaan, zonder stoplichten is onze straat ideaal voor sluipverkeer (vrachtwagens / bussen / auto's). En ze rijden i.i.g. geen 30km. Helaas hebben de niet goed aangelegde snelheidvertragende middelen geen enkel effect. Tot nu toe doet de gemeente niets. U zult begrijpen dat dit gevaarlijke situaties met zich meebrengt. Ook vanwege de vele fietsers doe gebruik maken van de straat, Rijkstraatweg naar Waarderpolder en vice-versa. Het zou mooi zijn als de gemeente net als in andere straten de richtlijnen naleeft en gebruikers van de straat laat zien dat je een in een 30km straat bent. Dit kan heel simpel en hoeft niet veel geld te kosten. De afgelopen jaren hebben we al verschillende oplossingen aangedragen maar helaas doet de gemeente niets. Nu in relatie tot 'mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheid' is het een mooi moment om deze oplossingen op te pakken en uit te voeren. Het zorgt in ieder geval voor meer draagvlak ook voor toekomstige ontwikkelingen.	In de nu voorliggende beleidsstukken wordt vastgelegd hoe we omgaan met diverse mobiliteitsvraagstukken. Daarmee liggen de ontwerp uitgangspunten voor de 30 km/u-zones (straks) vast. Vervolgens kan gezien worden welke straten nog niet voldoen aan deze uitgangspunten. Aanpassingen worden vervolgens bij voorkeur uitgevoerd in samenhang met andere werkzaamheden zoals onderhoud.	Nee

BS	opmerking	antwoord	aanpassing
12	Op bladzijde 17: Op de kaart staat dat de Westergracht ter hoogte van PlazaWest nu al als een gevaarlijke situatie aangegeven. Dit is volkomen terecht. Wanneer er straks 2000 woningen in deze ontwikkelzone bijkomen zal de verkeersintensiteit flink	Met betrekking tot het mobiliteitsbeleid is het streven om zoveel mogelijk sluipverkeer te voorkomen. Hiervoor is het belangrijk dat het verkeer op de	Nee

	toenemen, wat de verkeerssituatie nog gevaarlijker zal maken. Bij de Westergracht gaat het om verkeer dat de ontwikkelzone in- en uitgaat. Dit kun je niet een mobiliteitsplan van een ontwikkelzone zelf regelen, omdat het de ontwikkelzone overstijgt. Wordt met het ontwikkelen van het gebied voldoende rekening gehouden dat er geen nieuwe sluipwegen ontstaan tussen de Westergracht en de Pijlsaan? Wat betekent de mobiliteitsvisie voor de leefbaarheid van het Houtvaartkwartier? Er wordt verwezen naar mobiliteitsvisie Spoorzone Zuid West. Maar die moet, zover de wijkraad weet, nog worden gemaakt. Dit had naar ons inziens allang gedaan moeten zijn omdat al druk gewerkt wordt met het bedenken van de invulling in het gebied.	hoofdonsluitingsstructuur goed doorstroomt en dat in de rest van de buurt, mits er geen HOV rijdt, een maximum snelheid van 30km/u wordt ingevoerd. Inderdaad zijn de genoemde wegen onderdeel van de Ontwikkelzone Zuid-west. In het kader van dat project zal naar deze wegen gekeken worden.	
--	---	--	--

CE	opmerking	antwoord	aanpassing
5	Kruispunt Oudeweg-Fustweg-Nijverheidsweg Het kruispunt is door het college als een van de 13 risicolocaties opgenomen in het nieuwe Verkeersveiligheidsbeleid. Voor al deze locaties dient de komende jaren een passende oplossing te worden gevonden waarbij eerst onderzoek wordt uitgevoerd en daarna maatregelen worden genomen. Dit nadere onderzoek, genoemd de analyse in het beleidsstuk is al uitgevoerd voor deze locatie in de vorm van drie gemeentelijke verkeersonderzoeken. De onderzoeken bevestigen dat de aanleg van een verkeersregelinstallatie met extra opstelstroken de enige juiste oplossing is om de veiligheid op het kruispunt te verbeteren. De verbreding kan gecompenseerd worden met het groen en water dat door de afwaardering op de Oostersingelgracht gerealiseerd kan worden.	Aan het verkeersveiligheidsbeleid zal invulling gegeven worden middels een uitvoeringsprogramma. Dank voor uw melding dat er al een en ander onderzocht is. Onderstaand de lijst van personen en organisaties die in hun zienswijzen gericht op het Mobiliteitsbeleid eveneens gereageerd hebben op het verkeersveiligheidsbeleid. De nummers komen overeen met de nummers uit de nota van beantwoording op het mobiliteitsbeleid.	Nee

CI	opmerking	antwoord	aanpassing
3	De Participatieraad verzoekt om de belemmeringen van kwetsbare Haarlemmers met een (functie) beperking als focuspunt in de nota mee te nemen. Tevens vragen wij in het kader van het algemene	In de SOR is vastgelegd dat de voetganger de prioriteit heeft als het om ontwerp van de openbare ruimte gaat.	Nee

	verkeersveiligheidsbeleid specifieke aandacht voor de problemen van de groep Kwetsbare Haarlemmers mee te nemen bij de in de notitie reeds benoemde risicogroepen. In de notitie wordt ook gesproken over samenwerking met vrijwilligersorganisaties; de gemeente is voornemens om een vrijwilligersplatform op te richten. Dit voornemen is uitgewerkt in maatregel 16 en betreft het faciliteren en samenwerken met vrijwilligersorganisaties. De Participatieraad adviseert om vertegenwoordigers van de ambassadeurs Toegankelijke Stad (vanuit hun expertise/ ervaringsdeskundigheid) te betrekken en toe te voegen aan het -nog op te richten- vrijwilligersplatform.	De samenstelling van participatiegroep is nog niet vastgelegd. We betrekken uw verzoek erbij.	
--	--	--	--

Bijlage 1: Een lagere snelheid op het busvervoer

Bron: OVpro.nl d.d. 19 maart 2021

Het behoeft geen uitleg dat een bus langzamer kan rijden als de maximumsnelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 kilometer per uur. Er zijn tegelijkertijd positieve effecten op de doorstroming van het OV. Samen met aanvullende maatregelen kunnen deze elkaar **opheffen, blijkt uit onderzoek dat Goudappel in de gemeente Gouda uitvoerde naar de effecten van 'het nieuwe 30'**.

Uit analyses naar snelheidsverschillen blijkt dat de snelheid van het OV circa 10 tot 15 procent lager ligt op 30 kilometer-wegen dan op die waar 50 de limiet is. De exacte snelheidsafname is afhankelijk van de lokale situatie, waarbij onder andere het tracé (bochten) of aantallen haltes onderweg een rol spelen. Bij een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur is de gemiddelde snelheid lager dan 50; de afname van de gemiddelde snelheid is dus minder groot dan van 50 naar 30 kilometer.

Negatieve effecten compenseren

De verlaging naar 30 kilometer per uur heeft dus een negatief effect op de snelheid van het busverkeer. Dat heeft invloed op het aantal dienstregelinguren en kan leiden tot vraaguitval onder reizigers. In Gouda wordt het negatieve effect grotendeels gecompenseerd door een aanpassing van kruispunten en de verandering van verkeersstromen. Deze wijzigingen hebben weer een positief effect op de doorstroming.

In Gouda worden, binnen het verkeerscirculatieplan (VCP), kruispunten aan 50 kilometer-wegen met verkeerslichten omgebouwd naar voorrangspoleinen. Op deze voorrangspoleinen heeft 'de hoofdricting' altijd voorrang ten opzichte van de zijstraten. In tegenstelling tot 'het oude 30' zijn kruispunten dus niet gelijkwaardig. Voorrangspoleinen hebben, tot op zekere hoogte, voldoende capaciteit om het verkeer vlot af te wikkelen. Samen met andere maatregelen binnen het VCP nemen de verkeersintensiteiten immers af. Doordat de doorstroming op de hoofdricting verbetert, neemt de betrouwbaarheid van het busvervoer mogelijk toe.

Gouda zet eerste stap

Gouda is bezig met het opstellen van een VCP met het doel de leefbaarheid, duurzaamheid en bereikbaarheid te verbeteren en een bijdrage te leveren aan het creëren van een aantrekkelijke en vitale binnenstad. Onderdeel van de maatregelen om dit mogelijk te maken, is invoering van 'het nieuwe 30' als norm binnen de bebouwde kom. Het VCP heeft ook effect op het functioneren van het Goudse buslijnnet.

Juist om alle voor- en nadelen van 'het nieuwe 30' op de busexploitatie goed inzichtelijk te maken, heeft Goudappel een onderzoek uitgevoerd in opdracht van de gemeente Gouda en in samenwerking met de provincie Zuid-Holland, de vervoerder Arriva, de regio Midden-Holland en reizigersvereniging Rover.

Integrale afstemming en afweging

Uitwerking van het verkeerscirculatieplan heeft dus positieve en negatieve gevolgen voor de busexploitatie. Samen met aanvullende maatregelen kunnen die elkaar opheffen. De mate van positieve en/of negatieve effecten is afhankelijk van de locatie. Het is dan ook belangrijk om de keuze voor 'het nieuwe 30' samen en integraal te bekijken. De voordelen voor de stad, op gebied van leefbaarheid en veiligheid, moeten afgewogen worden tegen de, mogelijke, impact op de bus. Juist omdat 'het nieuwe 30' een relatief nieuw concept is, is het belangrijk om in gesprek te blijven met de verschillende belanghebbenden.

Realisatie van 'het nieuwe 30' is een gezamenlijke zoektocht. Hoe de wegingdeling in 'het nieuwe 30' vorm krijgt, moet in samenspraak met de vervoerder. Hierdoor kunnen de leefbaarheids- en veiligheidsdoelen gehaald worden, maar tegelijkertijd de snelheid en het comfort van de bus zo goed mogelijk geborgd worden. In Gouda worden de maatregelen gefaseerd ingevoerd, gemonitord en geëvalueerd. Het is dan ook aan te bevelen om invoering stapsgewijs op te pakken:

begin met een pilot, evalueer samen de effecten om vervolgens gezamenlijk weer een stap voorwaarts te zetten.

Gezamenlijke zoektocht

De Tweede Kamer heeft eind oktober 2020 een motie aangenomen om 30 kilometer per uur als standaard maximumsnelheid te hanteren binnen de bebouwde kom en uitsluitend beargumenteerd 'af te wijken' naar 50 kilometer per uur. Het is de verwachting dat de transitie van de norm van 50 naar 30 kilometer per uur positieve effecten heeft op onder andere verkeersveiligheid, ruimtelijke kwaliteit en meer mogelijkheden biedt om de actieve (lopen, fietsen) deelname aan het verkeer te stimuleren. Voor veel gemeentes sluit dit aan op eigen ambities om leefbaarheid te bevorderen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Een lagere maximumsnelheid heeft ook gevolgen voor het lokale OV.

Verschillende gemeentes onderzoeken wat de effecten zijn van deze lagere maximumsnelheid en hoe dit het beste toegepast kan worden. De keuze voor 30 kilometer per uur leidt tot de noodzaak voor het zorgvuldig inplannen van 'het nieuwe 30'. Er blijft altijd behoefte aan hiërarchie in de verkeersnetwerken: de wegen waar de snelheid wordt aangepast van 50 naar 30 kilometer per uur zijn geen typische woonstraten zoals bij de inrichting van de huidige 30 kilometerzones. Het zijn juist de zogenoemde 'grijze wegen', waar de verkeersintensiteit hoger ligt dan een woonstraat in een typische 30 kilometerzone. Dit uitgangspunt wordt vertaald in de inrichting van de weg: ook in 'het nieuwe 30' is doorstroming belangrijk.

Dit artikel is geschreven door Ellen van der Werff en Raymond Huisman (Goudappel), met medewerking van Mette Corsel en Rob Ogink (gemeente Gouda)

Bijlage 2: Brief aan commissie beheer inzake zebrapaden

Onderstaande brief is aan in februari 2016 aan de commissie beheer gezonden. Er is geen reden om van de strekking van deze brief af te wijken in het verkeersveiligheidsbeleid.

Geachte leden van de commissie beheer,

Tijdens de behandeling van het definitief ontwerp voor de Frankrijklaan op 3 september 2015 heeft u vragen gesteld over het beleid en de taak- en rolverdeling rond de aanleg van zebrapaden in Haarlem.

Het Haarlemse verkeersbeleid kent geen specifieke beleidsregels over zebrapaden.

De gemeente houdt bij de afweging over het aanleggen van een voetgangers oversteek plaats (VOP) aanbevelingen aan van het CROW (Dit is het nationale kennisinstituut voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte). In hun uitgave 'Veilig oversteken? Vanzelfsprekend!' wordt uiteengezet welke maatregelen er genomen kunnen worden om het oversteken van een weg makkelijker en/of veiliger te maken, en onder welke omstandigheden dit moet uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom mag er op erftoegangswegen altijd een zebrapad worden aangelegd. Op gebiedsontsluitingswegen is dit alleen toegestaan als er een maximum snelheid geldt van 50 km/uur. De belangrijkste aanbevelingen voor het aanbrengen van een zebrapad zijn:

- Dat de naderingssnelheid van minimaal 85% van de motorvoertuigen lager dan 50 km/uur is
- Dat geregeld gebruik van de oversteek de voorkeur heeft
- Dat voetgangers oversteek plaatsen beter niet toegepast kunnen worden op gebiedsontsluitingswegen met 2 x 2 rijstroken
- Dat een zebramarkering bij voorkeur niet toegepast wordt in combinatie met een verkeersregel installatie (VRI)
- Dat bij een intensiteit van 1.000 voertuigen of meer (per uur) wordt aanbevolen de VOP minimaal te combineren met een goede middengeleider
- Dat met name binnen 30 km gebieden de doelmatigheid per situatie beoordeeld moet worden

In de planvorming rond de reconstructie van een straat worden bovenstaande aanbevelingen meegenomen in het wegontwerp. In de participatie en inspraak wordt vervolgens beoordeeld of extra wensen van bewoners verwerkt kunnen worden in de plannen. Daarbij blijven de richtlijnen van het CROW van kracht.

Voor de zebrapaden in de Frankrijk- en de Belgiëlaan zijn de aanbevelingen ook meegenomen in de beoordeling. In het definitieve ontwerp was er gekozen om af te zien van zebrapaden in de nieuwe situatie. De aanbeveling die daarbij relevant was is de doelmatigheid van een zebrapad in een 30 km gebied. De uiteindelijke keuze om op de Belgiëlaan toch een zebrapad aan te leggen heeft betrekking op dezelfde aanbeveling, in combinatie met de aanbeveling dat een zebrapad effectief kan zijn als de oversteek geregeld gebruikt wordt.

Indien in het wegontwerp tot aanleggen van een zebrapad wordt besloten moet een verkeersbesluit worden genomen. Met een verkeersbesluit wordt afgedwongen dat verkeersmaatregelen weloverwogen worden genomen. Onderdeel van het verkeersbesluit is het advies van de verkeerspolitie. Binnen de gemeente Haarlem is het hoofd van de afdeling Openbare ruimte Groen & Verkeer (OGV) namens het college gemandateerd om verkeersbesluiten te nemen. Bij een negatief advies van de verkeerspolitie is het altijd aan het college om het verkeersbesluit te nemen. Het

is overigens ongebruikelijk dat het college, bij een negatief advies van de politie, toch overgaat tot het nemen van een verkeersbesluit.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

Cora-Yfke Sikkema

Wethouder Duurzaamheid, Mobiliteit en Beheer en Onderhoud, stadsdeel Zuid West

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
17 augustus 2021

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl