

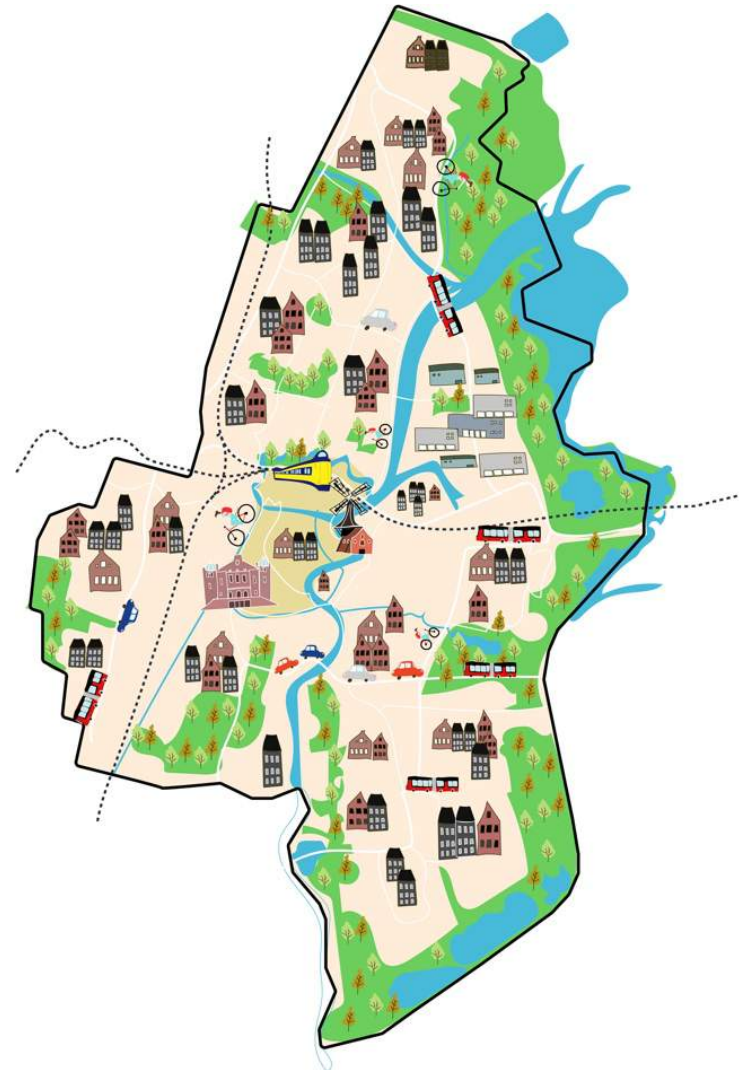
Uitvoeringsagenda Mobiliteitsbeleid Haarlem 2021-2030

Met een doorkijk naar 2040



Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	De mobiliteitstransitie opgedeeld in 3 fasen	4
1.2	Verdere uitwerkingen van het mobiliteitsbeleid	5
1.3	Dekking voor de uitvoeringsagenda	5
2	Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie - fase 1 (2021-2022)	7
2.1	Lopende projecten optimaal benutten	7
2.2	Nieuwe trajecten en doorpakken op eerdere pilots	8
2.3	Vorbereiding implementatie vervolgfases	8
3	Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie - fase 2 (2023-2025) en fase 3 (2026 en verder)	12
3.1	Middellange termijn - fase 2	13
3.2	Lange termijn - fase 3	14
4	Context en proces	16
4.1	Monitoring op de transitie doelstellingen	16
4.2	Kaders mobiliteitsbeleid richtinggevend bij discussies in lopende projecten ...	16
4.3	Mobiliteitstransitie wordt ook gerealiseerd via andere tafels en samenwerkingen	18
Bijlage 1: integrale maatregelen ruimte en mobiliteit		20
Bijlage 2: maatregelen netwerk op orde		27
Bijlage 3: maatregelen gedrag en gebruik		38



1 Inleiding

Op het moment dat het Mobiliteitsbeleid is vastgesteld door de Raad is dit de nieuwe werkwijze van de gemeente Haarlem. Concreet betekent dit:

- Het Mobiliteitsbeleid is het kader voor de beleidsstukken op het gebied van mobiliteit, die nog uitgewerkt zullen worden, zoals deelmobiliteitsbeleid en fietsbeleid.
- In projecten van de gemeente of waar de gemeente aan meewerkt wordt dit beleid de richtlijn voor handelen.
- De lijst met maatregelen uit Fase 1 van deze adaptieve uitvoeringsagenda wordt opgepakt, inclusief een aantal nieuwe maatregelen.
- De projecten uit fase 2 en 3 van deze uitvoeringsagenda worden in de volgende coalitieperiode geprioriteerd en waar nodig, wordt gezocht naar extra financiële middelen.

De uitvoeringsagenda die voor u ligt geeft een overzicht van de acties behorend bij het mobiliteitsbeleid van de gemeente Haarlem (september 2021). Ook wordt er voor een aantal projecten waar de gemeente aan werkt een leidraad meegegeven voor hoe het beleid hier toe te passen. De acties in deze agenda verwijzen naar de drie thema's uit het Mobiliteitsbeleid 1) Ruimte en Mobiliteit, 2) Netwerk op orde en 3) Gedrag en gebruik. In de bijlagen worden de maatregelen geordend per thema, verder toegelicht.

Mobiliteitstransitie houdt de groeiende stad leefbaar en bereikbaar

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Maar Haarlem groeit ook. De komende jaren staat onze stad voor de uitdaging om te groeien en tegelijkertijd een steeds gezondere en groenere stad te worden, die goed bereikbaar is, zowel voor wonen, werken als bezoeken.

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

Overzicht doelen

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

Per actie wordt in de volgende hoofdstukken aangegeven bij welke doelen van het mobiliteitsbeleid deze aansluit. De doelen betreffen een verbetering voor de onderstaande thema's. Het doel Bereikbaarheid is uitgesplitst per vervoerwijze: voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en multimodaal.

- Verblijfskwaliteit
- Voetganger
- Fiets
- Openbaar vervoer
- Auto
- Multimodaal
- Veiligheid
- Duurzaamheid



Op deze manier wordt in één oogopslag helder waar de betreffende actie aan bijdraagt. Omdat de mobiliteitstransitie een verschuiving naar fiets en voetgangers bevat, dragen nagenoeg alle maatregelen positief bij aan een gezondere stad. De gezondheid wordt verder gediend met het verschonen van het gemotoriseerde verkeer (schonere lucht en minder geluidsoverlast).

1.1 De mobiliteitstransitie opgedeeld in 3 fasen

Om de mobiliteitstransitie in Haarlem te bewerkstelligen, is een groot aantal maatregelen nodig. Deze zijn deels al in gang gezet. In aanvulling daarop worden extra maatregelen genomen.

Niet alle maatregelen kunnen tegelijk worden uitgevoerd. Dit heeft enerzijds te maken met een beperking qua financiële middelen en capaciteit en anderzijds omdat er een bepaalde volgorde en samenhang in de maatregelen zit. We onderscheiden in deze uitvoeringsagenda daarom drie fasen: korte termijn (fase 1), middellange termijn (fase 2) en lange termijn (fase 3).

Fase 1: Lopende projecten optimaal benutten en voorbereiding fase 2 en 3 **[korte termijn: 2021-2022]**

Op korte termijn benutten we allereerst de lopende projecten. We zorgen ervoor dat de projecten die de komende jaren in uitvoering gaan, zoals voor beheer en onderhoud, op een positieve manier bijdragen aan de ambities en doelen uit het mobiliteitsbeleid. We maken hiermee optimaal gebruik van de bestaande financiële middelen. Ook implementeren we het nieuwe beleid in de vele andere projecten die in de planning staan om uitgevoerd te worden zoals het uitbreiden van het voetgangersgebied in de Vijfhoek, diverse fietsprojecten in de stad en knooppuntontwikkelingen zoals Haarlem Nieuw Zuid en het stationsgebied van Haarlem.

Daarnaast zetten we een aantal nieuwe trajecten in gang. Deze vallen uiteen in acties die meteen zichtbaar zijn op straat en acties die nodig zijn om op de middellange (fase 2) en lange termijn (fase 3) op een goede manier uitvoering te geven aan de mobiliteitstransitie. Met dit korte termijnpakket versnellen we de huidige trend van de mobiliteitstransitie en leggen we het fundament voor de toekomst.

Fase 2: Doorpakken met belangrijke mobiliteitsprojecten

[middellange termijn: 2023-2025]

In deze fase gaan we nog meer tempo maken in de transitie naar voetganger en fietser. Belangrijke stap hierin is het centrum waar meer focus komt op verblijfskwaliteit. Dit doen we door het voetgangersgebied (waarbij de fietser te gast is) uit te breiden. We gebruiken de ruimte die hierdoor ontstaat om de voetgangersverbindingen in en rondom het centrum op te waarderen. Vervolgens maken we deze stap ook voor OV-knooppunten en wijkwinkelcentra. Voor de fiets pakken we nu de grotere missende schakels in het hoofdfietsrouten netwerk op. Daarnaast starten we met het oplossen van barrièrewerkingen, zoals die van de N208. Voor het OV zetten we de volgende stap in het verbeteren van de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones en de realisatie van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.

Fase 3: Bestendigen en uitbouwen mobiliteitstransitie

[lange termijn: 2026 en verder]

Op de lange termijn wordt de mobiliteitstransitie verder vormgegeven en uitgebouwd. Door fase 1 en 2 is de basis gelegd en staan de randvoorwaarden. Dat betekent dat we nu de ruimte en mogelijkheden hebben gecreëerd om door te pakken met de mobiliteitstransitie. De essentie van dit pakket is dat we projecten met een langere doorlooptijd uitvoeren. Daarnaast pakken we in deze fase de (relatief) minder urgente projecten op en creëren we ruimte in dit pakket om in te spelen op de implicaties van de eerdere pakketten.

Samenhang en coördinatie

De hiervoor geschetste fasen zijn geen statisch afgebakende blokken, maar vloeien in elkaar over. Maatregelen hangen samen; juist in de combinatie van maatregelen en een goede timing zit de kracht. Projecten dienen goed op elkaar afgestemd te worden voor een effectieve mobiliteitstransitie. Dit geldt met name voor de ontwikkelzones: We willen hier op tijd een passend maatregelpakket uitgevoerd hebben, zodat gebiedsontwikkeling en de mobiliteitstransitie hand in hand gaan.

1.2 Verdere uitwerkingen van het mobiliteitsbeleid

Met het nieuwe mobiliteitsbeleid en de bijbehorende uitvoeringsagenda worden handen en voeten gegeven aan de SOR, het Klimaatakkoord en het coalitieakkoord Duurzaam Doen. Het gehele mobiliteitsbeleid is hiermee nog niet klaar. Voor bepaalde delen van de stad, zoals bijvoorbeeld de urgente ontwikkelzones, worden er mobiliteitsplannen op gebiedsniveau gemaakt en voor specifieke thema's volgen verdiepende beleidsstukken of actieagenda's. Deze verdiepende stukken vallen allemaal onder de paraplu van dit mobiliteitsbeleid en kunnen ook leiden tot nieuwe maatregelen, die nu nog niet zijn opgenomen in de uitvoeringsagenda. De belangrijkste verdiepende stukken die volgen, zijn:

- Nota Bouwen en Parkeren (2021/2022)
- Deelmobiliteitsbeleid (2021/2022)
- Fietsbeleid (2022)
- Strategie Laadinfrastructuur (2022)
- Actieagenda invoering 30 km/u als norm (2022)
- Actieagenda invoering gereguleerd parkeren (2022)
- Verkeerslichten- en verkeersmanagementbeleid (VRI/DVM-beleid) (2022)
- Actieagenda stedelijke distributie/ZE logistiek (2023)

Het mobiliteitsbeleid sorteert voor op de (nog vast te stellen) Omgevingsvisie en sluit aan bij de opgave 'Duurzaam Bereikbare Stad' uit deze visie. Vanuit de uitwerking van de Omgevingsvisie kunnen extra mobiliteitsmaatregelen aan de uitvoeringsagenda worden toegevoegd.

1.3 Dekking voor de uitvoeringsagenda

Om de versnelling van de mobiliteitstransitie in gang te zetten, is (extra) financiering nodig. We kijken hiervoor naar de volgende financieringsbronnen:

- *Gedekte maatregelen vanuit de programmabegroting*
Allereerst realiseren we de maatregelen, waarvoor in de programmabegroting reeds financiële middelen zijn gereserveerd, zoals die uit het Actieplan Fiets en het SOR-uitvoeringsprogramma.
- *Meeliften op regulier Beheer en Onderhoud*
Voor realisatie van de ombouw van Haarlem naar een 30 km/uur stad, wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de reguliere B&O programmering. Hoewel de transitie hierdoor een relatief lange doorlooptijd heeft, is deze aanpak het meest haalbaar. Voor een succesvolle transitie is het noodzakelijk dat de (nieuwe) kaders uit het mobiliteitsbeleid goed worden meegenomen bij de B&O projecten. Dit kan op projectniveau soms leiden tot een extra financieringsvraag. Op de langere termijn en gemeentebreed zorgt de werk-met-werk aanpak echter voor de meest kostenefficiënte manier om de transitie vorm te geven.
- *Aanvraag extra financiële middelen voor begroting 2022*
Voor 2022 is aanvullend budget aangevraagd voor een 7-tal trajecten. Het gaat hierbij om de actie-agenda '30 km/u als norm in de stad' (o.a. pilot/ontwerp GOW 30) inclusief aanpak eerste straten, quick wins verkeersveiligheid, onderzoek snorfietsers op de rijbaan, pilot wijkhubs, gedragsaanpak mobiliteitstransitie, stimuleren initiatieven in de stad (o.a. vervolg pilot 'Groenplek & Fietsrek') en opzet monitoring.

- *Subsidies op het gebied van mobiliteit en duurzaamheid van de provincie Noord-Holland*

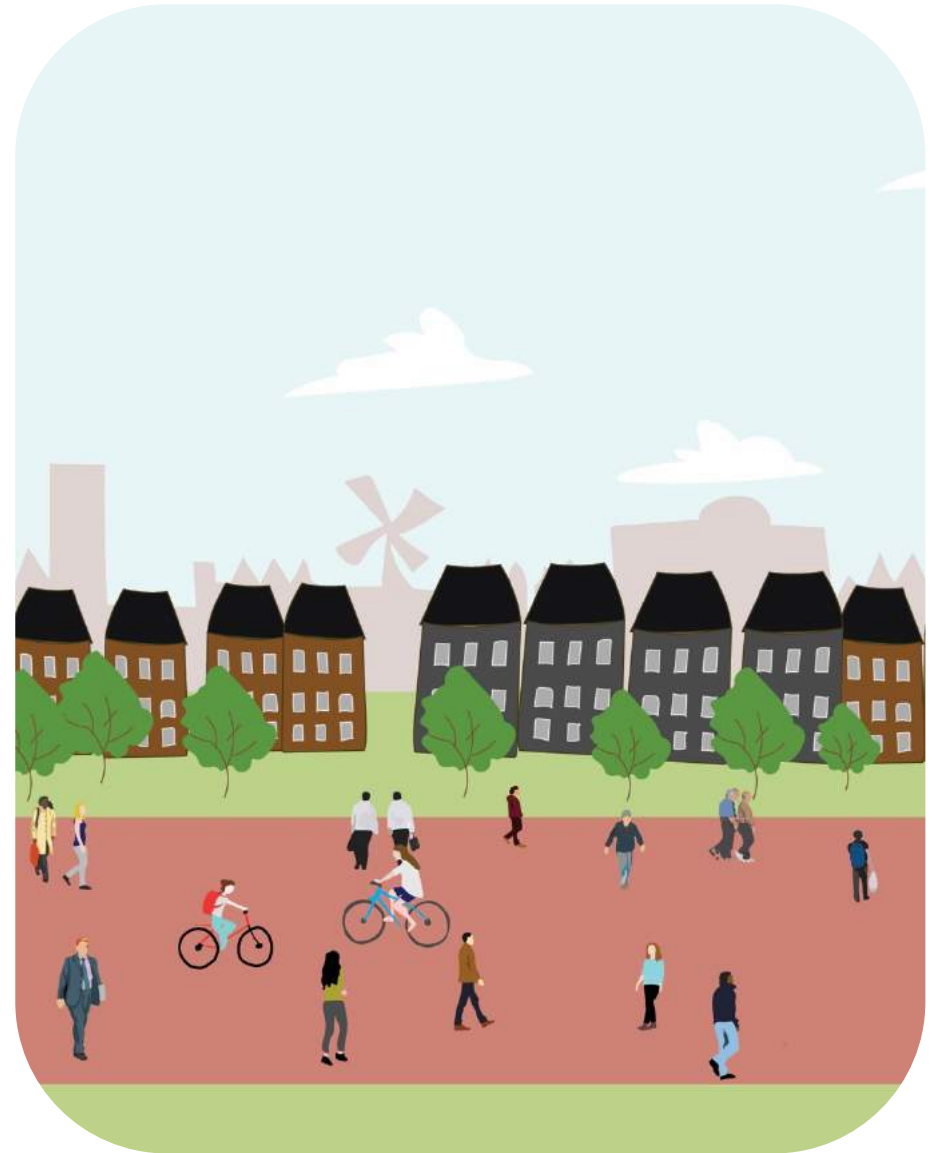
Voor de realisatie van projecten kijken we naar cofinancieringsmogelijkheden vanuit de provincie.

- *Overige (regionale, landelijke en Europese) bronnen*

Zowel binnen de MRA, met het Rijk en/of op Europees niveau kunnen projecten worden opgepakt. Cofinanciering is het meest kansrijk bij projecten die aansluiten op (rijks)beleid. Dat geldt bijvoorbeeld voor verkeersveiligheids- en fietsprojecten, de werkgeversaanpak, ZE-mobiliteit en woningbouw- en knooppuntontwikkeling.

- *Aanvullend budget nodig vanuit de Raad*

Naast bovenstaande financieringsbronnen, is het voor de middellange en lange termijn ook noodzakelijk om binnen de begroting van de gemeente Haarlem meer budget vrij te maken voor de mobiliteitstransitie. Hoe meer budget hoe eerder de mobiliteitstransitie zijn vruchten afwerpt.



2 Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie - fase 1 (2021-2022)

Het eerste maatregelpakket zit nu al in de uitvoering. We implementeren de ambities en doelen van het mobiliteitsbeleid in de projecten die nu in de uitvoering zijn of binnenkort gaan om de mobiliteitstransitie te versnellen. Ook starten we met de voorbereiding van een aantal nieuwe trajecten die essentieel zijn om de veranderende focus naar meer lopen, fietsen en OV direct zichtbaarheid te geven in het dagelijkse leven in Haarlem.

Dit hoofdstuk beschrijft de lopende projecten en nieuwe projecten. Aan het einde van dit hoofdstuk wordt getoond aan welke doelen de maatregelen bijdragen. In de bijlagen worden de maatregelen verder toegelicht bij de verschillende thema's uit het Mobiliteitsbeleid: Ruimte & mobiliteit, Netwerken op orde en Gedrag & gebruik.

In het fiets- en voetgangersnetwerk werken we aan verbeteringen rondom het centrumgebied, op school- en thuisroutes en op regionale fietsverbindingen. We doen onderzoek naar ontwikkelpaden van de HOV-verbindingen en de verdeling hiervan over de (binnen)stad. We starten met het verbeteren van de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones en de ontwikkeling van het OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid. De snelheid op routes door woonwijken wordt op meerdere plekken verlaagd naar 30 km/u. Daarnaast brengen we in beeld wat er voor nodig is om ook andere wegen op een veilige manier naar 30 km/u te kunnen transformeren (o.a. door te kijken naar de verkeerscirculatie en pilot/ontwerp GOW 30).

2.1 Lopende projecten optimaal benutten

Het college is al hard bezig om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Dit doet zij in de eerste plaats door duidelijke keuzes in huidige projecten. De ambities en doelen van het mobiliteitsbeleid worden hierin optimaal meegenomen. We maken hiermee gebruik van de bestaande financiële middelen. Lopende projecten die belangrijk zijn voor de transitie naar meer ruimte-efficiënte en schone vormen van vervoer zijn o.a.:

1. Gebiedsontwikkeling Stationsgebied, Haarlem Nieuw Zuid, Zuid-West en Oostpoort
 - A. Verbeteren kwaliteit voor voetgangers
 - B. Fietsbereikbaarheid verbeteren en fietsparkeervoorzieningen
 - C. Parkeerbeleid auto: verlagen parkeernormen en gereguleerd parkeren
2. Omgekeerd ontwerpen toepassen voor meer kwaliteit voor fiets en voetganger bij herinrichtingen die reeds gepland staan, zoals:
 - A. Jan Gijzenkade
 - B. Prof Eykmanlaan
 - C. Kleine Houtweg
3. Ontwikkeling HOV-knoop Haarlem Nieuw Zuid
4. Realisatie regionale doorfietsroutes (zoals tussen Haarlem en Velsen)
5. Meer ruimte voor voetgangers en fietsers in de binnenstad (o.a. uitbreiden voetgangersgebied en realisatie grote fietsparkeervoorzieningen)
6. Aanpak veilige school- en thuisroutes
7. Invoering Milieuzone voor vrachtverkeer (per 1/1/'22)
8. Continuering uitrol laadinfra in de openbare ruimte

Voor sommige lopende projecten geldt dat zij net te vroeg komen om optimaal volgens de kaders van het mobiliteitsbeleid uitgevoerd te kunnen worden. Voor deze projecten wordt bekeken of er voor een tijdelijke oplossing gekozen kan worden om vervolgens, wanneer de mobiliteitstransitie weer een stap verder is, een definitieve oplossing kan worden gerealiseerd, gebaseerd op de principes uit het mobiliteitsbeleid (denk aan 30 km/uur en meer ruimte voor fiets, voetganger en OV).

2.2 Nieuwe trajecten en doorpakken op eerdere pilots

We starten een aantal nieuwe trajecten die essentieel zijn om de veranderende focus naar meer lopen, fietsen en OV onderdeel te laten worden van het dagelijkse leven in Haarlem. Daarnaast pakken we door op eerder ingezette pilots. Projecten met een * zijn onder voorbehoud van goedkeuring extra budgetaanvraag bij begroting.

1. Inzetten op fietsring om het centrum: 1 of 2 projecten om zichtbaar de 1^e stap te maken van de mobiliteitstransitie (denk bijvoorbeeld aan herinrichting tot fietsstraat van de Raamvest).
2. Actie-agenda '30 km/u als norm in de stad' (o.a. pilot/ontwerp GOW 30), inclusief quick wins: snelheid rustige woonstraten en wijken (< 6000 mvt¹/etmaal) terugbrengen van 50 km/u naar 30 km/u *
3. Quick wins verkeersveiligheid (o.a. actiegerichte aanpak verwijderen obstakels van fietspaden en beter benutten landelijke campagnekalender).*
4. Ondersteunen mobiliteitstransitie-initiatieven in de stad (o.a. beleidsmatige inbedding succesvolle pilot 'Groenplek & Fietsrek')*
5. Pilot wijkhubs om leerervaringen op te doen voor deelmobiliteit*. Bijvoorbeeld bij uitbreiden voetgangersgebied Vijfhoek.

¹ Mvt = motorvoertuigen. Het aantal mvt per etmaal zegt iets over de auto-intensiteit op een bepaalde weg. Grofweg: onder de 3000 mvt/etmaal kun je fietsers en auto's veilig mengen, boven de 5000-6000 is dat moeilijk voorstelbaar.

2.3 Voorbereiding implementatie vervolgfases

Ten behoeve van de realisatie van projecten in de toekomst is er in sommige gevallen behoefte aan meer inzicht in de maatregelen die nodig zijn om de doelen te bereiken. Bijvoorbeeld over hoe we het autoverkeer op een goede manier over de stad kunnen verdelen om te komen tot veilige 30 km/u zones of over hoe we bewoners het meest effectief kunnen betrekken bij de mobiliteitstransitie. Door hier in de komende periode verdiepend onderzoek naar te doen, kunnen we betere uitgangspunten meegeven voor de te starten projecten, waardoor deze succesvoller zijn. Daarnaast is het nodig om de inzichten door te vertalen in handboeken voor de uitvoering, zodat het voor uitvoeringsorganisaties duidelijk is hoe deze meegenomen moeten worden in projecten. Projecten met een * zijn onder voorbehoud van goedkeuring extra budgetaanvraag bij begroting.

1. Onderzoek verkeerscirculatie autoverkeer Haarlem op hoofdlijnen; doorstroming hoofdautonetwerk ten opzichte van het onderliggend wegennet
2. Langetermijnperspectief OV-systeem in en rondom Haarlem
3. Onderzoek fietsverbinding tussen station en Haarlem Noord: verbeteren fietsverbinding Kennemerplein
4. Onderzoek snorfietzers naar de rijbaan*
5. Opzet gedragsaanpak mobiliteitstransitie*
6. Aanpassen Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) op basis van het Omgekeerd Ontwerpen en de vastgestelde beleidsuitgangspunten van het mobiliteitsbeleid
7. Opzetten monitoringsplan mobiliteitstransitie*

2.4 Overzicht maatregelen – fase 1

Op de volgende pagina's staan de maatregelen voor fase 1. Iedere actie, opgenomen in onderstaande tabel start met een letter. Deze letter geeft het thema uit het Mobiliteitsbeleid weer, waar de maatregel betrekking op heeft. In de bijlagen staan alle maatregelen per thema verder beschreven. Deze uitleg is in het betreffende thema met het nummer terug te vinden. De uitleg bij de letters:

R = ruimte en mobiliteit (bijlage 1)

V = voetganger (bijlage 2)









F = fiets (bijlage 2)









O = OV (bijlage 2)

A = auto (bijlage 2)

G = gedrag en gebruik (bijlage 3)

MO= monitoring; dit is een overkoepelende actie (hoofdstuk 4.1)

Nr	Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie (vanaf nu uit te voeren)	Thema	 Verrijfskwaliteit	 Voetganger	 Fiets	 Openbaar vervoer	 Auto	 Multimodaal	 Veiligheid	 Duurzaamheid
A1	Onderzoek verbeteren hoofdontsluitingsstructuur (o.a. N200, N208, N205 en Velserversbinding)	Netwerk op orde	X				X		X	
A2	Continueren uitrol laadinfra voor elektrische auto's	Netwerk op orde					X			X
F1	Masterplan Fietsring binnenstad (fase 1)	Netwerk op orde	X		X				X	X
F10	Quick wins verkeersveiligheid (o.a. verwijderen obstakels van fietspaden en campagnes)	Netwerk op orde + Gedrag en gebruik	X		X				X	
F3 + F4	[Gebiedsontwikkeling Stationsgebied, Haarlem Nieuw-Zuid, Zuid-West en Oostpoort]: Verbeteren fietsbereikbaarheid en fietsparkeervoorzieningen	Netwerk op orde	X		X			X	X	X
F3a	Onderzoek verbeteren fietsroute Kennemerplein	Netwerk op orde			X	X		X		X
G1	Ondersteuning bewonersinitiatieven mobiliteitstransitie (o.a. vervolg pilot Groenplek & Fietsrek)	Gedrag en gebruik	X	X	X				X	X
G1	Gedragsaanpak mobiliteitstransitie (campagnes, etc)	Gedrag en gebruik		X	X	X		X		X
G2	Verkeersveiliger maken van schoolomgevingen en school-thuisroutes	Netwerk op orde	X	X	X				X	X
G3	Pilot deelmobiliteit wijkhubs (bijvoorbeeld in Vijfhoek)	Gedrag en gebruik + Ruimte en mobiliteit	X		X		X	X		X
G4	Werkgeversaanpak Waarderpolder en Metropoolregio Amsterdam	Gedrag en gebruik	X	X	X	X	X	X	X	X
G5a	Invoering Milieuzone voor vrachtverkeer	Gedrag en gebruik	X							X

Nr	Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie (vanaf nu uit te voeren)	Thema	Verblijfskwaliteit	Voetganger	Fiets	Openbaar vervoer	Auto	Multimodaal	Veiligheid	Duurzaamheid
										
G6	Snorfietzers naar de rijbaan (onderzoek)	Gedrag en gebruik			X				X	
R1	Toepassen omgekeerd ontwerpen: meer kwaliteit voor fiets en voetganger. Bij herinrichtingen Jan Gijzenkade, Prof Eykmanlaan, Kleine Houtweg.	Ruimte en mobiliteit	X	X	X	X			X	X
R1	Aanpassen Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR)	Ruimte en mobiliteit	X	X	X				X	
R2a	[Gebiedsontwikkeling Stationsgebied, Haarlem Nieuw-Zuid, Zuid-West en Oostpoort]: Parkeerbeleid en vergunningparkeren	Ruimte en mobiliteit	X							X
R2a + V1	[Gebiedsontwikkeling Stationsgebied, Haarlem Nieuw-Zuid, Zuid-West en Oostpoort]: Verbeteren kwaliteit voor voetgangers	Netwerk op orde	X	X		X		X	X	X
R3a	Actie-agenda '30 km/u als norm in de stad' (o.a. pilot/ontwerp GOW 30), inclusief quick wins	Ruimte en mobiliteit + Netwerk op orde	X	X	X				X	
R4a	Actieagenda invoering gereguleerd parkeren en uitvoering fase 1	Ruimte en mobiliteit	X	X	X					X
R4d	Resterende maatregelen programma Moderniseren Parkeren (fase 1)	Ruimte en mobiliteit	X	X				X		X
MO	Opzetten monitoringsplan mobiliteitstransitie	Alle thema's	X	X	X	X	X	X	X	X
O1	Verbeteren HOV-corridor Haarlem - Schiphol/Amsterdam (onderzoek)	Netwerk op orde				X		X		X
O2	(H)OV routes anders verdelen over de (binnen)stad (onderzoek)	Netwerk op orde				X		X		X
O3	HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid (onderzoek)	Netwerk op orde				X		X		X

3 Maatregelen versnelling mobiliteitstransitie - fase 2 (2023-2025) en fase 3 (2026 en verder)

In dit hoofdstuk worden de maatregelen benoemd die nodig zijn om tot de gewenste mobiliteitstransitie te komen. We maken, zoals eerder aangegeven, onderscheid in een 2^e (middellange termijn) en een 3^e (lange termijn) fase. In fase 2 ligt de focus op het doorpakken met belangrijke mobiliteitsprojecten waar nu de voorbereidingen voor in gang zijn of worden gezet. Fase 3 richt zich meer op het uitvoeren van projecten met een langere doorlooptijd, maatregelen die qua volgorde afhankelijk zijn van maatregelen in fase 1 en 2 en projecten die (relatief) minder urgent zijn.

Met name fase 3 is een indicatieve en adaptieve lijst van maatregelen. Op basis van de maatregelen en inzichten uit fase 1 en 2, zoals de verdiepende onderzoeken, de monitoring van de doelen en de ontwikkelingen in de maatschappij, kunnen aan deze lijst zowel maatregelen toegevoegd als vanaf gehaald worden.

3.1 Overzicht maatregelen – fase 2 en 3

Op de volgende pagina's staan de maatregelen voor fase 2 en 3. Iedere actie, opgenomen in onderstaande tabel start met een letter. Deze letter geeft het thema uit het Mobiliteitsbeleid weer, waar de maatregel betrekking op heeft. In de bijlagen staan alle maatregelen per thema verder beschreven. Deze uitleg is in het betreffende thema met het nummer terug te vinden. De uitleg bij de letters:

R = ruimte en mobiliteit (bijlage 1)

V = voetganger (bijlage 2)









F = fiets (bijlage 2)

O = OV (bijlage 2)









A = auto (bijlage 2)









G = gedrag en gebruik (bijlage 3)

3.2 Middellange termijn - fase 2

Nr	Maatregelen middellange termijn	Thema	 Verblijfskwaliteit	 Voetganger	 Fiets	 Openbaar vervoer	 Auto	 Multimodaal	 Veiligheid	 Duurzaamheid
A4	Aanpassen regionale en lokale bewegwijzering autoverkeer incl. bewegwijzering parkeergarages	Netwerk op orde + Gedrag en gebruik					X			
F1	Fietsring binnenstad op orde (fase 2)	Netwerk op orde	X		X				X	X
F2	Herinrichting hoofdroutes (regionale doorfietsroutes en stedelijke plusroutes fiets) naar vrijliggende fietspaden of fietsstraten en verbeteren ontvlochten fietsroutes	Netwerk op orde			X				X	X
F3a	Realisatie verbeteren fietsroute Kennemerplein	Netwerk op orde			X	X		X		X
F4	Uitbreiden kleinschalige fietsenstallingen in woonwijken	Netwerk op orde + Gedrag en gebruik	X		X			X		X
F6	Verminderen barrièrewerking hoofdfietsroutes (o.a. bij N208 en N205) (fase 2)	Netwerk op orde			X				X	X
G5b	Actieagenda stedelijke distributie/ZE logistiek en uitvoering maatregelenpakket	Gedrag en gebruik	X							X
R3b	Stadsbreed verkeerscirculatieplan t.b.v. '30 km/u als norm in de stad'	Ruimte en mobiliteit	X				X		X	
R4a	Uitbreiding gereguleerd parkeren (fase 2)	Ruimte en mobiliteit	X	X	X					X
R4c	Opwaarderen / realiseren P+R-locaties	Ruimte en mobiliteit	X			X	X	X		
R4d	Resterende maatregelen programma Moderniseren Parkeren (fase 2)	Ruimte en mobiliteit	X					X		X
O3	HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid (realisatie)	Netwerk op orde				X		X		X
O4	Stapsgewijze implementatie herverdeling (H)OV (o.a. verbeteren OV-bereikbaarheid ontwikkelzones)	Netwerk op orde				X		X		X

3.3 Lange termijn - fase 3

Nr	Maatregelen langetermijn	Thema	 Verblijfskwaliteit	 Voetganger	 Fiets	 Openbaar vervoer	 Auto	 Multimodaal	 Veiligheid	 Duurzaamheid
A3	Realisatie verbeteringen hoofdontsluitingsstructuur (o.a. herstructurering Oudeweg)	Netwerk op orde	X				X		X	
F1	Fietsring binnenstad op orde (fase 3)	Netwerk op orde	X		X				X	X
F2	Herinrichting hoofdroutes (regionale doorfietsroutes en stedelijke plusroutes fiets) naar vrijliggende fietspaden of fietsstraten en verbeteren ontvlochten fietsroutes (fase 2)	Netwerk op orde			X				X	X
F3	Slimme inrichting kruisende hoofdfietsroutes	Netwerk op orde			X				X	X
F5	Fietsroutes stationsgebied Haarlem Spaarnwoude (incl ondertunneling)	Netwerk op orde			X	X		X	X	X
F6	Verminderen barrièrewerking hoofdfietsroutes (o.a. bij N208 en N205) (fase 3)	Netwerk op orde			X				X	X
F7	Meer ruimte voor de fiets in en van/naar de Waarderpolder	Netwerk op orde			X			X	X	X
F8	Opwaarderen fietsroute N208-Leidsevaart t.h.v. Van Leeuwenhoekpark.	Netwerk op orde			X					X
F9	Verbetering fietsroute kruising Jan Gijzenkade / Noorderhoutbrug	Netwerk op orde			X				X	X
G3	Introductie meerdere wijkhubs met deelmobiliteit	Gedrag en gebruik	X	X	X	X	X	X	X	X

Nr	Maatregelen langetermijn	Thema	 Verblijfskwaliteit	 Voetganger	 Fiets	 Openbaar vervoer	 Auto	 Multimodaal	 Veiligheid	 Duurzaamheid
G7	Verbeteren verkeersmanagement (o.a. slimme verkeerslichten)	Gedrag en gebruik		X	X	X	X			
R2	Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad: aanpassen inrichting en regelgeving binnenstad	Ruimte en mobiliteit	X	X	X	X			X	X
R3c	Snelheid naar 30 km/h - drukke woonstraten > 6000 mvt/h	Ruimte en Mobiliteit + Netwerk op orde	X	X	X				X	
R3d	Snelheid naar 30 km/h - gebiedsontsluitingswegen herinrichten	Ruimte en mobiliteit + Netwerk op orde	X	X	X	X	X		X	X
R4a	Uitbreiding gereguleerd parkeren (fase 3)	Ruimte en mobiliteit	X	X	X					X
R4b	Stimuleren garageparkeren bewoners en realiseren mobiliteitshubs	Ruimte en mobiliteit	X		X	X	X	X	X	
O5	OV-knooppunt station Haarlem Spaarnwoude	Netwerk op orde		X	X	X		X		X
O6	Opwaarderen OV-overstappunten van/naar het centrum	Netwerk op orde		X	X	X		X		X
V1b	Verbeteren voetgangersverbindingen Station Haarlem Spaarnwoude	Netwerk op orde	X	X		X		X	X	X
V2a	Verbeteren looproutes van/naar parkeergarages binnenstad	Netwerk op orde		X			X	X	X	
V2b	Verbeteren voetgangersverbindingen wijkwinkelcentra	Netwerk op orde	X	X					X	X

4 Context en proces

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid en daarmee de realisatie van de mobiliteitstransitie is een transformatieproces en wordt niet alleen gerealiseerd binnen de hiervoor genoemde mobiliteitsprojecten. Ook binnen andere projecten en bestaande samenwerkingsverbanden worden stappen gezet. Hierom is het ook noodzakelijk om de voortgang van de transitie goed en regelmatig te monitoren.

4.1 Monitoring op de transitie doelstellingen

De uitvoering van het mobiliteitsbeleid wordt iedere twee jaar gemonitord, waarbij de SOR-monitoring als basis wordt gebruikt. Voor deze monitoring wordt een monitoringsplan opgesteld. De ontwikkelingen in gebruik en aanbod van de verschillende vervoerswijzen, de voortgang van de uitvoering van projecten en de ontwikkelzones, bredere ontwikkelingen op mobiliteitsgebied en andere relevante ontwikkelingen worden in kaart gebracht. De mobiliteitsmonitoring wordt met voet- en fietsverplaatsingen uitgebreid, zodat toekomstige beleidskeuzes beter gebaseerd kunnen worden op beschikbare data. Nieuwe inzichten uit deze monitoring kunnen aanleiding geven om het plan bij te stellen. Hierbij kunnen zowel de planning van de maatregelen als de maatregelen zelf worden aangepast. De wijzigingen worden opgenomen in periodieke actualisaties van het plan. Indien uit de monitoring blijkt dat er aanvullende maatregelen en middelen nodig zijn, zullen deze middelen via de jaarlijkse begrotingscyclus aangevraagd worden.

Bij deze aanpak worden de belanghebbende directies betrokken, evenals de buurgemeenten, provincie Noord-Holland en MRA. Door de adaptieve aanpak kan worden omgegaan met de onzekerheden (o.a. financiën, tempo gebiedsontwikkeling, corona-effect, etc.) die deze lange-termijnplannen met zich meebrengen.

4.2 Kaders mobiliteitsbeleid richtinggevend bij discussies in lopende projecten

De vastgestelde kaders van het mobiliteitsbeleid, waarmee de transitie wordt vormgegeven, worden vanaf nu toegepast in de lopende projecten uit het Beheer en Onderhoud en het Investeringsprogramma. Hieronder zijn een aantal voorbeelden opgenomen van de toepassing van het Mobiliteitsbeleid in bestaande en geplande projecten.

Prins Bernhardlaan

De Prins Bernhardlaan komt in aanmerking voor herinrichting. Aan de raad zijn verschillende varianten voorgelegd. Op basis hiervan heeft de raad een motie aangenomen om 'in het op te stellen mobiliteitsbeleid de haalbaarheid van een HOV-verbinding langs de Prins Bernhardlaan te onderzoeken inclusief de haalbaarheid van afwaardering van deze route voor het autoverkeer';

[Leidraad: Prins Bernhardlaan maakt onderdeel uit van de hoofdontsluitingsstructuur en blijft daarmee een 50 km/u-weg. Daarnaast is de Prins Bernhardlaan zoekgebied voor het HOV. Er moet ruimte gemaakt worden voor de fiets. Uitgangspunt is omgekeerd ontwerpen: in het ontwerp zijn fietsers belangrijker dan autoverkeer. Bij 50km/u wegen krijgen plusroutes een vrijliggend fietspad \(in principe 2x eenrichting; maar bij wegen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer, wordt dit 2x tweerichting voor het fietsverkeer](#)

Schipholweg

Wat is de toekomst van deze weg? Hoe moet deze weg ingericht worden nu de Kennemertunnel niet meer in de planning staat en er een OV-knooppunt Haarlem-Nieuw Zuid gepland staat? Vraagstuk: hoe verhoudt de doorstroming zich tot de leefbaarheid?

[Leidraad: De N205 behoort tot de hoofdontsluitingsstructuur en zal daarmee een 50 km/u weg blijven. De Schipholweg is een hoofdroute voor het HOV.](#)

De Schipholweg behoort tot het hoofdnet fiets. We nemen voor het hoofdnet fiets de CROW richtlijnen als uitgangspunt.

Daarnaast maken we de route in het hoofdnet voor fietsers extra comfortabel. Het principe van omgekeerd ontwerpen moet worden toegepast. De leefbaarheid wordt vanuit mobiliteit verbeterd door de beide zijden van de Schipholweg voor fietsers en voetgangers beter met elkaar te verbinden en te zorgen voor een optimale bereikbaarheid van het nieuwe OV-knooppunt te voet en met de fiets. De uiteindelijke inrichting zal grotendeels afhangen van de definitieve locatie van het HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid.

Kruispunt Amerikaweg – Schipholweg

De raad van Haarlem heeft in 2019 de volgende motie unaniem aangenomen: “Integrale benadering kruising Amerikaweg N205” waarin werd gevraagd om een integrale verkeersoplossing voor de kruising Amerikaweg, Prins Bernardlaan, Schipholweg, N205. Gevraagd is ook om een ongelijkvloerse kruising voor fietsverkeer.

Leidraad: doorstroming op de N205 en een veilige fietsoversteek als onderdeel van de fietsstructuur. Dit project hangt nauw samen met de Schipholweg, die weer nauw samenhangt met de locatie van het nieuwe OV-knooppunt.

N200 Kennemerplein

Achter het station vormt de oversteekbaarheid van het Kennemerplein in combinatie met de doorstroming van de N200 de uitdaging om hier de maximale oplossing te vinden.

Leidraad: ontsluiting van het station vanuit Haarlem Noord met de fiets en voor de voetgangers is van belang en moet voldoende ruimte krijgen op straat en/of in de verkeersregeling.

N200 Oudeweg – Gedempte Oostersingelgracht – Amsterdamse Vaart

Als onderdeel van het sleutelproject 'Welkom in Haarlem via de Oudeweg' is de Oudeweg de belangrijkste ontsluiting aan de noordoostzijde van Haarlem. Een goede en veilige doorstroming op deze weg is hierom van groot belang, ook als vervolg op de recente afwaardering van de Amsterdamsevaart. In het Mobiliteitsbeleid wordt deze studie gecombineerd met het verder afwaarderen van de Amsterdamse Vaart en de Gedempte Oostersingelgracht. De verbetering van de verkeersveiligheid op het kruispunt Oudeweg/Fustweg is ook onderdeel van deze brede studie.

Leidraad: de N200 blijft een belangrijke ontsluitingsweg voor Haarlem. De N200 maakt onderdeel uit van een regionale plusroute voor het fietsverkeer. Dat wil zeggen dat het uitgangspunt omgekeerd ontwerpen is: in het ontwerp zijn fietsers belangrijker dan autoverkeer. Bij 50km/u wegen krijgen plusroutes een vrijliggend fietspad (in principe 2x eenrichting; maar bij wegen met 2x2 rijstroken voor het autoverkeer, wordt dit 2x tweerichting voor het fietsverkeer).

4.3 Mobiliteitstransitie wordt ook gerealiseerd via andere tafels en samenwerkingen

Het Haarlemse Mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar heeft veel raakvlakken met andere trajecten die binnen en buiten de gemeente lopen. De manier waarop de bereikbaarheid en mobiliteit is georganiseerd en functioneert wordt niet alleen bepaald binnen de gemeente- of provinciegrenzen, maar ook voor een groot deel daarbuiten. Om de gewenste mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen, is samenwerking en uitvoeringskracht op meerdere schaalniveaus nodig.

Rijks-regio niveau

In de Metropoolregio Amsterdam (MRA) wordt met het Rijk samengewerkt binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Hieronder vallen diverse trajecten zoals het regionale OV-Toekomstbeeld, Bereikbare Steden en het MIRT Rotteplein. Op MRA-niveau wordt ook samengewerkt aan de Verstedelijkingsstrategie, het Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) NH/FVL als uitvoering van het Klimaatakkoord, het Nationaal Toekomstbeeld Fiets, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en de werkgeversaanpak. Projecten die bijdragen aan de doelen van de programma's komen via de Uitvoeringsagenda van SBaB in aanmerking voor een rijksbijdrage en kunnen daarnaast rekenen op een breed draagvlak en prioriteit in de uitvoering bij de diverse betrokken partijen.

Subregionaal niveau

Met de provincie en de ZKL/IJmond gemeenten wordt samengewerkt in het Provinciaal Verkeer en Vervoer Beraad ZKL/IJ. Om richting te geven aan deze samenwerking wordt momenteel een Strategische Samenwerkingsagenda Mobiliteit & Bereikbaarheid opgesteld. In de strategische samenwerkingsagenda staan de onderwerpen waar we gezamenlijk met prioriteit aan werken. Deze krachtenbundeling en de focus in de maatregelen die we gezamenlijk oppakken,

hebben als voordeel dat we met een beperkte inzet van capaciteit en middelen meer voor elkaar krijgen. Met de provincie wordt daarnaast intensief samengewerkt binnen het OV-knooppuntenprogramma waar Haarlem, Haarlem Spaarnwoude en Haarlem Nieuw-Zuid deel van uitmaken.

Binnen de regio Zuid-Kennemerland is er overkoepelend een Zuid-Kennemeragenda opgesteld. In deze agenda is het realiseren van het regionale doorfietsrouten netwerk als prioriteit opgenomen. Specifiek voor mobiliteit is er de Gemeenschappelijke Regeling (GR) Bereikbaarheid ZKL. Jaarlijks dragen de ZKL-gemeenten bij aan het bijbehorende Mobiliteitsfonds van waaruit maatregelen worden (mede)gefinancierd die de regionale bereikbaarheid ten goede komen, zoals regionale fietsroutes en de verbetering van OV-knooppunten. Het fonds dient tevens als aanjager voor rijks-regio bijdragen en fungeert op deze manier ook als multiplier. Jaarlijks wordt een Jaarplan opgesteld waarin staat aan welke maatregelen het budget van de GR wordt uitgegeven. Het Jaarplan is gebaseerd op de richting die vanuit de raden is meegegeven in de Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Andere samenwerkingen op subregionaal niveau betreffen die met de gemeente Velsen en Haarlemmermeer.

Lokaal niveau

Op gemeentelijk niveau hangt de uitvoering van de Mobiliteitsbeleid sterk samen met de implementatie van de Omgevingsvisie, de Structuurvisie openbare ruimte en de Mobiliteitsplannen van de ontwikkelzonevisies. Hierover vindt regelmatig afstemming plaats.

BIJLAGEN



Bijlage 1: integrale maatregelen ruimte en mobiliteit

Het mobiliteitsbeleid gaat uit van een integrale benadering van ruimte en mobiliteit (hoofdstuk 3). De bijbehorende maatregelen zijn in deze bijlage 1 verder uitgewerkt. De nummering van de projecten in deze bijlage komt overeen met de nummering in de tabellen van de uitvoeringsagenda.

Integrale maatregelen ruimte en mobiliteit (in de tabellen startend met de letter R):

- 1) Omgekeerd ontwerpen (meer ruimte voor voetganger en fietser) toepassen bij alle herinrichtings- en grote onderhoudsprojecten
- 2) Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad
 - 2a) Verbeteren inrichting stationsgebied
 - 2b) Aanpassen inrichting en regelgeving voetgangersgebied centrum
- 3) 30 km/u als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom
 - 3a) Actie-agenda '30 km/u als norm in de stad' (o.a. pilot/ontwerp GOW 30), inclusief quick wins
 - 3b) Stadsbreed verkeerscirculatieplan t.b.v. '30 km/u als norm in de stad'
 - 3c) Snelheid naar 30 km/h - drukke woonstraten > 6000 mvt/h
 - 3d) Snelheid naar 30 km/h - gebiedsontsluitingswegen herinrichten
- 4) Aanpassen parkeerbeleid
 - 4a) Uitbreiden gereguleerd parkeren
 - 4b) Mobiliteitshubs & garage-parkeren bewoners
 - 4c) Opwaarderen/realiseren P+R locaties
 - 4d) Resterende maatregelen programma Moderniseren Parkeren

1. Omgekeerd ontwerpen (meer ruimte voor voetganger en fietser) toepassen bij alle herinrichtings- en grote onderhoudsprojecten

Het omgekeerd ontwerpen is een belangrijk uitgangspunt voor het realiseren van de mobiliteitstransitie waarbij we meer ruimte willen voor fietsers en voetgangers. Bij de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt het principe van *omgekeerd ontwerpen* toegepast: Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger, waarna vervolgens gekeken wordt wat de beschikbare overgebleven ruimte is voor de auto. Vanaf vaststelling van het beleid wordt het omgekeerd ontwerpen toegepast bij geplande herinrichtingsprojecten en krijgt de transitie al vorm.

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

Planning	Samenhang
2021-2025	Herinrichtingsprojecten

2. Uitbreiden voetgangersgebied binnenstad

In de periode 2021-2025 onderzoeken we hoe we de binnenstad vorm kunnen geven met de focus op voetgangers en fietsers en welke stappen daarvoor nodig zijn. We zetten hierbij onder andere in op voetgangerszones in het centrum waar de fietser te gast is. Vanaf 2026 worden deze plannen gerealiseerd. Concreet betekent dit dat in 2025 het plan van aanpak gereed is. Voordat bepaalde maatregelen voor een autoluwe binnenstad uitgevoerd kunnen worden, zullen eerst een aantal maatregelen uitgevoerd moeten worden onder het motto van “de basis op orde”: alternatieven voor het verkeer dat nu nog door de binnenstad rijdt. Het gaat om maatregelen als het verbeteren van de doorstroming over de ringstructuur om Haarlem (N200, N205, N208) en aanpassen van het parkeren. In een voetgangerszone waar de fietser te gast is, is ook slechts beperkte ruimte om (op straatniveau) te parkeren voor zowel bezoekers als ondernemers en bewoners. Bij punt 4. Aanpassen parkeerbeleid wordt dit thema verder toegelicht en in maatregelen uitgedrukt.

Planning	Samenhang
2021-2025	I6 Aanpassen inrichting en regelgeving voetgangersgebied centrum MJP Binnenstad, fietsparkeren MJP Nassaulaan, herinrichten openbare ruimte MJP Wilhelminastraat, herinrichting MJP Raamvest, herinrichting MJP Rustenburgerlaan, quickwin maatregelen openbaar vervoer MJP Raamvest, herinrichting MJP Vijfhoek, herinrichting nav verkeersonderzoek MJP Barrevoetestraat, herinrichten openbare ruimte MJP Nieuwe Groenmarkt, herinrichting vanaf 2022

2a) Verbeteren inrichting stationsgebied voor verplaatsen en verblijven

Het stationsgebied wordt getransformeerd, waarin onder meer de verplaatskwaliteit als ook de verblijfskwaliteit voor voetgangers verbeterd (gekoppeld aan Integrale visie Stationsgebied Haarlem 2020-2040). Op deze manier wordt het centrum beter verbonden met het station en voelt de bezoeker (met de trein) zich al snel thuis. De fietsbereikbaarheid blijft ook een belangrijke rol spelen in het stationsgebied als voor- en natransport van het openbaar vervoer.

Planning	Samenhang
2026-2030	Gekoppeld aan Integrale visie Stationsgebied Haarlem 2040). MJP Stationsgebied eo (Beresteyn), herontwikkeling MJP Stationsplein, korte termijn maatregelen fietsparkeren MJP Stationsplein, lange termijn maatregelen fietsparkeren

2b) Aanpassen inrichting en regelgeving voetgangersgebied centrum (koppelen aan binnenstad)

De ambitie is om in de toekomst het gehele centrumgebied voetgangerszone met fietsers te gast te maken. Onderdeel daarvan is het aanpassen van de inrichting en regelgeving voor meer duidelijkheid in het voetgangersgebied voor de voetganger, onder meer door geen drukke fietsroutes meer door voetgangersgebied te laten lopen.

Planning	Samenhang
2021-2025	I5 Realiseren autoluwe binnenstad MJP Binnenstad, fietsparkeren MJP Nassaulaan, herinrichten openbare ruimte MJP Wilhelminastraat, herinrichting MJP Raamvest, herinrichting MJP Rustenburgerlaan, quickwin maatregelen openbaar vervoer MJP Raamvest, herinrichting MJP Vijfhoek, herinrichting nav verkeersonderzoek

3. 30 km/u als standaardsnelheid binnen de bebouwde kom

In het Mobiliteitsbeleid is gekozen voor het principe “30 km/ uur, tenzij”. 30 km/ uur wordt de standaardsnelheid binnen de bebouwde kom om de verkeersveiligheid te verbeteren, met name voor de fiets en voetganger. Er zijn redenen om hiervan af te willen wijken: het bundelen van verkeer, snelheid voor de HOV-assen of als het noodzakelijk is voor de aanrijtijd van de hulpdiensten.

De transitie naar 30 km/ uur pakken we gefaseerd aan:

- We starten met de woonstraten en woonwijken waar de intensiteit in de huidige situatie dermate laag is (<6.000 motorvoertuigen/etmaal) dat een herinrichting relatief eenvoudig is te realiseren.
- Vervolgens is er een aantal wegen waar de intensiteit hoger ligt (>6.000 mvt/etm). Allereerst proberen we met behulp van een goede verkeerscirculatie de hoeveelheid auto's op deze wegen te verminderen, zonder dat dit zorgt voor onveilige situaties op omliggende 30 km/ uur wegen. Wanneer dit lukt kan een standaardinrichting van 30 km/ uur worden toegepast.
- Voor de wegen, waarbij de hoeveelheid auto's niet past bij een standaardinrichting van 30 km/ uur, wordt een wegcategorie toegevoegd: de wijkontsluitingsweg met 30 km/ uur (GOW 30 km/ uur). Eerste stap is onderzoek hoe deze nieuwe wegcategorie eruitziet, aansluitend bij het onderzoek van CROW en andere gemeenten. Het doel is een veilige weg, waar door de inrichting de maximumsnelheid afgedwongen wordt en die toch ook een ontsluitende functie kan vervullen.



3a) Actieagenda '30 km/u als norm in de stad'

We beginnen met het verlagen van de snelheid in straten die relatief rustig zijn qua autoverkeer. Daarnaast brengen we op korte termijn in beeld wat er voor nodig is om ook op andere wegen in de stad op een veilige manier naar 30 km/u te kunnen transformeren (o.a. door te kijken naar de verkeerscirculatie en pilot/ontwerp GOW 30). Dit wordt vervolgens op middellange en lange termijn gerealiseerd in de projecten.

Snelheidsverlaging naar 30 km/u in rustigere woonstraten

In een deel van de woonstraten met een lage intensiteit (<6.000 motorvoertuigen/etmaal) wordt de snelheid teruggebracht naar 30 km/h. Indien nodig wordt de straat heringericht om de uitstraling van het wegprofiel passend te maken bij 30 km/h. Doordat er minder ruimte nodig is voor het gemotoriseerd verkeer, wordt er meer ruimte gecreëerd voor de fiets en/of voetganger. De bijgevoegde kaart toont om welke wegen het gaat. Onder andere het Teylerplein, de Marnixstraat en de Julianalaan. Voor een aantal wegen geldt dat er reeds beheer en onderhoud of herinrichting gepland staat.

Planning	Samenhang
2021-2025	MJP Kleine Houtweg e.o., herinrichting MJP Jan Gijzenkade West, riool en openbare ruimte MJP Kleverlaan, Marnixstraat en Duinoordstraat, vervangen openbare ruimte MJP Spaarnesprong MJP Raamvest, herinrichting

Snelheidsverlaging in woonwijken naar 30 km/u

In enkele woonwijken in Haarlem wordt de snelheid 30 km/h consequent doorgevoerd. Het betreft de wijken Ter kleef en te Zanen / Bomenbuurt / Overdelft en Sinnevelt / Delftwijk/ Vogelenwijk. Indien nodig, worden er ook enkele fysieke maatregelen getroffen.

Planning	Samenhang
2021-2025	

Onderzoek gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u

Onderzoek naar de mogelijkheden voor GOW-30 km/uur (in nauwe samenwerking met CROW en andere gemeenten), waarbij aangesloten wordt bij het SWOV en CROW-onderzoek. Gemeente Haarlem zal hierin haar eigen plan opstellen dat aansluit bij de landelijke bevindingen en de bevindingen in vergelijkbare steden.

Planning	Samenhang
2021-2025	A7 Woonstraten intensiteit >6000 mvt naar 30 km/u A8 Gebiedsontsluitingswegen herinrichten naar 30 km/ uur

3b) Verkeerscirculatie Haarlem: 30 km/uur

Er wordt een verkeerscirculatieplan opgesteld waarbij de wegenstructuur van Haarlem voor het gemotoriseerd verkeer in zijn totaliteit wordt beschouwd. De focus is het netwerk voor 2030-2040. In dit verkeerscirculatieplan wordt benoemd wat de hiërarchie van de wegen is. Deze hiërarchie bepaalt hoe de wegen zich tot elkaar verhouden en hoe wegen ingericht kunnen worden bij een herinrichting (is er veel ruimte nodig voor de auto? Of is de rol van de auto in de toekomst hier beperkt?). Waar rijden welk orde aantal motorvoertuigen en met welke snelheid, wat zijn de hoofdroutes in de stad, wat zijn eventuele omleidingsroutes bij incidenten. Ook wordt in dit plan onderzocht welke knips in de toekomst wel / niet uitgevoerd kunnen worden uitgevoerd kunnen worden. Een knip heeft immers invloed op het gebruik van het netwerk en zal zorgen voor een verkeerstoename op plekken waar dat mogelijk niet gewenst is. Uit het verkeerscirculatieplan komt naar voren welke wegen een gebiedsontsluitingsweg zijn en welke straten afgewaardeerd kunnen worden met meer ruimte voor fiets en voetganger.

Planning	Samenhang
2021-2025	A4 Onderzoek gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u

3c) Woonstraten intensiteit >6000 mvt naar 30 km/u

Aan de hand van de resultaten van het onderzoek naar GOW-30 (maatregel A4) worden ook woonstraten met een intensiteit > 6000 mvt/etm heringericht naar 30 km/u. Hierbij wordt oog gehouden voor de verkeerscirculatie en OV-routes. Indien dit niet mogelijk blijkt, wordt gekeken naar een maatwerkoplossing.

Planning	Samenhang
2025-2030	A4 Onderzoek gebiedsontsluitingswegen naar 30 km/u

3d) Gebiedsontsluitingswegen herinrichten naar 30 km/ uur

Aan de hand van de resultaten van het onderzoek naar GOW-30 (zie maatregel in vorige fase) en het verkeerscirculatieplan worden de gebiedsontsluitingswegen van Haarlem ingericht volgens de nieuwe GOW-30 normen.

Planning	Samenhang
2025-2030	A3 Onderzoek gebiedsontsluitings-wegen naar 30 km/u MJP Zaanenlaan; vervangen verharding en opheffen waterstresslocatie MJP Kleverlaan, Marnixstraat en Duinoordstraat, vervangen openbare ruimte MJP Pijlsaan, versterken asfaltverharding MJP Belgiëlaan, Kennedylaan, Floris van Adrichemlaan, visie OR

4. Aanpassen parkeerbeleid

Om de beperkt beschikbare openbare ruimte zo optimaal te kunnen gebruiken, worden er keuzes gemaakt over het aantal beschikbare parkeerplaatsen. Geparkeerde auto's nemen immers veel ruimte in.

4a) Invoeren/ uitbreiden vergunningparkeren

De actieagenda invoering gereguleerd parkeren wordt opgesteld zodat in 2030 is onze openbare ruimte groener en leefbaarder is, met minder auto's op straat.

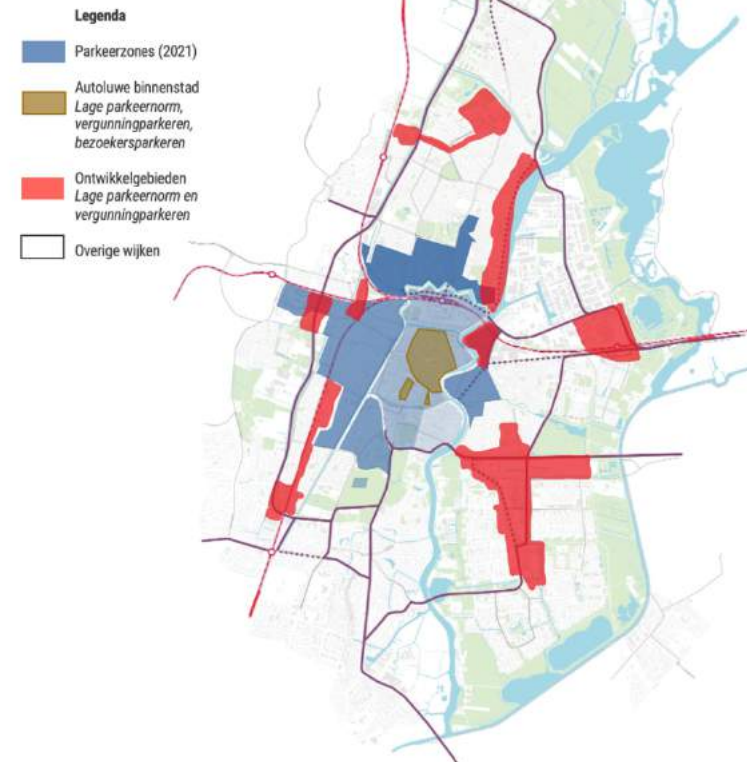
Instrumenten die dit doel faciliteren, zoals gereguleerd parkeren en een vergunningsplafond, worden ingezet op plekken met een hoge parkeerdruk en in en rond gebieden waar veel woningen worden gebouwd ter voorkoming van een hoge parkeerdruk. We maken hierbij de doorkijk naar 2040 waarbij het aantal inwoners en bezoekers van de stad is toegenomen.

In het najaar van 2022 worden scenario's voorgelegd hoe dit vormgegeven kan worden. Hierbij worden modellen uitgewerkt met aandacht op de volgende punten:

- Tariefstructuur (waaronder modellen met een nultarief voor een of meerdere auto's);

- De criteria van invoering (zoals: percentage groen, parkeerdruk, speelruimte, fiets parkeren of op verzoek van de wijk);
- Fasering over de stad en in de tijd.

Parkeren



Het invoeren van het vergunningparkeren zal daarmee stap voor stap in de hele stad ingevoerd worden. Uitgangspunt is dat dit wordt gedaan op plekken waar de parkeerdruk hoog is en/of de beschikbare openbare ruimte schaars is. In de laatste situatie kan een andere benutting van de openbare ruimte voorzien worden dan de bestaande parkeerplekken.

Planning	Samenhang
2021-2025	Opinienota 'Parkeren op afstand, o.a. P+R'.

4b) Mobiliteitshubs & garage-parkeren bewoners

We introduceren wijkhubs, waar verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn in combinatie met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en bijvoorbeeld pakketpunten. We sluiten hierbij aan bij projecten die al lopen. Een voorbeeld hiervan is wijkhub Vijfhoek. (Deze zelfde maatregel wordt genoemd bij Gedrag en gebruik).

Ook stimuleren we bewoners om zoveel mogelijk te parkeren in garages. Voor het maken van een voetgangersgebied waar de fietser te gast is in het centrum is dit een randvoorwaarde. Door bewoners in garages te laten parkeren, verdwijnen de auto's zoveel mogelijk op straatniveau en ontstaat er meer ruimte voor lopen, fietsen en verblijven.

Planning	Samenhang
2021-2025	Opinienota 'Parkeren op afstand, o.a. P+R'. Wijkhub Vijfhoek

4c) Opwaarderen/ realiseren P+R locaties (voorheen maatregel 12 Moderniseren Parkeren)

De ruimte voor de auto in de stad wordt minder in relatie tot fiets, lopen en OV. Daarom wordt er ingezet op P+R-locaties om auto's af te vangen op plekken waar de autobewegingen zo min mogelijk overlast verzorgen voor de stad. Op dit moment wordt er gewerkt aan de opinienotitie 'Parkeren op afstand, o.a. P+R'.

De uitkomsten hiervan bepalen in hoeverre en op welke manier we omgaan met bestaande P+R locaties en/of eventueel nieuw te realiseren mobiliteitshubs.

Planning	Samenhang
2021-2025	Opinienota 'Parkeren op afstand, o.a. P+R'.



4d) Resterende maatregelen Parkeren

In de commissie Beheer is in november 2020 toegezegd dat niet afgeronde maatregelen uit het programma Moderniseren Parkeren opgenomen worden in het uitvoeringsprogramma van het Mobiliteitsbeleid. Hierbij volgt het overzicht van deze resterende maatregelen:

Voor in fase 1 (korte termijn):

- Start vervanging van het vergunningensysteem en de vervanging van parkeerrechtendatabase [implementeren in 2021]
- Bewoners naar de garage (voorheen maatregel 5)
- Parkeren op eigen terrein (POET) (voorheen maatregel 9)
- Uitvoering draagvlak onderzoeken
- Invoering parkeerregulering Entree Oost
- Draagvlakonderzoek Entree West

Voor in fase 2 (middellange termijn):

- Bewoners of bedrijfsvergunning (voorheen maatregel 4)
- Nieuwe uitgiftecriteria voor parkeervergunningen voor bedrijven
- Wachtlijsten invoeren (voorheen maatregel 14)

Bijlage 2: maatregelen netwerk op orde

Dit hoofdstuk beschrijft de maatregelen voor de netwerken: voetganger, fiets, openbaar vervoer, auto en de verknoping van de modaliteiten.

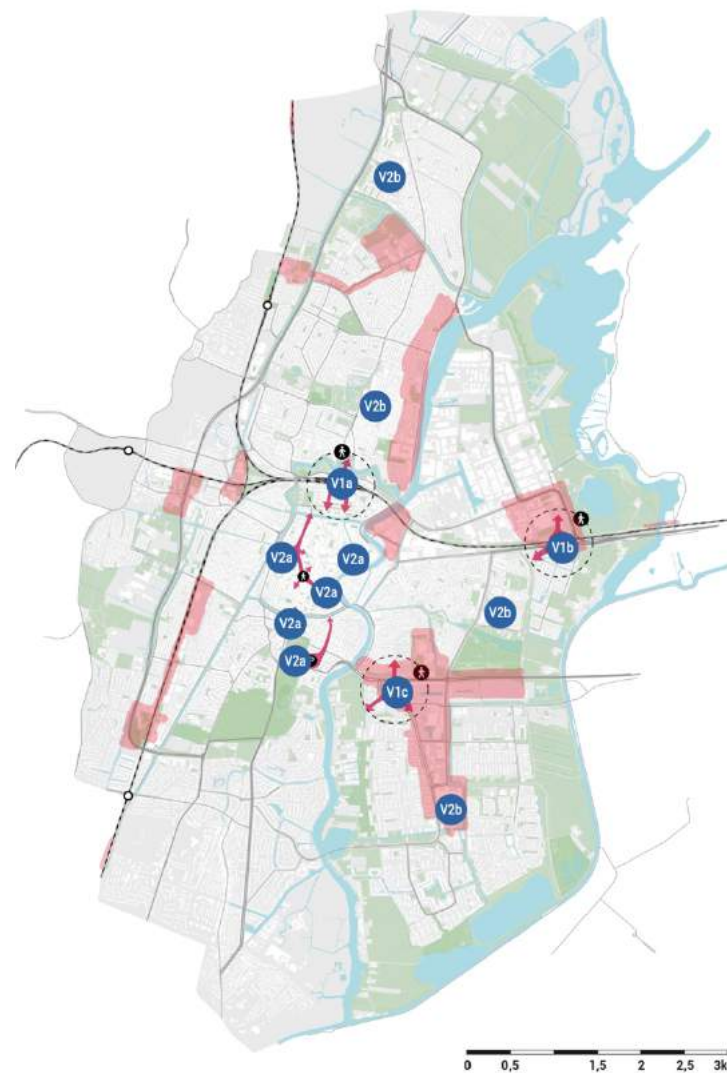
Voetganger

In Haarlem krijgen de fiets en voetganger prioriteit. De kwaliteit, beleving en veiligheid van de voetgangersverbindingen wordt verbeterd en we werken voor het centrum toe naar een voetgangerszone waar de fietser te gast is. Door de maatregelen in het vorige hoofdstuk (integrale maatregelen ruimte en mobiliteit) krijgt de voetganger meer ruimte en aandacht. In dit hoofdstuk voegen we er nog een aantal specifieke maatregelen aan toe.

De maatregelen voor de voetganger (in de tabellen startend met de letter V) zijn:

Het verbeteren van de voetgangersverbindingen bij:

- 1) OV-knopen
 - 1a) Stationsgebied (Rode Loper)
 - 1b) Station Haarlem Spaarnwoude
 - 1c) Haarlem Nieuw-Zuid
- 2) Winkelvoorzieningen
 - 2a) Parkeergarages binnenstad
 - 2b) Wijkwinkelcentra



1. Verbeteren voetgangersbereikbaarheid OV-knopen

Onderstaande maatregelen betreffen de verbetering van de voetgangersbereikbaarheid bij de OV-knopen: station Haarlem, station Haarlem Spaarnwoude en OV-knoop Nieuw Zuid.

1a) Verbeteren voetgangersverbindingen stationsgebied (Rode Loper)

Rondom het stationsgebied worden de voetgangersverbindingen verbeterd, onder meer de verbinding met de stad, bijvoorbeeld door de aanleg van brede trottoirs en verbetering van de aantrekkelijkheid van de routes.

Planning	Samenhang
2021-2025	I5 Realiseren autoluwe binnenstad I3 Verbeteren inrichting stationsgebied (busplein, etc.) MJP Stationsgebied eo (Beresteyn), herontwikkeling

1b) Verbeteren voetgangersverbindingen station Haarlem Spaarnwoude

De voetgangersverbindingen rondom station Haarlem Spaarnwoude worden verbeterd, waardoor er een betere kwaliteit en beleving voor de voetganger ontstaat rond de OV-knopen en hun nabijgelegen bestemmingen. Deze maatregel wordt vormgegeven en gerealiseerd in samenhang met de gebiedsontwikkeling bij dit station.

Planning	Samenhang
2026-2030	MJP Oostpoort (ontwikkelzone), ontwikkelkaders uitwerken

1c) Verbeteren voetgangersverbindingen Haarlem Nieuw Zuid

De voetgangersverbindingen rondom de toekomstige HOV-knoop Haarlem Nieuw Zuid worden gerealiseerd, waardoor er een betere kwaliteit en beleving voor de voetganger ontstaat rond de OV-knopen en hun nabijgelegen bestemmingen.

Planning	Samenhang
2026-2030	O3 Realisatie OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid

MJP Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, onderzoek en inrichting

2) Verbeteren voetgangersbereikbaarheid winkelveorzieningen

Onderstaande maatregelen betreffen het verbeteren van de voetgangersbereikbaarheid in de winkelgebieden: binnenstad en wijkwinkelcentra.

2a) Verbeteren routes parkeergarages binnenstad

Er wordt ingezet op het verbeteren van de kwaliteit van de routes voor de voetgangers van de parkeergarages (en touringcarstops) naar de binnenstad, onder meer door de aanleg van brede trottoirs, verbetering van de aantrekkelijkheid van de routes en bewegwijzering. Deze maatregel kan per omgaande al worden uitgevoerd. De andere maatregelen hebben echter meer prioriteit.

Planning	Samenhang
2021-2025	I5 Realiseren autoluwe binnenstad

2b) Verbeteren voetgangersverbindingen wijkwinkelcentra

De wijkwinkelcentra zijn plekken waar veel voetgangers gebruik van maken en wat we verder willen stimuleren. Daarom worden de voetgangersverbindingen rondom wijkwinkelcentra (Schalkwijk en Cronjé) verbeterd, bijvoorbeeld door het verbreden van trottoirs, het verhogen van de veiligheid en het verbeteren van de kwaliteit voor de voetganger.

Planning	Samenhang
2026-2030	MJP Schalkwijk Centrum, fase 1 MJP Schalkwijk Centrum, fase 2 MJP Schalkwijk Centrum, herijking structuurvisie MJP Amsterdamstraat, Actieplan Detailhandel en Horeca 2020 t/m 2022 MJP Generaal Cronjéstraat, Actieplan Detailhandel en Horeca 2020 t/m 2022 MJP Marsmanplein, Actieplan Detailhandel en Horeca 2020 t/m 2022 MJP Marsmanplein, leefbaarheid van wijken en buurten en burgerparticipatie MJP Westergracht, Actieplan Detailhandel en Horeca 2020 t/m 2022

Fiets

In Haarlem krijgen de fiets en voetganger prioriteit. Voor de fiets wordt gekozen voor een duidelijke hoofdstructuur van fietsvriendelijke verbindingen (rechtstreeks, aantrekkelijk en zonder oponthoud) naar de belangrijkste bestemmingen (OV-knopen, binnenstad, werklocaties, winkellocaties en scholen). Ontbrekende schakels worden aangelegd en er wordt meer ruimte gecreëerd voor de fiets. Onderstaande maatregelen zijn in aanvulling op het omgekeerd ontwerpen (meer ruimte voor voetgangers en fietsers bij alle herinrichtings- en groot onderhoudsprojecten) die in bijlage 1 is toegelicht.

De maatregelen voor de fietsers (in de tabellen startend met de letter F) zijn:

- 1) Fietsring binnenstad op orde
- 2) Herinrichting hoofdroutes (regionale doorfietsroutes en stedelijke plusroutes fiets) naar vrijliggende fietspaden of fietsstraten en verbeteren ontvlochten fietsroutes
- 3) Slimme oplossingen voor barrières (zoals belangrijke auto en ov-routes) in hoofdroutes fiets
- 4) Toevoegen fietsparkeerplekken en realisatie parkeerverwijssystem
- 5) Fietsroutes bij gebiedsontwikkeling, zoals stationsgebied Haarlem Spaarnwoude (incl ondertunneling)
- 6) Verminderen barrièrewerking hoofdfietsroutes (o.a. N208, N205)
- 7) Meer ruimte voor de fiets in en van/naar de Waarderpolder
- 8) Opwaarderen fietsroute N208-Leidsevaart t.h.v. Van Leeuwenhoekpark
- 9) Verbetering fietsroute kruising Jan Gijzenkade/ Noorderhoutbrug
- 10) Quick wins verkeersveiligheid (o.a. verwijderen obstakels van fietspaden)

Daarnaast zijn er meekoppelkansen geïdentificeerd. Waar nodig bij onderhoudsprojecten straten fietsvriendelijker maken.

De fietsmaatregelen worden geprioriteerd in 1^e prioriteit (korte en middellange termijn), 2^e prioriteit (middellange en lange termijn). Daarnaast zijn er nog een aantal overige fietsprojecten, welke niet zijn gekoppeld aan een bepaalde termijn.



1. Fietsring binnenstad op orde

Rondom het kernwinkelgebied realiseren we een fietsring, met een duidelijke routing, brede en vrijliggende fietspaden of fietsstraten, zo min mogelijk barrières en voldoende en goed bereikbare stallingsmogelijkheden. Hiermee bieden we een alternatief voor de doorgaande fietsroutes door het voetgangersgebied. Het soort ingreep varieert, en bevat bijvoorbeeld het aanleggen van een fietsstraat op de Raamvest en het verbeteren van de fietspaden langs de Wilhelminastraat. Het is van belang dat de fietsers een eenduidige route krijgt waar er vloeiende overgangen zijn tussen de ene inrichting en de andere.

Planning	Samenhang
2021-2025	I5 Realiseren autoluwe binnenstad MJP Langebrug MJP Burgwal, vervangen openbare ruimte MJP Spaarnesprong MJP Prinsenbrug GOH IP MJP Wilhelminastraat, Raaksbruggen en Zijlvest, optimalisatie VRI's MJP Raamvest, herinrichting

2. Herinrichting hoofdroutes (regionale doorfietsroutes en stedelijke plusroutes fiets) naar vrijliggende fietspaden of fietsstraten en verbeteren ontvlochten fietsroutes

Op de hoofdroutes (regionale en stedelijke plusroutes) worden (indien nog niet aanwezig) vrijliggende fietspaden gerealiseerd (op sommige plaatsen in 2 richtingen). De prioriteit ligt op de fietsroutes langs 50 km/u-autowegen. Op straten waar een maximale snelheid van 30 km/u is of wordt toegestaan, is de inrichting afhankelijk van de drukte van de route. Indien er een hoog autogebruik is, kan het alsnog veiliger zijn om aparte fietspaden te maken of te houden. Als het autogebruik laag is, is een fietsstraat een goede oplossing. Met de aanleg van fietsstraten vergroten we de ruimte voor de fiets op de weg, waardoor het fietscomfort stijgt.

Het verbeteren van de fietsroutes gaat hierbij bijvoorbeeld om (delen van) de volgende straten: Delftlaan; P.C. Boutenstraat; Harry Mulischstraat; Vondelweg; Staten Bolwerk; Willem de Zwijgerlaan; Waldeck Pyrmontlaan; Lorentzkade; 's-Gravesandeweg; Leidsevaart; Leidsevaartweg; Oosterduinweg; Burgemeester den Texlaan; Bilderdijklaan; Bloemendaalseweg; Rollandslaan; Ramplaan; Zuiderhoutlaan; Heemsteedse Dreef; Johan Wagenaarlaan; Boerhaavelaan; Amsterdamsevaart; Floris van Adrichemlaan; Raamsingel; Gasthuisingel; Kampersingel. Waar mogelijk worden deze herinrichtingen gecombineerd met herinrichten naar 30km/u voor de auto.

Planning	Samenhang
2026-2030	MJP Regionale doorfietsroute Velsen-Haarlem-Heemstede

3. Slimme oplossingen voor barrières (zoals belangrijke auto en ov-routes) in hoofdroutes fiets

Bij de kruisende hoofdroutes van fiets, openbaar vervoer en auto zijn een aantal locaties complex. Hier komen meerdere conflicterende stromen van de hoofdroutes samen. We identificeren deze plekken en ontwerpen een slimme inrichting die bijdraagt aan een comfortabele en veilige oversteekbaarheid, met name voor fietsers.

3a) Fietsverbinding tussen station en Haarlem Noord: verbeteren fietsverbinding Kennemerplein

De opgave is om de noord-zuid fietsroute ten noorden van Haarlem station, ter hoogte van het Kennemerplein, te verbeteren. Door op deze belangrijke fietsverbinding tussen Haarlem-Noord en het station (en in het verlengde daarvan de binnenstad) meer ruimte te geven aan de fietsers en de verkeersveiligheid te verbeteren, wordt het fietsgebruik gestimuleerd.

Planning	Samenhang
2026-2030	

3b) Kruising Amerikaweg / Prins Bernhardlaan met N205

Door het realiseren van fietstunnels of een fietsrotonde op hoogte wordt deze kruising overzichtelijker en neemt de fietskwaliteit toe. Daarnaast draagt deze fietsmaatregel bij aan het verbeteren van de veiligheid én de doorstroming op de Schipholweg doordat het aantal conflicten verminderd.

Planning	Samenhang
2026-2030	MJP Amerikaweg, kruispunten en onderhoud rijbaan I3 Slimme inrichting kruisende hoofdroutes (Kennemerplein/ kruispunt Amerikaweg, ...)

3c) Herinrichting omgeving kruising Westergracht/ Leidsevaart

De kruising Westergracht-Leidsevaart is een belangrijke connectie tussen de binnenstad en het westelijk deel van Haarlem. Op dit deel van de Leidsevaart realiseren we een vrijliggend fietspad (zie maatregel 2), op het kruispunt zelf kijken we hoe we meer ruimte voor de fiets kunnen creëren, bijvoorbeeld door de aanleg van grotere fietsopstelvakken of een verharding waarin het kruispunt uitstraalt dat hier gekozen wordt voor de fiets (en voetganger).

4. Toevoegen fietsparkeerplekken en realisatie parkeerverwijssysteem

Er worden voldoende veilige fietsparkeerplekken in en rondom het centrum, winkelgebieden en OV-knopen gerealiseerd door uitbreiding van de capaciteit van de fietsenstallingen. In de binnenstad komt een parkeerverwijssysteem. Daarnaast wordt de uitbreiding van kleinschalige fietsenstallingen in woonwijken gestimuleerd. De eerste stappen hiervoor worden in het Actieplan Fiets gezet (tot 2023). Er wordt hier vervolg aan gegeven in het op te stellen Fietsbeleid in 2021.

Planning	Samenhang
2021-2025	MJP Binnenstad, fietsparkeerplekken MJP Haarlem, fietsparkeerplekken bij OV R-Net haltes MJP Houtplein, fietsparkeerplekken bij OV MJP Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, onderzoek en inrichting MJP Spaarnwoude Station, korte termijn oplossing fietsparkeerplekken bij OV MJP Stationsgebied eo (Beresteyn), herontwikkeling MJP Stationsplein, korte termijn maatregelen fietsparkeerplekken

MJP Stationsplein, lange termijn maatregelen fietsparkeerplekken

5. Fietsroutes bij gebiedsontwikkeling, zoals stationsgebied Haarlem Spaarnwoude (incl ondertunneling)

Het stationsgebied Haarlem Spaarnwoude wordt heringericht, waarbij er logische, duidelijke en gebruiksvriendelijke fietspaden vanuit de wijken richting het station worden gerealiseerd, inclusief een ondertunneling van het spoor en (het verlengde van) de A200.

Planning	Samenhang
2021-2025	V4 Verbeteren voetgangersverbindingen station Haarlem Spaarnwoude MJP Oostpoort (ontwikkelzone), ontwikkelkaders uitwerken

6. Verminderen barrièrewerking hoofdfietsroutes (o.a. N208, N205)

De N208 heeft een grote barrièrewerking op het fietsroutenetwerk, waarbij een ongelijkvloerse fietsverbinding een grote bijdrage levert op gebied van reistijd, comfort en veiligheid. Dit geldt ook voor de N205. Op korte termijn kan gekeken worden naar bijvoorbeeld het anders afstellen van VRI's of het vergroten van fietsopstelruimte. Het gaat hierbij o.a. om de kruispunten:

- Kruising Orionweg/ N208
- Verbeteren onderdoorgang Stuyvesantbrug/ Delftlaan (N208) (Carel Reinierszpad)
- Kruising Kleverlaan/ N208
- Kruising Zijlweg/ N208
- Kruising Vlaamseweg / N208
- Kruising Zenegroenkade Pijlslaan/ N208
- Kruising Leidsevaart/ N208

Planning	Samenhang
2026-2030	MJP Regionale doorfietsroute Velsen-Haarlem-Heemstede

7. Meer ruimte voor de fiets in en van/naar de Waarderpolder

Met de aanleg van fietsstraten en vergroting van de ruimte voor de fiets op de weg in de Waarderpolder wordt er gezorgd voor een toename in fietscomfort. Daarnaast wordt gekeken naar een betere bereikbaarheid van de Waarderpolder per fiets (bijvoorbeeld door een brug in het verlengde van de Paul Krugerkade). Dit wordt verder uitgewerkt in het op te stellen Fietsbeleid in 2021.

8. Opwaarderen fietsroute N208-Leidsevaart t.h.v. Van Leeuwenhoekpark

Ter hoogte van het van Leeuwenhoekpark wordt het fietsnetwerk geherstructureerd, zodat er een logische routing van de regionale noord-zuid route ontstaat (onderdeel regionale doorfietsroute Heemstede-Haarlem-Velsen-Heemskerk).

9. Verbetering fietsroute kruising Jan Gijzenkade/ Noorderhoutbrug

Momenteel is deze brug relatief smal en ingericht voor voetgangers. We zorgen dat deze verbinding volwaardig onderdeel wordt van het fietsnetwerk.

Planning	Samenhang
2030-2040	MJP Jan Gijzenkade West, riool en openbare ruimte

Overige fietsprojecten (zonder termijn; dit wordt verder uitgewerkt in het op te stellen Fietsbeleid in 2022)

a) Aanleg fietspad parallel aan N208, t.h.v. H. Mulischstraat

Tussen de Delftlaan en de Schenkeldijk, parallel aan de N208 ontbreekt een directe fietsverbinding. Realisatie van deze schakel draagt bij aan een directe, regionale noord-zuid fietsroute parallel aan de N208.

b) Ontbrekende schakel Fuikvaartweg - Krekelpad

Tussen de Fuikvaartweg en het Krekelpad wordt de ontbrekende schakel ingevuld door middel van de aanleg van een fietspad en ondertunneling van de N205.

c) Realiseren fietstunnel onder spoor in verlengde van Pim Mullierlaan

De spoorlijn vormt nu een barrière, waardoor fietsers om moeten via de tunnel bij Station Bloemendaal. Door deze fietstunnel ontstaat een doorgaande oost-west route.

d) Fietsbrug in verlengde Paul Krugerkade

Door middel van een fietspad in het verlengde van de Paul Krugerkade wordt een ontbrekende schakel ingevuld, waardoor er een doorgaande oost-west route ontstaat.

e) Onderdoorgang N200 Liewegje-Veerpolder

Met de onderdoorgang van het spoor en de A/N200 tussen Liewegje en Veerpolder wordt een ontbrekende schakel ingevuld, waardoor een logische noord-zuid route ontstaat.

f) Aanleg fietsstraten in omgeving binnenstad

Met de aanleg van fietsstraten in de brede omgeving rond de binnenstad vergroten we de ruimte voor de fiets op de weg, waardoor het fietscomfort stijgt.

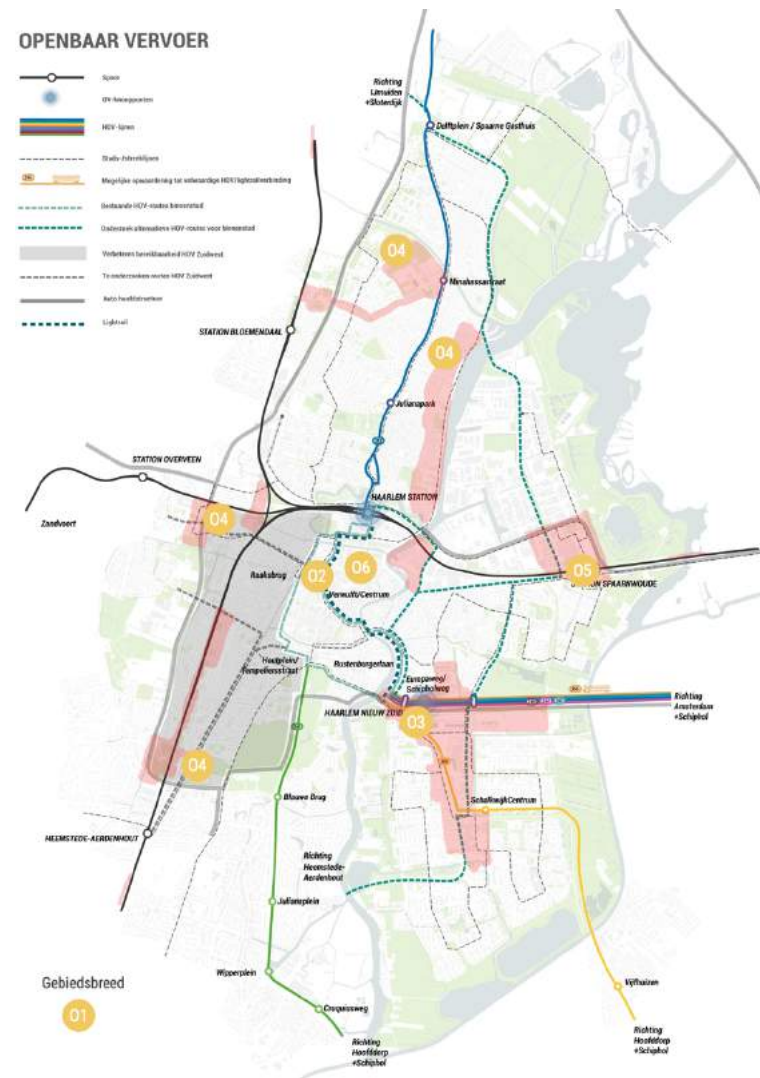


Openbaar vervoer

Voor verplaatsingen van en naar Haarlem wordt ingezet op het (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat, waarbij de toekomstige groei van OV-reizigers gefaciliteerd wordt en de ontwikkeling van het stationsgebied mogelijk wordt gemaakt.

De maatregelen voor openbaar vervoer (in de tabellen startend met de letter O) zijn:

- 1) Verbeteren HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam
- 2) (H)OV-routes anders verdelen over de (binnen)stad
- 3) Realisatie HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid
- 4) Stapsgewijze verbetering realiseren van de OV-bereikbaarheid van ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Zuidwest
- 5) Realiseren OV-knooppunt station Haarlem Spaarwoude
- 6) Opwaarderen OV-overstappunten van/naar het centrum



1. Verbeteren HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam

Gezien de groei van Haarlem e.o. is een eerste stap een onderzoek op welke manier hier het beste op aan kan worden gesloten met het OV-aanbod. Onderdeel daarvan is een analyse op welke verbindingen de meeste vervoerspotentie zit en welk materieel (bus, tram, metro) ervoor nodig is om hier op in te spelen. Hierbij wordt o.a. onderzocht in hoeverre er potentie is voor een lightrailverbinding tussen Haarlem en Schiphol /Amsterdam Zuid en tussen Haarlem en Hoofddorp.

Dit onderzoek naar de lange termijn aanpak gebeurt in samenwerking met o.a. provincie Noord-Holland, gemeente Amsterdam en Vervoerregio Amsterdam.

Planning	Samenhang
2021-2025	O7, O8 Inzet op HOV/ lightrailverbindingen

2. (H)OV-routes anders verdelen over (binnen)stad; capaciteit vergroten, impact spreiden.

Er wordt in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam gekeken in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad. Hiermee wordt enerzijds de toenemende druk op de binnenstad verlicht en anderzijds worden andere delen van de stad (waaronder de ontwikkelzones) op deze manier beter bediend. Er wordt specifiek gekeken naar de routes Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenveest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan als alternatieve routes. Onderdeel van dit onderzoek is de vermindering van geluid, uitstoot en trillingen en het verbeteren van de veiligheid.

3. Realisatie HOV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid

Met de realisatie van een HOV-knoop Nieuw Zuid vullen we een randvoorwaarde in die nodig is voor het uitvoeren van de gebiedsontwikkeling van het stationsgebied.

Door de aanleg van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg, wordt de druk op het stationsgebied ontlast en daarmee de ervaren overlast van het busverkeer in de binnenstad verminderd. Ook kan dit knooppunt reizigers vanuit een aantal ontwikkelzones beter bedienen. Het HOV-knooppunt Nieuw Zuid wordt een belangrijk overstappunt tussen fietsen, lopen en diverse OV-verbindingen. Goede fiets- en voetgangersroutes, voldoende fietsparkeervoorzieningen en een aanbod deelmobiliteit zijn hierbij van belang.

Planning	Samenhang
2021-2025	V5 Verbeteren voetgangersverbindingen Haarlem Nieuw Zuid MJP Knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, onderzoek en inrichting

4. Stapsgewijze verbeteringen realiseren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest.

De ontwikkelzones - de toename van aantal bewoners en bezoekers – en de mobiliteitstransitie van auto naar meer gebruik van lopen, fietsen en OV, zorgt voor een andere vraag van het openbaar vervoer. Er wordt een stappenplan opgesteld en gerealiseerd hoe het OV meegroeit met de stad. Dit betekent concreet extra lijnen en/of haltes of het verplaatsen ervan. Zodat dit zo goed mogelijk aansluit bij de vraag. De stad verandert geleidelijk en daarmee ook het aanbod van openbaar vervoer.

Planning	Samenhang
2021-2025	O2 Onderzoek HOV-routes anders verdelen over (binnen)stad

5. Verbeteren van OV-knooppunt Station Haarlem Spaarnwoude (ontwikkelzone)

Bij Station Haarlem Spaarnwoude wordt het OV-knooppunt verbeterd, in samenwerking met NS, ProRail en Connexxion, om daarmee het station beter te laten functioneren met meer en snellere verbindingen binnen de MRA. Daarbij is ook

aandacht voor meer fietsparkeerplaatsen, meer beschikbare OV-fietsen en gedeelde faciliteiten zoals parkeerruimte en deelmobiliteit.

Planning	Samenhang
2021-2025	Snelheid ontwikkelingen Oostpoort MJP Oostpoort (ontwikkelzone), ontwikkelkaders uitwerken

6. Opwaarderen overstappunten centrum – gekoppeld aan uitbreiden voetgangersgebied binnenstad

Binnen het centrumgebied worden de overstappunten opgewaardeerd. Het gaat dan om plekken waar de stedelijke reiziger een centrumbezoeker (te voet) wordt, zoals de parkeergarages, fietsenstallingen en (H)OV-haltes.

Planning	Samenhang
2025-2030	I5 Realiseren autoluwe binnenstad

Auto

Ook in de toekomst blijft Haarlem bereikbaar met de auto. We bundelen autoverkeer op hoofdroutes en zorgen voor een goede doorstroming van de hoofdinprikkers (N200, N205 en N208) naar de binnenstad (parkeergarages) en de woonwijken. Daarnaast wordt Haarlem een stad waar 30km/u de norm is. De maatregelen hieronder zijn aanpassingen aan het autonetwerk, die bijdragen aan de mobiliteitstransitie. Dit kan ook betekenen dat de doorstroming van de auto op sommige plekken vermindert ten gunste van andere modaliteiten. De maatregel '30 km/u als norm' en de consequenties hiervan voor het autonetwerk staan uitgewerkt in bijlage 1 (Ruimte en Mobiliteit).

De netwerkverbeteringen voor de auto (in de tabellen startend met de letter A) zijn:

- 1) Onderzoek verbeteren doorstroming hoofdroutes (o.a. N200, N205, N208)
- 2) Continueren uitrol laadnetwerk voor elektrische auto's
- 3) Realisatie verbetering hoofdontsluitingsstructuur (o.a. herstructurering Oudeweg)
- 4) Aanpassen regionale en lokale bewegwijzering autoverkeer incl. bewegwijzering parkeergarages

4.3.1 Korte en middellange termijn

De focus op de eerste fase is het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroutes (N200, N205 en N208). Hiermee wordt er een alternatief geboden voor het gemotoriseerd verkeer door woonwijken en de stad. Ook wordt de maximale snelheid van 30 km/h ingevoerd in de eerste straten en wijken. Dit gebeurt in woonstraten met een lage intensiteiten.

1. Onderzoek verbeteren doorstroming hoofdroutes in en rondom Haarlem

Onderzoek van de doorstroming op de hoofdroutes van Haarlem (N200, N205, N208, waaronder de kruising Pijlslaan) en de routes eromheen. In samenwerking met regio en Rijk wordt gekeken naar de haalbaarheid van een Velserverschakeling (de verbinding van de A9 en de N208 aan de noordkant van Haarlem waarmee doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief buitenom wordt geboden). De eerste stap om de doorstroming te verbeteren is een gunstiger afstelling van de verkeerslichten, waardoor het voor autoverkeer aantrekkelijker is om (zo lang mogelijk) gebruik te maken van de hoofdstructuur, als wel als diverse benuttingsmaatregelen, zoals spreiden van de spits. De volgende, meer ingrijpende en kostbare stap is het aanpassen van de inrichting (zie punt 3).

2. Continuering uitrol laadnetwerk voor elektrische auto's

De deelname in de aanbesteding van MRA-e van waaruit laadpalen kunnen worden aangevraagd door bewoners, wordt gecontinueerd en er wordt gekeken naar de aanleg van laadinfra in gemeentelijke parkeergarages. Verdere stappen worden geconcretiseerd op basis van de in 2022 op te stellen Strategie laadinfrastructuur.

4.3.2 Middellange en lange termijn

3. Realisatie verbetering hoofdontsluitingsstructuur (o.a. herstructurering Oudeweg)

Zoals bij de vorige paragraaf aangegeven, is de eerste stap om de doorstroming op de hoofdontsluitingsstructuur te verbeteren een gunstiger afstelling van de verkeerslichten en het inzetten op mobiliteitsmanagement. Wanneer dit niet het gewenste resultaat oplevert, wordt in aanvulling daarop gekeken naar infrastructurele aanpassingen. Voor het beoordelen of het gewenste resultaat wordt

gehaald, is de spits niet maatgevend. Waar wel naar wordt gekeken is de verkeersveiligheid op de weg (in hoeverre leidt de drukte i.c.m. de inrichting tot onveilige situaties?) en het effect op de rest van de stad (bijv. in hoeverre zorgt de beperkte doorstroming op de hoofdontsluitingsstructuur voor extra, ongewenst verkeer op het onderliggend wegennet?). Indien hieruit blijkt dat er behoefte is aan infrastructurele aanpassingen, dan wordt daarnaar gekeken in samenhang met de inrichting en verkeerscirculatie in de rest van de stad (met behulp van het verkeerscirculatieplan; zie bijlage 1).

4. Aanpassen regionale en lokale bewegwijzering autoverkeer incl. bewegwijzering parkeergarages

De huidige regionale bewegwijzering van het autoverkeer is toe aan vervanging en sluit qua routing ook niet meer aan bij de gewenste verkeerscirculatie (minder verkeer door de stad en meer eromheen). Hoewel de navigatiefunctie de laatste jaren steeds meer wordt overgenomen door in-carsystemen is onderzocht dat een substantieel deel van de automobilisten toch (ook) nog gebruik maakt van de fysieke bewegwijzering en deze behoefte de komende jaren blijft bestaan. De aanpassing van de regionale bewegwijzering kan niet los worden gezien van de lokale bewegwijzering en de bewegwijzering van de parkeergarages (die hier beide op aansluiten). In de afgelopen jaren is samen met de regio een doelenplan opgesteld voor de regionale bewegwijzering. De volgende stap is om dit ook te doen voor bewegwijzering die hierop aansluit en vervolgens over te gaan tot realisatie.



Bijlage 3: maatregelen gedrag en gebruik

Met alleen het fysiek aanpassen van de stad en het veranderen van de regelgeving zijn we er niet. De mobiliteitstransitie is namelijk voor een belangrijk deel afhankelijk van het gedrag van mensen. Om een mobiliteitstransitie voor elkaar te krijgen, is het daarom ook erg belangrijk om een gedragsaanpak te ontwikkelen en over een langere termijn toe te passen.

De maatregelen gedrag en gebruik (in de tabellen startend met de letter G) zijn:

1. Gedragsaanpak mobiliteitstransitie (o.a. campagnes en ondersteunen bewonersinitiatieven zoals vervolg pilot Groenplek & Fietsrek)
2. Verkeersveiliger maken van schoolomgevingen en realiseren veilige schoolthuisroutes
3. Introductie van wijkhubs met deelmobiliteit en (op termijn) verder uitrollen
4. Werkgeversaanpak Waarderpolder en Metropoolregio Amsterdam
5. Verduurzaming stedelijke distributie
 - 5a. Invoering Milieuzone voor vrachtverkeer
 - 5b. Actieagenda stedelijke distributie/ZE logistiek en uitvoering maatregelenpakket
6. Snorfietsers naar de rijbaan (onderzoek)
7. Verbeteren verkeersmanagement



1. Gedragsaanpak mobiliteitstransitie (o.a. campagnes en ondersteunen bewonersinitiatieven zoals vervolg pilot Groenplek & Fietsrek)

Voor een effectieve gedragsbeïnvloeding is het allereerst belangrijk om te weten wie de doelgroepen zijn, in welk stadium van de mobiliteitstransitie zij zich bevinden en wat hen wel/niet beweegt om hierin een volgende stap te zetten. Een belangrijk element van de Haarlemse gedragsaanpak is dan ook om de komende jaren gestructureerd onderzoek te doen naar het gedrag van de Haarlemmers en bezoekers, zodat hier steeds beter op in kan worden gespeeld met maatregelen. Dat betekent niet dat we de komende jaren niks doen. Van een aantal zaken weten we al dat deze helpen om de transitie op gang te brengen. Bijvoorbeeld met de maatregel 'Groenplek en Fietsrek', waarbij bewoners extra groen of fietsparkeerplekken in de straat kunnen aanvragen ten koste van een autoparkeerplek. Hiermee wordt op 2 manieren bijgedragen aan de transitie: doordat de fiets dichterbij gestald kan worden, zal deze eerder worden gebruikt en daarnaast geeft de actie het signaal af dat de fiets bij het verdelen van de schaarse ruimte in de stad een belangrijker plek inneemt dan de auto. Daarnaast wordt ingezet op diverse campagnes, bijvoorbeeld op het gebied van:

- **Fiets (meer mensen op de fiets)**

We bouwen de campagne 'Haarlem fietst!' verder uit, naar voorbeelden in o.a. Copenhagen, München en recent ook Parijs.

- **Spreiden, spreiden, spreiden**

Door de verplaatsingen meer te spreiden over de dag (niet alleen voor de auto, maar bijvoorbeeld ook in het OV), wordt de bestaande infrastructuur en het OV-aanbod beter benut en is er minder noodzaak om hier (dure) investeringen in te doen. Dergelijke campagnes worden veelal ontwikkeld in regionaal verband, o.a. als onderdeel van de werkgeversaanpak (zie maatregel 4). Haarlem sluit hier actief bij aan.

- **Haal- en brenggedrag scholen**

We passen campagnes toe die zich richten op het haal- en brenggedrag bij scholen. Door in de communicatie teksten te gebruiken als 'op deze school (of in deze klas) komt 90% van de kinderen te voet of met de fiets naar school' wordt de druk voor de resterende 10% van de ouders groter om ook aan deze sociale norm te voldoen. Uiteraard wel ondersteunt door op waarheid gebaseerde cijfers.

- **30km/u is de norm**

De implementatie van 30 km/u in de stad, gaat gepaard met een campagne om 'in de stad is 30 km/u de norm' als het nieuwe normaal te bestempelen.

- **Gedragsinterventies bij kleine beslismomenten**

Aansluitend op bestaande maatregelen zetten we in op gerichte gedragsinterventies, waarbij de focus ligt op de kleine beslismomenten. Bijvoorbeeld door het ophangen van een bordje bij verkeerslichten waarop staat 'Wacht op groen' met een smiley erbij.

2. Verkeersveiliger maken van schoolomgevingen en realiseren veilige school-thuisroutes

Scholen zo veilig mogelijk inrichten voor fietsers en voetgangers heeft als doel om zoveel mogelijk kinderen te stimuleren om lopend of fietsend naar school te gaan. Veiligheid is belangrijk in deze groeiende stad. Door het veiliger maken wordt zowel het aantal autoritjes van/naar basisscholen teruggebracht als de ervaring opgedaan door jonge bewoners van Haarlem dat fietsen en lopen normaal is. En jong geleerd is oud gedaan. De maatregel is tweeledig: onderzoek en uitvoering. De eerste stap bevat het inzichtelijk krijgen van de kwaliteit en veiligheid van de school-thuisroutes voor voetgangers en fietsers door middel van data (bijv. trottoirscan) en gesprekken met kinderen en scholen over de ervaringen. Tweede stap is het op basis van deze gegevens verkeersveiliger maken van deze routes, door specifiek maatwerk per school op de routes en in de schoolomgeving.

De aanpak kan zowel gericht zijn op gedrag als op inrichting; in veel gevallen zal het een combinatie zijn van beiden.

3. De introductie van wijkhubs met deelmobiliteit en (op termijn) verder uitrollen

We introduceren wijkhubs, waar verschillende vormen van deelmobiliteit beschikbaar zijn, in combinatie met laadinfrastructuur voor elektrische voertuigen en bijvoorbeeld pakketpunten. We sluiten hierbij aan bij projecten die al lopen. Een plek waar gedacht wordt aan een pilot voor een dergelijke wijkhub is de Vijfhoek.

4. Werkgeversaanpak Waarderpolder en MRA

Via de werkgeversaanpak worden afspraken gemaakt die het werknemers makkelijker maken om thuis te werken, niet allemaal tegelijk te reizen en/of vaker het OV en de fiets te pakken.

5. Verduurzaming stedelijke distributie

5a) Invoering Milieuzone voor vrachtverkeer

Per 1 januari 2022 gaat deze in het centraal stedelijk gebied in voor het vrachtverkeer. De ambitie is om de milieuzone op termijn uit te breiden naar andere voertuigcategorieën.

5b) Actieagenda stedelijke distributie/ZE logistiek en uitvoering maatregelenpakket

Haarlem heeft de Green Deal ZE stadslogistiek ondertekend. Daarin is de intentie uitgesproken om in 2025 ZE stadslogistiek te hebben. De stappen daarnaartoe worden uitgewerkt in een actie-agenda en de komende jaren stapsgewijs geïmplementeerd, in nauwe samenwerking met het bedrijfsleven.

6. Onderzoek snorfietzers op de rijbaan

We voeren een onderzoek uit naar de nut- en noodzaak van het verwijzen van snorfietzers naar de rijbaan ten behoeve van de verkeersveiligheid en het fietscomfort. Daarbij wordt ook meteen in kaart gebracht welke maatregelen en bijbehorende middelen ervoor nodig zijn om de maatregel te implementeren. De uitkomsten van het onderzoek dienen als input bij de begrotingsbehandelingen.

7. Verbeteren verkeersmanagement

Mobiliteitsmanagement richt zich op de vraagkant van personenmobiliteit; de keuze om wel niet/te reizen en de keuze van de vervoerwijze(n). Hier wordt op ingespeeld middels de gedragsaanpak (punt 1). Verkeersmanagement gaat meer over het beïnvloeden van vraag- en aanbod via het systeem. Denk bijvoorbeeld aan de (dynamische) afstelling van verkeerslichten (VRI's) en het geven van reis- en routeinformatie. Mobiliteits- en verkeersmanagement zijn relatief kostenefficiënt vergeleken met de aanleg van infrastructuur. Daarom is het slim om hier (veel) meer op in te zetten. In Haarlem wordt nog niet optimaal gebruik gemaakt van deze mogelijkheden. Verkeersmanagement beperkt zich momenteel tot dynamisch verkeersmanagement (DVM) op het autohoofdwegennet en is met name gericht op doorstroming van het autoverkeer. Sinds de corona-aanpak wordt daarnaast gewezen op alternatieve fietsroutes in Haarlem-Noord om fietsverkeer te spreiden. Met verkeersmanagement is echter veel meer te bereiken voor de mobiliteitstransitie, zoals een passender verkeerscirculatie in de stad en betere oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers. In 2022 staat op de planning om het verouderde verkeerslichten – en verkeersmanagementbeleid (VRI/DVM beleid) aan te passen. Op basis daarvan wordt deze maatregel geconcretiseerd.