



Mobiliteitstransitie is nodig waarin we voorrang geven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen.

Binnen de stad reizen we zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan.

Dit ondersteunen wij, maar laat het geen papieren tijger zijn!

Ambities van de gemeente

Het mobiliteitsbeleid kijkt naar 2030, met een doorkijk naar 2040. In 2030 is 90% van de korte verplaatsingen minder dan 2,5 km met de fiets of te voet en 60% van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem is met OV of fiets. Het aantal auto's in de stad is niet gegroeid.

Verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, met voorkeur snelheid 30 km/ uur. 50km/ uur wegen zijn voorzien van een vrij liggend fietspad. Het centrum is goed bereikbaar met overstappunten waar reizigers uit de auto kunnen overstappen op het OV of op de fiets. Het regionale OV rijdt via optimale routes, al dan niet via OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. In heel Haarlem gereguleerd parkeren.

Wij ondersteunen de ambitie.

Echter niets wijst er op dat het autobezit niet zal toenemen. Geen wishful thinking! Maak de inrichting zo, dat ook met groeiend autobezit de ambitie overeind blijft.

Vrij liggende fietspaden naast 50 km-wegen OK, maar probeer ontvlechting van fiets route los van autowegen. Dat maakt de fietsroutes aantrekkelijker.

2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau

- In het centrum zo veel mogelijk te voet; Rondom het centrum overstappunten: parkeergarages, fietsenstallingen en (H)OV-haltes.
- Binnen de stad zo veel mogelijk te voet en met de fiets; Aan de rand van de stad P+R-terreinen of mobiliteitshubs als belangrijke schakel in het mobiliteitssysteem.
- De regionale (MRA)-reiziger met de (e-) fiets, OV of combinatie daarvan en indien de bereikbaarheid op deze manier niet voldoende is, met de auto.

Zorg voor goed bereikbare, grote P&R's direct waar de invalswegen de stad in gaan of zo dichtbij mogelijk. Bij Schipholweg is de kans door het Vijverparkplan (ondanks waarschuwingen aan de toenmalige wethouder) verkeken. Er is nog een next best mogelijkheid bij OV-HUB Haarlem Nieuw Zuid als de raad OV vervoer belangrijker vindt dan extra woningen..

Vanuit de wijkraad PWZP is bij de start van het Oostpoort-plan ingezet op een P&R met 2000 p.pl. (zoals langs de A2 in Den Bosch), direct vanaf de Fly over. Vervolgens ging de wethouder en de plannenmakers uit van een veel kleinere met een niet directe toegangsweg, gecombineerd met die van IKEA. Het is nog niet te laat dit te corrigeren. Anders rijden de auto's straks de stad in.

3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit

Is al tijden een goed voornemen, maar in de praktijk ontwerpen de verkeers-ontwerpers primair vanuit auto gezichtspunt.

Op dit moment worden plannen voorbereid waar de fiets en voetganger nog geenszins prioriteit krijgen. Te hooi en te gras wordt dit wel of niet toegepast. Ik noem een paar voorbeelden, vooral in oost, waar het niet toegepast wordt, waar het niet gaat werken of hoe het dan zou moeten. Als toch prioriteit aan de auto wordt gegeven, verander dan de doelstelling in "...krijgen iets meer prioriteit".



Voorbeeld 1: Spaarne ter hoogte van Damstraat. De Spaarneroute “heet” autoluw te zijn, maar de fiets moet wachten op de auto. In soortgelijke gevallen moet dat andersom d.m.v. een hobbel over de weg.

Voorbeeld 2. Fiets maar eens (toeristisch via knooppunten de fietsroute vanaf Liewegje/Nieuweweg via. Damstraat en Schoterbos naar Santpoort zuid: een regelrechte ramp! Hoezo fietsgebruik naar de duinen stimuleren...

Voorbeeld 3. Bij kruispunten moet de fiets de meest onmogelijk bewegingen maken, terwijl de auto gestroomlijnd door kan. Bijv. aansluiting Ted. V. Berkhoutlaan/Amsterdamsevaart, linksaffer voor fietser. Tekentafeloplossing, doet 80% van de fietsers niet. In zo’n geval links van auto-linksaffer.

Voorbeeld 4. Bij kruising van doorgaande autoroutes met doorgaande langzaamverkeersroutes fietser en voetganger voorrang geven via andere inrichting, zoals auto’s over “stadserf” met voorrang langzaam verkeer. Voorbeeldplekken: bij Amsterdamsepoort, oversteek Pr. Beatrixplein – Van Zeggelenplein bij Pr. Bernhardtlaan.

4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur

- de 1e stap is om met behulp van een goede verkeerscirculatie de hoeveelheid auto’s op deze wegen te verminderen.

Zolang autoverkeer ongehinderd door een buurt kan rijden, gaat dit niet lukken. Er zijn drastische maatregelen nodig, zoals het doorknippen van doorgaande routes, onhandige routes of een langzaamverkeerserf waar auto te “gast” is.

Drastisch zou zijn autoverkeer van Schalkwijk naar Waarderpolder, door een knip in de Bernhardtlaan via Schipholweg / A9 / A200 om laten rijden. Gecombineerd met aparte fietsroute via v.m. trambaan met fietsbrug over Schipholweg wordt daarmee fiets woon/werkverkeer gestimuleerd. Minder stringent is hobbels en l.v.-erf inrichtingen bij oversteken.

Binnen de wijken kunnen doorgaande 30 km/uur wegen, waar standaard te hard gereden wordt, goed doorgeknipt worden.

Voorbeeld 1: Vrijheidsweg – Amn. Internationalweg t.p.v. school. Omdat de ontwerpers van de Oostpoort (ondanks meerderheid participanten) het huidige Kegge-viaduct niet “mooi” vonden, wordt er gezwoegd om een goed alternatief te vinden. Of de Zuiderpolder aansluiten op de A200, maar niet naar de Waarderpolder, of rechtdoor via een nieuwe oprit, waarbij de intensiteit van de weg verdubbelt. Beide is ongewenst en in het laatste geval zal een knip noodzakelijk zijn. Het beste en goedkoopste is natuurlijk het bestaande viaduct te handhaven, versmallen en meer op de fiets gericht inrichten.

Voorbeeld 2. In Haarlem zuid-west een knip t.p.v. de rotonde bij de Pijlsaan. Vanuit de wijk kan men via éénrichtingsverkeer richting Westelijke Randweg de wijk uitrijden. Maar er in omrijden via Leidsevaart zuid of noord. Zo kan men een 30 km regiem in die wijk realiseren.

Voorbeeld 3 een bussluis maken in de Aziweg om doorgaand verkeer te weren

5. Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren

- OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg.

In plaats van probleemoplossingen anno 2021, moet meer vanuit een visie structureel toekomstgericht anno 2030, 2040 gewerkt worden.

Uit zeer betrouwbare bronnen die werken aan landelijke multimodale vervoer strategieën is mij duidelijk, dat Haarlem in de Noordvleugel nauwelijks een rol speelt. Dat komt mede omdat Haarlem zich introvert opstelt. Amsterdam richt zich vooral op Schiphol en Almere (-Lelystad). De metro

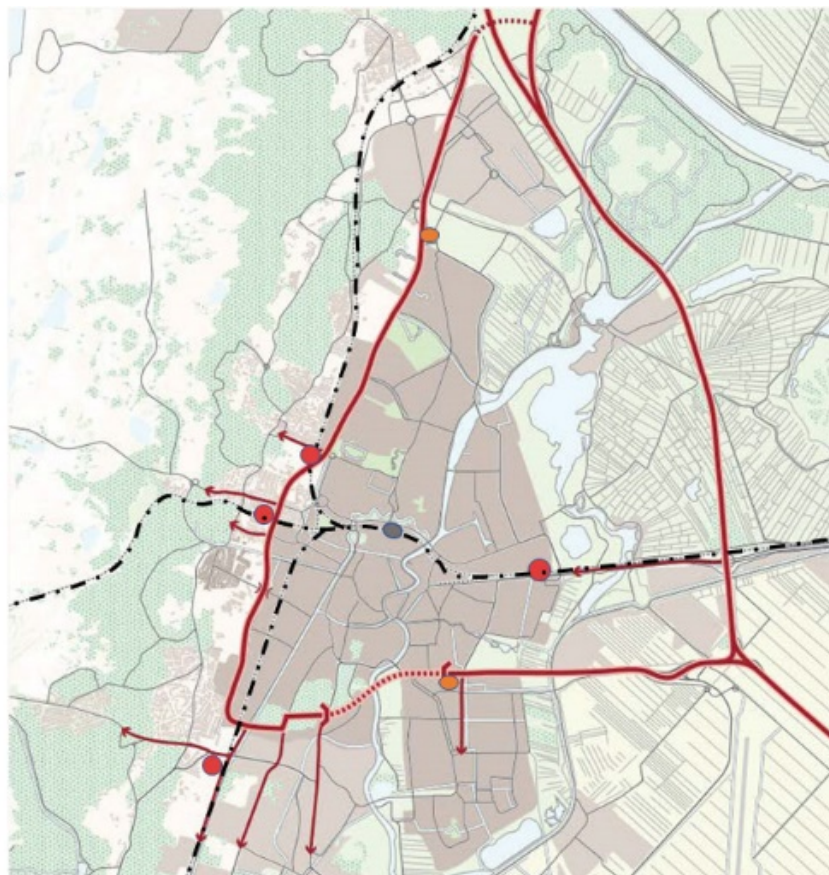
systemen richten zich daar op. Doortrekken tot Hoofddorp heeft alleen tot doel daar rangeerruimte te kunnen creëren.

Alleen als Schipholbanen naar zee verdwijnen en Schiphol-stad met 200.000 woningen als optie door het Rijk wordt geëntameerd, zal het metrosysteem daarmee verbonden worden. Voorlopig nog wishful thinking. Ook een sneltram voor de Zuidtangent is voor de MRA oninteressant en daarom te kostbaar.

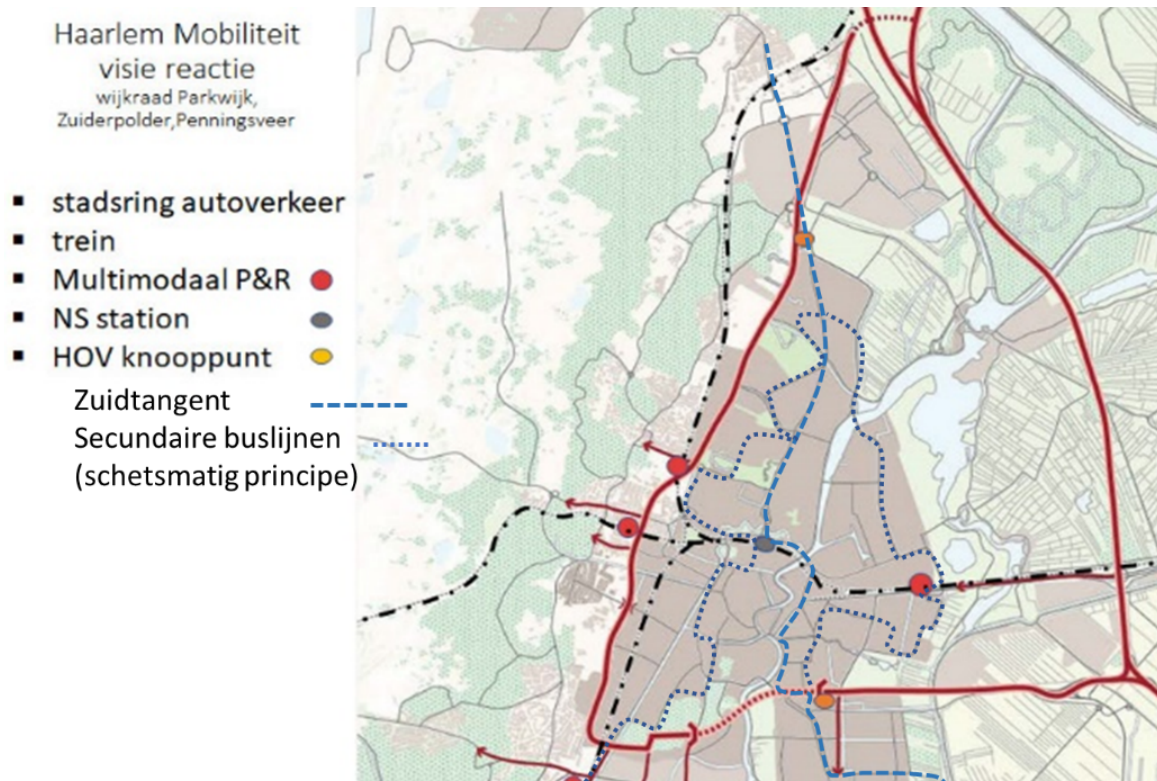
Er wordt grootschalige woningbouw wordt rondom IJ-meer gepland met een metroverbinding naar Almere (en bij voldoende groei, door naar Lelystad).

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

- Haarlem Mobiliteit
visie reactie
wijkraad Parkwijk,
Zuiderpolder, Penningsveer
- stadsring autoverkeer
 - trein
 - Multimodaal P&R ●
 - NS station ●
 - HOV knooppunt ●



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



6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes

Doorgaand verkeer door de stad minimaliseren. Om de hoofdstructuur goed vorm te geven wordt ingezet op:

- de Velserversbinding om doorgaand verkeer door Haarlem een alternatief te bieden;
- een onderzoek over de doorstroming/bereikbaarheid van de Oudeweg (N200) in combinatie met het Kennemerplein en Amsterdamsevaart/Gedempte Oostersingelgracht.

Zou juist afgewaardeerd moeten worden: “langzaam-verkeers erf” bij Amsterdamsepoort 2 x één rijstrook tussen Amsterdamsevaart en Papentorenvest. Tussen Papentorenvest en Oudeweg park-inrichting met alleen doorgang voor bus en langzaam verkeer. Ambitie is gracht/singel terugbrengen.

Bij het Kennemerplein (N200) is de wens om het doorgaand oostwest autoverkeer te ontmoedigen en de noord-zuid verbinding voor fietsers te verbeteren;

Van Kennemerplein een “plein” maken en doorgaandverkeer “doorknippen”. Daarmee Provincie en omliggende Gemeenten voor het blok zetten om een goede ringstructuur te maken, met Velservoog en Mariatunnel (zie hieronder).

Een onderzoek naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208).

Ook bij Buitenrustbrug flessenhals verlengen door 2 x één rijstrook over de brug en ook hiermee Provincie en omliggende gemeenten dwingen om met medefinanciering een boortunnel mogelijk te maken. Zoals in Den Haag, Madurodam.

7. Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering

Niet alleen maar goed bedoeld papieren beleid, maar uitvoeringsprogramma maken en communicatiebudget beschikbaar stellen.

Tegelijk met deze visie, worden nu projecten door andere externen ontwikkeld, die met een dergelijke transitie totaal geen rekening houden.



Bijv. 1. bij busknooppunt zuid: tunnel geschraapt, doorgaande autoroute gefaciliteerd.

Bijv. 2. Bij Bernhardlaan, nog steeds uitgangspunt van oostelijke ringweg...

Etc.

Klimaatadaptief

Bijv. zonnepanelen boven parkeerplaatsen en brede wegen. Houdt ook geluid tegen.

Ontwikkelzones:

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

Bijv. 1. Blauwe Wetering, Slachthuisbuurt. Berekende parkeer behoefte ca. 512 p.pl.

Rekening houdend met multifunctioneel dubbelgebruik wonen/werken ca. 450 (PM is bij Zuiderpolder-noord mislukt). Uitgaan van starters zonder auto? (Ondanks laag inkomen hebben velen een oude tweedehands) + uitgaan van 9 deelauto's (???). Akkoord met 238 ondergrondse p.pl. Is duur, dus daarom. Wat als het wish full thinking blijkt? In zeer verdichte omgeving is al een parkeer probleem. Dus scheep je een buurt op met parkeer overlast.

Bijv.2. Bij Oostpoort wordt om zelfde redenen (te) lage parkeernorm toegepast (weet ik niet zeker).

Als toch meer auto's zullen ze in het groen gaan parkeren. Wordt door handhaving niet tegen opgetreden. (voorbeeld Zuiderpolder).

Dus bij planning voors en tegens goed afwegen, met escapes.

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

Meer principieel, dan de voorgestelde maatregelen, zal het volgende effectiever zijn.

o.a. in binnenstad en oudere wijken (en mogelijk nog meer) parkeergarages en bij nieuwbouw geïntegreerd parkeren eisen, zodat parkeren op straat vermindert ten gunste van de verblijfskwaliteit. Parkeren voor werkenden en andere bezoekers kort en duur parkeren. Daartoe bij de ingangen van de stad (vooral Oostpoort en bij andere multimodale knooppunten, zie kaartje) grote P&R voorzieningen met goedkoop lang parkeren, gecombineerd met kaartje voor bus of trein, of fietsverhuur. Geen vergunningen meer afgeven voor een 2^e auto.

3.2. Fietsnetwerk

Ziet er globaal gezien goed uit.

Bij kruisingen met autowegen, zodanig inrichten dat de fietser prioriteit krijgt. Dus geen moeilijke, onlogische en rare tekentafel oplossingen, die een schijnveiligheid beogen (zie voorbeelden hiervoor).

3.4. Auto, Gewenst eindbeeld

Het kaartje geeft de auto absolute voorrang bij de passage door de stad van A9 naar Westelijke Randweg v.v.

Daarbij is ook het oplossend vermogen van de tunnel voor de stedelijke bereikbaarheid beperkt en is cofinanciering vanuit de provincie en het rijk niet reëel gebleken

Dit is totaal in strijd met de centrale doelstelling van dit mobiliteitsplan concept. Autoverkeer krijgt hier dus alle faciliteiten. De hoofdstructuur moet OM de stad heen of er onder door! Door de doorgang door de stad niet meer te faciliteren kan Haarlem Provincie en randgemeenten dwingen om mee te financieren. Haarlem moet naar buiten toe eens wat minder slap zijn...

Het is ook opvallend dat knooppunt Rottepolderplein uit de schets is weggelaten. Voor de doorstroming buiten de stad om, wordt van onze zijde bij de inspraak een gehele ontvlechting (parallelwegen) tussen de 2 aansluitingen naar Haarlem voorgesteld. Daarbij richting stad één



rijstrook om doorgaand autoverkeer te ontmoedigen, en stad uit 2 rijstroken, zodat auto verkeer soepel de stad uit kan. Nu pas, nu Amsterdam de A9 als deel van haar buitenring gaat zien, komt dit in beeld. Haarlem lijkt daar niets aan te doen.

4.4. Innovatie: Haarlem stimuleert innovatie om te komen tot de mobiliteitstransitie

Laten we het hopen. Wel als uitgangspunt maar qua uitwerking zit het er nog niet echt in. Vandaar deze bijdrage. Hij is niet als kritiek bedoeld (wel een beetje uiteraard), maar opbouwend. Als net als bij de woonvisie 90% met “nee” wordt weerlegd, stop dan met participatie in deze. Ten slotte (de tijd dringt), de gemeentelijke organisatie is zo versnipperd, dat externen met deelopdrachten geen kennis nemen van andere beleidsvisies. Als dat niet verandert, komt er niets van een mentale en effectieve innovatie terecht.

P.M. vanwege tijdsgebrek nog niet met leden wijkraad kortgesloten, dus mogelijk nog correcties. Succes,

*Ir. Ronald B. Fukken, stedenbouwkundige,
Voorzitter Wijkraad Parkwijk, Zuiderpolder, Penningsveer.*