

Aan:  
Burgemeester en wethouders van Haarlem  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem

Haarlem, 16 december 2016

per e-mail: [sor@haarlem.nl](mailto:sor@haarlem.nl)

Betreft: Inspraakreactie Notitie reikwijdte  
en detailniveau (NRD) plan-MER SOR

Geacht college,

De Fietsersbond is niet ingelicht over het ter inspraak gaan van deze notitie. Aangezien het ons pas op 12 december ter ore kwam, komen wij met deze voorlopige reactie. Wij maken het voorbehoud om deze reactie binnen de komende 6 weken aan te vullen.

Bovendien: u komt pas met een reactie op de inspraakreacties bij de vaststelling van de ontwerp structuurvisie. Dus als de MER-procedure al doorlopen is. Dat is niet conform de inspraakverordening.

De plan-MER geeft aan wat zal worden onderzocht en op welke manier (reikwijdte en detailniveau); hier wordt niet gevraagd om een inhoudelijke reactie op de Structuurvisie. Dat wringt, immers de concept-SOR is het onderwerp van het onderzoek. De keuzes die in >>Structuurvisie openbare ruimte; Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 "Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam". Reg. Nummer: 2016/256055<< zijn gemaakt en zijn het vertrekpunt van onderzoek.

Deze NRD geeft weinig richting aan de wijze waarop de MER wordt uitgevoerd. Hij bevat zeer schaarse informatie over de gewenste diepgang, de te gebruiken technieken, de te gebruiken aannamen, en het planjaar.

### **1. Onderzoek varianten**

Er worden geen varianten onderzocht. Die ontbreken. De Fietsersbond heeft afgelopen jaar in gesprekken met de SOR-groep het volgende geadviseerd:

- Onderzoek een variant zonder 'de grote 4' maatregelen (knip Kennemerbrug, Kennemertunnel, vertramming Zuidtangent, Velservoog); deze maatregelen zijn maatschappelijk of financieel zeer onzeker.
- Wat is in dat geval (zonder deze 4 maatregelen) nodig om de doelstelling van de SOR te bereiken? De NRD kan dit in kaart brengen.

De SOR gaat nu sterk uit van de gedachte dat met deze 4 grote maatregelen een grote modal shift en een verplaatsing van het autoverkeer naar buiten de stad wordt bereikt. Dit is maar zeer de vraag. Vandaar ons verzoek: onderzoek een tweede model zonder 'de grote 4'.

### **2. Kostenefficiëntie**

Let daarbij niet alleen op haalbaarheid, maar ook op de kosten. 'Fiets' is geen doel op zich, maar een middel. Vml. verkeerswethouder Wiebes van Amsterdam stelde: "Investeren in de fiets levert meer op dan investeren in andere soorten vervoer."

Ook deze vraag zou in de NRD moeten worden meegenomen: welke maatregelen zijn het meest kostenefficiënt om de gewenste milieueffecten te bereiken. En: welke maatregelen zijn het meest waarschijnlijk uitvoerbaar en welke niet.

Doe een MKBA, maatschappelijk kosten baten analyse. Goede voorbeelden zijn gegeven in het fietsstadsrapport van de Fietsersbond.

### 3. Onderzoek realistische plannen

De Fietsersbond verwijst naar ervaringen in de aanpak van het HVVP, Haarlems Verkeer en Vervoerplan, vastgesteld 2003. In het daarbij gebruikte verkeers- en milieumodel werd uitgegaan van o.a.

- een knip op de Schoterweg (die werd na een paar dagen opgeheven)
- knips in woonwijken in o.a. Haarlem-Noord, Zuid, Schalkwijk (slechts één knip op de Donderslaan werd gerealiseerd)
- invoering van 30 km/u op alle wegen (behalve de gebiedsontsluitingswegen) (15 jaar later zijn er nog heel veel wegen waarop nog steeds een snelheidslimiet van 50 km geldt)
- aanleg fietspaden op de gebiedsontsluitingswegen (ook dat is nog niet gerealiseerd op alle GOWs)
- uitvoering van een uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (hiervan zijn nog heel veel maatregelen niet uitgevoerd, waaronder een groot aantal prioriteit 1 projecten die uitgevoerd hadden moeten zijn voor 2010).

De Fietsersbond wil hiermee duidelijk maken dat een MER niet leidt tot de daadwerkelijk beoogde doelen als niet voldoende wordt ingezet op concrete en uitvoerbare plannen en daadwerkelijke realisatie van de plannen.

De plannen moeten dus realistisch zijn in alle opzichten.

### 4. Onderzoek multimodaal netwerk, ook fietsmodel

De Fietsersbond adviseert voor de NRD: Maak een echt fietsmodel. Gebruik 'big data'.

Is GoudappelCoffeng ook voor Haarlem aan een multimodaal model bezig zoals in Den Haag?

zie p18 van Fietsverkeer:

Bureau Goudappel Coffeng werkt daarom aan verbetering van de multimodale modellen. Men kiest voor deze aanpak omdat in zo'n type model alle vervoerswijzen in samenhang worden bekeken. 'De keuze voor de fiets voor een bepaalde verplaatsing is namelijk deels afhankelijk van hoe dezelfde verplaatsing ook anders gemaakt kan worden, met de auto bijvoorbeeld.'

Stefan de Graaf van Goudappel Coffeng: 'Voor de fietsmodellering maken we gebruik van data en inzichten uit onder meer Bikeprint, de Fietstelweek, het OViN, het Mobiliteitspanel Nederland, het MoveSmarter-onderzoek van de Universiteit Twente, het CBS, Locatus, Lisa en gegevens vanuit de Dienst Uitvoering Onderwijs. In feite verfijnen we netwerken, ritgeneratieprofielen en keuzeparameters met meer data en recente inzichten uit onderzoek naar wat de fietser beweegt.'

De Graaf noemt als voorbeeld het Haagse verkeersmodel.

Maak gebruik van data van de Fietstelweek: waar zijn opstoppingen, lagere fietssnelheid, hoge fietsstromen --> parallelle (ontvlochten) routes toevoegen etc). Koppel dit aan de motie 'Maak budget

#### Uit de NRD:

Tabel 1 Te onderzoeken milieuaspecten

Omgevingsaspect Criteria

Bereikbaarheid en mobiliteit

Bereikbaarheid; kernvraag is hoe het multimodale netwerk functioneert voor de bereikbaarheid op verschillende niveaus, en of hierin een verbetering optreedt (of niet). Er wordt onderscheid gemaakt naar regionale bereikbaarheid, (binnen)stedelijke bereikbaarheid en de bereikbaarheid van het buitengebied (recreatiegebieden).

Op basis van (semi)kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de bereikbaarheid voor verschillende modaliteiten en relaties/gebieden, wordt een geaggregeerd, kwalitatief oordeel gevormd over de bereikbaarheid van het totale multimodale netwerk.

Modalshift; de kernvraag is in hoeverre als gevolg van de infrastructurele maatregelen en het flankerende beleid een modal shift optreedt, van de auto naar andere vervoersmiddelen (OV + fiets).

Op basis van een deskundigenoordeel en een vergelijking met best practice in andere steden wordt hierover een oordeel gevormd.

Neveneffecten afwikkeling autoverkeer; kernvraag is of het voorgenomen mobiliteitsmodel nog tot nieuwe knelpunten in de afwikkeling van het autoverkeer kan leiden.

Hiervoor wordt een analyse uitgevoerd van I/C verhoudingen zoals berekend met het verkeersmodel Noord-Holland ten behoeve van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.

Ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied

Vrije ruimte: kernvraag is in hoeverre met de voorgestelde zonering van de stad (incl. parkeerring) en overige mobiliteitsmaatregelen, het autogebruik in (binnen)stad afneemt en hierdoor vrije ruimte voor andere doeleinden ontstaat.

Met behulp van verkeersgegevens (op te heffen rijstroken) en globale schetsen van de sleutelprojecten zal een grofmazige inschatting worden gedaan van de vrijkomende ruimte.

Dit moet aannemelijk worden gemaakt. Op welke plekken ontstaat hierdoor hoeveel ruimte?

voor de fiets' van 10 november, waarin wordt gevraagd budget van 4,5 miljoen per jaar voor de fiets vrij te maken om ontvloten fietsroutes te realiseren.

Zie verder Fietsverkeer 38:

<http://www.fietsberaad.nl/?section=fietsverkeer&lang=nl&mode=detail&item=Fietsverkeer+38>

En wat te denken van oudere(n) (fietsers)? Zie Fietsverkeer 37.

Een rapport van GoudappelCoffeng laat zien dat met de oostelijke randweg (via Waarderpolder / Schoterbrug), zelfs dan, het oost-west verkeer NIET om Haarlem-Noord heen gaat rijden. Dus laat staan met oostelijke ring via A9. Dit kan een wens zijn, maar als het niet realistisch is, levert het geen ruimte (en minder hinder) voor fietsverkeer op.

## 5. Gebruik fietsnetwerk HVVP

Het gebruikte fietsnetwerk in de concept-SOR is onvolledig. Ook dit heeft invloed op het onderzoek. Gebruik HVVP/OGV fietskaart en fietskneulpunteninventarisaties:

1. Fietsnetwerk- en Fietskneulpunteninventarisatie Provincie NH (binnenkort beschikbaar)
2. Fietsnetwerk Zuid-Kennemerland (samenwerking gemeentes Bloemendaal, Heemstede, Haarlem, Zandvoort)
3. Inventarisatie Fietsersbond Haarlem (aan de SOR overhandigd juli 2016)

In de 2<sup>e</sup> notitie (Fietsnetwerk Zuid-Kennemerland) staat doortrekken van de Rode Loper (Dolhuysbrug) met prioriteit op 1. De Fietsersbond begrijpt niet waarom de SOR kiest voor afsluiting van de Kennemerbrug voor autoverkeer. Maatschappelijk onhaalbaar en het lost het probleem (kruisend snel- en langzaam verkeer) niet op. De Dolhuysbrug lost dat probleem wel op en biedt een aantrekkelijke verkeersluwe route voor voetgangers en fietsers. Deze fietsverbinding staat in het bestemmingsplan en nam een nadrukkelijk plek in in de voorgaande structuurvisies (Structuurplan 2020 en Masterplan Spoorzone). Neem ook deze op in dit onderzoek.

## 6. Onderzoek modal shift

Het voorgestelde onderzoek naar de modal shift is een goede zaak, maar de gekozen maatregelen zijn onvoldoende duidelijk opgetekend in de concept SOR, met name wat betreft het fietsverkeer. Hoe gaat u dat dan onderzoeken?

De SOR (Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte) zet enerzijds veel in op voetganger en fiets, anderzijds veel op (hele dure onhaalbare) automaatregelen. En over fietsmaatregelen is het stuk niet concreet. Wat betekent voetganger op 1, fiets op 2, OV op 3 en auto op 4? Onduidelijk is hoe deze keuze tot uitwerking komt in beleid en uitvoeringsprojecten. De SOR geeft een blauwdruk aan; in hoeverre wordt dat vertaald naar concrete maatregelen op korte en middellange termijn?

Stimuleringsmaatregelen m.b.t. het fietsverkeer zijn onvoldoende uitgewerkt.

Er wordt in de SOR gesproken over 'faciliteren van het toenemend fietsverkeer'. Dat is ons inziens te passief. Dit wordt geïllustreerd met "Fietsring rond de binnenstad en fietsparkeren in de binnenstad" en "Gridstructuur voor fietsers" (p32, 33). Dat zijn globale en vrijblijvende schetsen, geen fietsvisie of blauwdruk voor een hoger fietsgebruik. De 'fietsring' is een conceptueel beeld, maar de sterkste fietsstromen zijn radiaal. En de getekende fietsring kent juist heel veel knelpunten (wachttijden).

De Fietsersbond adviseert u op in te zetten op:

- Forse groei van het fietsgebruik. Dit vraagt om meer ruimte, meer (en ruimere/bredere) fietspaden; scooters van het fietspad
- Ga uit van de potentie van de fiets als stedenbouwkundige drager;
- Bouw fietsparkeergarages in de binnenstad  
Realiseer fietsparkeervoorzieningen bij woningen en voorzieningen  
Neem fietsparkeernormen op in de bestemmingsplannen
- Verbetering de samenhang van het fietsnetwerk  
Aanpak barrières (Randweg, Schipholweg, Bernhardlaan, Spaarne, etc)  
Aanleg snelfietsroutes, ook naar IJmuiden, Schiphol, en Hoofddorp

- Realisatie doorfietsroutes binnen de stad
- Ontvlechten van fietsroutes van hoofdstructuurwegen (dit betekent ook parallelle fietsroutes tussen de hoofdwegen in, immers het fietsnetwerk is fijnmaziger dan het autonetwerk)
- Verbetering van de kwaliteit van het fietsnetwerk  
Aanpak wachttijden en verkeersonveiligheid bij verkeerslichten, dmv fietstunnels, bruggen, rotondes

Gebruik de adviezen uit de Fietsstad rapportage, zie bijlage.

Deze aspecten zouden dan ook als parameters in het onderzoek naar de modal shift moeten worden meegenomen.

## **7. Onderzoek vrije ruimte**

De 'aanvliegroute' van de SOR is sterk stedenbouwkundig. De kaarten zijn erg globaal. De kijk op 'ruimte' is niet altijd realistisch als het gaat om verkeer. Een voorbeeld: met minder autoverkeer wordt er niet opeens 'ruimte' geschapen in de stad, want voor bus- en autoverkeer blijft gewoon dezelfde rijstrookbreedte benodigd, of er nu veel of weinig verkeer rijdt.

Het lijkt wel of u alle gebiedsontsluitingswegen wilt opheffen. Dat kan natuurlijk niet / gebeurt niet.

Ook het opheffen van verkeersregelingsinstallaties (VRI's) is niet altijd realistisch. Daar wordt te gemakkelijk over gedacht.

Wat betreft de 'sleutelprojecten':

Doorgaan met het aanleggen van autoasfalt is niet meer van deze tijd en niet realistisch gezien de toekomstverwachtingen tot 2040.

Het woord 'ontvlechting' komt in het stuk niet voor. Dat is nu juist de grote uitdaging voor Haarlem: fietsroutes creëren die niet langs de verkeersaders lopen. Al eerder is verwezen naar de eerder genoemde motie van 10 november 2016 waarin naar voren komt dat ontvlochten fietsroutes politiek en maatschappelijk gewenst zijn.

Met vriendelijke groet,  
namens de Fietsersbond,

René Rood  
Egelantierlaan 31  
2015 KJ Haarlem  
06 4547 2287

## BIJLAGE

Adviezen uit de Fietsstad rapportage, Fietsersbond landelijk bureau

### **Aanbeveling 1: Handel economisch**

- Sterke punten zijn de compacte stad, het gestegen fietsgebruik, de hoge kwaliteit van recente projecten.
- Benoem belangrijke baten bij het opstellen van strategische visies, bijvoorbeeld door hoog fietsgebruik compact en levendig houden van de stad, besparen op auto-infrastructuur of door beweegvriendelijk maken van stad of wijk de gezondheid en zelfredzaamheid van de bevolking verbeteren.
- Versterk de concurrentiepositie van de fiets door prijzingsmaatregelen als betaald autoparkeren.
- Overweeg het (laten) maken van een maatschappelijke kosten-batenanalyse bij grote projecten.
- Probeer de doorkruisbaarheid van het centrum zo goed mogelijk te houden.
- Steun nieuwe distributievormen zoals fietskoerierbedrijven en collectieve stadsdistributiebedrijven.

### **Aanbeveling 2: Versterk het fietsnetwerk**

- Kies in de studiefase van een woonwijk of bedrijventerrein voor een stedenbouwkundig en verkeerkundig model dat het verblijfsgebied zo aantrekkelijk maakt dat zo veel mogelijk verplaatsingen binnen de wijk (en de gemeente) lopend en fietsend worden afgelegd.
- Analyseer het bestaande hoofdfietsnetwerk. Gebruik hierbij nieuwe onderzoeksmethoden die gebaseerd zijn op mobiele telefoons.
- Breid het hoofdfietsnetwerk uit over rustige straten zodat fietsers niet of minder vaak over drukke kruispunten voor gemotoriseerd verkeer en langs drukke hoofdaders rijden. (ontvlechting)
- Zorg daarbij dat de locaties waar het autonetwerk en het fietsnetwerk elkaar treffen zoveel mogelijk ongelijkvloers zijn
- Maak het fietsnetwerk herkenbaar zodat dat mensen het ook weten te vinden en stel er duidelijke kwaliteitseisen aan.
- Bouw zoveel mogelijk VRI's om tot (éénstrooks)rotondes
- Stel voor het fietsnetwerk een aantal belangrijke kwaliteitseisen op en zorg voor borging hiervan binnen de gemeentelijke organisatie. Bij herprofilering, herbestrating, nieuwbouw e.d., dienen deze eisen dan als uitgangspunt voor het ontwerp en kan er alleen goed onderbouwd van worden afgeweken.

### **Aanbeveling 3: Versterk het fietsparkeren**

- Fietsparkeren heeft eenzelfde professionele en planmatige aanpak nodig als bijvoorbeeld autoparkeren. Vanwege de specifieke eigenschappen van de fiets vraagt een goed fietsparkeerbeleid ook net zo veel inspanning en creativiteit als een goed autoparkeerbeleid.
- Startpunt is het opstellen van een praktische Fietsparkeernota met als uitgangspunt het voeren van een actief vraagvolgend fietsparkeerbeleid en dat gericht is op uitvoeringsmaatregelen. Laat daarin in ieder geval aan de orde te komen het onderscheid in de verschillende soorten bestemmingen (kernwinkelgebied, wijk-, buurtwinkels, supermarkten, openbaar vervoer, onderwijs, sport, leisure en overig).

### **Aanbeveling 4: Versterk verkeersgezondheid**

- Het veiliger maken van de leefomgeving heeft een dubbel effect: niet alleen worden ongevallen voorkomen maar er wordt ook een basis gelegd voor een hoger fietsgebruik en daarmee voor een betere gezondheid. Dan moet de situatie niet alleen veilig zijn, maar ook veilig voelen.
- Op netwerkniveau kan veel winst worden bereikt door het autonetwerk en het fietsnetwerk zo veel mogelijk van elkaar te scheiden waarbij het hoofdfietsnetwerk ongeveer tweemaal zo fijnmazig dient te zijn als het hoofdautonetwerk.

### **Aanbeveling 5: Ontwikkel duurzaam en integraal fietsbeleid**

- Het functioneren van een stad als fietsstad vraagt om een volhardend en integraal beleid. Fietsen is meer dan alleen verkeer, meer dan alleen mobiliteit en meer dan alleen een gemeentelijke taak.
- Betrek in de organisatie alle gemeentelijke en semi-gemeentelijke beleidsafdelingen en diensten die op de een of andere manier het fietsklimaat kunnen beïnvloeden.
- Veranker fietsbeleid ook in de gemeentelijke begroting- en verantwoordingssystematiek, door een meerjarenprogramma met een geormerkt budget, waarbij de inspanningen ook voortdurend en zichtbaar worden gemonitord.
- Bereken de maatschappelijke kosten en baten van fietsprojecten via de handige webtool MKBA-fiets, die in opdracht van het ministerie van I&M is ontwikkeld en gratis beschikbaar is. Zie <http://www.fietsberaad.nl/mkba-fiets/>
- Benut de Omgevingswet voor het maken van een nog gezondere en veiligere stad, die uitnodigt tot bewegen, die burgers van jong tot en met oud zelfredzaam laat zijn en die volop kansen biedt voor ontmoeten en meedoen.