

Nieuw Mobiliteits- en nieuw Verkeersveiligheidsbeleid

18 februari 2021

Het college van burgemeester en wethouders heeft nieuw mobiliteitsbeleid en nieuw verkeersveiligheidsbeleid opgesteld. Hierin omschrijft het college hoe Haarlem de komende jaren omgaat met de uitdaging om een steeds gezondere en groenere stad te worden, die wel goed en veilig bereikbaar is, zowel voor wonen, werken als winkelen. Om dit te kunnen bereiken is een verandering nodig waarin voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen. We noemen dit de mobiliteitstransitie.

Het veilig bereikbaar houden van de groeiende stad Haarlem vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Als we niet wezenlijk iets veranderen aan de manier waarop we ons voortbewegen, groeien de verkeersproblemen alleen maar met ons mee. De drukte heeft ook zijn weerslag op de verkeersveiligheid van wegen en fietspaden.

In het nieuwe mobiliteitsbeleid wordt gekeken naar het jaar 2030, met een doorkijk naar 2040. Hoe verplaatsen we ons in Haarlem in 2030 en hoe ziet Haarlem er dan uit? Voor het antwoord op deze vragen wordt uitgegaan van eenvoudige principes: binnen de stad reizen we steeds meer zoveel mogelijk te voet of met de fiets, de reizen van en naar de stad doen we zoveel mogelijk met een steeds schoner OV en we gebruiken de (elektrische) auto alleen als het niet anders kan. Onze distributie organiseren we steeds schoner, en door voorzieningen dichtbij huis beperken we de noodzaak tot lange(re) reisafstanden.

Dit mobiliteitsbeleid geeft aan hoe Haarlem door de toepassing van 7 stappen leefbaar en bereikbaar kan blijven. Deze 7 stappen hangen met elkaar samen; ze zijn alle 7 nodig.

1. Haarlem groeit met behoud van ruimte
2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis
3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit
4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur
5. Evenwichtige verdeling van HOV routes
6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes
7. Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering

Al deze stappen bij elkaar moeten ertoe leiden dat in 2030 bijna alle korte verplaatsingen met een afstand van minder dan 2,5 km binnen de stad met de fiets of te voet plaatsvinden en dat meer dan de helft van de verplaatsingen van of naar Haarlem met het OV of de fiets plaatsvinden. Het is de bedoeling dat het aantal auto's in de stad in 2030 niet is gegroeid. Auto verplaatsingen vinden plaats op veilige wegen, waar de snelheid in de meeste gevallen terug is gebracht naar 30 km/ uur. De wegen die wel nog een snelheid van 50 km/uur hebben, zijn voorzien van een vrijliggend fietspad.

Het centrum van de stad is goed bereikbaar, er zijn verschillende overstappunten gerealiseerd waar reizigers uit de auto kunnen overstappen op het OV of op een fiets en in en rondom het centrum zijn nieuwe fietsenstallingen gerealiseerd, waardoor we te voet het centrum in kunnen lopen. Het OV dat nodig is voor de regionale verplaatsingen rijdt via optimale routes, al dan niet via het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid.

Haarlem heeft er autoluwe gebieden bij, de voormalige ontwikkelzones, en het autoluwe centrum is uitgebreid. In Haarlem kunnen (elektrische) auto's niet meer overal zomaar voor

de deur geparkeerd worden. In 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond.

Omdat iedere Haarlemse verkeersdeelnemer nu en in de toekomst veilig thuis moet komen, worden in het verkeersveiligheidsbeleid 3 prioriteiten genoemd:

1. Fietzers centraal
2. Veilige infrastructuur
3. Veilig gedrag

Omdat de meeste ongevallen voorkomen bij fietsers, wordt prioriteit gegeven aan maatregelen die de veiligheid voor fietsers verbeteren. Met een doordachte structuur en goede vormgeving van wegen wordt verkeersveilig gedrag gestimuleerd.

Verkeersdeelnemers worden door goede educatie, voorlichting en handhaving gestimuleerd om zich veilig in het verkeer te gedragen.

De maatregelen die nodig zijn om de stad effectief naar de principes van mobiliteitsbeleid en verkeersveiligheidsbeleid in te richten vragen tijd en aanzienlijke investeringen. Daarom worden er twee uitvoeringsprogramma's gemaakt waarin wordt benoemd wat er wanneer wordt ondernomen en wat ervoor nodig is.