



Zienswijze Mobiliteitsbeleid

De Fietsersbond steunt de ambitieuze doelstellingen van het mobiliteitsbeleid van harte. Het is goed dat de stad Haarlem zich wil inzetten voor meer ruimte voor de fiets en dat er aandacht is voor zaken als fietsvriendelijkheid, herkenbaarheid, oversteekbaarheid, wachttijden en fietsparkeervoorzieningen.

Kanttekeningen zijn er echter ook. Zo lezen wij voornamelijk een visie, geen beleid. Laat staan een concreet beleid zoals het HVVP (met de daarbij horende uitvoeringsprogramma's) die dat wel is. Op de doelstellingen is niets af te dingen, maar hoe worden deze doelstellingen behaald? Daar geeft dit mobiliteitsbeleid amper antwoorden op. Wij hadden gehoopt dat het mobiliteitsbeleid een vertaling van de SOR naar concreet beleid zou zijn, in plaats van weer een visie die aansluit op de SOR.

Het mobiliteitsbeleid zal naar onze mening uitspraken moeten doen over:

- Ontvlochten fietsroutes en fietsstraten. De SOR staat uitgebreid stil bij ontvlechting van fietsroutes. In dit mobiliteitsbeleid hadden wij een verdere verdieping van dit onderwerp verwacht. Ontvlechting ontbreekt echter volledig in het mobiliteitsbeleid. De kansrijke ontvlochten fietsroutes zijn zelfs niet meer terug te vinden op de fietskaart.
- VRI's. Wachttijden en oversteekbaarheid worden, terecht, als opgave voor de fiets genoemd. Dan is het essentieel dat in het mobiliteitsbeleid uitspraken worden gedaan over VRI's. Denk aan prioriteit voor fietsers en/of extra groenrealisaties voor fietsers.
- Een integraal fietsparkeerbeleid. We moedigen het realiseren van fietsenstallingen aan maar dit alleen is niet voldoende. Zonder ondersteunend beleid zullen de meeste fietsers hun fiets zo dicht mogelijk bij de bestemming blijven parkeren, of dit nu voor een kort of lang bezoek is.
- Fietsveiligheid (die nu in een zelfstandige beleidsnota is vormgegeven)
- 30/50 problematiek, inclusief grijze wegen en GOW-30 met de daarbij behorende tellingen op de bestaande (fiets)hoofdstructuur
- Stedelijke distributie
- Parkeernormen
- Bredere fietspaden en fietsstroken, waar CROW uitstekende handvatten voor biedt.

Naast bovenstaande (grotendeels) ontbrekende zaken maken wij ons zorgen over de toepassing van het mobiliteitsbeleid bij projecten. Het beleidsstuk zal bijdragen aan versnippering; het is niet integraal en zal in de praktijk van de projecten leiden tot misverstanden, zoektochten naar beleidsstukken die van toepassing zijn bij nieuwe ontwerpen. Met de startbrieven hebben wij daar veel ervaring mee opgedaan.

Bovendien draagt de werkwijze van de gemeente in het Civiel Planproces niet bij tot verwezenlijking van het beleid. Immers: niet alle voorgenomen projecten komen in aanmerking voor herinrichting. En dat betekent dat veranderingen in de openbare ruimte kunnen plaatsvinden (bijv. asfalt erin, asfalt eruit) die voorbij gaan aan het gewenste elders vastgestelde beleid.

Haarlem organiseert haar mobiliteitsbeleid in de herinrichtingsprojecten die worden voorbereid en in belangrijke mate worden bepaald door architectenbureaus (vaak bemand door landschapsarchitecten) en de afdeling stedenbouw van de gemeente. Niet door verkeerskundige professionals. Deze laatsten zouden nooit de HIOR's als uitgangspunt van hun ontwerp kiezen maar door verkeerskundige regels en richtlijnen, met de CROW-richtlijnen. Deze richtlijnen zouden naar ons inzicht de basis moeten vormen voor alle nieuwe ontwerpen. In de HIOR's vindt men regels over materialisatie en die worden pas bij de uitvoering van projecten door de ROGO's actueel.

Als laatste willen we opmerken dat de Fietsersbond graag op basis van co-creatie had bijgedragen aan de totstandkoming van het mobiliteitsbeleid. Dat achten wij veel nuttiger en vruchtbaarder dan het achteraf mogen indienen van een zienswijze.

Haarlem, 19 april 2021

Fietsersbond Haarlem
René Rood
Mark Hunting