

Verkiezingsprogramma's overgenomen op thema's ruimte voor de fiets en fietsveiligheid

Actiepartij

Actiepartij wil dat de gemeente inwoners stimuleert en ondersteunt om gezond te leven.

Door aantrekkelijke en sociaal veilige routes, zodat meer mensen willen bewegen, schone lucht en gezonde voeding. Met extra investering daar waar de gezondheid zwakker is.

Door goede sportfaciliteiten in de wijk, buurttuinen en de verstrekking van aangepaste fietsen voor mindervaliden en ouderen. Actiepartij vindt het belangrijk dat kinderen veilig op de fiets naar school, sport, muziekles of vriendjes kunnen. Om dat te bereiken willen we autovrije schoolstraten, slimme doorsteekjes en veilige oversteekplaatsen. Ook willen we scooters en snelle elektrische fietsen naar de rijbaan verplaatsen. We willen het door ons mede ingediende voorstel tot verlaging van de maximale snelheid in de hele stad naar 30 km per uur zo snel mogelijk invoeren.

Wij willen de binnenstad autoluw. We willen dat auto's parkeren in garages en niet in de straten. De Nedtrain garage kan bijdragen aan voldoende plekken voor bezoekers. In de Appelaar is dan parkeerruimte voor bewoners en bezoekers van de rechtbank. Ook willen we dat de ingevoerde milieuzone wordt uitgebreid naar personenauto's en snorfietsen (scooters). Dit maakt de stad een stuk aantrekkelijker én er is meer ruimte voor bewoners, bezoekers, water en groen.

Maak Haarlem duurzaam bereikbaar!

Actiepartij wil de bereikbaarheid van de stad verbeteren door goede doorgaande fietspaden, een tramverbinding naar Amsterdam Zuid en Hoofddorp en de directe trein naar Utrecht terug.

Actiepartij geeft voorrang aan verantwoord verkeer. Fietsers, voetgangers en openbaar vervoer krijgen sneller en vaker groen, zodat ze minder lang hoeven te wachten. Ook willen we aantrekkelijke en goede doorgaande fietsroutes door de stad. Bij drukke kruispunten willen we fiets en voetgangerstunnels of bruggen mogelijk maken. Actiepartij wil geen onbetaalbare en risicovolle tunnel onder de Hout! We willen wel Velsbroek beter laten aansluiten op de snelweg via de Velsboog. Dit voorkomt sluipverkeer door Haarlem. Om de binnenstad te ontlasten van het drukke busverkeer willen we een aantal buslijnen via de oostkant van de stad om het centrum heen laten rijden.

Belang van Nederland

BVNL is er voor alle vormen van mobiliteit. Voor lopen, fietsen, autorijden en het openbaar vervoer. Maar Haarlem staat stil. In de spits is het bijna niet meer mogelijk om de stad in of uit te komen. Haarlem moet weer gaan stromen. Daarom willen wij:

- De elektrische step moet worden toegestaan.

- Bakfietsen zijn geen probleem maar een vrije keuze. Het staat iedereen vrij om te kiezen voor lopen, autorijden, fietsen, scooteren, openbaar vervoer, de elektrische step of een bakfiets. De gemeente moet alle vormen van mobiliteit faciliteren.
- Er moeten meer fietsenrekken in de wijken geplaatst worden en zwerffietsen moeten op tijd geruimd worden.

Christen Democratisch Appèl

- Veilige en goed onderhouden fietsverbindingen door zo veel mogelijk vrijliggende fietspaden aan te leggen. Hiermee wordt het fietsen tussen wijken gestimuleerd.
- 30 kilometer per uur is de norm. De hoofdroutes van de auto en OV vormen hierop de uitzondering.
- Meer autoluwe gebieden en uitbreiding van het autoluwe centrum. De auto is te gast in de binnenstad. Overlast gevend vrachtverkeer, bijvoorbeeld op de Pijlsaan, wordt beperkt.

Christen Unie

Meer wandel- en fietsroutes. Het creëren of uitbreiden van fiets-, wandel-, nordic walking- en/of hardlooppistes is een doeltreffende en kostenvriendelijke manier om zowel bebouwde als natuurlijke omgeving voor recreatie en beweging toegankelijk te maken. De gemeente werkt hierbij samen met de gemeenten in de regio.

Snel reageren op meldingen. Meldingen van bewoners over de leefomgeving moeten binnen redelijke termijn worden aangepakt en de melder wordt hierover geïnformeerd.

De ChristenUnie gaat zich de komende periode verder inzetten voor verduurzaming van de mobiliteit (volledig CO₂-neutraal in 2040), voor het vermijden van overbodig verkeer en voor vergroting van het aandeel lopen, fietsen en openbaar vervoer in de totale mobiliteit in Haarlem. Om deze duurzame mobiliteitstransitie te realiseren investeren we in sociaal veilige wandelroutes, in meer ruimte voor de fiets met een fijnmazig netwerk van doorfietsroutes met een hoge kwaliteit, in snelle, frequente en rechtstreekse busverbindingen en in een goede afstemming tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente Haarlem is (samen met provincie en Rijk) verantwoordelijk voor infrastructuur van hoog niveau.

Fietsagenda. Nu fietsen met (elektrische) trapondersteuning in een snel tempo de markt veroveren ontstaan er kansen voor meer fietsgebruik. De ChristenUnie wil een ambitieuze fietsagenda voor Haarlem gericht op groei van het fietsverkeer. Met onze inwoners en de Fietsersbond gaan we de fietsknelpunten in Haarlem inventariseren. We kijken daarbij onder andere naar comfort, veiligheid, directheid en doorstroming.

Fietsbudget. Er komt op de begroting een apart fietsbudget en er wordt maximaal gebruik gemaakt van subsidies van andere overheden. Inzet is door deze extra investeringen het fietsgebruik te laten groeien naar tenminste 50% van alle ritten in Haarlem tot 7,5 km. In samenwerking met de omliggende gemeenten en de provincie investeren we ook in veelgebruikte woon-werk routes.

Rood asfalt. Fietsroutes moeten comfortabel en herkenbaar zijn en worden daarom uitgevoerd in rood asfalt. Bij 50 km-wegen en 30 km-wegen met veel doorgaand autoverkeer zijn fietspaden de norm. Deze fietspaden zijn tenminste 2 meter breed en bij voorkeur 2,5

meter om ruimte te bieden voor e-bike en bakfiets en om fietsfiles te voorkomen. Nieuwe fietspaden worden de komende vier jaar gerealiseerd langs de Kleverlaan, Raamvest, Jan Gijzenkade westzijde en Rustenburgerlaan. De bestaande fietspaden langs de Schoterweg en Soendaplein worden verbreed.

Brede fietsstroken. Op 30 km-wegen die onderdeel zijn van een fietsroute zoals de Merovingenstraat in de Slachthuisbuurt komen fietsstroken in rood asfalt en heeft de rest van de straat klinkers m.u.v. busroutes. Fietsstroken zijn tenminste 1,80 meter breed zodat fietsers naast elkaar kunnen fietsen. Auto's krijgen met het oog op de verkeersveiligheid óf voldoende ruimte om fietsers in te halen óf worden door een smal wegprofiel gedwongen achter fietsers te blijven rijden.

Fietsstraten. Er komen meer fietsstraten waar de auto 'te gast' is en de fiets het primaat heeft. Onder meer de Delftlaan en de parallelweg van de Vondelweg worden omgebouwd tot fietsstraat met rood asfalt.

Goed onderhoud. Slecht onderhouden fietspaden zoals langs de Schoterweg en Rijksstraatweg worden aangepakt. Zo veel mogelijk fietsroutes worden bij sneeuw en ijzel schoongeveegd en bestrooid.

Tweerichtingsverkeer. Langs wegen met twee autorijstroken per richting zoals de Prins Bernhardlaan en de Waarderweg worden fietspaden geschikt gemaakt voor tweerichtingsverkeer zodat fietsers minder vaak hoeven over te steken.

Vlot doorrijden. De doorstroming op drukke punten voor fietsers wordt verder verbeterd door aanpassing van krappe bochten en meer voorrang bij verkeerslichten.

Doorfietsroutes met voorrang. Er komen (regionale) doorfietsroutes van Velsen via Haarlem naar Heemstede, Hoofddorp, Amsterdam en Schiphol. Op deze routes heeft de fiets zo veel mogelijk voorrang en zijn fietspaden extra breed zodat e-bikes en traditionele fietsen elkaar niet in de weg zitten. Zo stimuleren we het gebruik van de fiets in het woon- werkverkeer met zo min mogelijk hinder van obstakels en het overig verkeer.

Ontbrekende schakels. Het fietsnetwerk moet voldoende fijnmazig zijn en wegen met meer dan twee rijstroken worden in principe ongelijkvloers gekruist. Daarom wordt onderzocht of rond het Delftplein de fietsverbindingen kunnen worden verbeterd en worden de volgende ontbrekende schakels in het fietsnetwerk gerealiseerd:

- fietstunnels onder de spoorlijn Haarlem-Amsterdam ten hoogte van Prins Bernhardlaan en ten hoogte van Jan van Krimpenweg
- fietstunnels onder de spoorlijn Haarlem-Alkmaar ten hoogte van de Pim Mulierlaan en de Kleverlaan
- fietstunnel onder de Schipholweg (N205) ten hoogte van Fuikvaartweg
- fietsbrug over de Ringvaart ten hoogte van Vijfhuizen
- fietsbrug over de Schotersingel Kennemerstraat-Kruisweg (Dolhuysbrug)
- fietsbrug over de Westelijke Randweg bij het Sterrenpad (Spaarne College)
- fietsbrug over het Spaarne bij de Paul Krugerstraat

Fietsen door en rond het centrum. Rond het centrum komt een fietsring waar fietsers kunnen doorfietsen. De fietsroutes door het centrum die toegang bieden tot onder andere de fietsenstallingen blijven beschikbaar. In de Gierstraat, Kruisstraat, Kleine Houtstraat en Lange Veerstraat moeten fietsers en voetgangers wel een duidelijker eigen plek krijgen om

onderlinge hinder op drukke momenten te voorkomen. Er wordt paal en perk gesteld aan uitstallingen, terrassen en geparkeerde fietsen op het trottoir, zodat meer ruimte voor voetgangers ontstaat en de rijloper vrij blijft voor fietsers. Op deze routes geldt een maximumsnelheid voor fietsers.

Fietsvriendelijke wijken. De gemeente gaat bij nieuwbouw of herstructurering van wijken uit van het fietsverkeer en richt wijken fiets- en kindvriendelijk in. Er komen sociaal veilige fietsverbindingen die wijken onderling snel verbinden. Paaltjes op fietspaden veroorzaken veel ongelukken. Deze worden zoveel mogelijk verwijderd.

Fietsenrekken die voldoen aan Fietsparkeur. Bij winkelcentra, bushaltes en overige attractiepunten komen genoeg fietsenrekken die voldoen aan de normen van Fietsparkeur zodat fietsen veilig en gebruiksvriendelijk kunnen worden gestald.

Eerste 24 uur gratis. In alle stallingen in Haarlem blijft de eerste 24 uur het stallen van de fiets gratis. Zo voorkomen we verrommeling van de openbare ruimte.

Fietsparkeernorm. Voorzieningen die veel fietsers trekken zoals supermarkten moeten voldoende fietsparkeerplekken realiseren. Hiervoor komt een fietsparkeernorm die de gemeente kan afdwingen.

Nieuwe bewaakte fietsenstallingen en buurtstallingen in het centrum.

Er komt een ondergrondse fietsenstalling in de kelder van de voormalige V&D of onder de Botermarkt voor circa 1000 fietsen. Ook komt er een ondergrondse fietsenstalling op de Nieuwe Groenmarkt. De geplande ondergrondse fietsenstalling in de parkeergarage Houtplein wordt bij succes uitgebreid. Voor centrumbewoners zonder eigen plek voor de fiets komen buurtstallingen beschikbaar. Met deze nieuwe stallingen bestrijden we in de binnenstad fietsendiefstal, verrommeling op straat en bieden we werk voor inwoners met een afstand tot de arbeidsmarkt. Dit vraagt wel handhaving op drukke plekken van een maximale parkeerduur in de openbare ruimte van bijvoorbeeld 2 uur.

Fietsrekken in parkeervakken. In de wijken rond het centrum hebben woningen vaak geen voortuin of achterom. Waar nodig maken parkeervakken daar plaats voor fietsenrekken. Zo houden we de smalle trottoirs vrij voor voetgangers.

Weesfietsen. Het opruimen van weesfietsen draagt bij aan een leefbare en fietsbare stad. Bij het verwijderen van fietsen die waarschijnlijk weesfiets zijn worden eventuele eigenaars op tijd gewaarschuwd met een duidelijke sticker met uitleg.

Deelfietsen op OV-knooppunten. De gemeente opent met de NS of een andere deelfietsaanbieder ook bij de OV-knooppunten Delftplein, Houtplein en Haarlem Nieuw Zuid verhuurpunten voor de OV-fiets of een ander deelfietssysteem. Deelfietsen moeten 24 uur per dag beschikbaar zijn, ook op station Haarlem. Deelscooters netjes in een hub. We treden op tegen het wildparkeren van deelscooters in de openbare ruimte. Er komt een vergunningsstelsel voor aanbieders van deelmobiliteit en er worden vakken en hubs aangewezen waar ze mogen worden gestald als ze niet verhuurd zijn. Alle aanbieders van deelmobiliteit in de gemeente moeten voldoen aan de landelijke standaarden van Mobility as a Service (Maas).

Watertappunten en fietsvriendelijke horeca. De gemeente gaat samen met andere gemeenten in de regio fietsvriendelijke horeca het predicaat fietscafé geven. Deze gelegenheden hebben voldoende stallingen, een sanitaire ruimte, een EHBO-uitrusting, een

fietsreparatieset inclusief fietspomp, een gratis watervulpunt en bieden de mogelijkheid om elektrische fietsen op te laden. Ook komen er oplaadpunten voor elektrische fietsen en watertappunten bij culturele plekken.

Duurzaam Veilig. Uitgangspunt voor het inrichten van de verkeersinfrastructuur is het Duurzaam Veilig principe: wegen zo inrichten dat voor weggebruikers de maximum snelheid al duidelijk blijkt uit de weginrichting en zij hun snelheid hieraan aanpassen. De gemeente zorgt voor goede straatverlichting en voorkomt tegelijkertijd lichtvervuiling.

Minder verkeersslachtoffers. Het verkeer moet met name voor voetgangers en fietsers veiliger worden. Wij zetten in op minimaal 50 procent minder verkeersslachtoffers in 2030 ten opzichte van 2022.

Dertig de norm. De maximum snelheid binnen de bebouwde kom wordt 30 kilometer. Alleen op wegen met openbaar vervoer (i.v.m. de exploitatiekosten van het OV) en gebiedsontsluitingswegen die het verkeer naar de ring rond Haarlem leiden (i.v.m. de doorstroming) geldt 50 kilometer per uur. Er komen bovendien meer woonerven waar niet harder dan 15 kilometer per uur wordt gereden. Dit geldt onder meer voor de hele binnenstad met uitzondering van de OV-routes. Waar het op korte termijn niet mogelijk is om de weginrichting aan te passen aan de lagere maximum snelheid kiezen we voor tijdelijke snelheidsbeperkende maatregelen.

Verkeersveiligheidsbudget. Er wordt apart gemeentelijk budget gelabeld voor verkeersveiligheid. Dit is een voorwaarde voor rijkssubsidie. Zo kan Haarlem dus extra geld krijgen voor het veiliger maken van het verkeer.

Black spots. Op basis van registratie van de ongevallen brengt de gemeente tenminste elke vier jaar de gevaarlijkste verkeerssituaties, de zogenaamde 'black spots' in kaart. De gemeente gaat specifiek de verkeersveiligheid rond supermarkten en wijkwinkelcentra onderzoeken en waar mogelijk verbeteren zoals rond winkelcentrum Spaarneboog.

Vrachtwagens. De ChristenUnie pleit voor het weren van grotere vrachtwagens uit het centrum. De gemeente gaat dode-hoek-ongelukken tegen door het aanpakken van gevaarlijke kruispunten (zoals apart groen voor fietsers en een opstelstrook voor fietsers vóór de auto's).

Schoolroutes en schoolstraten. De gemeente zorgt voor veilige loop- en fietsroutes naar de scholen en richt de omgeving van scholen veilig in door het creëren van schoolstraten: het afsluiten van straten bij scholen tijdens haal- en brengmomenten.

Veiligheidslabel. De gemeente Haarlem stimuleert verkeerslessen op basisscholen en instellingen en stimuleert dat scholen zich aansluiten bij het verkeersveiligheidslabel. (www.verkeersveiligheidslabel.nl).

Handhaving. Overtreding van de verkeersregels binnen de bebouwde kom wordt stevig aangepakt, door de politie of door bijzondere opsporingsambtenaren (BOA's).

Snorfiets naar de rijbaan. Snorfietsen worden verboden op het fietspad vanwege het te grote snelheidsverschil met fietsers. Snorfietsen worden geweerd uit het autoluwe centrum.

Democraten 66

In Haarlem krijgen mensen de ruimte en is de auto te gast. D66 vindt dat de auto in de stad te gast is. De auto moet zijn snelheid daarom aanpassen aan de fietsers, de voetgangers en de spelende kinderen in onze straten. Daarom is in 2020, via een initiatiefvoorstel van D66,

besloten dat de standaard snelheid in Haarlem 30 kilometer per uur wordt. Nu is het tijd om dit uit te voeren. Daarmee maken we de Haarlem veiliger en leefbaarder. Door autowegen te versmallen ontstaat er meer ruimte voor fietsers, voetgangers, groen en terrassen. Natuurlijk blijft iedereen vrij om de auto te gebruiken. Maar om de stad niet verder vast te laten lopen moeten we vooral investeren in goede alternatieven zoals deelmobiliteit, snel en betrouwbaar OV en goede fietsverbindingen. Zodat mensen de vrijheid hebben om te kiezen en er tegelijkertijd ruimte ontstaat voor bijvoorbeeld meer speelplekken en fietsenrekken in de straat.

Daarom vindt D66 dat het tijd is voor echte keuzes:

→ Bij het verdelen van de ruimte op straat moet de gemeente de prioriteit geven aan voetgangers, fietsers en OV-bereikbaarheid. Letterlijk, door langzaam verkeer meer ruimte te geven, maar ook in de ambtelijke aandacht en bij het veredelen van budgetten. Autoverkeer en autoparkeren volgen pas als de andere op orde zijn.

→ We hebben al besloten dat de snelheid in de stad omlaag gaat naar 30 km/uur. Komende jaren gaan we dat waarmaken. Wegen waar je 50 km/uur mag rijden worden dan de uitzondering: alleen in brede straten waar dat veilig kan.

→ Schoolomgevingen moeten met prioriteit verkeersveiliger en autoluw gemaakt worden. Want vrijheid en zelfstandigheid beginnen bij veilig naar school gaan, lopend of op de fiets.

→ Alle stoepen moeten voldoende ruimte voor voetgangers bieden: tenminste 2 meter breed is het uitgangspunt, zonder obstakels. Die ruimte maken we op lange termijn bij herinrichtingen en op korte termijn door obstakels te verplaatsen die in de weg staan. Zo maken we de stad beter toegankelijk voor ouderen, rolstoelgebruikers en ouders met kinderwagens.

→ We willen ervoor zorgen dat doorgaand verkeer niet door de wijk rijdt, maar rondom de stad. In woonstraatjes kan de snelheid verder omlaag worden gebracht, met éénrichtingsverkeer en doodlopende straten om sluipverkeer tegen te gaan.

→ D66 Haarlem wil vanaf 2027 heel Haarlem uitstootvrij te maken voor brom- en snorfietsen. Dat betekent dat in principe alleen elektrische brom- en snorfietsen nog zijn toegestaan.

→ Bezoekers van Haarlem parkeren bij voorkeur aan de rand van de stad tegen een laag tarief. Van daaruit gaan ze met het openbaar vervoer of een deelfiets verder de stad in (Park+Ride). Ook Haarlemmers die hun auto niet dagelijks gebruiken moeten terecht kunnen op deze P+R terreinen, zodat er minder auto's op straat staan in krappe wijken.

→ Ruim baan voor fietsers in Haarlem en in de regio. D66 vindt dat iedereen comfortabel moet kunnen doorfietsen. Ook kwetsbare fietsers, zoals ouderen, kleine kinderen en mensen met een handicap, moeten erop kunnen vertrouwen dat fietsen in Haarlem veilig is. Daarvoor is een logisch en herkenbaar fietsnetwerk noodzakelijk. In de stad en in de regio. D66 wil hier in blijven investeren.

→ Om de verkeersveiligheid te verbeteren wil D66 dat snorscooters zo snel mogelijk op de rijbaan gaan rijden, met een helm op. In Amsterdam heeft dit al geleid tot minder verkeersongelukken en meer veilige ruimte voor fietsers. Dat willen we in Haarlem ook. Om dat te bereiken maakt D66 de volgende keuzes:

→ We kiezen voor een robuust en herkenbaar hoofdnetwerk voor de fiets in rood asfalt, waarop snelheid, doorstroming en comfort samengaan. De fiets krijgt hier de prioriteit boven auto's en OV.

→ We behouden en verbreden de fietspaden langs drukke autowegen en leggen fietsstraten (30 km/uur) aan op de belangrijkste doorgaande fietsroutes.

→ Snorscooters (brommers met een blauw kenteken) mogen niet meer op het fietspad rijden, maar op de rijbaan met een helm op. Omdat de standaard maximum snelheid in Haarlem van 50 naar 30 km/uur gaat is dit veilig, ook voor de scooterrijders.

→ In de onderhoudsplanning moeten fietspaden die in slechte staat zijn prioriteit krijgen. We geven prioriteit aan het beheer van fiets- en voetpaden tegenover infrastructuur voor de auto, omdat fietsers en voetgangers kwetsbaarder zijn.

→ De (elektrische) fiets moet beter gefaciliteerd worden in het regionale woon-werk verkeer. De aanleg van doorfietsroutes tussen Haarlem, Amsterdam en Haarlemmermeer moet nu écht prioriteit krijgen. Haarlem moet die urgentie kenbaar maken bij de provincie en omliggende gemeenten, want dit kunnen we niet alleen

Denk

Er is alleen een landelijk verkiezingsprogramma. Over Haarlem is niets te vinden. Er zijn 5 kandidaat raadsleden verkiesbaar.

Forum voor Democratie

Er is geen verkiezingsprogramma gevonden. Over de stad zijn 2 uitspraken gevonden: Het politiebureau in Schalkwijk heropenen en het uitbreiden nachttrein Haarlem-Amsterdam FvD heeft geen uitspraken over de fiets gedaan.

GroenLinks

De openbare ruimte is in Haarlem als een van de meest versteende steden van Nederland al schaars. Wij willen deze schaarse ruimte graag benutten voor vergroening en ontmoeting, niet voor het parkeren van auto's, die meer dan 95% van de tijd stil staan. Dat hoeft ook niet. Haarlem is een ideale stad voor de (elektrische) fiets en om doorheen te lopen. Daar zetten wij de komende jaren op in. Op dit moment is het autobezit in Haarlem relatief hoog: door in te zetten op andere vormen van mobiliteit kunnen we dus grote winst behalen ter versterking van duurzaamheid en veiligheid in de stad.

Het uitgangspunt van verkeersbeleid moet zijn om luchtvervuiling te minimaliseren. Hierbij moet maximale veiligheid en bereikbaarheid centraal staan, ook voor mensen zonder auto. Wij willen een stad waarin alle mensen op een duurzame manier essentiële bestemmingen kunnen bereiken. We willen dit realiseren op basis van het STOMP-principe: 1. Stappen (lopen) 2. Trappen (fietsen) 3. Openbaar vervoer 4. Mobility as a Service (bijv. deelauto's) 5. Personenauto. GroenLinks heeft de afgelopen periode wandel- en fietspaden prioriteit gegeven boven automobiliteit. We hebben het autoluwe centrum uitgebreid met de Nieuwe Groenmarkt, Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat. In 2022 wordt hier ook een groot deel van de Vijfhoek aan toegevoegd, wat de aantrekkelijkheid van dit woon/winkelgebied

versterkt. GroenLinks heeft ervoor gezorgd dat Haarlem in 2022 een milieuzone gaat invoeren (en gaat voor een zero emissie-zone) in een deel van Haarlem. We hebben fietsparkeerplekken gerealiseerd bij de Raaks, het Houtplein en het Verwulft. Er is een actieplan Fietsparkeren opgesteld.

Plannen voor de komende periode:

- Veiligheid op straat is essentieel voor kinderen én volwassenen. We verlagen de maximumsnelheid in heel Haarlem naar 30 km/u. Waar mogelijk maken we wegen eenrichtingsverkeer. Snorfietsen, brommers en scooters rijden voortaan op de rijbaan.
- In de woonwijken kiezen we voor woonerf-snelheden van 15 kilometer per uur.
- De binnenstad wordt autoluw en verder stoepgangers- en fietsvriendelijk gemaakt. In navolging van het voornemen om in 2022 een deel van de Vijfhoek autoluw te maken, gaan we in 2023 starten met het autoluw maken van de Heiliglanden/De Kamp en andere wijken en buurten die daarvoor geschikt zijn.
- Er komen mobiliteitshubs in de wijken, waar (elektrische) fietsen en elektrische deelauto's kunnen staan en openbaar vervoer beschikbaar is.
- Met de provincie worden afspraken gemaakt over de bussen in Haarlem. Ze gaan maximaal 30 km/ per uur rijden en worden de aankomende jaren allemaal vervangen voor fossielvrije bussen.
- We investeren in de fietsinfrastructuur. Zo maken we fietsen aantrekkelijker en laten onze inwoners vaker hun auto staan. Waar nodig maken we extra fietsparkeerplekken.
- Bewoners krijgen de mogelijkheid om autoparkeerplekken om te zetten in fietsparkeerplekken of in tiny forests, (moes-) tuinen en/of zitplaatsen.
- De openbare ruimte is van ons allemaal. In het kader van de omgevingsvisie zullen we de komende jaren parkeerplaatsen moeten inzetten voor waterberging. We heffen een kwart van de parkeerplaatsen op en maken in plaats daarvan ruimte voor groen en voor fietsers en stoepgangers. Voor 2025 wordt er een verkenning opgeleverd waar dit het meest kansrijk is. We zetten de pilot "fietsrek" en "groenrek" om in een structureel middel voor Haarlemmers om een aanvraag te doen om een parkeerplaats in hun straat te veranderen in een fietsenstalling of plek voor een boom.
- Parkeertarieven op straat worden verder verhoogd om straatparkeren te ontmoedigen. Van deze opbrengst worden fietsenrekken en groenplekken in woonwijken gerealiseerd.
- Drempels en stoepranden worden zo min mogelijk aangelegd, zolang het de verkeersveiligheid niet schaadt.
- De stoep is van de stoepganger. We gedogen niet langer het parkeren van auto's met de wielen op de stoep in (te) smalle straten door het instellen van parkeerverboden en eenrichtingsverkeer

Hart voor Haarlem

De bereikbaarheid van Haarlem is een probleem. Dat wordt er niet beter op nu het aantal inwoners door nieuwbouw snel toeneemt, terwijl het huidige college de doorstroming van het verkeer tegenwerkt. Hart voor Haarlem vindt het slecht beleid om het de Haarlemmers steeds moeilijker te maken om met de auto de stad uit als in te komen. Het centrum is voor automobilisten vrijwel onbereikbaar. Tegelijk wordt fietsen in de stad steeds onveiliger. Wij

zijn daarom voor betere fietsvoorzieningen in de stad. En voor betere autovoorzieningen om de stad in en uit te komen. Het is tijd voor meer verkeersrealisme.

Onze Hartenkreten:

- Een fietsveilige stad, zonder dat de automobilist verbannen wordt.
- Stop het terugsnijden van het aantal parkeerplaatsen.
- Tunnel onder het Spaarne voor een goede doorstroming van oost naar west en naar de kust.
- Meer fietsenstallingen in de buurten.
- Geen betaald parkeren waar dat niet nodig is.

Heel Haarlem Groen

Geen gegevens gevonden

Jouw Haarlem

Onze stad zou toegankelijk moeten zijn voor iedereen, met of zonder beperking. Nu ondervinden mensen met een handicap nog te vaak hinder van, om één voorbeeld te noemen, allerlei obstakels op de stoep. Als het aan ons ligt wordt toegankelijkheid zo snel mogelijk alsnog in de omgevingsvisie van Haarlem opgenomen en gaan we het 'VN-verdrag Handicap' veel beter in praktijk brengen. Dit verdrag verplicht gemeenten een Lokale Inclusie Agenda op te stellen. Door dit samen met ervaringsdeskundige inwoners te doen, werken we aan een samenleving waaraan elke inwoner kan deelnemen. De openbare ruimte dient beter onderhouden te worden. Iets simpels als losliggende tegels leidt nog altijd tot ongelukken. Daarvoor roepen we het Straattegelreparatieteam (SRT) in het leven. Een team dat per wijk losliggende of kapotte straattegels opspoort en ter plekke herstelt. Verkeersveiligheid creëren we niet alleen door in alle woonwijken 30-kilometerzones in te voeren, maar ook door extra aandacht te besteden aan verkeersveiligheid rond scholen en gevaarlijke kruispunten.

Ons plan voor een leefbaarder en toegankelijker Haarlem:

- Toegankelijke wijken door aanpak van hinderlijk gestalde fietsen en andere obstakels op de stoepen.
- Fietswrakken meteen opruimen en niet pas na een maand zoals nu het geval is.
- Stallingsmogelijkheden nabij woningen en winkels
- Alleen betaald parkeren als er draagvlak onder buurtbewoners is
- Straattegelreparatieteam (SRT) om losliggende tegels meteen te herstellen
- Fietsstewards die mensen helpen met het stallen van de fiets en het netjes houden van stallingen
- Groene golf voor zowel auto- als fietsverkeer
- Overall 30 km met uitzondering van wijkontsluitingswegen
- Herkenbare snelfietsroutes door de stad
- Openbare ruimte zo inrichten dat deze uitnodigt om te bewegen

Partij vd Arbeid

Haarlem staat de komende jaren voor een enorme opgave in de toekomst: Meer openbaar vervoer, fietsen, lopen en minder auto (bezit).

Wij willen zorgen voor leefbare straten waar kinderen veilig kunnen spelen en waar ruimte is om veilig te lopen en fietsen. Daarom willen wij minder blik op straat. Parkeerplekken (op straat en in parkeergarages) zijn er in de eerste plaats voor bewoners. Voor bezoekers zetten we in op andere modaliteiten en met name fiets, bus en trein. We zorgen voor slim autoparkeerbeleid. Veel ruimte gaat nu op aan parkeerplekken, terwijl we deze ruimte ook voor andere functies zouden kunnen gebruiken (zoals meer groen- of speelvoorzieningen, bredere fietspaden en ruimere stoepen). Daarvoor starten nieuwe pilots waarbij we samen met bewoners per wijk willen ervaren wat de beste oplossing is voor de toekomst. Ook maken we experimenten mogelijk door auto's naar nabijgelegen parkeergarages te verplaatsen. Wij vinden een derde parkeervergunning niet meer van deze tijd in een stad als Haarlem: deze wordt dan ook afgeschaft. Voor een tweede parkeervergunning zal bewoners worden gevraagd de noodzaak ervan aan te tonen. Als die er niet is en er een tekort is aan parkeerplekken in de buurt, zijn aanvragers zelf verantwoordelijk voor een parkeeroplossing. We verbeteren de verkeersveiligheid in de stad. De snelheid in de bebouwde kom verlagen we stap voor stap naar maximaal dertig kilometer per uur, bij de herinrichting van straten maken we deze veiliger voor fietsers en voetgangers en we zorgen dat routes naar scholen nog veiliger worden.

Het wordt steeds drukker in de stad en dat merken we: het wordt voller op het fietspad, in het openbaar vervoer en op de autowegen, en 'even snel' bij het station je fiets parkeren lukt vaak niet. De groei van de stad en de nabijheid van het strand zorgen voor een toenemende druk op de bereikbaarheid van Haarlem. Hoewel we tijdens de coronacrisis hebben gezien dat het thuiswerken voor minder files en drukte in het openbaar vervoer zorgde, verwachten we dat bereikbaarheid van en mobiliteit in de stad ook de komende jaren belangrijke opgaven blijven. In de eerste plaats zet de PvdA in op het stimuleren van het gebruik van openbaar vervoer en geeft de PvdA fietsers en voetgangers voorrang. Bovendien vindt de PvdA het belangrijk dat mobiliteit voor iedereen toegankelijk en betaalbaar is.

In 2030 is Haarlem een schone omgeving waarin het voor iedereen mogelijk is zich te verplaatsen op een duurzame en gemakkelijke manier. Voetgangers en fietsers krijgen prioriteit. Openbaar vervoer is toegankelijk en betaalbaar, bereikbaar, direct en aangepast aan de omgeving. De omgeving is vrij van fijnstof en verkeerslawaai.

Mensen moeten snel en comfortabel van hun huis naar hun werk kunnen reizen of vrienden en familie kunnen bezoeken. Op dit moment is een rit met de auto vaak sneller en goedkoper dan wanneer men het openbaar vervoer pakt: dat moet anders. We willen voorrang geven aan de fiets- en voetganger (langzaam verkeer), vooral in het centrum waar de ruimte schaars is. Om straten veiliger te maken, willen we in heel Haarlem (in de bebouwde kom) de maximumsnelheid verlagen naar dertig kilometer per uur. Naast de verbetering van de verkeersveiligheid, levert dit voordelen op voor de gezondheid van onze inwoners (schonere lucht en minder geluid).

De maximumsnelheid van bussen in de binnenstad verlagen we ook naar dertig kilometer per uur. In het centrum blijven we inzetten op een autoluwe binnenstad. We zien erop toe dat we de doelen om de binnenstad emissievrij te maken op tijd realiseren.

Om te ervaren hoe het is om ook in andere wijken van Haarlem te leven zonder een auto, organiseren we jaarlijks een of twee autoloze zondagen. We maken met hulp van de Fietzersbond een 'Deltaplan Fiets' om de fiets de ruimte te geven binnen en buiten de stad. Haarlem is een groeiende stad. Bij deze stevige groei hoort een goede bereikbaarheid. Om groei mogelijk te maken willen wij voornamelijk inzetten op:

Onze manier van verplaatsen zal de komende jaren langzaam maar zeker moeten veranderen. In veel wijken in Haarlem is de auto dominant. Wij zijn geen tegenstander van autobezit en -gebruik, maar is wel van mening dat we anders naar onze mobiliteit moeten gaan kijken. We zorgen voor veilige fietsroutes en fietsovergangen. We geven speciale aandacht aan veilige schoolfietsroutes en onveilige overgangen zoals de fietstunnel naar NS-station Bloemendaal. We maken onveilige routes veilig voor gewone fietsen, maar ook voor bakfietsen.

Rondom het centrum willen we een veilige en snelle fietsring maken, waar bijvoorbeeld het drukke knelpunt bij het Kennemerplein (Bolwerken) onderdeel van uit maakt. Ook zetten we in op regionale snelfietsroutes, bijvoorbeeld richting Amsterdam, Schiphol en Leiden.

Bovendien moet het makkelijker worden om je fiets bij een treinstation of bushalte veilig te parkeren en eventueel op te laden.

Bij de nieuwe contracten die de gemeente voor het onderhoud gaat sluiten, moet de kwaliteit van het wegdek voor fietsers en voetgangers op orde is. Dus geen kuilen en gaten meer, die weken op herstel wachten. Wij blijven er scherp op dat bij elke straatinrichting fietsers en voetgangers de hoogste prioriteit hebben.

We zorgen voor betere parkeerplekken voor fietsen in de binnenstad. Het liefst creëren we een fietsgarage in de kelder van het voormalige V&D gebouw. We zorgen ervoor dat nu beschikbare stallingen echt gebruikt worden door ze te promoten. Net als in het stationsgebied zorgen we ervoor dat hinderlijk geparkeerde fietsen in winkelstraten in het centrum worden verwijderd, zodat deze straten voor iedereen toegankelijk zijn.

Ouderen Partij Haarlem

Voor OPHaarlem staat de voetganger als kwetsbaarste verkeersdeelnemer voorop. OPHaarlem is tegen betaald parkeren in de hele stad. Betaald parkeren kan een oplossing zijn om de parkeerdruk te verminderen, maar is er niet om het autobezit te ontmoedigen en/of de gemeentekas te spekken. Een goede mobiliteit in onze stad met druk verkeer vereist altijd de focus op veiligheid voor alle mensen op de straat. Dat betekent een verdere studie op de diverse vormen van verkeer op het fietspad.

Partij Blanco

Deze partij heeft niets gepubliceerd. Er is niets van deze registratie te vinden in Haarlem. Wel over andere plaatsen in Nederland, waaronder de Haarlemmermeer.

Partij voor de Dieren

Ruim baan voor voetgangers en fietsers.

Vervuילend verkeer wordt ontmoedigd, schoon verkeer wordt gestimuleerd. Door ruim baan te geven aan voetgangers en fietsers kunnen we de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer sterk terugdringen. Hiermee dragen we fors bij aan de klimaatdoelen, krijgen we een gezonder en aantrekkelijker Haarlem, winnen we ruimte terug voor groen in onze straten en wordt het voor kinderen en dieren buiten veiliger.

- De gemeente investeert fors in snelle, veilige en groene wandel- en fietspaden.
- Vrijliggende fietspaden en ongelijkvloerse kruisingen bij drukke wegen hebben de voorkeur, maar niet ten koste van bomen en groen. Fietsers hebben altijd voorrang op rotondes en kruisingen met autowegen.
- Er komen veel meer fietsstraten waar voetgangers en fietsers voorrang hebben. Gemotoriseerde voertuigen zijn te gast en rijden stapvoets. Zo wordt spelen op straat en samenkomen met buren veilig en aangenamer. In een Leefstraat richten inwoners hun straat op een creatieve en leefbare manier in zodat er meer ruimte is voor spelen en ontmoeten. De gemeente helpt inwoners om Leefstraten in te richten.
- Het centrum van Haarlem wordt autoluwer.
- De gemeente moedigt bedrijven en organisaties aan om gebruik te maken van fietskoeriers en doet dat zelf ook.
- Scooters, brom- en snorfietzen zijn niet langer welkom op fietspaden binnen de bebouwde kom. Scooters/brommers met verbrandingsmotor weren we uit stadscentra en recreatie- en natuurgebieden, bijvoorbeeld middels milieuzones.
- Alternatieve schone vormen van vervoer zoals speed pedelecs/e-bikes vormen een duurzaam alternatief voor middellang woon-werkverkeer en zijn daarom welkom op de fietspaden, met als maximumsnelheid 25 km/u binnen de bebouwde kom.
- In principe geldt er voor gemotoriseerd verkeer binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/h. De inrichting van de weg wordt waar mogelijk aangepast.
- In straten zonder vrijliggende fietspaden wordt de maximumsnelheid beperkt tot 30 km/u. Straten zonder trottoirs worden omgevormd tot (woon)erven, met een maximumsnelheid van 15 km/u.
- Verkeerslichten worden zo afgesteld dat voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer vaker groen licht krijgen dan auto's. Verkeerslichten worden voorzien van een timer en een regensensor.
- Er komt een verkeersveiligheidsplan om het aantal verkeersongevallen en het aantal slachtoffers onder mensen en dieren terug te dringen.
- Op sommige plekken, zoals de Gierstraat en de Koningstraat, wordt het zo druk dat zelfs fietsers en voetgangers niet meer op een veilige manier de ruimte kunnen delen. In die gevallen krijgt de voetganger voorrang en is de fiets te gast. Op zaterdagen kunnen sommige straten uitsluitend bestemd worden voor voetgangers.
- De gemeente zorgt voor voldoende gratis stallingen voor fietsers op drukbezochte plekken en bij trein- en metrostations en bushaltes. Grote stallingen hebben 24-uurs bewaking, bijvoorbeeld via participatiebanen.

- Momenteel investeert de overheid ruim twee keer zoveel in wegen als in het openbaar vervoer. Als we dat omdraaien wordt Nederland een stuk schoner, veiliger en duurzamer. Laten we in Haarlem beginnen!
- De gemeente stimuleert en faciliteert deelfietsystemen zoals de OV-fiets. Niet alleen op treinstations zijn deelfietsen beschikbaar, ook op belangrijke bushaltes en P+Rterreinen zijn deze een waardevolle toevoeging aan het openbaar vervoer.
- De gemeente vergroot de parkeer-en-reismogelijkheden. Voor reizigers die verder gaan met het openbaar vervoer of fiets worden de P&R-faciliteiten gratis.
- Er komen geen nieuwe autoparkeerplekken bij op straat. Overbodige parkeerplaatsen worden omgevormd tot bredere voetpaden, kinderspeelplekken, bloemrijke bermen, kleine parken of fietsparkeerplekken.
- De binnenstad wordt autovrij. Parkeren kan buiten de stad met goede P+Rvoorzieningen en hoogwaardig openbaar vervoer. Er komen meer carpoolplekken. Er komen liftershaltes.
- De gemeente voert gedifferentieerde tarieven voor parkeren en parkeervergunningen in op basis van de uitstoot van het voertuig, waarbij een hoger tarief wordt gehanteerd voor vervuilende auto's dan voor schonere auto's.
- Verkeerswegen voor gemotoriseerd verkeer worden door de gemeente niet meer uitgebreid of verbreed.
- Initiatieven voor elektrische deelauto's en (elektrische) (bak-)fietsen worden actief ondersteund.
- Haarlem richt wijken in met mobiliteitshubs. Op centrale pleinen in de buurten worden elektrische deelauto's, deel-(bak)-fietsen aangeboden (voordelig met Haarlempas) aan bewoners van de buurt. Hiermee bestrijdt de gemeente vervoersarmoede en biedt mensen een alternatief voor de eigen auto.
- Voor medewerkers, de raad en het college wordt vervoer per fiets door de gemeente bevorderd. Voor langeafstandsvervoer wordt gebruik gemaakt van openbaar vervoer en elektrische deelauto's.

Socialistische Partij

Haarlem is een mooie en gewilde stad om in te wonen. Toch zal een aantal zaken verbeterd moeten worden om de wijken leefbaarder en veiliger te maken:

Snel rijden in een drukke stad is onmogelijk of onveilig. Daarom maken we van de hele stad een 30km zone (met uitzondering van de Randweg). Dat doen we door slimme inrichting van de wegen als het effectief handhaven van de norm.

Naast het invoeren van 30km/u als maximum op wegen, creëren we ook meer woonerven, waar 15km/u de norm is.

Voor het zoveel mogelijk autoluw en leefbaar houden van de omgeving, nieuwbouw voorzien van eigen parkeergelegenheid.

In buurten waar betaald parkeren ingevoerd is, houden we een referendum om te bepalen of de bewoners hieraan willen vasthouden.

We besteden meer aandacht aan de inrichting van stoepen, zodat die ook voor mensen met een beperking bewandelbaar blijven.

De fiets is vervoersmiddel nummer 1 in Haarlem, we zorgen daarom voor meer veilige vrijliggende fietspaden.

Trots Haarlem

Geen uitspraken over de fiets gevonden

Volkspartij voor Vrijheid en Democratie

Een bereikbare stad Als VVD werken we aan een betere bereikbaarheid van de stad, zowel over de weg als met het OV. Samen met de regio en het Rijk zoeken we naar mogelijkheden doorgaand verkeer om de stad te leiden. We zijn voorstander van een rondweg en de Kennemertunnel.

- Het is bovenal belangrijk dat verkeerssituaties veilig zijn voor voetganger, fietser en automobilist.
- Het is belangrijk dat onze reistijd niet langer is dan nodig. Daarom werken we aan goede doorstroming van het verkeer, voor fiets, auto en openbaar vervoer (OV). Door verschillende vormen van vervoer beter op elkaar aan te sluiten, komen we sneller aan op onze bestemming en voorkomen we onnodige uitstoot door files.
- De kruising Prins Bernhardlaan, Amerikaweg N205 wordt zo ingericht dat de doorstroming van verkeer Haarlem in en uit wordt verbeterd en dat voetgangers en fietsers ongehinderd en veilig kunnen oversteken.
- In overleg met de bewoners van de Sportheldenbuurt en de Scheepmakerswijk realiseren we een fiets en wandel onderdoorgang langs het Spaarne onder de Oudeweg. Zo verbeteren we de verbinding tussen de Sportheldenbuurt en het centrum.
- Doorstroming op doorgaande wegen wordt bevorderd door de invoering van groene golven, dit zorgt voor minder ergernis en minder uitstoot.
- De gemeente zoekt meer samenwerking in de regio en met het Rijk om de mobiliteit in en rond Haarlem te verbeteren. We zijn voorstander van oplossingen die regionaal verkeer om de stad leiden en de doorstroming in de binnenstad vergroten. Daarom zijn we voorstander van een rondweg om Haarlem en een Kennemertunnel.
- Of het nu met een 'gewone' fiets, een elektrische fiets of een ander nieuw vervoersmiddel is: onze inwoners kunnen zich prettig en veilig door Haarlem bewegen. Deze ontwikkelingen vragen om fietspaden en wegen die worden ingericht op de toekomst, waarbij veiligheid en doorstroming centraal staan. Bij OV-knooppunten plaatsen we voldoende fietsenstallingen.
- Met andere betrokken gemeenten onderzoeken we de mogelijkheid van een fietssnelweg van hoge kwaliteit naar Amsterdam en de Zuidas.
- Met de aanbieders van deelscooters maken we afspraken om bij te dragen aan oplossingen die de parkeerproblematiek en de verrommeling van de openbare ruimte tegen gaan.
- Verkeersveiligheid heeft onze prioriteit. We richten onze straten en wijken, in het bijzonder in de buurt van scholen en sportclubs, veilig in. Dat doen we in samenwerking met politiediensten, ouders en buurtbewoners.
- Op veel plekken in de stad is het lastig om dichtbij huis te parkeren. Door te kijken naar een juiste balans tussen woongenot en groen, kijken wij hoe we voldoende parkeergelegenheid

kunnen realiseren. Een auto is tenslotte vaak geen keuze, maar hoognodig om op werk te komen of te kunnen mantelzorgen.

- De VVD is tegen de verdere invoering van betaald parkeren in Haarlem. In plaats van die extra belasting te heffen bij de inwoners kijken we naar duurzame alternatieven als een Park & Ride & Bike. Ook houden we bij nieuwbouw vast aan de parkeernorm om de parkeerdruk in wijken niet verder te verhogen.
- Wanneer we het autoluwe gebied uitbreiden moet daar voor de bewoners een betaalbaar parkeeralternatief tegenover staan. We hebben nieuwe parkeergarages nodig, bijvoorbeeld onder de grachten.
- We stimuleren dubbelgebruik van parkeerterreinen en parkeergarages. Zo zorgen we voor voldoende parkeerplaatsen voor bewoners en bezoekers van onze stad.
- De opbrengsten van parkeervergunningen en parkeerkosten worden gebruikt voor een goede bereikbaarheid van de stad. Niet om andere kostenposten te dekken.

50Plus

Om de wijken vitaal te houden is het noodzakelijk dat gestreefd wordt naar goede en gebruiksvriendelijke verbindingen en behoud van voorzieningen:

- Drukbezochte locaties, zoals het ziekenhuis, stations, zorgcentra, winkelcentra, en bibliotheken moeten met het OV goed bereikbaar zijn en blijven.
- Scootmobielen zijn een manier om er ook eens op uit te gaan en anderen te ontmoeten.
- Zorg voor voldoende parkeervoorzieningen voor leenscooters, scootmobielen, en snorfietsen.
- Het aantal openbare en schone toiletvoorzieningen dus ook voor invaliden in Haarlem vergroten.
- Bestem inkomsten uit betaald parkeren voor veilig verkeer en voorzieningen in de wijken die veel overlast ervaren.
- Bij het reserveren van mindervaliden parkeerplekken meteen ook zorgen dat de betreffende stoepand verlaagd wordt.