



<b>Onderwerp</b> Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid	
Nummer	2019/565203
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Bodewes, K.
Telefoonnummer	023-5113388
Email	kbodewes@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>Het gemeentelijk mobiliteitsbeleid waar momenteel aan wordt gewerkt, geeft antwoord op de bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag en in de toekomst voor staan. De maatregelen die daarbij horen, worden uitgewerkt en afgewogen in een uitvoeringsplan voor 2025 (met een doorkijk naar 2040). Zowel het mobiliteitsbeleid als het uitvoeringsplan zijn naar verwachting eind 2020 gereed.</p> <p>De leidende principes voor het mobiliteitsbeleid zijn bepaald door de kaders die door de raad zijn vastgesteld in de Structuurvisie Openbare Ruimte (2017) en het coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Een samenvatting van de belangrijkste leidende principes:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Haarlem kiest voor het slim organiseren van het mobiliteitssysteem (d.w.z. prioriteit voor ruimte-efficiënte manieren van mobiliteit)</li><li>• Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit (d.w.z. inzetten op (relatieve) vermindering van het aantal autoritten en meer verplaatsingen te voet, fiets of het OV in combinatie met zero emissie van gemotoriseerd vervoer)</li><li>• Haarlem kiest voor een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte.</li><li>• Het regionale schaalniveau is leidend. Mobiliteit is bij uitstek een thema dat niet ophoudt bij de stadsgrenzen en afhankelijk is van een goede samenwerking met partners in de regio.</li></ul> <p>Het mobiliteitsbeleid is een beleid op hoofdlijnen dat een verdieping krijgt in diverse deelbeleidsstukken, zoals fiets- en verkeersveiligheidsbeleid en bijbehorende actieplannen.</p> <p>Tegelijkertijd met het mobiliteitsbeleid wordt (zowel lokaal als regionaal) gewerkt aan andere visie- en beleidstrajecten die een sterke relatie hebben met het mobiliteitsbeleid, zoals de ontwikkelzonevisies en de integrale visie voor het stationsgebied. In het proces is aandacht voor een goede afstemming met deze trajecten.</p>
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter bespreking naar de commissie Beheer gezien het belang van de commissie om goed op de hoogte te zijn van alle onderwerpen die in het komende jaar bij de commissie behandeld gaan worden.

Relevante eerdere besluiten	- Raadsbesluit Vaststellen Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 Haarlem Groen en Bereikbaar ( <a href="#">2017/477571</a> ), 21 december 2017
Besluit College d.d. 26 november 2019	Het college stelt de informatie-nota aan de commissie vast.  de secretaris, <span style="float: right;">de burgemeester,</span>

### 1. Inleiding

Het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP) is vastgesteld in 2003. Dit is zo lang geleden dat het onvoldoende antwoord geeft op de bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar we vandaag de dag voor staan. De combinatie van de (regionale) verdichtingsopgave, de doelen uit het klimaatakkoord, de energietransitie, de (landelijke) trend van meer mobiliteit per persoon en tegelijkertijd de wens om een bereikbare en leefbare stad te blijven zorgt voor een interessant vraagstuk. Hoe gaan we hiermee om? Waar moeten we als Haarlem op inzetten qua mobiliteit en waarom? En hoe zorgen we dat dit ook daadwerkelijk gebeurt? De antwoorden hierop worden gegeven in het mobiliteitsbeleid.

We werken toe naar een daadkrachtig mobiliteitsbeleid in drie stappen:

1. Mobiliteitsvisie: Waar ga je voor en waarom?
2. Mobiliteitsbeleid: Hoe ga je dat bereiken?
3. Mobiliteitsplan: Wat moet er concreet gedaan worden, wanneer en door wie?

De 1<sup>e</sup> stap (*Mobiliteitsvisie*) is grotendeels al genomen. In eerder door de raad vastgestelde kaders, zoals de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2017 en het Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022 zijn principiële keuzes gemaakt over hoe we om willen gaan met mobiliteit. Deze principiële keuzes vormen de basis voor het mobiliteitsbeleid. In **deel A** van deze nota wordt hier een samenvatting van gegeven.

De 2<sup>e</sup> stap (*Mobiliteitsbeleid*) vindt momenteel plaats. In het mobiliteitsbeleid worden kaders gegeven op hoofdlijnen en wordt de samenhang hiertussen en met ander (landelijk, regionaal en gemeentelijk) beleid duidelijk. In het mobiliteitsbeleid wordt tevens een doorkijk gegeven naar de (globale) financiële consequenties van de beleidskeuzes. De kaders op hoofdlijnen worden verder uitgewerkt in separate deelbeleidstrajecten, zoals fiets- en verkeersveiligheidsbeleid.

De 3<sup>e</sup> stap (*Mobiliteitsplan*) is een concreet uitvoeringsplan (zowel inhoudelijk als financieel) van de 2<sup>e</sup> stap en vindt plaats nadat het beleid op hoofdlijnen door de raad is vastgesteld.

Tegelijkertijd met de totstandkoming van het mobiliteitsbeleid en de diverse deelbeleidsstukken lopen er andere trajecten, zoals de ontwikkelzonevisies, de omgevingsvisie, de economische visie, de



regionale bereikbaarheidsvisie, de integrale visie stationsgebied, het uitvoeringsprogramma SOR en het regionaal mobiliteitsprogramma uit het Klimaatakkoord. Deze hebben allemaal een sterke relatie met het mobiliteitsbeleid. **Deel B** van deze nota informeert u hoe dit alles zich tot elkaar en in de tijd verhoudt.

## 2. Kernboodschap

Zoals in de inleiding gezegd, worden in deze nota 2 deelonderwerpen behandeld, te weten:

- A. Samenvatting leidende principes voor het mobiliteitsbeleid
- B. Samenhang ontwikkeling mobiliteitsbeleid met andere (visie- en beleids)trajecten

### ***Deel A: Samenvatting leidende principes voor het mobiliteitsbeleid***

De leidende principes voor het mobiliteitsbeleid zijn bepaald door de kaders uit de SOR en het coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Een samenvatting van de belangrijkste leidende principes:

#### 1. *Haarlem kiest voor het slim organiseren van het mobiliteitssysteem*

In de Structuurvisie Openbare Ruimte (2017) is uitgewerkt hoe de bereikbaarheid van stad en regio kan worden gegarandeerd door het slim organiseren van het mobiliteitssysteem. Om ruimte te winnen is ervoor gekozen om prioriteit te geven aan vormen van mobiliteit die, zowel rijdend als stilstaand, het meest ruimte-efficiënt zijn. Denk aan de voetganger, de fietser, de gebruiker van het OV en de deelautomobilist. Door de ruimte in de groeiende stad efficiënt te benutten, blijft Haarlem bereikbaar en kan de ruimte tevens worden benut voor de versterking van andere doelen, zoals aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie.

#### 2. *Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit*

In de SOR kiest Haarlem voor duurzame mobiliteit. Dit wordt gedaan op 2 manieren:

##### *a. Inzetten op een mobiliteitstransitie (minder gebruik van de auto):*

De landelijke trend van meer mobiliteit in combinatie met de groei van het aantal inwoners in de regio zorgt voor extra mobiliteit in, van en naar de stad. Door deze groeiende mobiliteit en met name het groeiende gebruik van de auto, neemt de druk op de openbare ruimte zodanig toe dat alle eerder (bij principe 1) genoemde doelen van de SOR in het geding komen. Om dit te voorkomen, wordt ingezet op een reductie van het aantal autoritten. In de SOR is per zone in de stad een ambitie ten opzichte van de trend benoemd:

- In de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt gestreefd naar een reductie van het aantal autoritten van 15% t.o.v. de groei<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Met een reductie van 15% t.o.v. de groei wordt bedoeld, dat 15% van het totaal wordt afgehaald nádat de autonome groei is doorgerekend. Bijvoorbeeld, bij een autonome groei van 20% van het autoverkeer, betekent een reductie van 15% t.o.v. de groei nog steeds een stijging van 2% t.o.v. de uitgangssituatie ( $120\% \cdot (100 - 15)\% = 102\%$ ).

- In het stedelijk gebied eromheen wordt gestreefd naar een reductie van 7,5% van het aantal autoritten t.o.v. de groei.

Om deze reducties te bereiken, wordt in de openbare ruimte prioriteit gegeven aan directe, aangename en comfortabele routes en goede faciliteiten voor voetgangers en fietsers in de stad en een verbetering van het fiets- en OV-netwerk in de MRA. Fietsparkeren, vooral bij OV-knooppunten (ketenmobiliteit), wordt hierbij gezien als topprioriteit.

In aanvulling daarop wordt met stimuleringsmaatregelen ingezet op een gedragsverandering, waarbij het vanzelfsprekender wordt om gebruik te maken van (een combinatie van) andere vervoersvormen dan de auto.

#### *b. Inzetten op zero emissie (ZE) van gemotoriseerd vervoer*

In 2030 wil Haarlem Klimaatneutraal zijn. Dit dient voor een belangrijk deel bereikt te worden door 30% CO<sub>2</sub>-reductie van mobiliteit (t.o.v. 2010). Dit doel wordt het meest effectief bereikt door een *vermindering of verandering* van mobiliteit (=mobiliteitstransitie, zie 2a). In aanvulling daarop wordt ingezet op het *verschonen* van mobiliteit. Denk aan ZE openbaar vervoer, Green Deal ZE Stadslogistiek (GD ZES) en het stimuleren van de omzetting naar elektrische auto's.

#### 3. *Haarlem kiest voor een aantrekkelijke, toegankelijke en veilige openbare ruimte*

Voor kinderen en mensen die zich minder makkelijk kunnen bewegen, is dit extra belangrijk. Verkeersveilige schoolomgevingen en veilige school-thuisroutes hebben prioriteit. Dit draagt ook bij aan de mobiliteitstransitie waarop in wordt gezet vanuit de SOR.

#### 4. *Het regionale schaalniveau is leidend*

Mobiliteit is bij uitstek een thema dat niet ophoudt bij de stadsgrenzen. De geplande grote groei van het aantal woningen in de Metropoolregio Amsterdam en de bijbehorende bereikbaarheidsopgave is uitdagend. In de SOR is onderkend dat voor de aanpak van deze complexe opgave een goede samenwerking met MRA partners onontbeerlijk is.

De leidende principes zijn de uitgangspunten voor het nieuw op te stellen mobiliteitsbeleid.

### ***Deel B: Samenhang ontwikkeling mobiliteitsbeleid met andere (visie- en beleids)trajecten***

#### **Mobiliteitsbeleid is beleid op hoofdlijnen; verdere uitwerking in deelbeleid en actieplannen**

Met alleen een mobiliteitsbeleid zijn we er nog niet. Het mobiliteitsbeleid is een beleid op hoofdlijnen, dat vooral bedoeld is om, uitgaand van een realistisch budget, samenhangende keuzes te kunnen maken. Zowel samenhangend binnen mobiliteit als in relatie tot andere beleidsterreinen. Voor een aantal specifieke onderwerpen worden de kaders op hoofdlijnen verder uitgewerkt in deelbeleidstrajecten, zoals fiets- en verkeersveiligheidsbeleid. In sommige gevallen worden deze



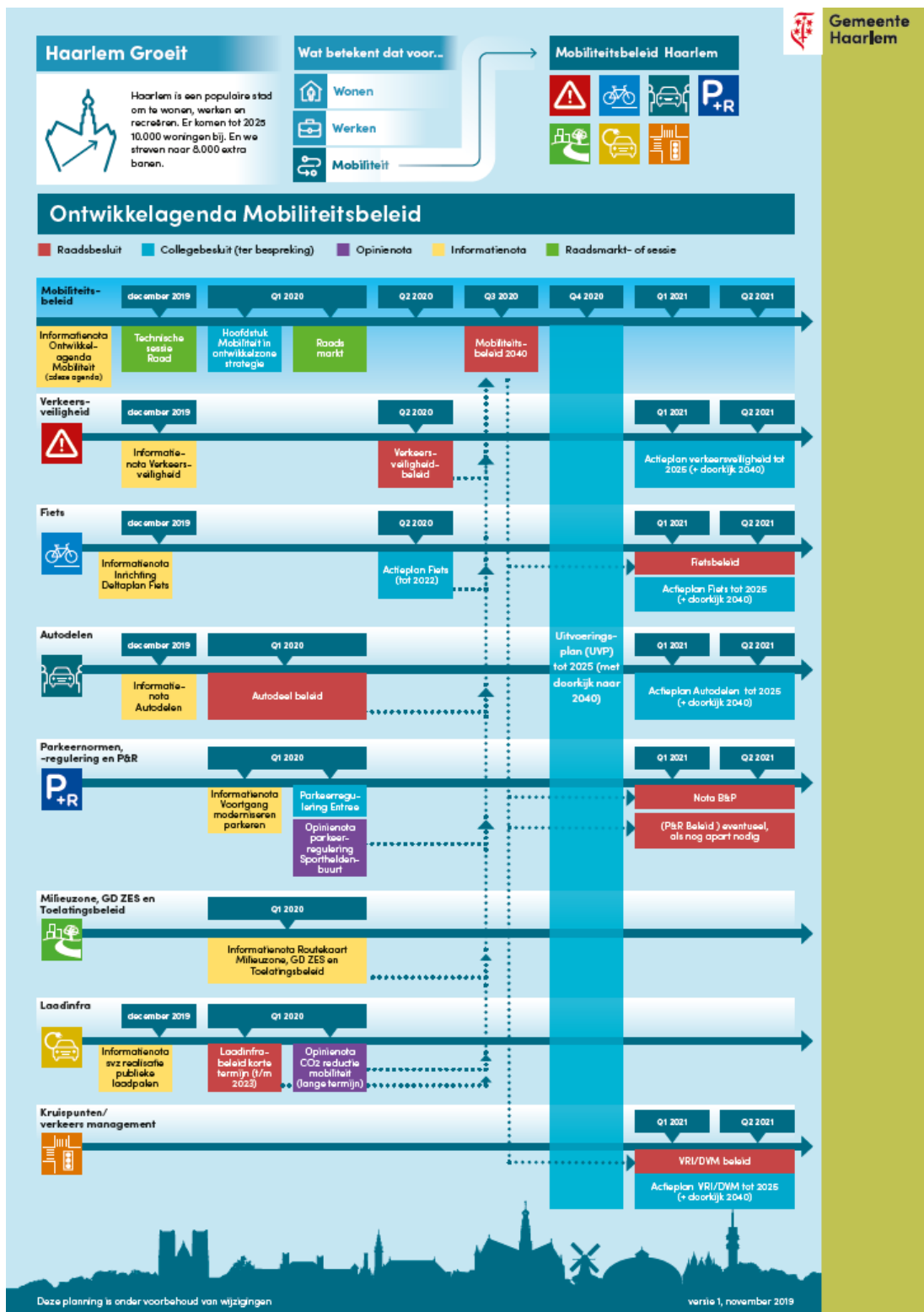
beleidsstukken parallel aan elkaar opgesteld, zodat wederzijds gebruik kan worden gemaakt van de inzichten. In andere gevallen is dit opeenvolgend.

Het overkoepelende mobiliteitsbeleid wordt uitgewerkt in het Mobiliteitsplan; een concreet uitvoeringsplan voor 2025 met een doorkijk naar 2040. Dit uitvoeringsplan is in sommige gevallen concreet genoeg om aan de slag te gaan en in andere gevallen is een meer detaillistische uitwerking nodig. In die gevallen wordt in aanvulling op het overkoepelende uitvoeringsplan een actieplan opgesteld voor een specifiek onderdeel. Bijvoorbeeld in het geval van verkeersveiligheid kan in het mobiliteitsbeleid worden genoemd dat er prioriteit wordt gegeven aan het verbeteren van de verkeersveiligheid bij scholen. In het uitvoeringsplan van het mobiliteitsbeleid wordt dan een bedrag opgenomen om dit bij x scholen per jaar te doen en/of bepaalde gedragscampagnes te stimuleren. In een specifiek actieplan voor verkeersveiligheid wordt dit dan verder uitgewerkt (bijvoorbeeld welke scholen wanneer en te doorlopen proces om tot verbeterde verkeersveiligheid te komen).

Figuur 1 is een visuele weergave van de diverse Haarlemse beleidstrajecten op het gebied van mobiliteit die de komende jaren (gaan) lopen: de ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid. Nog niet van alle trajecten is de planning van de specifieke mijlpalen bekend. Ook is nu nog niet bekend wanneer er voor de diverse trajecten precies participatie plaatsvindt. Daarom wordt deze figuur periodiek bijgewerkt en gedeeld. In bijlage 1 wordt een toelichting gegeven op de diverse trajecten.

In dit overzicht zijn alleen de maatregelen uit het programma Moderniseren Parkeren opgenomen, die te maken hebben met beleid. Voor een overzicht van de overige maatregelen wordt verwezen naar de informatienota Voortgang Moderniseren Parkeren die begin 2020 naar de raad gaat.

Overigens is het niet zo dat met alle maatregelen op mobiliteitsgebied wordt gewacht, totdat het mobiliteitsbeleid is vastgesteld. Met acties waarvan duidelijk is dat deze sowieso prioriteit hebben, zoals fietsparkeren bij OV-knooppunten en regionale fietsroutes, zijn we actief aan de slag. Zo wordt begin 2020 het Fietscarré bij Haarlem station i.s.m. NS omgebouwd tot 1<sup>e</sup> 24u gratis stalling en werken we komend jaar aan delen van de regionale snelfietsroute tussen Haarlem en Velsen.



Figuur 1 Tijdlijn Ontwikkelaenda Mobiliteitsbeleid



### **Mobiliteitsbeleid heeft veel raakvlakken met andere trajecten binnen en buiten gemeente**

Het Haarlemse mobiliteitsbeleid staat niet op zichzelf, maar heeft veel raakvlakken met andere trajecten die binnen en buiten de gemeente lopen. De belangrijkste hiervan zijn de ontwikkelzonevisies en -strategie, de omgevingsvisie, de economische visie, de integrale visie stationsgebied, het uitvoeringsprogramma SOR, de regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland, het regionaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV 2030) en het regionaal mobiliteitsprogramma (RMP) uit het Klimaatakkoord. Daarnaast wordt binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) samengewerkt aan het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB). Hieronder vallen diverse trajecten zoals het regionale OV-Toekomstbeeld en het MIRT Rottepolderplein. Figuur 2 geeft een overzicht van de meest relevante lokale en regionale trajecten die lopen op mobiliteits(gerelateerd) gebied. Een toelichting op de diverse gerelateerde trajecten en in het speciaal de relatie hiervan met het mobiliteitsbeleid:

- *Omgevingsvisie; strategische lange termijn visie voor de fysieke leefomgeving*  
De omgevingsvisie is een strategische visie voor de lange termijn voor de gehele fysieke leefomgeving. De omgevingsvisie gaat in op de samenhang tussen ruimte, water, milieu, natuur, landschap, verkeer & vervoer, infrastructuur en cultureel erfgoed. Daarmee is het op zijn beurt een parapluvisie voor de hele stad. Voor een groot deel is de samenhang tussen de verschillende thema's van de fysieke leefomgeving al uitgekristalliseerd en afgewogen in de Structuurvisie Openbare Ruimte. Doordat de structuurvisie de basis is voor het mobiliteitsbeleid, is de integraliteit in principe goed ingebed. Wanneer er zich in het traject van de omgevingsvisie (1<sup>e</sup> concept verwacht medio 2020) andere aandachtspunten voordoen, dan worden deze zoveel mogelijk integraal meegenomen. Andersom wordt vanuit het traject van het mobiliteitsbeleid ook input gegeven aan de omgevingsvisie.
- *Ontwikkelzonevisies en -strategie; toekomstwijken waarin wordt geëxperimenteerd met nieuwe mobiliteitsconcepten*  
De ontwikkelzones zijn bij uitstek gebieden waar optimaal gestuurd kan worden op de gewenste mobiliteitstransitie. Hierbij wordt gedacht aan het stimuleren van ruimte-efficiënte vervoersvormen (o.a. lopen, fietsen en OV), 'mobility as a service' (o.a. deelauto's) en 'smart mobility' (o.a. dynamisch verkeersmanagement) in combinatie met het toepassen van een lagere parkeernorm.  
Door deze zones zodanig vorm te geven dat het vanzelfsprekender is om te voet, met de fiets, het OV of de deelauto te reizen in plaats van met de eigen auto, wordt direct bijgedragen aan een duurzamere en bereikbare stad. Daarnaast kan men in deze zones alvast profiteren van de ruimte die dit oplevert voor groen, water en spelen, zoals in de Structuurvisie Openbare Ruimte is vastgesteld.

De zones dienen zo als inspiratie en vliegwiel voor de transitie in de rest van de stad. De visies worden in de komende maanden behandeld in de gemeenteraad. Vervolgens worden zij als input meegenomen voor het mobiliteitsbeleid.

- *Economische visie: inzetten op het (minimaal) vasthouden aan de woon/werk balans*  
Specifiek voor mobiliteit is van belang dat de woon/werk-pendel vanuit Haarlem naar de regio (met name Amsterdam) de laatste jaren sterk is toegenomen. Het aantal Haarlemmers dat in Amsterdam werkt, is de afgelopen 10 jaar met meer dan de helft gestegen. Als gevolg hiervan is de mobiliteit toegenomen wat heeft geleid tot een afname van de bereikbaarheid van Haarlem. De economische visie heeft als uitgangspunt de woon-werk balans van 0,4 baan per inwoner te behouden door (passende) werkgelegenheid in Haarlem te stimuleren en te faciliteren met voldoende beschikbare ruimte. Door banen dichtbij aan te bieden met een kortere reistijd is men eerder geneigd met de fiets of te voet naar het werk te gaan. Dit draagt bij aan de gewenste mobiliteitstransitie. Een ander raakpunt met de economische visie is de logistiek van de bedrijven. De planning van de economische visie (medio 2020 in de raad) loopt deels gelijk op met het mobiliteitsbeleid. De beide trajecten stemmen regelmatig met elkaar af.
- *Integrale visie Stationsgebied; een belangrijke bouwsteen voor het mobiliteitsbeleid*  
Deze visie, die samen met de provincie wordt opgesteld, is een belangrijke bouwsteen voor het mobiliteitsbeleid. In de visie wordt o.a. onderzocht hoe het regionaal HOV zo georganiseerd kan worden, dat dit de groei van de (keten)mobiliteit zo goed mogelijk kan opvangen. Onlangs is een startnotitie van de visie behandeld in de commissie en de planning is dat de visie in het 3<sup>e</sup> kwartaal van 2020 naar de raad gaat. Er vindt frequent afstemming plaats tussen de op te stellen visie voor het stationsgebied en het mobiliteitsbeleid.
- *Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte (UVP SOR) 2025; een plan dat uitvoering geeft aan de leidende principes van het mobiliteitsbeleid*  
In 2017 is de SOR vastgesteld. In de afgelopen periode is een uitvoeringsprogramma uitgewerkt voor de visie tot 2025 (met een doorkijk naar 2040). Aangezien de SOR de basis is voor het mobiliteitsbeleid passen de maatregelen die in het UVP worden genoemd naar verwachting naadloos bij de maatregelen die in het uitvoeringsplan van het mobiliteitsbeleid komen. In oktober heeft de commissie beheer uitgangspunten meegegeven voor het UVP SOR voor 2025. Op basis daarvan neemt het college eind 2019 een besluit over het UVP SOR 2025.
- *Zuid-Kennemer Agenda; samenwerkingsagenda van de regio, basis voor MRA-agenda 2.0*  
Door de gezamenlijke raden van Zuid-Kennemerland is regelmatig gesproken over de (verdere) vormgeving van de regionale samenwerking. Dit heeft onder meer geleid tot de opstelling van de Zuid-Kennemer Agenda. Met deze agenda speelt Zuid-Kennemerland in op de belangrijkste ontwikkelingen in de regio, waaronder die op het gebied van mobiliteit. De agenda bepaalt de





reikwijdte van de lokale omgevingsvisies en geeft richting aan de afspraken en relaties met belangrijke partners, zoals de regio's IJmond en Haarlemmermeer, de Provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam. Zo biedt deze agenda o.a. een basis voor de (deel)regionale inbreng in de nieuwe MRA Agenda. De Zuid-Kennemer Agenda wordt begin 2020 in de raad besproken. Idealiter gelijktijdig met de regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland.

- *Regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland; een actualisatie die past bij de SOR*  
Op dit moment wordt de regionale bereikbaarheidsvisie geactualiseerd. Deze nieuwe visie past beter bij de uitgangspunten zoals de raad die in de SOR heeft vastgesteld: in de stad meer ruimte voor voetganger, fiets en OV en de auto zoveel mogelijk via de regioring leiden. Daarmee sluit de regionale bereikbaarheidsvisie ook aan op de uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid. De bereikbaarheidsvisie wordt begin 2020 in de raad behandeld.
- *Regionaal Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) 2030; meer samenwerking voor een betere verkeersveiligheid*  
Na jaren van dalingen is het aantal verkeersslachtoffers het laatste decennium in heel Nederland (ook in Haarlem) helaas weer toegenomen. De groeiende en veranderende mobiliteit vraagt om een nieuwe aanpak van de verkeersveiligheid; een risicogestuurde aanpak die aandacht heeft voor zowel infrastructurele als gedragsrisico's. Proactief beleid en samenwerking staat in de aanpak centraal en de provincies hebben hierbij een regierol. Momenteel wordt met de regio een Uitvoeringsplan SPV opgesteld voor de komende 10 jaar. Haarlem neemt actief deel aan dit proces. Naar verwachting is het uitvoeringsplan in de loop van 2020 gereed. Parallel hieraan ontwikkelt Haarlem het lokale verkeersveiligheidsbeleid. Op deze manier kan optimaal gebruik worden gemaakt van elkaars inzichten. Het verkeersveiligheidsbeleid krijgt een prominente plek in het mobiliteitsbeleid.
- *Regionaal Mobiliteits Programma (RMP) geeft invulling aan de doelen van het Klimaatakkoord*  
In de aanpak van het Klimaatakkoord is een belangrijke bijdrage ingeruimd voor het anders organiseren van mobiliteit. De te nemen maatregelen richten zich op de eerder besproken principes van verduurzaming van mobiliteit: verminderen, veranderen en verschonen. In de komende periode wordt samen met de regio gekeken welk pakket van maatregelen het meest haalbaar en effectief is. Het proces om hiertoe te komen wordt opgepakt als één van de deeltrajecten binnen het Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB) van de MRA (zie volgende kopje). Het doel is dat er medio 2020 een plan ligt hoe invulling wordt gegeven aan de doelen uit het klimaatakkoord. Haarlem neemt actief deel aan de totstandkoming van dit plan, waarbij aan wordt gesloten bij de Haarlemse doelen. Dit zijn de tevens de doelen die leidend zijn voor het mobiliteitsbeleid.

- *Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBAB); samenwerken aan het behoud van een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat in de MRA*

Het programma SBAB is een intensieve samenwerking van Rijk en Regio met als doel de kansen van de groei van het aantal woningen en banen in de Metropoolregio Amsterdam zodanig te benutten dat een aantrekkelijk woon- en vestigingsklimaat wordt behouden. Dit wordt enerzijds uitgewerkt in een lange termijn netwerkstrategie en anderzijds in korte(re) termijn programmaliijnen met bijbehorende actieplannen. Het programma integreert studies, zoals het OV-Toekomstbeeld en MIRT-Rotterdamplein zodat goed gefundeerde keuzes gemaakt kunnen worden voor het toekomstige mobiliteitsstelsel van de regio en de daarmee gepaard gaande investeringen. Het regionale mobiliteitsprogramma van het Klimaatakkoord wordt ook gecoördineerd vanuit één van de programmaliijnen (Slimme en Duurzame Mobiliteit). En vanuit de programmaliijn Stedelijke Bereikbaarheid vindt momenteel een studie plaats naar een regionale strategie voor P&R/Mobiliteitshubs. Meer informatie over het programma is te vinden op [www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl](http://www.samenbouwenaanbereikbaarheid.nl). De keuzes voor de toekomst die in dit traject worden genomen, zijn uiteraard onlosmakelijk verbonden met het Haarlemse mobiliteitsbeleid.



Figuur 2. Overzicht van diverse lokale en regionale (mobiliteits)gerelateerde trajecten



### **3. Consequenties**

Door de diverse stappen in de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid te doorlopen, kan de raad heldere, realistische kaders meegeven om de mobiliteit in de stad organiseren. Zodanig dat het bijdraagt aan de doelen van Haarlem: een aantrekkelijke, gezonde, sociale, duurzame, groene en bereikbare stad in de regio zijn.

### **4. Vervolg**

Bij alle separate beleidsstukken uit de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid die de komende jaren naar de raad gaan, wordt de samenhang aangegeven met de andere trajecten die lopen binnen de ontwikkelagenda en de (actuele) planning daarvan.

### **5. Bijlagen**

Bijlage 1. Toelichting op de diverse (deel)beleidstrajecten uit de Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid

Bijlage 2. De Ontwikkelagenda Mobiliteitsbeleid (Figuur 1 in groter formaat)