



Betreft:

Datum

21 mei 2021

Inspraakreactie op nota Mobiliteitsbeleid.

Aan: College van B en W gemeente Haarlem

Geacht College,

U hebt van 12 maart tot en met 22 april de nota Mobiliteitsbeleid ter visie gelegd. Onderstaand ontvangt u onze reactie. Wij hebben eerst een aantal meer algemene vragen en opmerkingen. Daarna formuleren wij een aantal vragen over de nota

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en goed bereikbare stad zijn. Tegelijkertijd groeit Haarlem ook. Het bereikbaar houden van de groeiende stad vormt een grote uitdaging, waarop oude oplossingen als het verbreden of toevoegen van wegen en parkeerplaatsen geen afdoende antwoord meer bieden. Het vraagt wel om een verandering, waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie. Het betekent dat we vaker gebruik moeten maken van andere vormen van vervoer zodat de auto een minder prominente rol krijgt. De mobiliteitsvisie betreft alle huidige en toekomstige ontwikkelingen in en rond Haarlem. Het is dus niet specifiek toegespitst op het wijkraadgebied. Lezende het lijvige stuk, komt de wijkraad tot de conclusie dat er veel geschreven is maar dat het over het algemeen niet diep ingaat op de problematiek van nu en de toekomst, en zeker niet als je ziet hoe makkelijk er wordt verwezen naar aanvullend onderzoek en visie in de 8 ontwikkelzones die Haarlem voor ogen heeft.

1 Er wordt een toename van vervoer in en naar Haarlem geschetst waardoor de verkeersdruk en parkeerdruk toe zal nemen. Deze toename wordt veroorzaakt door de voorgenomen bouw van 10.000 woningen in Haarlem tot 2025. De noodzaak van die bouwproductie wordt in dit rapport als uitgangspunt genomen. Andere oplossingen om voor huisvesting te zorgen blijven buiten beschouwing. Recent hebben de Noordelijke provincies zich bereid verklaard 200.000 woningen extra te bouwen. Daarnaast is er door de sterk gestegen huizenprijzen sprake van een trek naar de "buitengewesten". Ook daar kan op afstand gewerkt worden zoals de Corona crises leert. De druk op de woningmarkt in de Randstad wordt daardoor mogelijk minder groot dan waar nu mee gerekend wordt. Het aantal geplande woningen in de Randstad kan, gezien genoemde ontwikkelingen verminderd worden. De bouw van minder woningen zal invloed hebben op de gemelde toename van vervoer.

De vraag is of ook andere ontwikkelingen in voldoende mate worden meegenomen in de beleidsvoorbereidingen?

2 De realisering van het mobiliteitsbeleid en de realisering van de nieuwbouw van 10.000 woningen tot 2025 lopen qua tempo uit elkaar. Waar in de visie de planningshorizon gaat tot 2030 met een doorkijk naar 2040 houdt u voor de realisering van de woningbouw 2025 als einddatum aan. Terwijl al gebouwd wordt zal nog veel van het beschreven beleid op uitvoering wachten. Ook is de vraag of de beleidsvoorstellen in die geplande 10 jaar wel realiseerbaar zijn. Het mobiliteitsplan voor heel Haarlem zou geschreven moeten zijn aan de hand van reële verkeersstroomberekeningen.

Naar oplossingen moet worden gezocht om het grote aantal te verwachten extra verkeersbewegingen op te kunnen vangen.

Voorstellen als parkeer beleid voor gebieden rond ontwikkelzones, relateren parkeervergunning aan aanwezige parkeerplaatsen, verminderen aantal parkeerplaatsen om stedelijke kwaliteit te verhogen zijn allemaal zaken die, voor zover ze al realiseerbaar zijn, veel tijd vragen. Ook het verminderen van het autobezit en minder autogebruik vraagt een lange adem en is niet makkelijk te realiseren. Dat betekent dat zich door dit verschil in tempo mobiliteitsproblemen zullen gaan voor doen.

Hoe worden de gevolgen van deze discrepantie opgevangen?

3 Autoluwe nieuwbouw. Hoewel minder autobezit en autogebruik positief is, is de vraag of dit afgedwongen kan worden. Een voorbeeld:

In 1997 werden de eerste woningen op het voormalige Gemeentelijk Waterleiding Terrein in Amsterdam opgeleverd. Het is een autovrije ecowijk met een grote woningdichtheid, ca 600 woningen op 6 ha. Het binnenterrein is groen zonder auto's. Bewoners zouden nauwelijks een auto hebben. Een ondergrondse parkeergarage is bij de planvorming afgewezen door de bewoners. Al snel na de oplevering bleek de situatie onhoudbaar. Onder grote druk van de bewoners is in een aangrenzende wijk een parkeergarage gebouwd waar autobezitters van het GWL-terrein hun auto's kwijt kunnen. Het autobezit in een Ecowijk wijkt niet af van de omliggende buurten. (<https://driesdrogendijk.wordpress.com/2010/03/17/100-klimaat-neutraal-bouwen-bestaat-niet/> en <https://gwl-terrein.nl/bezoekers/het-gwl-terrein/stedenbouw-en-architectuur/>)

Welke maatregelen kunnen genomen worden wanneer de geplande lage parkeernorm op de ontwikkellocaties tot problemen leidt? Wordt bijvoorbeeld ruimte voor een parkeergarage gereserveerd ?

4 Ter wille van het verhogen van de stedelijke kwaliteit wordt voorgesteld het aantal beschikbare parkeer plaatsen in vooroorlogse wijken te verminderen en de vrijkomende ruimte te gebruiken voor meer groen, spelen, ruimere trottoirs , water (Klimaatadaptatie). Het begrip stedelijke kwaliteit wordt echter niet gedefinieerd.

Kan een definitie gegeven worden van het begrip stedelijke kwaliteit

5 Op bladzij 14/15 wordt kort ingegaan op twee kaderstellende nota's te weten de Structuurvisie Openbare Ruimte (Raad 21-12-2017) en het Coalitieakkoord Duurzaam Doen 2018-2022. Over de SOR wordt gezegd: " Met de Structuurvisie Openbare Ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren". De SOR geeft ook aan hoe dat moet gebeuren, geeft een kader en stelt prioriteiten die gemaakt moeten worden waardoor ad hoc beslissingen worden voorkomen. In de afweging is gekozen de bestaande groenstructuur van Haarlemse parken en landschappen te beschermen. **Bij de afweging worden geen concessies gedaan aan het netwerk voor groen en water".**

In de nota Mobiliteitsbeleid wordt wel aangegeven dat het nodig is om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt. Bij het ontwerpen van plannen voor de openbare ruimte wordt voorgesteld eerst te kijken naar de behoefte van de voetganger, daarna naar de behoefte van de fietser en dan pas naar wat de auto nodig heeft aan ruimte.

Wij missen echter een verwijzing naar, en een toepassing van, de hierboven aangegeven principiële keuze in de SOR.

Graag zagen wij de aangegeven prioritering alsnog verwerkt in de nota.

6 Op bladzij 23: Onder het kopje “omgevingsvisie” wordt aangegeven dat het mobiliteitsbeleid wordt vastgesteld op basis van de kaders van de huidige SOR. Dit jaar wordt de omgevingsvisie vastgesteld.

Waarom wordt hier niet op gewacht?

7 Op bladzij 66 wordt ingegaan op de groei van het autoverkeer tot 2030 zonder (aanvullende) maatregelen. Gebruik is gemaakt van verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. Dit model is niet bijgevoegd en de manier waarop de groei berekend is, is daardoor niet inzichtelijk.

Volgens de nota is er op de Westelijke Randweg Zuid sprake van een afname van de autonome groei tussen 2020 en 2030 met 4% en een afname van de totale groei met 1%. Wij begrijpen niet goed hoe het mogelijk is dat de autonome groei met 4% afneemt en de totale groei met 1% afneemt (zonder maatregelen) terwijl er 2000 woningen in het stadsdeel bijkomen. Dit te meer omdat een eerder onderzoek (Spoorzone Zuidwest Verkeerskundige onderbouwing 2030 door Goudappel en Coffeng dd 28-06-2018) concludeert dat er meer drukte komt ten opzichte van autonoom 2030 op de

Leidsevaart, de Pijlslaan en het kruispunt N208-Leidsevaart en de Grippensteinweg. Dat betekent dat er meer verkeersbewegingen komen.

Graag ontvangen wij inzicht in de berekening gemaakt op basis van het verkeersmodel Noord-Holland Zuid 2.41. en een verduidelijking waarom er sprake zou zijn van een afname van de autonome mobiliteitsgroei op de Randweg, Leidsevaart, Pijlslaan en Westergracht.

8 Wij merken op dat deze cijfers berekend zijn op een situatie zonder maatregelen. Op bladzij 63 wordt aangegeven dat het de bedoeling is het doorgaand verkeer door de stad en het sluipverkeer door de woonwijken te bundelen op de hoofdwegen, waaronder de Randweg:

“ Opgaven zijn om het doorgaand verkeer (verkeer dat geen herkomst of bestemming in Haarlem heeft) door de stad en het sluipverkeer door de woonwijken te minimaliseren. Gewenst is om het verkeer te bundelen op hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen. Het streven is om de autobereikbaarheid (reistijd en betrouwbaarheid) in de toekomst gelijk te houden. “

Dit betekent een toename op de Randweg van het autoverkeer door autonome groei, (mogelijk minder dan de gemiddelde norm voor autonome groei maar nog altijd een toename) door de bouw van 2000 woningen in stadsdeel Zuid-West en door sturing van doorgaand autoverkeer naar de Randweg.

Graag zien wij dat in de nog op te stellen mobiliteitsbeleid voor de ontwikkelzone Zuid-West wordt ingegaan op de te verwachte uitstoot en de mogelijke gevolgen voor de bouw in het gebied.

9 De fietspaden langs de Randweg worden in de nota gerekend tot Regionale Fietsroutes. Deze hoofdfietsroute kent slechts een geringe intensiteit 300-900 fietsers per etmaal en op sommige stukken 1-300 fietsers per etmaal (Actieplan fiets 2020-2022 afb. 6 fietsintensiteiten Haarlem bladzij 22,).

Waarom wordt de Randweg gedefinieerd als hoofdfietsroute terwijl de Leidsevaart met een veel hogere fietsintensiteit (1800-3000), lopend evenwijdig aan de Randweg op 500-750 meter afstand , deze status niet heeft.

10 Voor het bundelen van autoverkeer op hoofdroutes wordt in de ter visie gelegde nota een onderzoek aangekondigd naar de mogelijkheden voor het verbeteren van de doorstroming op het zuidelijk tracé van de regioring tussen de Schipholweg (N205) en de Westelijke Randweg (N208). Doorstroming die door de aanleg van een fietstunnel zal verbeteren.

1. De provincie Noord-Holland heeft voor de realisering van een fietstunnel ter plaatse van de kruising Randweg/Leidsevaart een reservering in haar investeringsplan opgenomen van € 3.000.000 (Actieprogramma fiets 2019-2021 bladzij 2).
2. Voor de kruising Leidsevaart /Randweg is door de gemeente Haarlem een tunnel onder de Randweg gepland: "Onderzoek en vervolgens uitvoering onderdoorgang Randweg bij Leidsevaart" (Uitvoeringsprogramma Openbare Ruimte categorie maatregelen 2020-2025 categorie adaptief, bladzij 62).
3. Voor de 8 kruisingen van Haarlemse wegen met de Randweg, waaronder de kruising met de Leidsevaart, wordt een herinrichting voorzien (Nota Bovenwijkse netwerk voorzieningen 2021 bladzij 36) .

Bij de Provincie ligt nog een plan voor de aanleg van een fietspad langs de Randweg (oost-west verbinding), wat volgens de laatste informatie van de Provincie € 2.500.000,- zal kosten.

Zou het niet beter zijn dat geld, in overleg met de Provincie, te besteden aan een ongelijkvloerse kruising Randweg/Pijlslaan?

11 Op bladzijde 17: Op de kaart staat dat de Westergracht ter hoogte van PlazaWest nu al als een gevaarlijke situatie aangegeven. Dit is volkomen terecht. Wanneer er straks 2000 woningen in deze ontwikkelzone bijkomen zal de verkeersintensiteit flink toenemen, wat de verkeerssituatie nog gevaarlijker zal maken. Bij de Westergracht gaat het om verkeer dat de ontwikkelzone in- en uitgaat. Dit kun je niet een mobiliteitsplan van een ontwikkelzone zelf regelen, omdat het de ontwikkelzone overstijgt.

Wordt met het ontwikkelen van het gebied voldoende rekening gehouden dat er geen nieuwe sluiptwegen ontstaan tussen de Westergracht en de Pijlslaan?

Wat betekent de mobiliteitsvisie voor de leefbaarheid van het Houtvaartkwartier? Er wordt verwezen naar mobiliteitsvisie Spoorzone Zuid West. Maar die moet, zover de wijkraad weet, nog worden gemaakt. Dit had naar ons inziens allang gedaan moeten zijn omdat al druk gewerkt wordt met het bedenken van de invulling in het gebied.

12 Om de parkeerdruk te verminderen stelt de gemeente voor de norm om parkeerplaatsen te maken te verlagen en het vergunning parkeren in te voeren met behoud van het aantal (nieuwe)woningen.

In de ontwikkelzones wordt gewerkt met een lagere parkeernorm (bladzij 43, 57). Daar zal door ondergronds te parkeren ruimte overblijven voor groen en spelen en water (klimaatadaptatie).

In de bestaande wijken neemt, door de groei van de stad de claim op functies als ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers toe (nota bladzij 7). Voorgesteld wordt die claim te honoreren door stadsbreed in bestaande wijken het autobezit terug te dringen. Daarvoor moet uiteindelijk de hoeveelheid beschikbare parkeerruimte en hoeveelheid uit te geven vergunningen met elkaar in overeenstemming gebracht worden.

De gevolgen van een lagere parkeernorm (bladzij 2,19,20) zal zijn dat nieuwe bewoners elders in de wijk een parkeerplaats zoeken. Om dat te voorkomen moet in de omliggende wijken een parkeerregime komen. Tegelijk zal dit parkeerregime gebruikt worden om het aantal auto's te verminderen. Nieuwbouw van 10.000 woningen heeft dus gevolgen voor huidige bewoners rondom de ontwikkelzones.

Gesteld wordt dat een lagere parkeernorm leidt tot minder auto's en minder verkeersbewegingen met de auto.

Het is de vraag of dit zo werkt , zie het voorbeeld van het GWL terrein onder punt 3.

Wijkraad Houtvaartkwartier verzoekt u bovenstaande zienswijze mee te nemen in de uitwerking van de definitieve versie van het mobiliteitsbeleid.

Met vriendelijke groet,
Namens de Wijkraad Houtvaartkwartier

Maria Elena Bisschop