

Raadsstuk 45/2003
B&W datum 25 februari 2003
Sector/Afd SB/v&v
Reg.nr(s) 03/198

Onderwerp **Haarlems Verkeers- en Vervoerplan**

Aan de Raad der gemeente Haarlem

Naar aanleiding van het college-programma 1998-2002 is in 2000 gestart met het ontwikkelen van een nieuw verkeerscirculatieplan. De opvolger van het VCP 2000 is het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan waarbij integraal afstemming is gezocht met andere beleidslijnen als Stedelijke Ontwikkeling, Economische Zaken en Milieu. Nauwe afstemming heeft er onder andere plaats gevonden met het Structuurplan. Het HVVP vormt de input voor het Structuurplan aangaande het verkeers- en vervoerbeleid.

Het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan beschrijft het beleid op het gebied van verkeer en vervoer voor de komende 10 jaar. Het gaat om een plan op hoofdlijnen, waarbij een beschrijving wordt gegeven van de hoofdstructuren voor het autoverkeer, het openbaar vervoer, de fiets en de voetganger. Daarnaast wordt in het HVVP een beleidskader geschetst ten aanzien van diverse aspecten als verkeersveiligheid, parkeren, milieu en goederenvervoer. De uitwerking van deze thema's volgt na vaststelling van het HVVP door de raad in afzonderlijke deelnota's. De prioritering van het uitwerken van de voorstellen uit het HVVP wordt ondermeer via het beleidsprogramma gemaakt.

Filosofie HVVP

Het HVVP is uitgewerkt aan de hand van twee uitgangspunten, te weten leefbaarheid en bereikbaarheid. Dit betekent bijvoorbeeld het bevorderen van het gebruik van alternatieven voor de auto en geen uitbreiding van wegen in woongebieden. Gestreefd wordt naar doorstroming binnen Haarlem, waarbij aan de toegangswegen naar Haarlem wordt gedoseerd, rekening houdend met openbaar vervoer en economisch gebonden verkeer. Daarnaast blijft de bereikbaarheid van de hulp- en nooddiensten gewaarborgd. Ook het prioriteren van de fiets en het openbaar vervoer boven de auto is een vertaling van de uitgangspunten. Het openbaar vervoer kent in de HVVP-filosofie zowel een regionale functie als een lokale. Enerzijds worden stamlijnen met een hoge frequentie op hoofdroutes geconcentreerd, anderzijds worden vanuit knooppunthaltes ontsluitende buslijnen de wijken ingevoerd, zodat kan worden voldaan aan het uitgangspunt dat er binnen loopafstand van de woning een bushalte is.

Participatie

Na gesprekken met de ambtelijke werkgroep en de klankbordgroep is er eind 2000 een inventariserend Stadsgesprek gehouden waarbij iedere geïnteresseerde knelpunten en oplossingen kon aangeven. Vervolgens heeft het adviesbureau

Goudappel Coffeng aan de hand van de resultaten van het Stadsgesprek diverse varianten ontwikkeld. Tijdens de participatie is hierover met alle betrokkenen gesproken, ondermeer in een tweede Stadsgesprek eind 2001.

Vanuit de participatie zijn duidelijke voorkeuren naar voren gekomen, die zijn vormgegeven in het concept-HVVP. Wij hebben eind 2001 ingestemd met de uitgangspunten en het concept-HVVP vrijgegeven voor inspraak. In de commissiebehandeling van 10 januari 2002 heeft de commissie SB hierover positief geadviseerd. Voor de Gedempte Oude Gracht werd het advies gegeven om een apart participatie- en inspraaktraject te volgen, wat de portefeuillehouder Verkeer heeft overgenomen. Het bleek noodzakelijk om de drie varianten voor de Gedempte Oude Gracht beter te bestuderen. Het betrof “knip Verwulft”, “afsluiting Gedempte Oude Gracht” en “eenrichtingsverkeer Gedempte Oude Gracht”. De inspraaktrajecten van het HVVP en van de varianten voor de inrichting van de GOG zijn vervolgens op elkaar afgestemd. Dit betekent dat de resultaten van de inspraak over de GOG zijn opgenomen in het nu voorliggende HVVP.

Inspraak

Tijdens de inspraak zijn de uitgangspunten ongewijzigd gebleven. Op een aantal andere punten is het HVVP wel gewijzigd. Het openbaar vervoerhoofdstuk heeft een andere opzet waarbij wordt uitgegaan van stamlijnen die worden gevoed door het aanvullende lijnennet. Daarnaast is de relatie met milieu-aspecten concreter gemaakt en zijn er ideeën uit het zgn. Houten's model toegevoegd om het fietsen aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto.

In het HVVP worden landelijke richtlijnen gevolgd. De indeling van de wegcategorisering is opgebouwd vanuit de Duurzaam Veilig-filosofie, namelijk bundelen van verkeer in plaats van spreiden. Dit betekent zoveel mogelijk het autoverkeer uit de woonwijken (30 km/u) naar de gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) leiden, die conform de richtlijnen worden ingericht. Voor de inspraak waren er drie categorieën gebiedsontsluitingswegen, nu spreken we nog van twee categorieën. De 'tussencategorie' GOW-C (40 km/u) is vervallen. Bij reconstructies worden bij toekomstige 30 km/u-wegen waar een bus over gaat, busvriendelijke maatregelen getroffen.

Besluitvorming

Op 17 december 2002 hebben wij ingestemd met het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan met als aanvulling dat een onderzoek van éénrichtingsverkeer over de Gedempte Oude Gracht, als resultaat van de inspraak, wordt uitgevoerd, los van de discussie over de route Zuidtangent.

Bij de behandeling in de commissie SB van 16 januari 2003, waarin ook de tracékeuze Zuidtangent geagendeerd stond, heeft een meerderheid positief geadviseerd voor wat betreft het HVVP inzake de Gedempte Oude Gracht.

Bij de behandeling in de commissie SB van 30 januari 2003 heeft de commissie SB positief geadviseerd over het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan en naar aard en strekking aangenomen, mits aan een aantal aspecten nader aandacht wordt besteed.

In verband hiermee zijn wij gekomen tot een aantal onderdelen die afzonderlijk uitwerking behoeven:

- bezien zal worden of de Velsersstraat tot het 30 km/u-gebied kan behoren;
- bezien zal worden hoe de Jan Gijzenkade als gebiedsontsluitingsweg type B conform de richtlijnen Duurzaam Veilig ingericht kan worden;
- vooruitlopend op de verkeersveiligheidsnota komt er een prioritering voor de aanpak van verkeersveiligheid rondom scholen;
- binnen twee maanden worden de gevolgen (inclusief financiële) van een knip Noord-zuid op de Schoterweg nader uitgewerkt zodat bekeken kan worden of het een optie is de knip te maken voor het realiseren van de Oostweg, danwel de knip parallel aan de bouw op het Ripperdatterrein te laten lopen.

Medio april, begin mei 2003 zullen wij de commissie Stadsbeheer rapporteren over de resultaten van de hierboven genoemde onderwerpen.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,
drs. W.J. Sleddering

de burgemeester,
mr. J.J.H. Pop

45/2003

De Raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders;

Besluit:

het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan naar aard en strekking vast te stellen.

Gedaan in de vergadering van 12 maart 2003.

De griffier,

De voorzitter,