



Onderwerp Mobiliteitsbeleid; concept vrijgeven voor inspraak	
Nummer	2020/1124018
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Jennissen, H.M.J.
Telefoonnummer	023-5114909
Email	hjennissen@haarlem.nl
Kernboodschap	<p>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 transitie, waarbij voorrang wordt gegeven aan schone manieren van vervoer, die zo min mogelijk ruimte innemen: de mobiliteitstransitie.</p> <p>In het mobiliteitsbeleid worden zeven stappen uitgewerkt die nodig zijn om de mobiliteitstransitie vorm te geven. Stappen, die met elkaar samenhangen en alle zeven nodig zijn:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Haarlem groeit met behoud van ruimte;2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis;3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit;4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30km/ uur;5. Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden;6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes;7. Haarlem zet in op duurzame gedragsverandering. <p>Als de stappen gezet zijn, zal het merendeel van de korte afstanden binnen Haarlem per fiets of te voet afgelegd worden en zal meer dan de helft van de verplaatsingen vanuit of naar Haarlem toe met het OV of de fiets plaatsvinden.</p>
Behandelaar voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter bespreking naar de commissie Beheer. De reacties worden tegelijk met de inspraakreacties betrokken bij het definitieve raadsvoorstel.
Relevante eerdere besluiten	-Vaststellen Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 groen en bereikbaar (2017/477571) in commissie Beheer van 30 november 2017. -Ontwikkelagenda mobiliteitsbeleid (2019/565203) in commissie Beheer van 12



het centrum in kunnen lopen. Het OV dat nodig is voor de regionale verplaatsingen rijdt via optimale routes, al dan niet via het nieuwe OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Haarlem heeft er autoluwe gebieden bij, de voormalige ontwikkelzones, en het autoluwe centrum is uitgebreid. In Haarlem kunnen (elektrische) auto's niet overal zomaar voor de deur geparkeerd worden. In 2030 is in heel Haarlem gereguleerd parkeren ingevoerd, waar nodig voorzien van een vergunningenplafond.

Stappen

Om het beoogde resultaat te bereiken dienen stappen gezet te worden. De volgende zeven stappen die Haarlem wil gaan zetten zijn uitgewerkt in het mobiliteitsbeleid:

1. Haarlem groeit met behoud van ruimte;
2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis;
3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit;
4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30km/ uur;
5. Evenwichtige verdeling van HOV routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden;
6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes;
7. Haarlem zet in op duurzame gedragsverandering.

Uitvoeringsprogramma

Al deze keuzes leiden uiteindelijk tot maatregelen. De maatregelen die hierbij horen worden opgenomen in het uitvoeringsprogramma 2025, met een realistische doorkijk naar 2040. Deze maatregelen kunnen variëren van het opstellen van verdieplingsplannen (zoals het fietsbeleid), het uitvoeren van een studie (zoals de doorstroming op de N205), tot het aanpassen van de Handboek Inrichting Openbare Ruimte, HIOR (om bijvoorbeeld het omgekeerd ontwerpen mogelijk te maken). In dit uitvoeringsprogramma wordt bepaald welke concrete acties prioriteit hebben en worden de maatregelen en budget uitgezet in de tijd. Het besluit over de maatregelen in het uitvoeringsprogramma wordt door het college van B&W gelijktijdig genomen met het besluit om het definitieve Mobiliteitsbeleid ter vaststelling door te sturen naar de Raad.

Aan het uitvoeringsprogramma worden, zoals aan de Raad is toegezegd ook de maatregelen uit het programma Moderniseren Parkeren toegevoegd, voor zover deze maatregelen nog niet zijn afgerond (Commissie Beheer, 20 november 2020, verseen: 2020/1097835).

Mobiliteitsplannen ontwikkelzones

In aanvulling op het uitvoeringsprogramma wordt er in ieder geval voor de drie prioritaire ontwikkelzones (Oostpoort, Zuidwest en Europaweg) in Haarlem een mobiliteitsplan opgesteld. In dit mobiliteitsplan staat uitgewerkt hoe de (extra) mobiliteit vanuit de betreffende ontwikkelzone in goede banen wordt geleid; zowel op gebiedsniveau als in relatie tot de rest van de stad. Aan de hand van de kaders uit het mobiliteitsbeleid wordt in deze plannen bijvoorbeeld uitgewerkt hoe het autoluw ontwerpen in de betreffende zone kan functioneren en hoe de huidige bewoners in de omliggende gebieden beschermd worden tegen eventuele (extra) mobiliteitsoverlast. In deze

mobilitieitsplannen wordt op zoneniveau aangegeven wat de alternatieven zijn, die ingezet worden om de mobiliteit met minder auto te faciliteren, zoals het verbeteren van het OV, goede fietsvoorzieningen en deelmobiliteit. Deze mobiliteitsplannen op zoneniveau worden opgesteld in samenhang met de mobiliteitsplannen die door ontwikkelaars worden gemaakt op planniveau en zijn hiervoor tevens richtinggevend.

Kennemertunnel

Een belangrijke maatregel uit de SOR, die niet is opgenomen in het Mobiliteitsbeleid, is het realiseren van de Kennemertunnel (zuidelijk tracé van de regioring N205, tussen N208 en Schipholweg/ Amerikaweg). In het Uitvoeringsprogramma (UVP) van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2020-2040 dat door het College in november 2019 is vastgesteld, werd al geconcludeerd dat op korte termijn geen budget en/of externe financiering beschikbaar is om deze maatregel uit te voeren.

De Kennemertunnel is niet opgenomen in het mobiliteitsbeleid, omdat in dit beleid wordt ingezet op de mobiliteitstransitie, op maatregelen die voor de voetganger, fiets en het openbaar vervoer het meeste effect hebben. Zo blijft de stad bereikbaar per auto en niet door het aanleggen van grootschalige auto-infrastructureur. Daarbij is ook het oplossend vermogen van de tunnel voor de stedelijke bereikbaarheid beperkt en is cofinanciering vanuit de provincie en het rijk niet reëel gebleken (vanwege de specifieke binnenstedelijke auto-oplossing).

Wel is er een onderzoek 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) gestart. Hierbij kan gedacht worden aan het verminderen van het aantal kruisingen of aanpassen van de verkeerscirculatie. Dit zorgt voor minder conflicterende stromen waardoor de N205 beter door kan stromen.

4. Argumenten

1. Het mobiliteitsbeleid past binnen verschillende vastgestelde visies

In verschillende visies, de SOR, het coalitieakkoord Duurzaam Doen, het Klimaatakkoord en de Economische Visie, zijn principes vastgesteld die de basis meegeven om de stad leefbaar en bereikbaar te houden. Omdat de druk op de stad door de groei en de toenemende mobiliteit steeds verder toeneemt, is er ook inhoudelijk een grote urgentie om het proces van de mobiliteitstransitie daadwerkelijk te starten en het pakket van maatregelen vorm te geven en in gang te zetten.

2. Verschillende gemeentelijke plannen hebben kaders op het gebied van mobiliteit nodig om verder te kunnen en vice versa

Veel projecten en processen in de stad, zoals bijvoorbeeld de ontwikkelzones Oostpoort, Zuid-West en Europaweg hebben om hun groei te kunnen realiseren, behoefte aan kaders uit het mobiliteitsbeleid. Binnen deze kaders kan dan naar oplossingen/ maatregelen voor het desbetreffende project of proces gezocht worden. De integrale toekomstvisie voor het stationsgebied is een ander voorbeeld dat behoefte heeft aan kaders voor de verdere uitwerking.



Ook specifieke mobiliteitsthema's, zoals verkeersveiligheid, fiets en parkeren, hebben behoefte aan stadsbrede kaders om in lijn daarmee door te kunnen pakken. Kortom het stadsbrede kader van het mobiliteitsbeleid is op dit moment hard nodig om andere trajecten verder te brengen.

Omgekeerd, heeft het mobiliteitsbeleid deze plannen en de realisatie hiervan nodig om uiteindelijk de gewenste mobiliteitstransitie te kunnen voltooien.

3. Haarlem is een betrouwbare partner door duidelijkheid naar omgeving toe te verschaffen

Bereikbaarheid en mobiliteit gaan over systemen, netwerken en routes en houden zich niet aan gemeente- of provinciegrenzen. Om de bereikbaarheid én leefbaarheid van de regio te kunnen borgen, is ook voor Haarlem samenwerking op meerdere schaalniveaus nodig, op het niveau van de omliggende gemeenten, de provincie en ook de MRA en het Rijk. Met behulp van het op handen zijnde mobiliteitsbeleid kan Haarlem op alle schaalniveaus een betrouwbare partner zijn. Het is dan voor deze regionale partners duidelijk hoe Haarlem de groeiende stad leefbaar en bereikbaar wil houden.

4. Het mobiliteitsbeleid is input voor de Omgevingsvisie

Op dit moment wordt door de gemeente Haarlem gewerkt aan de Omgevingsvisie. Het is de bedoeling dat deze omgevingsvisie in de loop van 2021 wordt vastgesteld. De omgevingsvisie zal vanaf dat moment de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) vervangen. Het mobiliteitsbeleid heeft op dit moment de SOR als kader en heeft de principes uit de SOR verder uitgewerkt. Dit mobiliteitsbeleid levert de gewenste, concrete input voor de pijler bereikbaarheid van de omgevingsvisie.

5. Participatie heeft het beleid mede gevormd

De participatie heeft vanwege Corona digitaal plaatsgevonden en inbreng is verwerkt. Van de participatiesessies is een verslag gemaakt. Het mobiliteitsbeleid is een nieuw beleidsstuk en in Haarlem is het gebruikelijk om over nieuw beleid een participatietraject te organiseren. Omdat de mobiliteitsprincipes reeds door onder andere de SOR waren meegegeven en de overgang naar een duurzaam, veilig en slim mobiliteitssysteem een gegeven was, luidde de vraag, die bij de participatie centraal stond: hoe kan de overgang naar een duurzaam, veilig en slim mobiliteitssysteem, ook wel mobiliteitstransitie genoemd, vormgegeven worden? Omdat het mobiliteitsbeleid beleid op hoofdlijnen voor de gehele stad is, is ervoor gekozen om voor de participatie belangengroepen en wijkraden uit te nodigen.

Met dit besluit wordt het mobiliteitsbeleid vrijgegeven voor inspraak.

Gedurende deze periode zal het mobiliteitsbeleid ook bestuurlijk worden besproken met de omliggende gemeenten en de provincie tijdens de stuurgroep ZKL Bereikbaar (GR) en in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersberaad Zuid-Kennemerland-IJmond.

6. Op basis van het uitvoeringsprogramma wordt, indien nodig, een beroep gedaan op financiële middelen

Om daadwerkelijk uitvoering te geven aan het beleid, wordt gelijktijdig aan de periode van inspraak een uitvoeringsprogramma tot en met 2025 opgesteld. Op basis van het uitvoeringsprogramma wordt (indien nodig) via de kadernota 2022 een beroep gedaan op de financiële middelen en wordt nagegaan in hoeverre er een beroep gedaan kan worden op externe financieringsbronnen zoals subsidies.

Het uitvoeringsprogramma wordt vanuit de gemeente gemanaged en de formatie is (deels) al voorgesorteerd op het oppakken van taken uit het uitvoeringsprogramma door onder andere het beschikbaar stellen van capaciteit voor de fietsambtenaar.

Het opstellen van mobiliteitsplannen van ontwikkelzones maakt geen onderdeel uit van het uitvoeringsprogramma. Voor deze trajecten is apart budget binnen de ontwikkelstrategie geregeld. Voor de projecten, die reeds opgenomen zijn in het uitvoeringsprogramma van de SOR en voor IP-projecten geldt ook dat zij reeds hun eigen budgetten geregeld hebben.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Vertraagd mobiliteitsbeleid is input voor andere trajecten

Hoewel het mobiliteitsbeleid door omstandigheden vertraagde, gingen andere trajecten, die input uit het mobiliteitsbeleid nodig hadden, door. Trajecten als de integrale visie Stationsgebied en de mobiliteitsplannen voor ontwikkelzones, hebben in de tijd van de vertraging niet gewacht. Ambtelijk heeft er gedurende het hele traject afstemming plaatsgevonden om deze trajecten inhoudelijk op elkaar aan te laten sluiten. Echter, als de besluitvorming definitief heeft plaatsgevonden, zal de afstemming met de trajecten nogmaals plaats moeten vinden en kan het zijn dat er enigszins afwijkende kaders worden meegegeven, die vervolgens ook doorwerken in deze andere trajecten.

2. Het mobiliteitsbeleid heeft nog niet alle antwoorden

In het mobiliteitsbeleid zijn de keuzes gemaakt over hoe de mobiliteitstransitie te realiseren. Echter het mobiliteitsbeleid heeft nog niet alle antwoorden op alle mobiliteitsvragen. Voor een aantal vragen zal er verder onderzoek of verdere uitwerking van de gemaakte keuzes noodzakelijk zijn. Dit onderzoek of deze verdere uitwerkingen zullen in het uitvoeringsprogramma op basis van prioriteit en budget in de tijd uitgezet worden. Aanvullend op het uitvoeringsprogramma zal er ook voor iedere ontwikkelzone en apart mobiliteitsplan opgesteld worden.

In verschillende trajecten is in het verleden vaak naar het mobiliteitsbeleid verwezen als de plek waar de uitspraken over mobiliteit plaats vinden. De zorg is dat de verwachting is gecreëerd dat het mobiliteitsbeleid op veel van de huidige mobiliteitsvragen al het antwoord heeft, terwijl voor een aantal antwoorden verdere uitwerking nodig is, hetzij in vervolgplannen, hetzij in studies. In de communicatie rondom de inspraak zal daarom extra aandacht hieraan gegeven worden.



3. Het mobiliteitsbeleid maakt gebruik van gegevens uit het pre-Corona tijdperk en doet uitspraken over het post-Corona tijdperk

Het opstellen van het mobiliteitsbeleid is gestart in december 2019. Voordat het onderzoek naar de mobiliteit in Haarlem was afgerond, was de wereld en zeker ook de mobiliteitswereld enorm veranderd. Er stonden geen files meer, het thuiswerken was van de een op de andere dag enorm gegroeid en het openbaar vervoer werd nauwelijks meer gebruikt. Op het moment dat het concept-mobiliteitsbeleid nu open gesteld wordt voor inspraak, drukt de situatie rondom Corona nog steeds een grote stempel op de mobiliteit. Deze situatie levert de volgende twee kanttekeningen op bij het mobiliteitsbeleid:

1. Het bestudeerde verkeerssysteem van Haarlem is het systeem van het pre-Corona tijdperk.
2. Hoe de situatie er in het post-Corona tijdperk uit zal zien is nu nog onzeker.

Dit beleid is gebaseerd op de nu beschikbare gegevens. De verwachting is dat een deel van de gedragsverandering met betrekking tot mobiliteit uit het Corona-tijdperk vastgehouden kan worden en dat dit de mobiliteitstransitie versnelt. Toch blijft dit mobiliteitsbeleid met de bijbehorende stappen noodzakelijk om de groeiende stad bereikbaar te houden en om de klimaatdoelstellingen te realiseren.

Monitoring en evaluatie maken een essentieel onderdeel uit van het mobiliteitsbeleid. Belangrijk is dat er op basis van de dan beschikbare gegevens op de juiste manier wordt bijgestuurd om de doelstellingen te behalen.

6. Uitvoering

Het mobiliteitsbeleid zal per vrijdag 12 maart 2021 vrijgegeven worden voor inspraak voor een periode van zes weken. Dit betekent dat de inspraakperiode op vrijdag 23 april afloopt. Alle reacties die voor uiterlijk vrijdag 23 april binnen komen, worden indien van toepassing verwerkt in het beleid, waarna het beleid, voorzien van een nota van inspraak door het college van B&W ter vaststelling aan de Raad wordt gestuurd. De verwachting is dat de behandeling hiervan op 9 september 2021 in de Commissie Beheer en op 23 september 2021 in de Raad zal plaatsvinden.

Gelijktijdig met de periode dat het beleid vrijgegeven is voor inspraak wordt een uitvoeringsprogramma tot 2025 opgesteld. Op basis van dit uitvoeringsprogramma wordt indien nodig via de kadernota een beroep gedaan op de beschikbare middelen voor 2022 en verder.

7. Bijlage

1. Mobiliteitsbeleid (concept)