



Onderwerp Evaluatie Autoluwe Binnenstad	
Nummer	2021/246765
Portefeuillehouder	Berkhout, R.A.H.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	Hoefakker, M.
Telefoonnummer	023-5115238
Email	mhoefakker@haarlem.nl
Kernboodschap	De uitbreiding van het autoluwe deel wordt overwegend als succes ervaren. De evaluatie autoluwe binnenstad is uitgevoerd als een kwalitatief onderzoek omdat er vrijwel geen meetgegevens beschikbaar zijn. Op basis van gesprekken met onder andere ambtenaren van verschillende afdelingen, de centrummanager, de wijkraad en de fietsersbond zijn de volgende aanbevelingen gedaan voor de toekomst: 1. Gebruik niet langer de term autoluw, maar voetgangersgebied; 2. Continueer de mogelijkheid voor houders van Europese Gehandicaptenkaart om in het voetgangersgebied te parkeren; 3. Weer snorfietsen uit het hele voetgangersgebied en benut vrijkomende ruimte in de fietsenstalling in de Smedestraat voor elektrische fietsen; 4. Behoud bollards in het kernwinkelgebied, en pas bij verdere uitbreiding van voetgangersgebieden kentekenherkenning toe; 5. Maak de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' beter toepasbaar bij de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek; 6. Geef invulling aan een inrichting die past bij het gewenste verkeersbeeld wanneer straten binnen het voetgangersgebied toe zijn aan groot onderhoud; 7. Zet verder in op de ontwikkeling van stadslogistiek; Het college neemt deze aanbevelingen over en voert deze waar mogelijk op korte termijn ook in of neemt deze mee in nieuwe besluitvorming.
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt het collegebesluit ter bespreking naar de commissie Beheer om de maatregelen te bespreken die het college naar aanleiding van het besluit voornemens is te nemen.
Relevante eerdere besluiten	Beschikbaar stellen krediet voor voorbereiding herinrichting Nieuwe Groenmarkt en uitbreiding autoluwe binnenstad (2017/258640)

	- Toezegging evaluatie toegang gebruikers gehandicaptenparkeerkaarten in Raadsinformatiebrief (2019/685581) in commissie Beheer 19 september 2019 - Toezegging ingaan op problematiek scooters of snorfietsen (2019/833847) in commissie Beheer 3 oktober 2019
Besluit College d.d. 25 mei 2021	Het college van burgemeester en wethouders besluit: 1. Gehandicaptenparkeren in het voetgangersgebied van de Binnenstad te continueren; 2. Snorfietsen uit het voetgangersgebied te weren; 3. Kentekenherkenning te introduceren; 4. Alle verleende ontheffingen te herzien bij overgang naar kentekenherkenning; 5. De 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' te herzien; 6. Per straat of gebied het gewenste verkeersbeeld te definiëren; 7. Stadslogistiek verder te ontwikkelen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Per 1 juli 2019 is de autoluwe binnenstad uitgebreid. Na de uitbreiding is de raad op 19 september 2019 geïnformeerd middels een raadsinformatiebrief (2019/685581). In die informatiebrief is aangegeven dat houders van een Europese Gehandicaptenparkeerkaart het autoluwe gebied in kunnen blijven rijden en mogen parkeren op de Nieuwe Groenmarkt, Krocht, Smedestraat en Jansstraat. Daarbij is in deze informatiebrief aangegeven dat deze maatregel en andere signalen aanleiding geven om het parkeren voor gehandicapten in een breder verband te evalueren en waar nodig te actualiseren.

In de commissie Beheer van 14 maart 2019 zijn voor- en nadelen van het nemen van het verkeersbesluit om snorfietsen te weren uit de autoluwe binnenstad inzichtelijk gemaakt (2019/267049).

In de vergadering van de commissie Beheer van 3 oktober 2019 is naar aanleiding van een inspraakreactie de toezegging gedaan (2019/833847) om in de evaluatie autoluwe binnenstad in te zoomen op de problematiek van scooters of snorfietsen.



Afgelopen maanden is het effect van de uitbreiding van het autoluwe deel in de binnenstad geëvalueerd. Na juli 2019 zijn alleen tellingen uitgevoerd van fietsparkeren in de binnenstad (september 2019) en langzaam verkeer bewegingen (december 2019). Door de wijziging van gebruik van de binnenstad als gevolg van de maatregelen in het kader van de COVID-19 pandemie is de evaluatie uitgewerkt als kwalitatief onderzoek.

De gemeente is er in geslaagd om een redelijke solide basis te creëren van de verkeersstructuur in en om de binnenstad. Alleen verkeer dat daadwerkelijk een bestemming of boodschap heeft in het gebied rijdt hier nog naar binnen. Wat dat betreft is de uitbreiding van het autoluwe deel (het voetgangersgebied) van de Binnenstad een succes.

Met de aanbevelingen uit deze evaluatie kunnen stappen gezet worden in het bijschaven van bestaand beleid en richting gegeven worden aan verdere uitbreiding van autoluwe gebieden (voetgangersgebieden) in Haarlem.

2. Besluitpunten college

Naar aanleiding van de belangrijkste conclusies uit de rapportage neemt het college de volgende besluiten:

1. Gehandicaptenparkeren in het voetgangersgebied van de Binnenstad te continueren;
 2. Snorfietsen uit het voetgangersgebied te weren;
 3. Kentekenherkenning te introduceren;
 4. Alle verleende ontheffingen te herzien bij overgang naar kentekenherkenning;
 5. De 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' te herzien;
 6. Per straat of gebied het gewenste verkeersbeeld te definiëren;
 7. Stadslogistiek verder te ontwikkelen.
-
1. Gehandicaptenparkeren in het voetgangersgebied van de Binnenstad te continueren
Uit gegevens blijkt dat de beweegbare palen dagelijks circa 5 keer worden bediend voor houders van Europese Gehandicaptenparkeerkaart. Het belang voor bereikbaarheid van het gebied voor gehandicapten overstijgt de impact van het parkeren in het gebied. Daarom besluit het college de mogelijkheid voor gebruikers van gehandicaptenparkeerkaarten om in het autoluwe gebied te parkeren te continueren. Daarnaast is het college voornemens de toegang via pasjes of op termijn via kentekenregistratie mogelijk te maken. Hiervoor zal de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' aangepast moeten worden.
 2. Snorfietsen uit het voetgangersgebied te weren
Het is voor de gebruiker onduidelijk waar snorfietsen wel of niet gebruikt mogen worden. Het primaire kenmerk van het autoluwe deel is niet dat het autoluw is, maar dat het een

voetgangersgebied is. Het college besluit om binnen het voetgangersgebied eenduidige regels te hanteren en snorfietsen uit het gebied te weren. Uit de telling fietsparkeren van september 2019 blijkt dat de fietsenstalling in de Smedestraat minimaal wordt gebruikt voor snorfietsen. Door snorfietsen te weren uit het gebied ontstaat ruimte in de stalling die specifiek ingericht kan worden voor elektrische fietsen.

3. Kentekenherkenning te introduceren

Een fysieke barrière bij de entree van het kernwinkelgebied is wenselijk in verband met veiligheid in het gebied. Kentekenherkenning geeft een optimale registratie van voertuigen die het gebied in rijden en voorkomt misbruik van ontheffingen en pasjes. Bij uitbreidingen buiten het kernwinkelgebied is de fysieke barrière niet nodig, hier kan worden volstaan met kentekenherkenning.

4. Alle verleende ontheffingen te herzien bij overgang naar kentekenherkenning

Doordat de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' niet voldoende specifiek is (met name het schema m.b.t. ontheffingen voor voetgangersgebieden) worden er jaarlijks veel pasjes verstrekt. Met een overgang naar kentekenherkenning is een reset van alle ontheffingen en pasjes mogelijk. Externe stakeholders beleven de autoluwe binnenstad niet als te druk, behalve tegen het einde van de venstertijd. Gezien de beleving mag deze overgang naar kentekenregistratie geen reden zijn voor een rigide beperking van het aantal ontheffingen en pasjes. Primair moet de doelstelling van overgang naar kentekenregistratie zijn dat mensen niet meer onder valse vlag binnenrijden en dat ze zich meer bewust worden van de tijdsbeperkingen die gelden voor bezoek buiten de venstertijden. Met kentekenherkenning is het mogelijk om het type gebruikers te identificeren en gegevens te verzamelen om toekomstig beleid op te kunnen baseren.

5. De 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' te herzien

Omdat de regeling niet voldoende specifiek is, is gewenst om de regeling te herzien. Niet om deze helemaal om te gooien, maar om puntjes op de i te zetten en voor te bereiden op nieuwe ontwikkelingen. Vervang de term 'autoluw' definitief door 'voetgangersgebied', met fietsers te gast. Het primaire kenmerk van het gebied is immers niet dat het autoluw is, maar dat het voetgangersgebied is.

6. Per straat of gebied het gewenste verkeersbeeld te definiëren

Door per straat of gebied het gewenste verkeersbeeld en -gedrag te definiëren ontstaat er de mogelijkheid om veel beter dan nu te communiceren over dit gewenste beeld. Ook kan de fysieke inrichting van de straat hier vervolgens eenduidig op ingericht worden en kunnen routes van een ingang naar een uitgang beter aangeduid worden. Door zoveel mogelijk straten voor auto's eenrichtingsverkeer te laten zijn kan verkeer goed het gebied uitgeleid



worden en worden opstoppen door elkaar tegemoet komend verkeer voorkomen.

7. Stadslogistiek verder te ontwikkelen

Het college wil stappen zetten met de ontwikkeling van stadslogistiek door verder in te zetten op inzameling van pakketjes en uitbreiding van hubs. Het is gewenst om daarnaast ook te onderzoeken in hoeverre meer data verkregen kan worden van logistieke gebruikers van het autoluwe gebied, van groot (vrachtauto's) naar klein (fietskoeriers). Het is van belang om beleidsmatig goed aan te haken bij ontwikkelingen op dit gebied en waar mogelijk zelf ook mee te doen in experimenten of het vergaren van (onderzoeks)data.

3. Beoogd resultaat

Door dit besluit ontstaat een voetgangersgebied met eenduidige regels en een beter handhaafbaar toegangsbeleid. Ook wordt voorgesorteerd op het in te voeren voetgangersgebied in de Vijfhoek en wordt richting gegeven aan toekomstig groot onderhoud in het kernwinkelgebied. De ontwikkeling van de stadslogistiek draagt bij aan de ambitie die de Gemeente Haarlem heeft op het gebied van duurzaamheid.

4. Argumenten

1. Duidelijkheid voor gebruiker alleen te bereiken met eenduidige regels en inrichting

Door het weren van snorfietzers uit de Jansstraat, Smedestraat en Kruisstraat wordt het beoogde voetgangersgebied echt voetgangersgebied. In voetgangersgebieden kan verder door middel van de inrichting duidelijk gemaakt worden dat andere gebruikers te gast zijn.

Ook het verlenen van toegangspassen aan houders van Europese Gehandicaptenkaarten sluit aan bij een eenduidige toepassing van regels. Eenieder die zich momenteel met een dergelijke kaart meldt bij de paal moet conform de Regeling toegelaten worden tot het voetgangersgebied. Het aanmelden bij de paal werkt daardoor alleen vertragend en opstappend.

2. Correcte toetsing van ontheffingsaanvragen kan alleen na herziening van regeling

In de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' zijn verschillende multi-interpretabele en niet specifieke criteria opgenomen waardoor er geen goede afweging gemaakt kan worden bij de meeste aanvragen. Door formuleringen in de regeling te heroverwegen wordt de regeling beter toepasbaar.

Gelijktijdig met de invoering van kentekenherkenning kunnen passen die in het verleden zijn verstrekt op basis van de multi-interpretabele criteria worden opgeheven. Door de invoering van kentekenherkenning wordt ook oneigenlijk gebruik van passen tegen gegaan.

3. Participatie en inspraak

Voor het kunnen verstrekken van passen aan houders van Europese Gehandicaptenkaarten zal de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem'

aangepast moeten worden. Dit betreft een wijziging van beleid en zal derhalve vastgesteld moeten worden door de raad.

Voor het weren van snorfietzen uit de Jansstraat, Smedestraat en Kruisstraat moet een verkeersbesluit worden voorbereid en genomen. Nadat het besluit is genomen kunnen belanghebbenden bezwaren indienen.

4. Financiën en communicatie

Bij invoering van kentekenherkenning zullen de kentekens van huidige pashouders conform de dan geldende Regeling ingevoerd moeten worden. Hiervoor is een inspanning nodig. Hoe groot die inspanning is en welke kosten dat met zich meebrengt moet inzichtelijk gemaakt worden vooruitlopend aan invoering van kentekenherkenning.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Overgang naar kentekenherkenning betekent een forse (tijds)investering

Als kentekenherkenning wordt ingevoerd om het pasjessysteem uit te faseren zal met name bij de overgang naar het nieuwe systeem een forse tijdsinvestering nodig zijn om de huidige pasjeshouders over te zetten. Het is raadzaam deze administratieve inzet gedurende de overgang uit te besteden. Om hoeveel uren en daarmee kosten het gaat is nog niet geraamd.

6. Uitvoering

Snorfietzen uit het voetgangersgebied weren en eenrichtingsverkeer routes invoeren - 2023

De kosten hiervoor zijn € 45.000,- en worden gedekt uit de exploitatie. Er zal bij de behandeling van de begroting onderzocht worden of er ruimte is om dit eerder uit te voeren.

Voor het weren van snorfietzen uit de Jansstraat, Smedestraat en Kruisstraat moet een verkeersbesluit worden genomen. Logische eenrichtingsverkeer routes in de Binnenstad om verkeer beter door het voetgangersgebied te loodsen moeten worden uitgewerkt en opgenomen worden in een verkeersbesluit. Voor de realisatie zullen verkeersborden aangebracht en verwijderd moeten worden.

Introduceren van kentekenherkenning – 2022/2023

Bij de uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek wordt uitgewerkt welke stappen nodig zijn om kentekenherkenning in te voeren, inclusief de kosten die hiermee zijn gemoeid. Hierbij wordt aangehaakt op de in te voeren kentekenherkenning voor de milieuzone.

Toegangsbeleid voor Houders Europese Gehandicaptenkaarthouders om te parkeren in voetgangersgebied – 2022/2023:

Voor het verlenen van passen aan houders van Europese Gehandicaptenkaarten moet de 'Regeling voor de verlening van ontheffingen voor toegang tot voetgangersgebieden in Haarlem' worden herzien. Dit wordt gelijktijdig verwerkt met de aanpassingen die nodig zijn in verband met de



uitbreiding van het voetgangersgebied in de Vijfhoek.

Met het daadwerkelijk verstrekken van passen aan houders van Europese Gehandicaptenkaarten kan eind 2022 worden gestart. Als het tegen die tijd efficiënter is om ook voor het voetgangersgebied van de Binnenstad over te gaan naar kentekenherkenning wordt daar uiteraard op ingehaakt.

7. Bijlage

1. Evaluatie autoluwe Binnenstad