

Commissie Beheer

Ons kenmerk 2021/18562
Datum 12 januari 2021
Afdeling Beheer en Beleid Openbare Ruimte
Contact N. Ensing
Telefoon 023-5114813bbor@haarlem.nl
E-mail

Onderwerp: Reactie college - burgerinitiatief Plan B

Geachte commissie beheer,

Met deze brief maakt het college haar standpunt kenbaar in de vorm van wensen en bedenkingen aan de raadscommissie over het burgerinitiatief Plan B, zodat de raadscommissie een inhoudelijk advies kan uitbrengen aan de raad. Het college heeft kennisgenomen van het burgerinitiatief Plan B waarin de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen de gemeenteraad verzoekt Plan B vast te stellen. Het college heeft het plan met belangstelling gelezen en heeft bewondering voor de geleverde inspanning om tot dit plan te komen. Daarnaast zijn wij blij om te zien dat er zoveel voorstanders zijn voor minder autoverkeer en meer kwalitatieve leefruimte. Dit is geheel in lijn met de gedachte van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en de gewenste mobiliteitstransitie, waarvoor het aanstaande mobiliteitsbeleid de handvatten gaat bieden.

Plan B doet suggesties voor het oplossen van de 6 urgente verkeersknelpunten en voor een gewenste verkeerssituatie in de toekomst. Het verkeersonderzoek van Mobycon had ook als doel oplossingen te zoeken voor 6 urgente knelpunten, die binnen deze collegeperiode uitgevoerd zouden kunnen worden en die binnen de bestaande beleidskaders passen. Dit zgn. maatregelenpakket Vijfhoek is inmiddels in uitvoering en biedt een oplossing voor een aantal van deze knelpunten. Het college begrijpt de wens naar verdergaande verkeersmaatregelen. Het is de voorkeur van het college dat deze binnen de toekomstige kaders passen en daarom adviseren wij toch om nog even te wachten op het mobiliteitsbeleid en de evaluatie autoluwe binnenstad. Beide zullen later dit voorjaar volgen. Wel willen we hier al kort onze visie op het verminderen van autoverkeer geven en willen we de wijkraad ook in de toekomst graag blijven betrekken.

Mobiliteitsbeleid & evaluatie autoluwe binnenstad

Het mobiliteitsbeleid geeft antwoord op bereikbaarheid- en mobiliteitsvraagstukken en ambities waar Haarlem vandaag de dag voor staat. Het stelt ook de kaders met betrekking tot het aanwijzen van autoluwe gebieden, parkeren, HOV-assen, wandelgebied en fietsnetwerk. De kaders die het mobiliteitsbeleid stelt zijn van belang om op een eenduidige wijze met deze mobiliteitsthema's om te gaan in de hele stad en geen precedents te scheppen door te vroegtijdige maatwerkoplossingen.

Een aantal van de voorgestelde maatregelen uit Plan B komen terug in het mobiliteitsbeleid en de verdere planuitwerking daarvan. Om invloed uit te oefenen op het mobiliteitsbeleid volgt een regulier inspraaktraject in het eerste kwartaal van 2021. Hier kunnen alle belanghebbenden van de Vijfhoek hun mening geven en ideeën inbrengen over onderwerpen die voor hun van betekenis zijn.

Naast het mobiliteitsbeleid wordt in het begin van 2021 de evaluatie autoluwe binnenstad uitgevoerd. De uitkomsten van deze evaluatie geven handvatten om verdere uitbreiding van autoluwe gebieden in goede banen te leiden en geven richting aan vraagstukken op het gebied van bijvoorbeeld stadslogistiek, inrichting en gebruik openbare ruimte, bereikbaarheid voor (gehandicapte) bezoekers, waterbedeffect naar de omliggende gebieden en ontheffingen voor bewoners. Met deze evaluatie zijn we er echter nog niet. In het vervolgtraject zullen afspraken gemaakt moeten worden om de ambitie voor het terugdringen van het aantal op straat geparkeerde auto's waar te maken. Dit is een randvoorwaarde voor het verder uit kunnen breiden van autoluwe gebieden in de gehele stad.

Verminderen autoverkeer: autoarm en autoluw

In Plan B wordt onder andere voorgesteld om een groot deel van de Vijfhoek in te richten als autoarm gebied en dit af te sluiten voor alleen bewonersparkeren als tussenstap naar autoluw. Autoarm is een door Mobycon geïntroduceerde term als vertaling van het bewonersparkeren uit de Wijkvisie Verkeer. De definitie van Mobycon voor autoarm: "een met beweegbare paaltjes afgesloten gebied, met straatparkeren voor alleen bewoners en bedrijven." Deze maatregel zou een oplossing bieden voor vastrijdend vrachtverkeer en (vreemd) zoekverkeer. Deze maatregel is niet in het maatregelenpakket opgenomen. Parkeerdrukmetingen van de gemeente laten namelijk zien dat het zoekverkeer naar parkeerplaatsen in de Vijfhoek bewoners zijn. Het introduceren van autoarm draagt dan niet bij aan het verminderen van zoekverkeer. Wel bleek voor de door de gemeente voorgestelde maatregelen voldoende draagvlak in de wijk. Wij adviseren om de effecten van die maatregelen af te wachten.

In Haarlem is gekozen voor het fiscaliseren van het parkeren, waarbij bezoekers parkeerbelasting betalen voor straatparkeren en bewoners een parkeervergunning kunnen aanvragen. Daarbij is gekozen voor sturing op de parkeertarieven op straat en in de garages, aangevuld met parkeerduurbeperking voor bezoekers om ongewenste doelgroepen te weren. Haarlem heeft niet gekozen voor straatparkeren voor alleen bewoners en bedrijven en ziet voorsnog geen meerwaarde in dit nieuwe parkeerregime. In de Haarlemse opgave met betrekking tot de groei van de stad zonder dat het autoverkeer meegroeit ziet het college wel kansen in het verder aanwijzen van autoluwe gebieden in de Vijfhoek.

Vervolgmaatregelen en samenwerking

Het college wil graag in overleg met de wijkraad, de bewoners en de winkeliers inzetten op verkeersmaatregelen die bijdragen aan minder geparkeerde auto's op straat, zodat aan de randvoorwaarde voor verdere uitbreiding autoluw kan worden voldaan. De effecten van het maatregelenpakket zullen in de komende tijd duidelijk worden en ook de discussie over het mobiliteitsbeleid en de evaluatie autoluwe binnenstad zal aanknopingspunten geven voor maatregelen die bijdragen aan minder geparkeerde auto's op straat.



Ook is aan de commissie beheer toegezegd om het autodeelbeleid en het vergunningen parkeren in vervolg op het mobiliteitsbeleid verder op te pakken. Wij zouden het op prijs stellen als de wijkraad Vijfhoek een actieve rol wil spelen in de participatie en inspraak bij deze beleidsonderwerpen, naast alle andere belanghebbenden. Wij hopen zo dat optimaal wordt toegewerkt naar een gemeenschappelijk doel waarbij alle stakeholders zo goed mogelijk worden betrokken en gehoord.

Tot slot, in reactie op de vragen van het presidium over de vereisten zoals gesteld in artikel 4a en 4d van de Verordening op het Burgerinitiatief, is het college van mening dat het onderwerp behoort tot de bevoegdheid van de raad en dat over dit onderwerp in de afgelopen 2 jaar niet door de raad is besloten. Hierbij een korte toelichting.

- Artikel 4a, bevoegdheid raad: Plan B doet verschillende suggesties om verkeershinder te verminderen en de kwalitatieve leefruimte te verbeteren in de Vijfhoek. Een aantal van de voorgestelde maatregelen vallen buiten de huidige beleidskaders op het gebied van parkeren. De raad heeft een kaderstellende functie en bepaalt de beleidsmatige en financiële grenzen. Hiermee behoort het burgerinitiatief tot de bevoegdheid van de raad.
- Artikel 4d, termijn van 2 jaar: Het betreft ook geen onderwerp waarover de raad in de laatste 2 jaar voor indiening van het initiatief heeft besloten. Weliswaar heeft de wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen voorafgaand aan dit burgerinitiatief Plan B in maart 2018 de Wijkvisie Verkeer aan de onderhandelaars van coalitieakkoord Duurzaam Doen aangeboden. De gemeenteraad heeft budget beschikbaar gesteld voor het uitvoeren van een haalbaarheidsonderzoek en advies naar de in de Wijkvisie Verkeer opgestelde maatregelen. Op basis van het haalbaarheidsonderzoek en advies heeft het college een gemotiveerd besluit genomen over de maatregelen die binnen de beleidskaders en het beschikbare budget pasten. Het collegebesluit is indertijd ter kennis gebracht van de commissie beheer.

Hoogachtend,

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

mr. C.M. Lenstra

drs. J. Wienen