



Verslag Mobiliteitstafel 2 dd. 19 januari 2021, 20.00 uur

Georganiseerd door Haarlem Klem (STEL)

Zoom-vergadering

Aanwezig namens Haarlem Klem/STEL: Erik van Dijk (host), Govert Meijer (voorzitter), Sybe Huf, Michael Nieweg, Vic d'Obrenan van den Broek, Anneke Volbeda

Aanwezig vanwege Gemeente Haarlem: Hellen Jennissen (mobiliteitsbeleid), Claudia Tempelman (communicatieadviseur), Mirjam Boxhoorn (gebiedsverbinder), Jeroen Traudes (omgevingsvisie), Thomas Hartog (participatie)

Andere aanwezigen: Ernst van den Broek (WR B&V), Lex Rietveld (WR B&V), Ruud van der Pluijm (WR KB), Leon Segers (WR KB), Maarten Kleinman (WR Vijfhoek), Peter Caspers (WR KZW), Hilde Prins (WR KZW), Jens Boersma (WR LB), Stijn Quadekker (wg Infra), Glynn van Asperen (tunnel-expert), Menno Maas (Bus-kruit), Ronald Fukken (stedenbouwkundige en WR Parkwijk), Peter Schouten (extern adviseur Mobiliteit), Paul van Straaten (bewoner B&V), Roel Schaart (verkeerskundige Schalkwijk), René Rood (Fietsersbond), Nathan Skwortsow (bewoner Welgelegen).

1. Welkom en opening

Een hartelijk welkom door moderator van Haarlem Klem Govert Meijer. Haarlem Klem is ontstaan uit contact van twee wijkraden (KB en B&V) over het onderwerp verkeer. Gebleken is dat ons initiatief wijk-overstijgend is.

Erik van Dijk: de gedachte achter de Mobiliteitstafel (MT): alle partijen die betrokken zijn bij mobiliteit in en rond Haarlem bij elkaar te brengen in één overlegstructuur. Doorgaans hebben zij geen onderling overleg, bijvoorbeeld als het op inspraak aankomt. Via de Mobiliteitstafel kunnen diverse partijen standpunten uitwisselen, van elkaar leren en zo beter voorbereid zijn als zij hun stem laten horen. Het is geenszins de bedoeling dat wij het allen met elkaar eens zijn, ook niet dat Haarlem Klem voor alle participanten spreekt.

Wel kan de Mobiliteitstafel voor de gemeente een klankbord zijn, bij voorkeur vroegtijdig in het besluitvormingsproces. We zijn nu al met afgevaardigden van 6 wijkraden, diverse actieplatforms op het gebied van verkeer (fietsen, ov) en enkele verkeerskundigen. We streven naar verbreding, onder meer door het uitnodigen van externe sprekers.

2. Mobiliteitsbeleid

Gespreksonderwerp: Het tot stand komen van burgerparticipatie in het [mobiliteitsbeleid](#) en de [omgevingsvisie](#) van Haarlem e.o.

De eerste gast van vanavond is Hellen Jennissen, sinds september 2019 bij Gemeente Haarlem verantwoordelijk voor de afdeling Mobiliteitsbeleid. Van hieruit komen ook de opdrachten aan externe bureaus. Zij heeft jaren bij de provincie N-H gewerkt en ook daar verschillende participatietrajecten georganiseerd.

Het participatietraject in Haarlem werd tot nu toe zeer bemoeilijkt door corona. De kern van transitie van papier naar realiteit vraagt om een veranderingscampagne, waar participatie een onderdeel van dient uit te maken. Dat is nu extra ingewikkeld.

Sybe brengt naar voren dat de leercafé's en webinars van het CROW (kennisinstituut infrastructuur openbare ruimte) veel voorbeelden bevatten van hoe andere steden en regio's mobiliteitsplannen maken. Deze staan in het teken van de mobiliteitstransitie. Daarbij valt op dat overheid, markt en kenniscentra samenwerken met elkaar en met de burger. Mobiliteitstransitie vergt nieuwe uitgangspunten en dat betekent gedragsverandering. Door mensen deel te laten uitmaken van het proces en samen tot resultaten te komen, proberen de regio's en de gemeenten een kentering te creëren in de positieve betrokkenheid van burgers.

Communicatie-coördinator Claudia houdt zich bezig met projecten in het fysieke domein. Zij bevestigt dat het onderwerp participatie voor een interessante worsteling zorgt. Als zaken nog in het visie-stadium zijn lijkt het bij

de gemeente te vroeg om burgers erbij te betrekken. Eenmaal in het uitvoeringsstadium vindt men meestal dat het te laat is. Voor platform Haarlem Klem een interessant punt om bij de gemeente aan de orde te stellen.

3. Participatie mobiliteitsbeleid.

Gespreksonderwerp: Hoe kunnen we gezamenlijk invulling geven aan de [nieuwe omgevingswet](#)

Wát is het beste moment voor participatie en hóe kom je tot een goede participatie? Daar is gedragsverandering aan beide kanten voor nodig. De burgers moeten hun betrokkenheid organiseren en de gemeente moet al in een vroeg stadium de samenwerking met de burgers zoeken. De bedoeling is dat dit leidt tot een groter draagvlak, wat energie, tijd en geld bespaart bij de uiteindelijke uitvoering.

De deskundigheid onder de burgers wordt door de gemeente vaak onderschat. Meerdere aanwezigen vertellen dat, bij aanvankelijk inspirerende gesprekken, burgers afhaken, omdat er vervolgens niets meer gebeurt. Wij merkten ook dat belangstellenden voor deze Mobiliteitstafel zich in tweede instantie toch uit moedeloosheid afmeldden. De gemeente betreurt dit, dit is geenszins de bedoeling. Vaak is de reden van stilte heel simpel: er is niets nieuws te melden... Om te beginnen zou de gemeente ook dan toch “de lijnen open” kunnen houden.

Belangrijk is dat participatie meer is dan ‘de gemeente polst de burgers in de beeldvormingsfase’. Er wordt verwezen naar de [participatieladder](#) van Wilcox: (1) Informatie, (2) Consultatie, (3) Samen beslissen, (4) Samen handelen, (5) Ondersteunen van lokale initiatieven in de gemeenschap. Haarlem Klem zou graag in dit veranderproces een rol spelen.

4. Mobiliteitsbeleid over de gemeentegrenzen van Haarlem heen

Haarlem neemt deel aan Regionale Samenwerking Zuid-Kennemerland, Metropoolregio Amsterdam (MRA), Vervoersregio, Provincie e.a. Hoe verlopen die processen?

Er wordt structureel met MRA en provincie overlegd. De provincie werkt volgens Planwet verkeer en vervoer, waarin staat dat de gedeputeerde voor verkeer en vervoer iedere 3 maanden zowel ambtelijk als bestuurlijk met de gemeentes overleg moet hebben. Daarnaast is er het Provinciaal Verkeer en Vervoerberaad (PVVB), waarbij Haarlem onder de regio Kennemerland/IJmond valt. Bij de MRA is Haarlem getrapte vertegenwoordigd d.w.z. door de gedeputeerde.

We horen graag van de gemeente bij welke persoon wij moeten aankloppen om te kunnen participeren op dat niveau.

5. Participatie op Haarlemse projecten

Als er sprake is van een “project” lijkt het wel of de projectleider nauwelijks kennis heeft genomen van de overkoepelende beleidsplannen (b.v. SOR, div. ontwikkelplannen, woningbouwvisie, mobiliteitsbeleid, omgevingsvisie). Dit betekent dat daar onvoldoende op wordt afgestemd. In het algemeen is het zo dat als men bredere kaders aandraagt de participerende burger in het geheel niet serieus genomen wordt. “Dit valt buiten de scope van het project” of “Dat leidt tot vertraging en hogere kosten”, volgens menig projectleider.

Voorbeeld: in de plannen voor de OV-hub Schipholweg wordt de mogelijke ingang voor de Kennemer tunnel in het geheel niet genoemd. Niettemin wordt de tunnel uitdrukkelijk vermeld in de SOR en is er ook geld voor gereserveerd. Het antwoord van de projectleider op de inbreng van Haarlem Klem/Stel is kort gesteld: ‘De tunnelingang is niet ons project!’

Volgens Hellen Jennissen horen projectleiders de stukken te kennen. Zij worstelen vaak met ellenlange trajecten, besluitvorming die op zich laat wachten, ambtenaren die zitten te twijfelen en onduidelijkheid waar het nieuwe beleid naartoe gaat? Misschien zou meer openheid daarover beter werken. Claudia Tempelman vult aan, dat de gemeente zich ook realiseert dat beleid en uitvoering niet goed op elkaar aansluiten.

De ervaring van actiegroep Bus-kruit is, dat het erop aankomt zelf op tijd te acteren. Veel mobiliteitsonderwerpen vallen mede onder de provincie, je kunt dus niet alleen vertrouwen op de Haarlemse

gemeenteraad en B&W. Speelt mee: Haarlem ligt financieel “aan het infuus” van de Provincie en vervoersregio A’dam. Kortom: actie richting Provincie is zeer belangrijk!

6. Hoe komen we tot de meest effectieve participatie?

Samenvattend: De vertegenwoordigers van de Gemeente zijn blij met ons initiatief, zij worstelen zelf ook met goede participatie. Dit speelt zowel binnen als buiten de stadsgrenzen. Er is sprake van verschillende bestuurders, die samen zouden moeten optrekken.

Wat ook ontbreekt is vroegtijdigheid, helderheid en volgorde bij de planning van groot naar klein b.v. eerst de ring om de stad en dan kleinere projecten binnen de ring. Wat ook tot frustratie leidt is dat er veel managers in dienst zijn met beperkte kennis van zaken.

In geval van participatie zouden actieve burgers ook met externe ontwerpbureaus moeten kunnen spreken. Tot slot is nog te weinig duidelijkheid over wat participatie inhoudt: “ophalen van ideeën” versus “gezamenlijk tot beleid en ontwikkeling komen” (zie boven).

7. Participatie binnen de Omgevingswet

In de Omgevingswet wordt gesteld dat de regio/gemeente gaat samenwerken met de burgerij, met instanties en met het bedrijfsleven, om tot plannen te komen. De overheid licht dit toe op [deze](#) website. Ook Haarlem zal invulling moeten geven aan deze wet, die ingaat op 1 januari 2022, na vijf jaar uitstel.

Jeroen Traudes is projectleider omgevingsvisie en verantwoordelijk voor de implementatie van deze wet in Haarlem. Onder zijn leiding wordt eind maart 2021 de nieuwe Omgevingsvisie opgeleverd. Participatie, het aandachtsgebied van Thomas Hartog (projectmanager participatie) is daarbij zeer belangrijk. Enerzijds met managers en vakspecialisten, anderzijds met inwoners, collega-overheden en private partijen. De omgevingsvisie zou bij voorkeur samengesteld worden met alle partijen. Corona gooide roet in het eten en zodoende moet alles digitaal, hetgeen ingewikkeld is. Wat wél kan is de inhoud delen, wat op 3 manieren is gedaan:

- Expert-groep: hiervoor werden mensen met specifieke expertise aangezocht.
- Met de Wijkraden in twee rondes waarvan de tweede nog moet plaatsvinden.
- Sessies in stadsregio’s noord, oost, zuid en west. Drie zijn er geweest, nog één te gaan.

Daarnaast kunnen via de website vragen worden gesteld.

De essentie van deze brede opzet is dat iedereen welkom is met de gemeente te praten: In iedere fase tot een brede visie komen, in gesprek gaan, kennis verwerven, toetsen en terugkoppelen.

De Omgevingsvisie hangt nauw samen met andere nota’s, zoals de Mobiliteitsvisie en Economische visie.

De gemeente zet in op initiatieventafels, stadstafels e.d. Consultatie is trede 2 op de participatieladder, maar welke treden verder worden gezet is per traject verschillend, met als uiteindelijk streven trede 5.

Claudia wijst ons op het stuk Participatiebeleid uit 2011, dat op delen nog actueel is. Dit beleid is echter nooit volledig doorgevoerd. In dat kader wordt ook gewezen op het “Programma Nieuwe Democratie” (2018), waarvoor hetzelfde geldt. Hoe kunnen we dat nu met de Omgevingswet beter doen? Volgens Thomas vindt er de laatste jaren een omslag bij de gemeente plaats: minder besluiten over de hoofden van de burger, daarnaast meer faciliteren.

Mirjam Boxhoorn verduidelijkt dat bij concrete projecten altijd gestart wordt met het maken van een ‘participatie- en inspraakplan’. Dit wordt weliswaar moeilijker bij complexere projecten, maar het hoort er altijd bij. Dit kun je opvragen bij de projectleider. Die moet antwoord kunnen geven op alle geplande participatie en inspraak. Voor welke vorm van participatie is gekozen? Dat kan zijn van het verstrekken van informatie tot aan co-creatie en alles wat daar tussenin zit.

De deelnemers vinden unaniem dat de gemeente en andere overheden te weinig open staan voor advies, vragen en suggesties, terwijl er veel kennis en ervaring onder de burgers is.

Claudia noemt het project Houtplein een typisch voorbeeld van een botsing tussen de systeemwereld (gemeente) en de leefwereld (bewoners) (Habermass). Dit zouden we moeten zien op te lossen.

Jeroen benadrukt dat het belang van de Omgevingswet is, dat die een integraal kader neerlegt. De Omgevingsvisie moet bundelen, samenbrengen, het grote lange-termijnverhaal zijn. Daar kun je een ander verhaal tegenoverstellen, maar dan ben je in ieder geval in gesprek.

8. Afrondende opmerkingen en vragen

- Hoe staat het met het Mobiliteitsplan op termijn? Claudia vraagt aan Hellen
- 11 feb Commissievergadering Beheer NB Planning, voorbereiding
- De aanwezigen vinden het de moeite waard de Mobiliteitstafel te herhalen, b.v. over twee maanden.

9. Samenvattend

- Gemeente is blij met ons platform.
- Er is behoefte aan participatie bij de burgers.
- Er is veel kennis en ervaring bij burgers.
- De gemeente meent dat zij openstaat voor participatie, er ligt altijd een inspraakplan.
- Wat is de juiste route bij participatie? Moment en vorm.
- Regelmatig haken burgers af omdat de trajecten vaak eindeloos kunnen duren.
- Projecten worden vaak niet getoetst aan de grotere visie van de gemeente.
- Projectleiders zouden beter geïnformeerd moeten zijn van de grotere kaders.
- Voor mobiliteitskwesties is een beter contact nodig met provincie en MRA.

10. Chats

Onderstaand worden de chats die niet in het verslag zijn besproken, samengevat:

1. Kennisbank

Bestaat er een online overzicht van alle lopende ideeën en projecten, alsmede de status hiervan? Antw.: HaarlemKlem wil dit jaar een kennisbank aan de website toevoegen. De gemeente zou dit overzicht ook moeten kunnen bieden.

2. Contact met Wethouder

Heeft Haarlem KLEM contact gehad met de wethouder? Antw.: in dit stadium nog niet. Ons aandachtsgebied valt overigens onder zeker drie wethouders.

3. Tunnel

Haarlem is lang en smal i.p.v. 'rond' zoals Amersfoort/Parijs/Amsterdam. Daardoor te veel oost/west verkeer door de stad. De Kennemertunnel is een mooie oplossing.

4. Participatie algemeen

Kan burgerparticipatie alleen succesvol zijn als er een duidelijk belang wordt verdedigd door de desbetreffende stakeholder? Kan burgerparticipatie ook nuttig zijn op regionaal niveau

5. Gebruik van de participatie

- Kunnen concrete voorbeelden worden gegeven van hoe de gemeente met de input omgaat?
- Worden bij het nieuwe Mobiliteitsbeleid aantal vage begrippen gedefinieerd? Zoals wat wel/niet 'doorgaand verkeer' is en dientengevolge: welk verkeer de gemeente over welke wegen wil accommoderen?

6. MRA

In de gemeenteraadsvergadering gaf wethouder Berkhout aan dat de gesprekken van Haarlem met de MRA is verbeterd. Wij als burgers hebben hier in de projecten weinig van teruggezien. Wat zijn de prioriteiten van Berkhout in die gesprekken?

7. SOR en doorwerking in projecten

Het algemene beleid is goed onderbouwd en vastgelegd in de SOR. Hiervoor is een hoop draagvlak. Nu draait het om de uitvoering en om reserveren van geld. Ook is er geen samenhang tussen de projecten.