



Verslag Mobiliteitstafel 7 dd 27 okt '21

Thema: drie Haarlemse wijken en het mobiliteitsbeleid

Sprekers: Jan Geerts (Binnenstad), Ronald Fukken (Parkwijk) en Marcel Blom (Zijlweg e.o.)

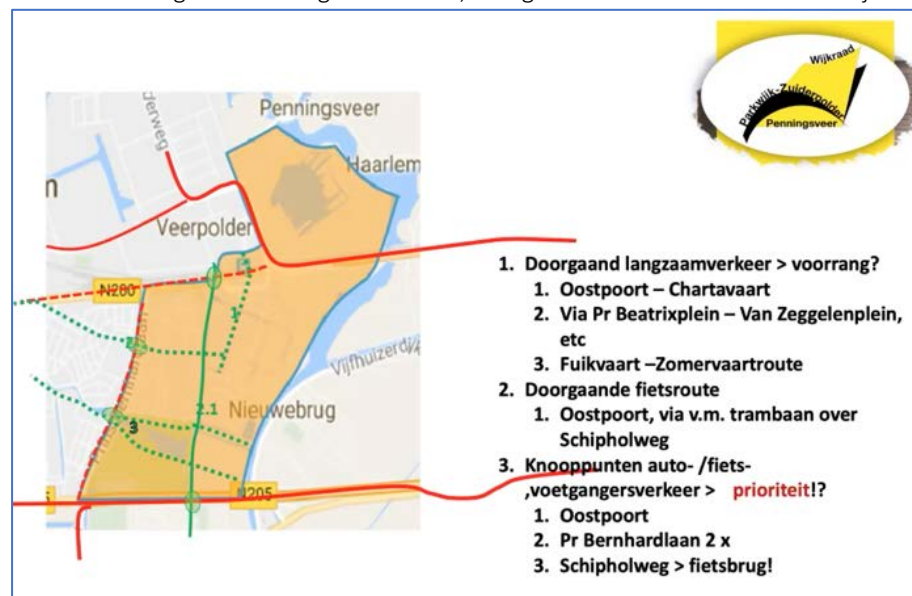
Gasten: Liza van Doorn, Ronald Fukken, Marcel Blom, Jos van Grinsven, Jan Geerts, Peter Caspers, Hellen Jennissen, Ruud van der Pluijm, Ingrid Hamer, Menno Maas, Erik de Graaf, Maarten Abspoel, Ruud Walst, Maarten Kleinman, Emil Beemer, Anne Pauline Huizinga, Peter Schouten, Wim Kleist, Léon Segers, Maria Elena Bisschop, Ron Schuurman,

Haarlem Klem: Govert Meijer (gespreksleider), Erik van Dijk, Sybe Huf, Casper van Boltaringen, Michael Nieweg (verslag)

De mobiliteitstafels brengen dialoog tot stand tussen belanghebbenden rond het thema mobiliteit. Dit op basis van de 'Chatham House Rules'. Sprekers wordt vertrouwelijkheid gegarandeerd. Buiten de vergadering worden geen namen bij specifieke informatie genoemd. De sprekers vormen hierop een uitzondering.

1. Ronald Fukken, vz wijkraad Parkwijk-Zuiderpolder-Penningsveer

Ronald bespreekt de knelpunten in en rondom Parkwijk-Zuiderpolder; het oranje gebied in de kaart links. De 'rode' wegen zijn bedoeld voor het oostelijke in- en uitkomend autoverkeer - de noordelijke, de middelste en de zuidelijke toegangswegen; de A9, de A200 richting Waarderweg en de N205, afslag Haarlem-Zuid. De A200 takt bij het viaduct af naar de N200 - de Amsterdamse



Vaart, die deels is afgewaardeerd. Ook de Prins Bernhardlaan wordt nog als doorgaande weg betiteld, een functie die hij gezien het mobiliteitsplan eigenlijk niet meer heeft.

De groen-gestippelde routes zijn de langzaam-verkeersroutes. Vanaf de Oostpoort naar zuid de Charta 77-vaart; vanuit de Zuiderpolder de route tot aan der Amsterdamse poort. Vanaf de Ringvaart zijn er twee routes: ten noorden en ten zuiden van het Reinaldapark. Zie komen samen bij de Zomervaat en vormen dan een doorgaande route naar de zuidkant van het centrum.

Voor het fietsverkeer is er een doorgaande noord-zuidroute gepland (de groene lijn midden op de afbeelding); die vanaf station Oostpoort naar het zuiden gaat en de Schipholweg kruist. Wij pleiten op die plaats voor een brug. Goedkoper dan een tunnel, die ook vanwege de komst van Domus Plus een sociaal onveilige situatie kan opleveren. Er staan hierboven ook een aantal knooppunten groen omcirkeld. Bij de Oostpoort moet een kruising komen van de Amsterdamse vaart en het spoor. Links zijn twee

knooppunten; daar moet het doorgaande verkeer afgeremd worden ten behoeve van de fietsers en voetgangers, wat herinrichting van deze knooppunten vereist.

Bij de Schipholweg is ook een fietsbrug nodig. Die is voor het inkomend verkeer tevens een herkenningspunt: 'nu rijden we de stad in'.

De afbeelding links toont het knelpunt Oostpoort. Om onduidelijke redenen wil de gemeente het Keggeviaduct slopen, zonder dat de alternatieven de toegankelijkheid van de Zuiderpolder verbeteren. Die is ofwel niet meer goed aangesloten, ofwel, bij het doortrekken van de Vrijheidsweg, verdubbelt het verkeer door de wijk.

Kortom een slechte oplossing. Er staat een schetsmatige oplossing onder getekend. Je kan het viaduct handhaven; of verkleinen t.b.v. een groene zone. Er zou een Park and Ride komen - de enige plaats om de auto neer te zetten en vervolgens per OV of huurfiets de stad in te trekken. Echter, de

uitwerking van het plan stelt niet veel voor. Bovendien is de bereikbaarheid van de stad gekoppeld aan de toegang tot Ikea... waar al enorme opstoppingen staan.

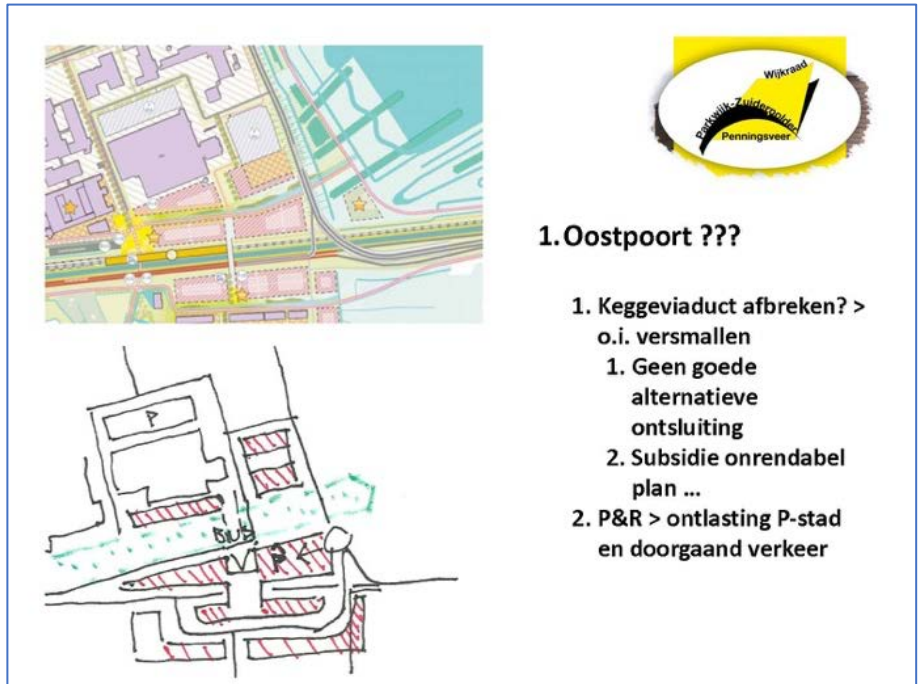
De samenwerking met de gemeente laat te wensen over. In het begin werd iedereen betrokken en gehoord, maar van de ingebrachte ideeën is vrijwel niets overgenomen. Wel is voor de derde keer subsidie voor dit project aangevraagd, ons inziens vanwege een te zware topstructuur.

Vraag - veel dank voor het zo helder in beeld brengen van de problematiek van de oostkant van de stad. Hoe kijken jullie aan tegen de effectiviteit van de communicatie met de plannenmakers?

We hebben twee keer digitaal overlegd met de nieuwe projectleider over de zienswijzen op de plannen van bureau UUM uit 2019, die - zoals helaas gebruikelijk - niet zijn overgenomen. Later meldde de projectleider dat de gemeente een nieuw bureau heeft ingeschakeld; Venhoeven. Hiervan zagen we in Eindhoven een mooie fietsbrug, wat ons goede hoop gaf. Omdat ook dit bureau niet uit de ontsluitingsproblematiek kwam, stelden we een gezamenlijke brainstorm voor. Echter, terwijl het project al vier of vijf jaar loopt, hebben we hier tot nu toe geen reactie op gekregen. Dit is typerend voor onze ervaring met participatie: ambtelijk wordt iets tot 90% dichtgetimmerd, waarna het de participatie ingaat. Die kunnen alleen op 'schoffelniveau' iets inbrengen, waar vaak ook erg weinig mee wordt gedaan.

N.a.v. de Domus Plus kwestie hebben we dit tijdens een koffiemoment met twee wethouders naar voren gebracht. De gemeente beklaagt zich nog wel eens over te weinig vertrouwen van de burgerij, maar - zoals beschreven in een column van René Diekstra - is dit ook nu wederzijds. Plannen voor 90% dichttimmeren en pro forma nog wat participatie doen, geeft geen vertrouwen. Bij dit koffiemoment hebben we erop aangedrongen dat de gemeente de participatie een goede kans geeft. Er is meer dan voldoende deskundigheid onder de burgers.

Govert: dit is precies wat we met deze Tafels willen agenderen en ook waarom een aantal mensen van de gemeente bij deze tafels aansluiten. Na de volgende sprekers kunnen we bespreken hoe we een brug kunnen slaan tussen belangen van de wijken en het bestuur van de gemeente.



2. Jan Geerts, vz/sect. wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen



Jan spreekt over de wijkvisie verkeer, het Plan B en waar zij nu staan. Er zijn in de wijk veel analyses gemaakt, waar plan B uit voortvloeide. De vinkjes op nevenstaande afbeelding zijn zaken die zijn binnengehaald en op de uitroeptekens en vraagtekens is nog huiswerk te doen.

Jan woont 40 jaar in de wijk. Op 1 april 1981 zag het pleintje 'de vijfhoek' eruit zoals op de foto rechts. Op 2 april sprak hij met de gemeente over de herinrichting en werd er gediscussieerd over die auto's. Die daar móchten staan. Maar wil je dat ook, gezien de ruimtelijke kwaliteit? Nu is het een

iconische plek. Jan had aanvankelijk een bouw bureau en weet uit ervaring dat dit soort projecten geduld en soms lange adem vragen. Daarna stapte hij in de IT en cybercrime. Samen met de wijkraad wilde hij van de situatie rechtsonder naar de situatie linksonder.



In welke stappen dit proces verliep staat op onderstaande slide, een mix van wijkgebonden en stadsbrede punten waarvan er nog een aantal gerealiseerd moeten worden.

Proces, planning, "roadmap"

- 2017: Werkgroep (4 kernleden) => Uitgangspunten ("Wijkschouw", eigen bevindingen, signalen uit de buurt en twee Enquêtes) => **Wijkvisie Verkeer**
- 2018: **Wijkvisie Verkeer** => Nieuw college/raad => **50 K**
- 2019/2020: Uitwerking "Mobycon": **TE beperkte scenario's en advies zonder draagvlak**
- 2020 Werkgroep: **2 aanvullende scenario's** => **Peiling** => **"Plan B"**, 500 x ondertekend => raad (cie Beheer)

Conform "Plan B":

- 2021: "Quickwins" Maatregelen ✓
- 2022, 1^e helft: Fietsstraat Botermarkt, Barrevoetestraat, Keizerstraat ✓
- 2022, 2^e helft: 10 straatjes Voetgangersgebied (conform "Plan B") ✓
- 202x, Pilot: deelautohub
- 202x, Pilot: parkeervergunningen plafond, wachtlijsten voor nieuwe aanvragers
- 202x, Aanpak Verwulft en Gedempte Oude Gracht. 30 km ook voor HOV.
- 2024, Fietsstraat Raamvest (riolering vervangen, een stadstuin? 600 K) ✓
- 2025, Reconstructie Raaksbruggen; afwaarderen Wilhelminastraat (7,5 miljoen) ✓
- (stadsbrede punten die de wijk raken)



Een aantal belanghebbenden zijn trouwens bij deze mobiliteitstafel aangeschoven. Plan B is inmiddels en wordt in de nabije toekomst uitgevoerd. Een aantal zaken komen ook in het Mobiliteitsbeleid terug.

Hotspot: Omgeving Nieuwe Kerksplein

• Probleem:

- Veel zoekverkeer. **Tweerichting verkeer in te smalle straat (Normen!).** Overlast door verkeerslawaaï/ dubbel parkeren/deel bezoekers coffeeshop

• Oplossing (wijkvisie)

1. Wijzigingen in rijrichting, lengtebeperking tot max. 7 meter. Eenrichtingverkeer. Extra laad- en losplekken voor distributie
2. Beperkt parkeren (Bijv. uitsluitend bewoners)

• Uitvoering:

1. In mei 2021 uitgevoerd. Resultaat is boven verwachting
2. Uitwerking mobiliteitsbeleid



In de straatjes rond het Nieuwe Kerksplein was er tot voor kort tweerichtingsverkeer. Dat gaat niet volgens de huidige normen. Onze visie is op éénrichtingsverkeer overgenomen. Beperken van parkeren tot de bewoners ligt ingewikkelder omdat dit het algemene parkeerbeleid van de gemeente raakt.

Een volgend punt is de Botermarkt, de Barrevoetstraat en de Keizerstraat. De activiteiten die daarin plaatsvinden vragen eigenlijk een weg van 12 meter breed,

maar die is 8,5 meter. Dat was 40 jaar geleden óók al zo, maar toen was het moeilijk bespreekbaar dat er te veel functies in die straat zaten.

Nu wordt erkend dat dit een fietsstraat moet worden en krijgt de gemeente voor de uitvoering subsidie. Dit gebeurt in 2022.

Hotspot: Botermarkt – Barrevoete - Keizerstraat

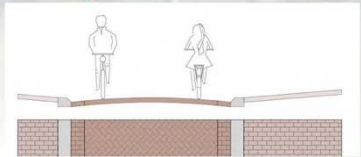
• Probleem:

- Volgens normen te smal voor de huidige verkeersstromen:
 - Ca. 2200 fietsers/dag. Richtlijn: > 800 fietsers/dag een eigen fietspad
 - Smalle stoepen: 80 cm. Richtlijn: 2 meter.
 - Auto- en vrachtverkeer: **vrachtverkeer in strijd met beleid**
 - Parkeren (in te smalle vakken)

De straat zou 12 meter breed moeten zijn; maar is ca. 8,50 meter.



2022, fietsstraat



Een andere hotspot zijn de smalle straatjes waarvan de externe adviseurs vonden dat die straatjes dan maar aangepast moesten worden - en de gemeente zat toe te kijken. Het kwam zelfs in de besluitvorming te staan, waartegen wij bezwaar hebben aangetekend. We gaven in het plaatje rechts aan wat ons inziens de toegestane lengte van de voertuigen moest zijn. Na een goed gesprek met Robert Berkhout is begin 2021

Hotspot: Smalle straatjes

• Probleem:

- Vrachtwagens, bestelbussen: schade
- Straatbreedte soms 3m ⇔ 1250 fietsers/dag: fietsers en voetgangers in de verdrinking.
- Veel geparkeerde fietsen in de smalste straatjes, wens tot vergroening



- "Gesteggel" met Externe adviseurs over maximale lengte voertuigen
- "Plan B" => **Bezwaarschrift met onderbouwing.**
- Gesprek met en "hartekreet" van een moeder aan de wethouder.

2022: 10 straatjes worden voetgangersgebied.

Indicatie maximale mogelijke voertuiglengte in meters



- Door de gemeente onderzochte locaties (bron Mobycon)
- Te krap bij vrachtwagens van 7 meter, aan te passen door aanpassingen aan woonhuizen.
- Te krap bij vrachtwagens van 7 meter. Aan te passen, maar geeft problemen met handhaving.

Hotspot: Zuiderstraat-Geder

• Probleem:

- Te lange vrachtwagens rijden de puin stuk
- Chaos bij laden/lossen Hortusplein
- Lawaai en stank o.a. door draaiende koel aggregaten
- **Laden en lossen in woonstraat niet conform Milieueffectrapportage (MER) van het Raaks-ontwerp uit 2007. "Gesteggel" of die MER nog van toepassing was.**



- 2021: Eénrichtingverkeer en lengte beperking 7 m (conform Plan B)
- 2022: Milieuzone

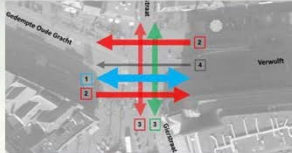
besloten hier toch voetgangers-gebied van te maken.

Een volgende hotspot is Zuiderstraat en de Gedempte Voldersgracht - het Raaksgebied. De Milieu Effect Rapportage (MER) stelde dat er niet geladen en gelost mocht worden, maar dat gebeurde toch. Er ontstond discussie of die MER nog wel van toepassing was. Ondertussen veroorzaakten de vrachtwagens diverse

problemen. Maar in 2021 gaat het toch gebeuren: eenrichtingsverkeer, beperking tot 7 meter lengte van het vrachtverkeer én de gemeente stelt een milieuzone in.

Hotspot: Verwulft en GOG 30 km (sinds 2007!)

- **Probleem:**
 - Ca. 16.000 fietsers per dag + voetgangers, bussen, auto's
 - Auto's hebben 50-100 keer meer ruimte per persoon
 - HOV is gebaat bij snelheid ⇔ veiligheid
- **Oplossing (Mobycon):**
 - Stoplichten; "auto-onvriendelijk" afgesteld
 - 30 km/uur
- **Stand van zaken:**
 - Gemeente: **HOV-concessies**
 - Reactie "Buskruit" en Wijkraden:
 - **Eigen onderzoek** (Bonotraffics)
 - **Politieke partijen benaderd:**
 - Amendement in raad: **3e onderzoek GOG**
 - **Verbreding onderzoek** HOV 30 km hele stad
 - **Verkiezingsprogramma's** 2022-2026



Het volgende ligt gevoelig bij de vele betrokkenen. In 2007 werd subsidie verleend voor de herinrichting van het Verwulft en Gedempte Oude Gracht op voorwaarde dat het 30 km zou worden. Echter, dit is nooit ingevoerd. Alleen op enkele kruisingen staan bordjes 30. Terwijl dagelijks 16.000 fietsers beperkte fietsruimte delen en de auto's 50 tot 100 keer zoveel ruimte krijgen. Niettemin adviseerde Mobycon om alleen de stoplichten auto-onvriendelijk af te stellen. In opdracht van Bus-Kruit en de

wijkraden deed Bonotraffics nieuw onderzoek. Met de resultaten zijn politieke partijen benaderd, waarop de Raad een amendement aannam voor een derde onderzoek. Tegelijk is er discussie of die 30 km niet breder moet dan de GOG. Op dit moment worden de politieke partijen de vraag voorgelegd wat zij hier eigenlijk in hun verkiezingsprogramma's gaan roepen. Helaas is dit punt vooralsnog niet binnengehaald.

En dan is er de ToDo-lijst hiernaast, met (veelal stadsbrede) punten uit Plan B, die hier onbesproken blijft. Zie o.a. MT-4!

Algemene doelen uit "Plan B"

ToDo!
Het meeste stadsbreed

- **Doelen**
 - Minder auto's op straat; meer leefruimte
 - Minder conflicten fietsen, voetgangers en auto's
 - Betere luchtkwaliteit, minder geluidbelasting
 - Vermindering vrachtverkeer en "busjes" algemeen
 - Hotspot Gierstraat ??
- **Oplossingen**
 - Uitwerking "Mobiliteitsbeleid"; specifiek ook t.a.v. parkeren EN ook in heel Haarlem buiten onze wijk
 - Milieuzone
 - Stedelijke distributie: Distributiecentrum, vervoer over water
 - Arbeidsmarktbeleid? Bijv. Flex- en ZZP-werk heeft het aantal "vuile" busjes verveelvoudigd

11 11

Do's en Don'ts

Do's:

- Benoem overzichtelijk knelpunten
- Denk in oplossingen
- Fotografeer en visualiseer (schrijf en praat niet teveel)
- Check het draagvlak bij bewoners; wij hebben 4 digitale peilingen gedaan
- Check het draagvlak bij beslissers (ambtenaren, wethouder, raadsleden)
- Hou vast aan beleid en normen (eisen aan straatprofielen, verkeersdruk, milieubelasting, ...); probeer persoonlijke opvattingen/interpretaties uit te sluiten
- Zoek verbreding waar het breder moet (andere wijkraden, "Haarlem Klem").
- Wees bescheiden; je bent ook maar 1 van de ca. 165.000 inwoners

Don'ts:

- Bashen van personen: De gemeente zucht en kraakt; heb begrip en wees tolerant
- (Te) ver voor de muziek uitlopen

12

Van dit traject hebben we veel geleerd, waaronder de hiernaast genoemde punten. Daaronder punten die gaan over draagvlak bij alle betrokken partijen, je vasthouden aan bestaand beleid en normen en tegelijk persoonlijke opvattingen en interpretaties uit te sluiten, zoek verbreding - onder andere aan deze Tafel - en realiseer je dat je ook maar één van de 165.000 inwoners bent. Wees begripvol; de gemeente zucht en kraakt onder het werk. Ga geen personen bashen.

En, tenslotte onder links de Korte Houtstraat in 1960 en nu... een enorm verschil dat ontstond doordat de gemeente in 1981 de normen ging toepassen, de straat zelfs afsloot terwijl de Grote Houtstraat voetgangersgebied werd. De onderste situatie ontstond vanzelf: de straat werd groen en het autobezit nam met 40% af. De bewoners eisten de straat op, en in andere straten wilden de bewoners dit óók.

Stel, je neemt een andere straat, waar het autobezit 3 à 4x hoger is dan in de Vijfhoek, en auto's bovendien met hun wielen op de stoep parkeren... waarom vinden we dit eigenlijk nog normaal? Het zou anders kunnen. De gemeente moet strak sturen en de normen toepassen, een parkeerverbod aan een kant van de straat instellen, en de bewoners zullen de draad oppakken.

Twée Haarlemse straten

Korte Houtstraat 1960



2021



1981:
Leefbaarheids-normen
toegepast =>
Auto ongewenst
(aanleiding: nieuwe riolering
en Grote Houtstraat
voetgangersgebied)

2021:
Normen worden NIET
toegepast/gehandhaafd.
Autobezit 160% per
huishouden

2021:
Bewoners maken keuze's:
Autobezit 40% per huishouden

"Eisen" de straat op
"Wij-ook" effect andere straten

Normen toepassen
=> 50% auto's de straat uit
=> Bezit zal dalen

Norm stoep: 2m
Autobezit in Haarlem Zuid-West
3 - 4 x hoger als in de Vijfhoek

Van het Hofstraat 2021



2040?



13

Vraag - beide presentaties tot nu toe zijn bijzonder helder. In de laatste presentatie kwam even het parkeren op de stoep aan de orde. In onze straat (Schouwwtjeslaan) zijn, om de fietspaden iets breder te maken, de parkeervakken juist smaller gemaakt. De keus is nu óf met twee wielen op de stoep, óf op het fietspad gaan staan.

Jan: als ik in die straat zou wonen, zou ik een werkgroepje formeren. Niet alle burens zouden blij zijn, maar zou de discussie aangaan over groen voor de deur; spelende kinderen - en minder auto's!

Vraag - je stelt bij de 'don'ts' niet te ver voor de muziek uitlopen. Wat is je ervaring hiermee?

Jan: de buurt zal moeite hebben hierin mee te gaan. De gemeente reageert best wel aardig op wat de buurt wil. Een recent voorbeeld is Meerwijk, waarbij de gemeente de gemeente een plan neerzet en de buurt in verzet komt. Waar ik op hamer is dat je als gemeente ook voor een norm staat en - bijvoorbeeld - voor de vastgestelde trottoirbreedte moet staan. Bij ons is het aantal autobezitters inmiddels in de minderheid en als nieuwe wijkbewoners zich bij de wijkraad melden omdat ze meer parkeergelegenheid willen hebben, zal ik toch zeggen dat ze misschien de verkeerde keus hebben gemaakt. Je moet eerst met de bewoners over een bepaald kritisch punt heenkomen, waarna ze zeggen dat ze - in ons geval - veel auto's op straat niet meer normaal vinden en hun plekje opeisen.

Je kan ook een andere kant op reageren en zeggen: we weten niet waar we over een jaar of tien uitkomen: er zijn dan waarschijnlijk geen benzineauto's meer, zijn er zelfrijdende of duurzame auto's, of mensen nog privéauto's mogen hebben, of we überhaupt nog wel in de stad een auto mogen hebben.... Wat betekent dan een autoluwe buurt dan - mag je wel parkeren maar niet rijden, mag je wel of niet een Uber laten komen? We weten het gewoon niet. Je kan ook als buurt besluiten hier samen over na te denken en de gemeente vóór te zijn. De gemeente en de ingenieursbureaus weten het ook niet, dus heb je als buurt of wijk juist een geweldige kans om wél voor de fanfare uit te lopen. Zoals de Vijfhoek nu gaat, kan dat wel eens de eerste autoloze wijk van Haarlem worden! Ik zou graag de discussie voeren als je tien jaar verder kijkt.

Jan: Ik denk dat in 2040 er wel zelfrijdende deelauto's zullen zijn. In 1993 schreef ik een boekje over autodelen, dat is overgenomen door de toenmalige wethouder Peter Schouten (die hier laatst aan tafel zat). Het ging langzaam, maar nu steeds harder: ongeveer 200.000 nieuwe autodelers per jaar. In het mobiliteitsplan is ook een voorstel opgenomen om een deelautohub te maken. Ik denk dat dat zeker in het centrum een behoorlijk grote kans van slagen heeft. En ik verwacht dat de wijken in zuid of zuidwest ook wel om zullen gaan.

Opmerking: naar ons idee (Oostpoort) besluit de gemeente veel ad hoc en ziet het grote geheel niet. Om het autogebruik en parkeren in de binnenstad te beperken, moeten er zoveel mogelijk parkeergarages zijn. De stad wordt naast de bewoners ook gebruikt door bezoekers en werkenden. Je zou dus een grote Park & Ride aan het begin van de stad willen

hebben. Bij de Oostpoort zou dat nog moeten worden gepland. Hierbij een beleid dat bewonersparkeren in de binnenstad en de wijken daaromheen betaalbaar blijft, en voor bezoekers kort en duur. Iemand kan dus kortstondig en voor 'Amsterdams tarief' bij een bedrijf langsgaan, maar daarna de auto in de Park & Ride parkeren en met een deelfiets verder gaan. Men ziet dit niet en waarschijnlijk wordt dit niet benut bij de Oostpoort. Dat betekent dat het bezoekersverkeer de binnenstad blijft inkomen, die de autobezitter die in de binnenstad woont (en nog niet is overgegaan op een deelauto o.i.d.) wordt weggedrukt naar andere parkeerplekken. Dit beleid zou je eigenlijk op de schaal van de hele stad moeten toepassen.

Reactie: de mobiliteitsvisie gaat precies hiervan uit! Vang de auto's op in hubs aan de rand van de stad en laat de mensen van daaruit verder gaan met bijvoorbeeld de fiets. Alleen hebben ze het er niet over gehad waar die hubs dan moeten komen en is bij de Oostpoort vooral over deelauto's gesproken. Dat zet geen zoden aan de dijk; je organiseert alleen dat mensen de stad uit kunnen maar niet de stad in. De uitvoering is niet geregeld.

3. Marcel Blom en Jos van Grinsven, bewonersinitiatief Zijlweg e.o.

Marcel begint met een filmpje van 'de anarchie' op de fietspaden bij de Zijlweg, op het traject Randweg-Julianalaan. Hiermee hebben zij de inspraak geïllustreerd bij de ontwikkelvisie Zijlweg Oost. Er lopen dagelijks grote groepen studenten van het Novacollege in tegengestelde richting en over de volle breedte, terwijl er tegelijkertijd fietsers rijden.



19-09-2021
**DE GROENE
ZIJLWEG**
Haarlem

We menen dat in de ontwikkelvisie de gemeente de problematiek niet goed onderkent. De focus ligt te veel op de - overigens noodzakelijke - 900 woningen, en te weinig op het feit dat deze verkeersader zo langzamerhand uit zijn voegen is gebarsten. Het blijft bij 'pleisters plakken' terwijl wij verder wilden denken over structurele oplossingen. Om dit onder de aandacht te brengen zijn we bij diverse politieke partijen langs geweest. Een van die partijen vroeg: "maar wat wil je dan?". Dit was voor ons de aanleiding om zelf te gaan tekenen en oplossingen te zoeken.

Inleiding

Uitgewerkt met als doel:

- Prioritering (voetgangers, fietsers etc)
- Vergroening en klimaatbestendigheid (wateroverlast en hittestress)
- Beleving (park-effect, drie mannen op het bankje)

Wat zijn de bestaande problemen

- Voetgangersdruk op noordzijde agv NOVA
- Snelheid gemotoriseerd verkeer
- Oversteekbaarheid Zijlweg
- Radiaal Zijlweg (een grote bocht)

Welke problemen komen erbij

- Toename verkeersdruk agv uitbreidingsplannen woningen
- Uitbreiding NOVA op locatie Zijlweg



We hebben in ons wegtraject met alle belanghebbenden gesprekken gevoerd. In deze mobiliteitstafel valt op dat het over dezelfde oost-west problematiek gaat als in onze straat. Alles hangt met elkaar samen en de Zijlweg is dus erg gevoelig voor wat zich straks in oost gaat afspelen.

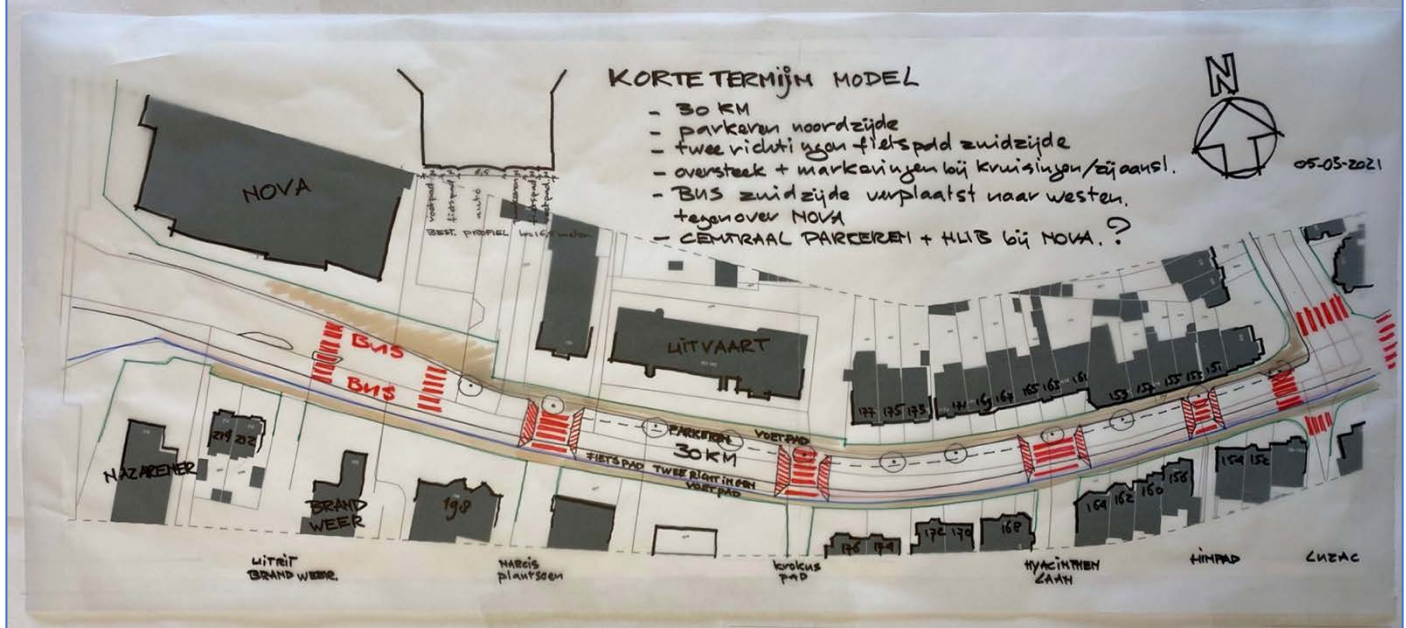
In onderstaande tekening hebben we de bestaande problematiek verduidelijkt. Onze keus is geweest om niet te ver voor de muziek uit te lopen en naar simpele oplossingen te zoeken.

Bovenaan de tekening (volgende bladzij) zijn links het NOVA-college herkenbaar en dan rechts daarvan het uitvaartcentrum. De automobilisten die naar de Randweg rijden, ontgaat gemakkelijk dat er

daartussen allerlei straatjes zitten. Daar komt verkeer uit, er steken mensen over, er wonen kinderen aan die staat. Een van de principes die Ronald ook al benoemde, is dat de gemeente de voetganger op één stelt, de fietser op twee, het OV op drie en de auto pas op vier. In de Zijlweg is dit precies omgekeerd. De auto staat op één en de voetganger op vier - als die er al opstaat. Want het is zo moeilijk over te steken, dat fietsers en voetgangers aan beide zijden van de straat beide richtingen opgaan.

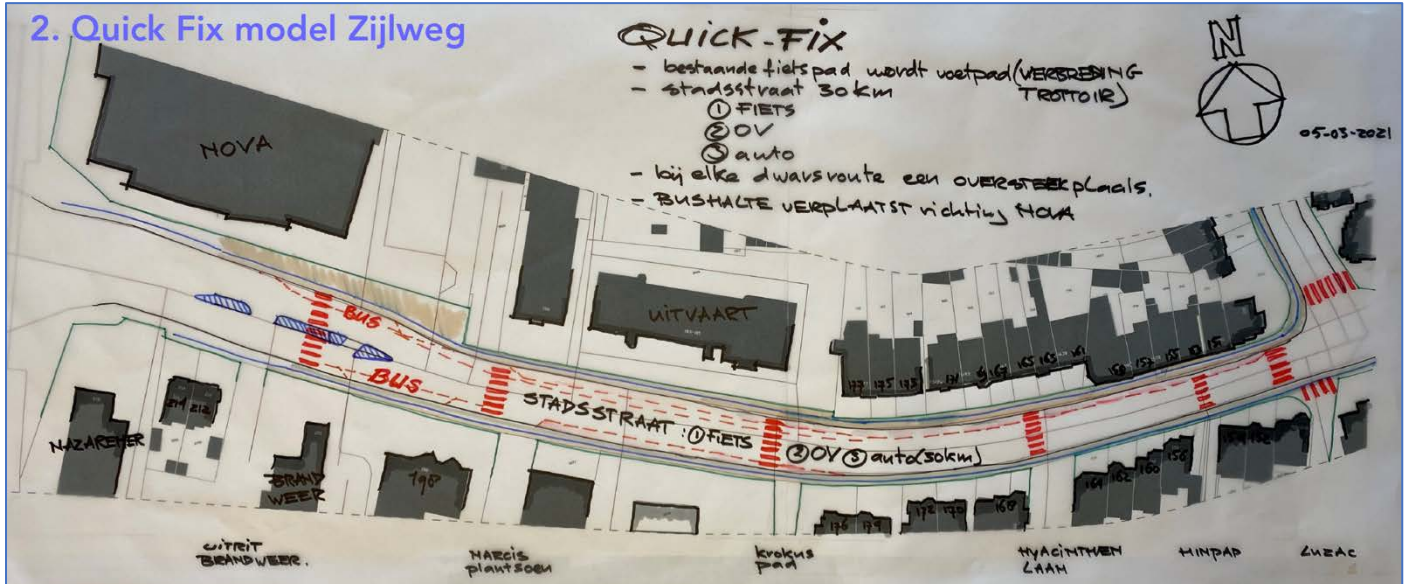
Daarmee is ons eerste probleem: "We willen naar de overkant van de straat". Waar moet je dan zebra's maken? Op welke plekken moet je kunnen oversteken? Die staan in rood op de tekening aangegeven. De bushaltes zijn zo ingetekend dat de mensen die naar het NOVA moeten, veilig kunnen oversteken. En: maak de Zijlweg - net als de bedoeling is voor de hele stad - 30

1. Korte termijn model Zijlweg



kilometer. Dit was een opstapje om te praten met de bewoners, de politieke partijen, met de wijkverbinder en bij de inspraak. We zijn met deze ideeën nog nergens geland, maar ons denken gaat door en we pakken elke mogelijkheid aan om dit onder de aandacht te brengen.

2. Quick Fix model Zijlweg



Bij een straat die uit zijn voegen barst, moet je keuzes gaan maken. De bewoners stellen: de kruisingen moeten duidelijker zijn (zie de tekening), de vaart moet eruit, het moet een stadsstraat worden in plaats van een doorgaande ontsluitingsweg. Zo leidde parkeergarage bij de Raaks tot een verdubbeling van het autoverkeer van bezoekers van de binnenstad... dezelfde problematiek als aan de oostkant van de stad. De Raaksgarage is een hub die te diep de stad inligt - de stadsgrens hoort aan de westkant bij de Randweg te liggen. Een ander inzicht uit de gesprekken is om het fietspad aan één kant van de weg te leggen en twee richtingen te maken. Een stuk overzichtelijker.

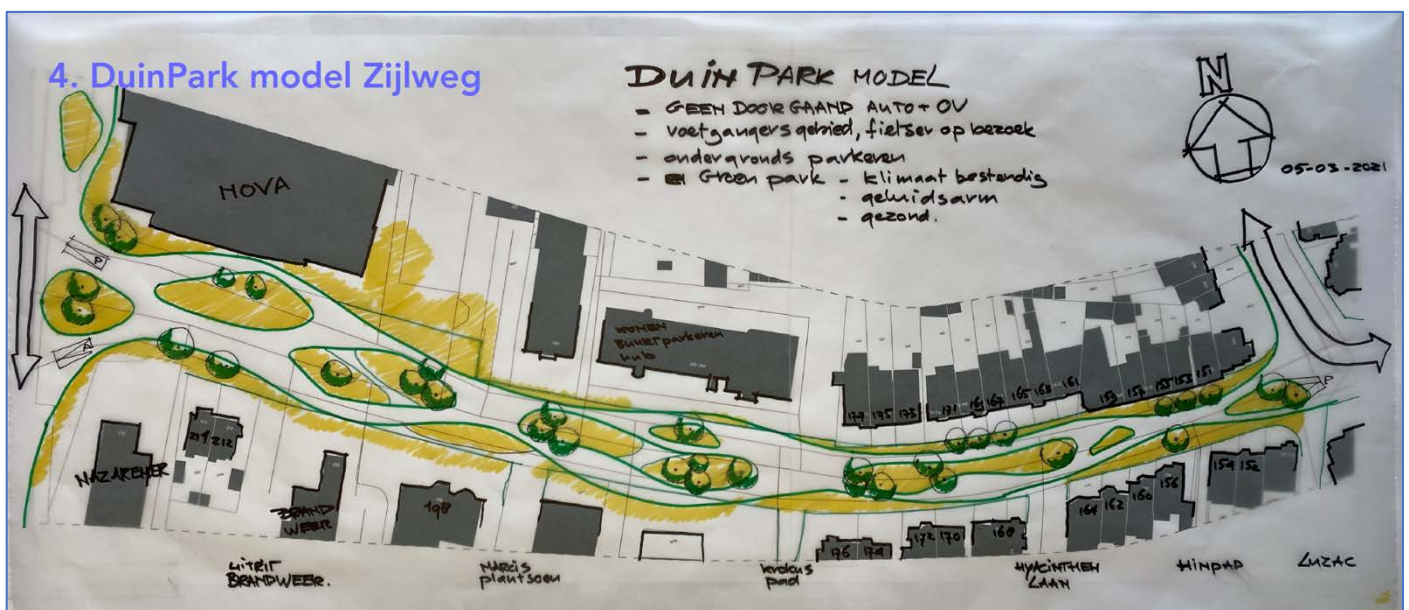
Naarmate we meer naar de toekomst keken, kwamen er andere vragen. Onze stip op de horizon is 'Haarlem moet groener'. En dan gaat het erom hoe je daar komt. Als je de Zijlweg vergroent moet de auto eruit, want we moeten geen een stad meer voor de auto maken, maar voor de mensen, die lopen, spelen en fietsen. Hele simpele begrippen die in vele steden al aan de orde zijn en in Haarlem nog amper - de Vijfhoek is een uniek voorbeeld.



Ons idee: we trekken de duinen de stad in, en gaan er van uit dat de hele stad aan de duinen ligt. De Randweg hoeft in de toekomst wellicht geen ontsluitingsweg meer te zijn maar een stadsstraat. Sluit hem af bij Beverwijk en stuur al het doorgaande verkeer langs de oostkant.

Die toekomst is in feite al helemaal niet meer zo ver weg: de F1 heeft aangetoond dat het gewoon kán! Blijkbaar kan, als je dat wil, je het morgen al doen. Wij snappen ook wel dat de bewoners er bij dit soort scenario's verschillend over denken. De een zegt 'trek die duin door tot de Grote Markt!' en de ander wil zijn auto in de buurt kunnen parkeren. Tja, misschien moet je daar in de buurt een inritje maken naar een ondergrondse hub...

Waarom is de NOVA trouwens niet een hub voor de wijk geworden? Als je auto's de straat uit wil, is dat een goede oplossing. Desnoods voor maar 10 jaar - over een decennium denken en gedragen mensen zich heel anders. Neem ze mee in de gedragsverandering. Parijs kan het, veel andere steden kunnen het. Dan kan Haarlem het ook.



En als je die stappen langzaam wil maken, maak dan in het midden een grote fietsroute, waar ook de bus overheen mag, terwijl de auto's afslaan naar een hub. Deze tekeningen hebben we ook aan de politiek voorgelegd, met de vraag hoe ver je die stip op de horizon wil leggen. Niet alle politici zijn bezig met 'over 50 jaar' en willen op korte termijn regeren, en dit hele spel zal

dan op korte termijn wellicht alleen een maar zebra's opleveren. Waarmee we gelukkig zijn, maar we zien ook heel veel kansen liggen.

Zo zijn we als bewoners van de Zijlweg bezig geweest. Er is geen wijkraad hier dus hebben we onszelf georganiseerd. Wel is er een wijkforum gestart, waarbij we aansluiting proberen te krijgen. De Zijlwegproblematiek geldt ook voor Oost, de Pijlsaan, de Westergracht... als er hier wat gebeurt, heeft men er ongetwijfeld elders in Haarlem direct last van, dus je moet dit integraal bekijken. Maar dat er te weinig urgentie wordt gegeven aan in elk geval wat er elke dag bij ons in de buurt gebeurt, prikkelde ons om plannen te maken en bij deze mobiliteitstafel aan te schuiven.

Reactie: je maakt heel duidelijk dat het eenzijdig oplossen van het probleem 'oost' of 'west het probleem niet oplost.

Inderdaad. Regie vanuit de stad is hard nodig en nu nog onduidelijk. Zo is het Nova - en ook de nieuwe ontwikkelingen aan de overkant van de Zijlweg - een gemiste kans. Daar moeten nú al hubs komen - desnoods als tijdelijke voorziening. Alleen zo kan je op wat langere termijn toewerken aan doelen als bereikbaarheid, vergroenen, veiliger maken, en het comfort van de stad te verhogen.

Vraag: je zei dat jullie met deze ideeën nog nergens geland zijn. Kan je daar nog iets over zeggen?

We proberen ingangen bij de gemeente te vinden om deze problematiek aan te kaarten. Er is een wijkverbinder, en die heeft ons ook aangehoord, maar we hebben niet het gevoel dat we daarna verder komen. Er is gezegd dat er mensen mee bezig zijn, maar we horen niets terug. We hebben bijvoorbeeld ingesproken bij het mobiliteitsbeleid maar weten pas wat daarmee is gedaan, als we het zelf gaan opzoeken. Het verbaast mij dat de stad er tevreden mee is om de 79 insprekers te bedanken, maar er verder niets mee te doen. Dit is té makkelijk met inspraak omgaan. Ik ben dit in veel steden heel anders gewend, en de stad moet het anders aanpakken. Daar kan de stad veel aan hebben. Als ook in Meerwijk de mensen goed waren meegenomen, was die weerstand misschien wel weggebleven. Dit geldt ook voor kwesties als parkeren voor de deur, met nu nog twee auto's, en straks misschien met alleen een deelauto bij een hub.

Reactie: samenwerking is inderdaad gebaseerd op groeiend wederzijds vertrouwen.

Ik heb er alle begrip voor dat de gemeente het druk heeft en dat er erg veel op ze afkomt. Maar er zit ook heel veel power en deskundigheid in de wijken. Men wil graag, men kan mensen mobiliseren, en daar kan gebruik van worden gemaakt.

4. DISCUSSIE

- Het voorbeeld van de Vijfhoek toont wat je allemaal uit de kast moet halen om succes te boeken: 1. een lange adem hebben, 2. dat je als wijkraad of belangengroep steeds moet tonen een groot draagvlak te hebben, 3. dat je inhoudelijk goed geïnformeerd bent - al dan niet gesteund door deskundigen enz.

De vraag is echter hoe serieus je als bewoners wordt genomen. Is er inderdaad eind oktober een sessie gepland tussen de wijkraden en de wethouders over 'De Nieuwe Democratie'? Is daar eigenlijk - los van de successen van de Vijfhoek - wel sprake van? Het is stuitend dat voor de plannen rond het Stationsgebied, waarop ongeveer 100 zienswijzen zijn ingediend, waar niets van is overgenomen. Er waren ongeveer 80 zienswijzen op het Mobiliteitsbeleid, waar ook niets van is overgenomen. Er waren ongeveer 70 zienswijzen bij de Rustenburgerlaan; er is er geen één van overgenomen. Dit kán niet kloppen. Als wijkraden, bewonersgroepen, belangengroepen zich organiseren en tonen inhoudelijk van wanten te weten, dat onder de streep dit het resultaat is.

Het begint eigenlijk al aan de voorkant. Als er discussies over dit soort onderwerpen ontstaan, wordt er een onderscheid gemaakt tussen *shareholders* en *stakeholders*. Shareholders zijn steeds de gemeente, Connexxion, de Metropoolregio, ProRail, noem maar op. Daar worden de plannen mee bediscussieerd. Vervolgens worden in een aparte bijeenkomst de plannen met de zgn. stakeholders besproken: de wijkraden, bewonersorganisaties, belangengroepen enz. Hierdoor heb je nooit een discussie met z'n allen. Terwijl al die partijen, vanuit hun eigen belangen, gelijkelijk gewaardeerd zouden moeten worden. Ook al zijn die belangen verschillend, het is één stad. En als je die partijen vanaf het begin al splitst, is gesprek feitelijk niet mogelijk. En als niets vanuit de zienswijzen wordt overgenomen, dan stopt ook het gesprek.

We moeten juist met z'n allen zoeken naar hoe we een daadwerkelijk gesprek krijgen; tweérichtingsverkeer. Dat is er nu niet en dat is doodzonde. De aanwezigen aan deze tafel vertegenwoordigen een groot draagvlak en hebben grote deskundigheid. Dar verdient domweg beter. Ik hoop dus van harte dat het gesprek tussen de wijkraden en de wethouders, nog vóór de verkiezingen, plaatsvindt. Het gaat over van wie de stad is, en hoe het bestuur met de bewoners omgaat.

NB - deze sessie is over 2 dagen: 29 oktober.

- M.b.t. de Zijlweg is er op dit moment een wijkforum die op dit moment met 7 mensen bezig is om te inventariseren wat er mogelijk is. Die heeft een potentiële achterban van 300 mensen. Er is een budget van €30.00. Hoe zit het nu m.b.t. de laatste presentatie?

Marcel: wij zijn vanaf 2019 bezig; het wijkforum een paar maanden. We zoeken daar nu contact mee. Maar de helft van de mensen in de wijk zijn echter niet op de hoogte van dit wijkforum, een typerend communicatieprobleem.

Reactie: De wijkverbinder en de gebiedsmanager weten dat jullie al zo lang bezig zijn; jullie hebben ze gesproken. EN zij zouden jullie moeten benaderen - alleen zo kan er een win-win situatie ontstaan. Dit is een voorbeeld van partijen die langs elkaar heen werken. Zowel binnen de gemeente zelf, als tussen de gemeente en de bewoners.
- In het belang van het debat: de kwaliteit van de inspraak varieert enorm. Er zijn heel goed onderbouwde stukken en groene opmerkingen. Zonder goed te praten wat hiervoor is gesteld, is het voorstelbaar dat als de gemeente inspraak vroeg inzet, dit niet snel tot een goede afloop zal leiden. Formele vroege inspraak lijkt een enorme uitdaging. Terwijl informele gesprekken een stuk eenvoudiger te organiseren zijn. Daar zit ruimte die de gemeente kan benutten; zoals tafel als deze en andere overlegstructuren, waarvan je weet dat er een constructieve overlegstructuur is. De gemeente kan dat soort kanalen benutten om zich heel vroeg al te informeren over wat er leeft en wat er speelt, en dan te kijken wat je kunt als gemeente. Participatie nú wordt veel te veel aan de achterkant van het proces ingericht, waar je invloed nog maar minimaal is. Dat is jammer. De uitdaging is: hoe creëer je een level playing field waar je de mensen vroegtijdig aan tafel krijgt. Daar zouden we best eens over kunnen brainstormen.

Reactie: interessante gedachte! Deelt de spreker de opmerking over al die ingediende zienswijzen waarvan niets is overgenomen? Zeker als er zoveel kwaliteit tussen zit?

Ja, ik deel deze mening. De inspraakreacties worden zo laat in het proces opgehaald, dat de ruimte om nog aan het plan te schaven, minimaal is. Als er nu een alternatief goed onderbouwd plan is, dan zou de gemeente het hele proces opnieuw op de schop moeten nemen. Die ruimte is er gewoon niet meer - zelfs zeer goede plannen worden afgeserveerd omdat ze veel te laat in het proces worden opgehaald. En wij willen juist veel eerder in dit proces onze goed onderbouwde mening bij de gemeente kunnen neerleggen, in de hoop dat het ergens landt. Maar, nogmaals, als je participatie heel vroeg in het proces wil organiseren, dan moet je iedereen gelijke kansen bieden en krijg je heel veel groen en rijp door elkaar. Hoe maak je als gemeente daar een proces van waarin je de goede informatie kunt ophalen zonder dat je het project enorm vertraagt doordat iedereen aan tafel moet? Daar zit het spanningsveld.
- M.b.t. de Zijlweg zou je eigenlijk vooral willen dat de gemeente de eigen uitgangspunten rond veiligheid en comfort op deze straat projecteert. De regierol wordt door de gemeente onderschat. Men probeert de inspraak te veel te controleren. Om ons heen in steden en andere landen zijn er goede voorbeelden van hoe dit wel kan. Open en creatieve gesprekken, zoals in Woerden. Proactief zijn en niet bang zijn, in plaats van reageren en controleren, is de manier om er mee om te gaan. Bij de organisatie van het verkeer rond de F1 is er veel regie geweest en het is ook geweldig goed gelukt om het verkeer aan de oostkant van de stad op te vangen. Het was nog nooit zo stil in de Zijlweg. Dit, gelegd naast wat er allemaal niet gelukt is, is een succesverhaal. Realiseer je, dat Haarlem een moeilijke stad is: langgerekt, niet doorgankelijk, dus je moet andere oplossingen gaan verzinnen. Als er op de A9 iets mis is, kan je dat op de Zijlweg merken - zo gevoelig is deze stad. Maar in de F1-aanpak zitten veel oplossingen waar Haarlem zijn voordeel mee kan doen.
- Aansluitend op de thema's 30 km, verkeersveiligheid, share- en stakeholders en de participatie achteraf, kan worden gekeken naar het HOV-beleid. De stad lijkt gegijzeld te zijn door de claim '50 km'. Terwijl uit onderzoek van Goudappel-Coffeng blijkt dat het feitelijke verschil tussen 30 en 50 km voor de bussen slechts 4 km/uur is. Dit betekent voor bijvoorbeeld het traject van de Gedempte Ouder Gracht minder dan 10 seconden. Tegelijk stelt de SWOV dat invoering van 30 km, 22 tot 31% minder verkeersslachtoffers betekent. Dat is de moeite waard als je je burgers wil beschermen. Het voorbeeld Zijlweg toont hoeveel moeite het kost om de verkeersveiligheid omhoog te krikken. Toch moeten we hierover nadenken. Hoe kunnen wij als burgers van Haarlem hier verandering in brengen?

Opmerking: Ter zijn 30 km trajecten zoals de Springerlaan of de Slachthuisbuurt, waarop niet wordt gehandhaafd.
- De gemeente heeft weinig expertise meer in huis. Dit is ook in de vorige mobiliteitstafel al aan de orde geweest. Dus schakelen zij externe verkeerskundige bureaus in. Hun adviezen worden vaak in hun geheel of met kleine wijzigingen overgenomen. En dat heeft een desastreus effect op de participatie van burgers en wijkraden. Bovendien lost men elk probleem apart op, ook als dit een nieuw probleem elders geeft, of andere problemen blijven liggen. De problemen bij de

Zijlstraat en de Prins Bernhardlaan zijn goede illustraties. Maar vanuit stedenbouwkundige kant redeneer je andersom, vanuit een visie - een gewenste situatie, waar je naartoe moet gaan werken. De gemeente waardeert deze reactie op papier, maar niet bij de afzonderlijke projecten. De gemeente laat het bedenken van oplossingen primair over aan de externe bureaus, die de lokale situatie niet voldoende kennen of zich laten aansturen door een centrale visie. Want hun focus is immers de opdracht om een specifiek project tot een goed einde te brengen. Je zou vrijuit moeten kunnen discussiëren met de ontwerper van zo'n bureau, maar hier wordt door de projectleider (ingehuurd, of vanuit de gemeente) meestal niet op gereageerd. Die heeft een klus te managen - en bovendien wisselen ze veelvuldig tijdens een project.

- M.b.t. de eerdergenoemde procesgang: sommige partijen die veel mensen vertegenwoordigen en die kennis van zaken hebben, zoals wijkraden en belangengroepen, worden veelal in het allereerste stadium aan tafel uitgenodigd. Maar er zijn nog andere belanghebbenden, die niet aan tafel zitten en pas in de laatste fase iets kunnen inbrengen. Dit leidt tot frustratie en de besluitvorming blijft zo een black box. Sommige partijen - bijv. Connexxion - nodigen sowieso weinig mensen aan tafel uit. Het blijft dus sprokkelen en gegevens bij elkaar leggen om te proberen te begrijpen wat er nu werkelijk gebeurt. Dáár zouden we met z'n allen iets aan moeten veranderen. Het is best voorstelbaar dat de gemeente aan de voorkant van het proces wil spreken met groepen die veel mensen vertegenwoordigen en deskundig zijn. Dit is goed te zien aan wat er bij De Vijfhoek gebeurde. Hele grote problemen, peilingen, groot draagvlak, inschakelen van deskundigen enz. leidde tot het bijstellen van de visie van de gemeente.

Ter afsluiting

Een goed gesprek! Een nuttige en interessante discussie; iedereen wordt bedankt voor de bijdrage. We zijn nogal gelijkgezind en vooruitdenkend, en het zou voor de discussie goed zijn als we op de wat langere termijn ook stakeholders met een andere visie aan tafel uitnodigen. Als jullie die weten, laat ons dit weten.

De volgende Mobiliteitstafel op 24 november 2021 zal gaan over het OV en HOV; de concessiehouders van de Vervoersregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland gaan dan met ons in gesprek. Ook hier geldt: als je onderwerpen wil aandragen, dan horen wij dat graag.