

# Bevindingen Klankbordgroep Verkeersstudie Orionzone - Eindrapport Mobiliteitsonderzoek september 2019

## Inleiding

Er was weinig tijd voor het uitvoeren van dit mobiliteitsonderzoek. Er is lang gewacht met het aanvragen van offertes. Gezien de korte doorlooptijd waren er slechts twee aanbieders bereid een offerte te maken.

De doorlooptijd van de eerste bijeenkomst met Mobycon en het produceren van het definitieve rapport was krap 6 weken (workshop 16 juli – 26 augustus)! Dat is ten koste gegaan van de diepgang en kwaliteit van het onderzoek. De input van de klankbordgroep in de analysefase is zoveel mogelijk verwerkt. Helaas zijn onze bevindingen van het concept-rapport niet verwerkt. De samenwerking was prima, er is goed geluisterd.

Onze kijk en interpretatie van de cijfers en feiten komt vanuit de blik van wijkbewoners. Vanuit begrip voor de wens nieuwe woningen te bouwen en het zoveel mogelijk behouden van de kwaliteit/ leefbaarheid van de wijken. Het doel van het onderzoek is om de Orionzone Ontwikkelvisie te ondersteunen zodat Burgemeester en Wethouders deze eind december kunnen 'vast stellen'. Om uiteindelijk het bestemmingsplan te wijzigen en aan de ambitie te voldoen om in Haarlem totaal 10.000 woningen te kunnen bouwen. Omdat er voor de Orionzone nog geen mobiliteitsvisieplan was, moest dit in de zomer van 2019 halsoverkop worden uitgevoerd.

Gezien de beschikbare tijd heeft het onderzoeksbureau Mobycon een goede prestatie geleverd. Zij heeft noodgedwongen gewerkt met reeds beschikbare data uit eerdere, wellicht verouderde onderzoeken van derden. Er zijn geen verkeerstellingen gedaan! Er zijn geen milieumetingen gedaan. De gemeente heeft geen beschikking gegeven over (actuele) aantallen voetgangers ( de belangrijkste vorm van mobiliteit, aldus de gemeente), niet over aantallen fietsers. Ook waren er geen OV data, zoals buslijnen beschikbaar.

Het bureau beveelt dan ook regelmatig nader onderzoek aan, omdat keuzes zonder betrouwbare data moeilijk te maken zijn. En de gemeente moet keuzes maken, niet het bureau.

De Orionzone moet een groene wijk blijven/ worden. Echter het bouwen van woningen en algemene voorzieningen (2 sporthallen en een groot zwembad, bibliotheek, huisartsen en meer schoollokalen) leveren o.a. meer autoverkeer op. De wijk verjongt, jonge gezinnen komen zich vestigen in de (oude) wijk waar ouderen op zoek gaan naar huisvesting buiten de wijk. Gezien de gestegen huizenprijzen, zullen dit voor een deel tweeverdieners zijn die buiten Haarlem werken en vaak 2 auto's mee brengen. Dat levert extra (ook autonome) druk op de wegen in de wijk en op de ontsluitingswegen als de Westelijke Randweg en richting A9. Zeker gezien de gemeentelijke intentie om het verkeer zo snel mogelijk uit de stad te laten stromen.

Als binnen de wijk het autoverkeer op doorgaande wegen wordt bemoeilijkt, dient goed gekeken te worden naar de consequenties. Verkeersluwer maken moet niet leiden tot het erg moeilijk/ met grote omwegen je eigen wijk niet in of uit kunt komen. Zoals met een bussluis. Het verkeer moet ergens heen, andere straten zullen meer belast worden. Het tegengaan van doorgaand verkeer over de wegen en deze te reserveren voor bestemmingsverkeer is een veel vriendelijkere en praktischere oplossing. Een belangrijke doorgangsweg als de Planetenlaan kan niet zomaar afgesloten worden om autoverkeer tegen te gaan.

Mensen worden gestimuleerd om de fiets te nemen. Echter de auto's blijven. Wie krijgt er nu prioriteit op de wegen, fietsen of auto's? De gemeente wil/ kan geen keuze maken. Wel of geen 30 / 50 km per uur. Wel of geen 1-richtingsverkeer. wel of geen bussluizen, rotondes, fietstunnels. Haarlem is geen rijke gemeente. Is er wel budget voor infrastructuur op wijk en stadsniveau?

Het onderzoeksbureau vraagt dan ook aan de gemeente om een integrale mobiliteitsvisie voor heel Haarlem. Ook in de Commissie Ontwikkeling wordt regelmatig verbazing uitgesproken dat er geen integraal plan is voor Haarlem. Meestal (en met veel meer kans op succes!) wordt eerst gekeken hoeveel ruimte er is en daarvanuit gaand de deelplannen gemaakt. Nu is het risico erg groot dat al die deelplannen leiden tot verstopping van binnen uit.

De gemeente wil minder autoverkeer in de stad. Dit wil zij bewerkstelligen door de nieuwe woningen te voorzien van te weinig parkeerplaatsen. Nieuwe bewoners willen wel binnen hun blok parkeren maar er zijn te weinig plaatsen en er mag niet in de wijk parkeren omdat daar gereguleerd parkeren wordt ingevoerd. Als mensen een auto willen, dan nemen ze die toch en parkeren ze die in een aangrenzende buurt. Initiatiefnemers willen best bouwen, maar dan moet de gemeente ze verplichten voldoende (dat is gewoon te berekenen!) parkeerplaatsen te bouwen die dan ook verplicht moeten worden afgenomen!

Het ontwikkelen van stadsdelen is complexe materie. Grote veranderingen, veel uitgangspunten, randvoorwaarden en aannames. Beschreven in de vele lijvige rapporten, opgeslagen in gegevens bestanden. Nauwelijks/ niet toegankelijk voor een betrokken bewoner. Om betrokkenheid en draagvlak te krijgen en houden is transparantie noodzakelijk. Zeggen wat je doet en doen wat je zegt. Duidelijkheid over wat er gaat gebeuren, wat de doelen en randvoorwaarden zijn. En gedurende het proces kunnen zien hoe het lukt. Zodat tijdig bijgestuurd kan worden. Daarom hecht de KBG aan een instrument als de LER, de Leefbaarheid Effect Rapportage. Met de LER wordt inzichtelijk gemaakt hoe het met de leefbaarheid in een wijk staat en wat de effecten zijn van de geplande nieuwbouw. De LER ontsluit informatie die vastligt in al die genoemde bronnen. Dit gaat natuurlijk veel verder dan 'mobiliteit'. De wens voor een LER wordt ondersteund door alle betrokken wijkraden.

## Bevindingen

De meeste opmerkingen en suggesties die we hebben gedaan naar aanleiding van het concept rapport gelden nog steeds en gaan we niet herhalen. We vertrouwen erop dat deze alsnog worden verwerkt en volstaan met een samenvatting van de belangrijkste en vullen aan waar nodig.

Onderstaande punten staan in willekeurige volgorde:

- Bewoners hebben al veel input gegeven op het digitale platform. Op niet beantwoorde vragen dient alsnog te worden ingegaan. Dit is belangrijk om mensen betrokken te houden en niet af te laten haken.
- De rapportage moet leesbaar zijn voor iedereen. Met duidelijke overzichten en plaatjes. Dat is ook in de definitieve versie onvoldoende gebeurd. We vertrouwen erop dat de rapportage tijdens de inloop van 11 september transparant is gemaakt, zodat o.a. de uitgangspunten, analyse, keuzemogelijkheden en conclusies voor iedereen toegankelijk zijn. Met veel plaatjes, Nijntjestaal.
- Onze indruk is dat bij dit verkeersonderzoek het realiseren van de gemeentelijk visie op de Orionzone en mobiliteit centraal heeft gestaan en niet de leefbaarheid en toegankelijkheid voor de huidige bewoners
- Onze interpretatie van in het rapport aangegeven feiten is dat uitbreiding met 684 woningen in de Orionzone zeer grote problemen gaat geven. En niet realistisch is als er van een leefbare wijk wordt uitgegaan. Dit aantal dient sowieso terug gebracht te worden.
- Extra bouwen in een bestaande wijk gaat ten koste van openbare ruimtes, groen en leefbaarheid. Het is of/of en niet en/en. Haarlem Noord wordt nu als op een aantal punten als '**vol**' ervaren.
- Er worden een aantal **aannames** gedaan op grond waarvan het autoverkeer zou worden beperkt. Het is nog maar de vraag of deze aannames realistisch zijn. Ook Mobycon vraagt zich op pagina 9 af in hoeverre er op bepaalde aannames/ uitgangspunten kan worden gestuurd, zeker voor betreft de sociale woningbouw. Enkele voorbeelden:
  - o Jongeren halen nog steeds massaal hun rijbewijs op een steeds jongere leeftijd (CBR). Het autobezit neemt af, maar creëert juist meer autogebruik door deel en huurauto's! In steden als Amsterdam ontstaan meer autobewegingen doordat men toegang heeft tot een auto. Jongeren zullen minder auto's bezitten maar gebruiken blijft (toenemen).
  - o Een aanname dat er buiten het centrum 7,5% minder dan de trend autoverkeer komt, vinden we opmerkelijk en onwaarschijnlijk. De gemeentelijke rapporten geven vaak de politieke ambities weer en in de praktijk worden de randvoorwaarden en beloftes niet altijd gerealiseerd. En wordt de burger geconfronteerd met de gevolgen.
  - o Dat de Westelijke Randweg, Rijksstraatweg minder druk en de Jan Gijzenbrug niet drukker zal worden achten wij onwaarschijnlijk. Er wordt o.a. uitgegaan van realisatie van de SOR maatregelen, prognose ontwikkeling autoverkeer, fiets en OV. Er zijn geen gegevens bekend/beschikbaar gesteld over fiets en OV. In onze wijken wordt al veel gebruik gemaakt van de fiets, is hier rekening mee gehouden?
- Het gebruikte **verkeersmodel** is een aantal jaren geleden ontwikkeld en gekalibreerd op tellingen uit 2014. Dat was in de crisistijd. Er is ondertussen veel veranderd. Klopt het gebruikte model nog steeds? Houdt het rekening met de specifieke demografische samenstelling en mutaties van onze wijken?
- **Gereguleerd parkeren** wordt gezien als de enige oplossing om de mobiliteitsvisie te realiseren. In de wijken is hiervoor geen draagvlak. De parkeergarage lijkt alleen te kunnen worden gerealiseerd als er in de hele wijk gereguleerd parkeren wordt ingevoerd.
- Er is **beloofd dat er geen extra parkeerdruk** komt agv. de nieuwbouw. Parkeren wordt opgelost binnen de bebouwing. **Hoe hard is deze belofte?** Aanbevelingen om de parkeernormen te verlagen en/ of te maximaliseren zijn hiermee strijdig. Er zijn veel mogelijkheden voor B&W om af te wijken van gemaakte afspraken.
- Is een parkeergarage ook mogelijk zonder het invoeren van gereguleerd parkeren?

- Risico dat een parkeergarage verkeer van buiten aantrekt wat vanaf dat punt het OV in stapt.
- De plaatjes met parkeerdruk graag duidelijker voor specifiek de Orionzone. Uitbreiden met prognoses met nieuwe sporthal, zwembad en parkeergarage(s?) in opnemen
- Voor de Planetenlaan worden verschillende oplossingsrichtingen aangedragen. 30 km/ uur voor de autoluwe aanpak tot een noodzakelijke doorgangsweg met 50 km/ uur. Hoe wordt de keuze bepaald ?
- Delen van de Orionweg, Planetenlaan en Planetenplein vallen onder beschermd stadsgezicht. Hoe past dit in de plannen c.q. hoe passen de plannen daarin?
- Verkeersluwer maken moet niet leiden tot situaties dat je erg moeilijk/ met grote omwegen je eigen wijk niet in of uit kunt komen. Zoals met een bussluis. Het verkeer moet ergens heen, andere straten zullen meer belast worden. Het tegengaan van doorgaand verkeer over de wegen en deze te reserveren voor bestemmingsverkeer is een veel vriendelijkere en praktischere oplossing.
- De varianten van de Planetenlaan kunnen leiden tot verwarring. De plaatjes ter toelichting zijn onduidelijk.
- Bij de bronvermelding wordt verwezen naar 11 rapporten/ documenten. We zouden er graag van uit willen gaan dat de **uitgangspunten en oplossingsrichtingen consistent** zijn en leidend voor daarna volgende onderzoeken, rapportages en beleid. daadwerkelijk gaan er maar uit van consistentie. Als vrijwilligers en niet-deskundigen kunnen we niet alles doorlezen en begrijpen. Alleen al in het rapport 'Groeipotentie' van april 2019 vielen ons een paar zaken op:
  - o Het aantal te bouwen woningen in de Orionzone staat hier op 560. Het is verwarrend om telkens weer met andere getallen te horen. Waar gaat het nou werkelijk over?
  - o Haarlem kent een zeer goede spreiding van supermarkten over de wijken. Er is geen enkele noodzaak voor een extra supermarkt
  - o Er is geen budget voor de verplaatsing van het zwembad De Planeet.
  - o De nieuwe sporthal wordt mogelijk uitgebreid met nog 2 zalen. Is hier rekening mee gehouden ?
- **Extra supermarkt.** Zoals bekend niet nodig en niet gewenst, maar een hardnekkig fenomeen. In het concept-rapport Mobiliteitsstudie was de supermarkt tot onze verrassing verplaatst van blok C (Nieuw Delftweide) naar D (Ymere Orionweg). Benoemd was dat de supermarkt veel verkeer genereert en veel plaats vraagt voor parkeren/ laden en lossen. De supermarkt wordt niet meer genoemd in de definitieve versie van het rapport. We hebben al eerder gevraagd of dit betekent dat de supermarkt nu eindelijk van de baan is, we wachten nog op antwoord.
- De oplossing voor het **kruispunt Orionweg/ randweg** ligt in de handen van de Provincie. Hoe haalbaar zijn de aangereikte oplossingen?
- Bij verschillende OV oplossingen vervalt o.a. de bushalte bij Schoterhof. Wat is het alternatief voor de bewoners en bezoekers?
- Resulterende milieueffecten als **emissies en geluid** vallen **buiten de scope van dit project**. De zorg is dat geluidsoverlast zal gaan ontstaan door weerkaatsing van verkeersgeluid tegen de grote bouwblokken. En voor uitstoot. Dus wel belangrijk om te weten/ meten. Wat is het effect van de recente stikstofuitspraak van de Raad van State?
- Ook het onderzoeksbureau nuanceert en doet aannames om naar het doel toe te werken, zoals:
  - o In de afsluitende conclusie wordt gezegd dat er niet eenduidig kan worden geconcludeerd of de verkeersafwikkeling op kruisingen wel of niet acceptabel is.
  - o Pagina 66: Een beperking van het in de wijk gegenereerde autoverkeer van 20% of meer is op termijn zeker haalbaar en ook nodig om de leefbaarheid te garanderen.
- Conclusie van de klankbordgroep is dat er grote problemen zullen ontstaan en dat er meer tijd en onderzoek nodig is voor een volledig verkeersonderzoek dat de vereiste diepgang heeft voor het kunnen beoordelen van de ambities van de concept-visie.