

Spreker: Walther Ploos van Amstel, lector City Logistics, Hogeschool van Amsterdam

Gasten: Peter Caspers (WR KZW), Jan Geerts (WR Vijfhoek), Menno van Dijk (WR Leidsebuurt), Ronald Fukken (stedenbouwkundige en WR Parkwijk), Peter Schouten (extern adviseur Mobiliteit), René Rood (Fietsersbond), Henny de Vos (WR KB).

Aanwezig namens Haarlem Klem: Govert Meijer (voorzitter), Erik van Dijk, Sybe Huf, Michael Nieweg, Vic d'Obrenan van den Broek, Anneke Volbeda, Casper van Boltaringen, Gerko Vos.

Walther is gespecialiseerd in stadslogistiek, heeft afstudeerrichting Mobiliteit onder zijn hoede (Built Environment), vergelijkbaar met de klassieke verkeerskundigen-opleiding. Verkeerskunde staat tussen allerlei disciplines in. Belangrijke thema's:

- Zero emissie agenda, die geldt voor heel Nederland.
- Stadslogistieke zaken. b.v. een autoluwe binnenstad versus intensieve bevoorrading
- "Connect" (Ministerie) over Smart Mobility (t.a.v. entree in de stad)

Hij noemt Gent als een met Haarlem vergelijkbare stad, met goede mobiliteitsplannen.

Introductie onderwerp van deze lezing:

Allerlei aspecten van het **Mobiliteitsbeleid**, waarvan **verkeersveiligheid** een integraal onderdeel moet zijn. Gemeente ziet zichzelf als wegbeheerder: zorgt voor asfalt. Wat veelal ontbreekt is het nadenken over de rol die je hebt in dat verkeer. Bij voorbeeld: 80% van ongevallen, die fietsers en voetgangers met vrachtwagens hebben, gaat over bouwlogistiek. Veiligheidsdiscussie roept fundamentele vragen op over de rol van de gemeente. In de sheets ziet u veel Amsterdamse voorbeelden die tot nadenken stemmen



1. Mobiliteit

Mobiliteitsdiscussie gaat over 3 thema's nl. ruimte, ruimte en ruimte. Oud wethouder Pieter Litjes, nu bij het CROW, hier in een autonome Mercedes (auto van de toekomst?) stelde vragen aan ambtenaren en gaf hen veel gelegenheid om te experimenteren in de stad, simuleren. Wist jonge mensen te verbinden.

Twee termen in het verkeer, die een rol spelen in de verkeersdiscussie. We zijn vooral bezig met de stuff, de harde kant van de mobiliteit (veel

staal ic auto's, fietsers scooters, stepjes op de stoep, voertuigen, vrachtwagens, afval, verkeerslichten enz).

Echter daarnaast is ook de wereld van de fluff is belangrijk: slim omgaan met data (PL).

Mobiliteitsbeleid dat niet ook gaat ook over slimmigheid is geen goed mobiliteitsbeleid.



2. Plaatje links: Damrak elke dag 250.000 voetgangers. Het trottoir is overvol en de straat ernaast 6 fietsers en geen auto's. Voetgangers worden door de gemeente niet gemeten. Men kan niet omgaan met deze aantallen. Er wordt slechts gedacht vanuit de cijfers die we hebben. Ander vreemd feit: Dynamisch geregelde stoplichten betekent de laagste prioriteit voor de voetgangers (denk aan regen!), auto's krijgen voorrang, fietsers wachten 2 à 4 minuten.

Plaatje rechts: Haarlemmerdijk was één van de populairste winkelstraten van NL, is nu een no-go-area geworden, een betekenisloze fietssnelweg, auto's die er doorheen crossen, terrassen worden vrijgegeven. Vervolgens klagen de winkeliers: de klanten komen niet meer.

Dan nog de coronamaatregelen bv "maak ruimte voor elkaar" terwijl de gemiddelde stoep 90 cm breed is.

We richten de stad vaak in zonder na te denken.

WAT GAAT HIER FOUT



WAT GAAT HIER FOUT?



3. Haarlemmerdijk: auto's die lossen. Onder de 3 auto's is het zebrapad, fietser en scooter lopen vast. Wat we zien is dat veel winkels pas om 12 uur open gaan (na het lossen!). Om 5 uur, als al het afval buiten staat, zijn de meeste winkels weer dicht. In een leuke functionele winkelstraat in een woonbuurt zijn de winkels dus effectief 5 à 7 uur open, dat is te kort. Dit zou een aantrekkelijke wijk moeten zijn.

4. File voor de Bijenkorf. Iets verderop heb je het Oosterdok-parking waar je de hele dag staat voor €20,- en je zo de stad inloopt. Of je parkeert bij de Hogeschool van Amsterdam, die de garage verhuurt in het weekend. ParkBee Gemeente A'dam heeft geweldig goed nagedacht over het parkeertarieven. Het tarief zit nu op E.7,50 per uur. Wat doet dat met de vraag naar parkeren? Die neemt af. Wat doet dat met het aanbod van parkeer ruimte? Die neemt toe! Steeds meer commerciële parkeerplaatsen onder kantoren en zo. Zo wordt er nog meer mobiliteit in de binnenstad gegenereerd. Alleen bewoners staan nog

in de straat geparkeerd. Het gaat om lastige keuzes binnen het mobiliteitsbeleid. Gedrag is belangrijk. Niet alleen van de reizigers, maar ook van de aanbieders van P-ruimte. Door het tarief van 7,50 per uur zijn er 20.000 commerciële parkeerplekken bijgekomen waar je als gemeente niet de regie over hebt. Er dienen afspraken te worden gemaakt in dit geval.

NADENKEN OVER VERKEERSSTROMEN

- Belang van mobiliteit voor vitale steden en regio: visie?
- Actuele thema's
- Denk niet in mooie plaatjes maar verkeersstromen!



5. Verkeersstromen. Actuele thema's: deel-scooters, stepjes op de stoep, de opkomst van de E-bikes. Een kwart van fiets-forenzen gebruikt E-bikes die tot 45 per uur rijden. Nieuw is bezorging met een Cargo-bike, op fietspad. Speelt dat ook in Haarlem?

EEN VITALE STAD EN BUURT



6. Vitale Stad.

Eerste voorwaarde: een leuke buurt, studentencampus, bedrijventerrein. Wat maakt een juiste mix van functies. Wonen, werken, ontspannen. Het gaat om functies die elkaar niet bijten.

Neem de Wallen: hier zit een verkeerde mix van functies.

Tweede voorwaarde heeft te maken met mobiliteit. "Slang die elkaar in de staart bijt". Een van de drie jonge mensen is ZZP-er, die vandaag niet weet waar hij/zij volgend jaar werkt. Het gedrag van mensen is afhankelijk van het werk dat ze hebben. Het ene moment hier, het andere moment ver weg, dan

O.V. of auto nodig.

MOBILITEIT MRA GROEIT TOT IN 2050

(UPDATE KIM 2020)

- Meer auto's en meer kilometers + 23-58%
- Sterke groei trein (OV) + 40-60%
- Meer vracht, vooral internationaal + 14-52%
- Luchtvracht groeit met + 353-406%
- Minder CO2-uitstoot - 31-37%



- Na 2030 is infra te krap in de regio

7. Mobiliteit is belangrijk voor de waarde van een gebied, wonen, scholen, mantelzorg e.d. In Haarlem is één op de 8 voertuigen voor de bevoorrading van de buurt. Het aandeel pakketpost is daarvan 4%.

Pakketpost: de pakjesbezorgers komen wel 2x per dag in de straat ongeacht veel of weinig pakjes. De helft van de pakketpost gaat naar bedrijven.

Levensmiddelen-bezorging. AH heeft 60 levermomenten (naar keuze) per week = 60 keer door je straat. Dan hebben de leveranciers ook meer auto's

nodig. AH gebruikt een grote bus. Picnic doet het al beter: een klein elektrisch autootje dat van buitenaf laadt, slechts 10 levermomenten, ze kunnen dan een flink aantal burens tegelijk doen.

Online winkelen is ongunstig wat betreft de sociale cohesie. Wat daarentegen een verbazingwekkende constatering is: online boodschappen doen is duurzamer dan in de winkel. Honderden studies naar CO2, wat blijkt: ondanks alle retour-zendingen is online kopen schoner. Dat is dus zorgwekkend (voor de sociale cohesie).

Bevoorrading In een binnenstad-straat in Haarlem zouden de ondernemers hun leveringen moeten gaan bundelen. Meet eens de voertuigen in de winkelstraat.

Horeca Volgens de wethouder is 80% van de bevoorrading voor de HORECA. Hier is sprake van de kip zonder kop. Dus: hoe pak je de buurtlogistiek aan?

Bouwbedrijf-busjes vormen de belangrijkste stroom aan vrachtverkeer die jullie (woon-)buurt inrijden. Een bouwbusje (rijden hard, gauw afgeleid) veroorzaakt 8x vaker een ongeval dan een personenauto (gerelateerd aan km). Verkeersveiligheid is enorm gebaat bij goede buurtlogistiek.

Maaltijdbezorging zorgde vorig jaar voor een toename van 82%. Een op de 10 gezinnen in Haarlem krijgt dagelijks een maaltijd bezorgd tussen 6 en 9 uur 's avonds. Denk aan de fietskoeriers op elektrische fietsen of brommers in je straat.

Mobiliteit blijft nodig om de stad aantrekkelijk te houden

Winkels bevoorraden is nodig, zij concurreren met webwinkels. Restaurants willen zo min mogelijk hoeven weggoeien, dus vaker per dag bevoorrading.

Zaken met auto-klanten hebben een probleem, b.v. mensen die slecht ter been zijn.

Alhoewel autoluwe binnensteden zoals Haarlem, waar voetgangers en kinderen zich veilig kunnen bewegen, ook door de ondernemers ter plekke zeer gewaardeerd worden, zijn ze lastig voor ouderen en gehandicapten.

Ander aspect: De auto is een ruimte-vreter. Dus in een autoluwe buurt resteren meer vierkante meters, b.v. voor woningbouw. Ook projectontwikkelaars zien dat.

Regulering en handhaving

Openingstijden. Straten met paaltje afgesloten, echter ondernemers hebben sleutel, pakketdiensten hebben sleutel, kortom er wordt toch flink gereden door het voetgangersgebied. Handhaven. Digitaal.

Community

Goede verhouding tussen bewoners en ondernemers zeer belangrijk. In A'dam op bepaalde plaatsen veel fout geld in sommige straten. Lastig in gesprek te komen. Niet geïnteresseerd.

Wat niet werkt is een manier van bouwen die bereikbaarheid en parkeren voor de verhuizer en servicemonteur lastig maakt. Maar je ziet dat een goed functionerende buurt-app waarbij de bewoners elkaar aan een parkeerplek helpen wonderen kan doen. Mobiliteit is dus eigenlijk altijd een afgeleide, en daarmee heel boeiend.

Mengen van wonen en bedrijfsleven (Havenstad, Schinkelkwartier) kan ook goed zijn. Niet al het bedrijfsleven moet de stad uitgeduwd worden. Bij expertsessies spraken we met allerlei groepen zoals fietsersbond en allerlei MaaS-aanbieders (vervoersservice voor de wijk), openbaar vervoer e.d. Walther Ploos kwam er als enige te spreken over stadslogistiek. Waar niemand aan had gedacht: laad- en losplekken.

Belangrijk om te bedenken: Wat voor wijk wil je zijn? Niet wat voor stad wil je zijn, dat is nl. te groot.

Alles wat je nodig hebt zoals huisarts, school, sport, winkels, flexplek, eethuis, opvang moet binnen 15 minuten lopen te bereiken zijn. Als je daar niet voor zorgt, jaag je de mobiliteit alleen maar aan. Mensen de wijk in en uit (100.000). Denk aan voorbeelden Parijs (15 minuten-stad), Utrecht, Delft (10-minuten-stad).

In een stad als Haarlem is 60% van de mobiliteit: "pretmobiliteit". Behalve wandelen vreet dat ruimte.

Het concept 15-minuten ontbreekt geheel in de visie van Haarlem. Zie Marco te Brömmelstroet (coauteur boek "Recht van de Snelste") 15 minuten lopen naar allerlei voorzieningen. Voorbeeld: In Zaanstad 20.000 huizen ontwikkeld. De vraag is dan eerst: Is het voor mensen die in Zaanstad gaan werken, voor expats Zuid-as, voor pensionado's? Dat bepaalt hoe je een wijk inricht. Dat beïnvloedt dus de mobiliteit. Parkjes, winkels, sport enz. Ontwikkelen vanuit sociale cohesie, "mensenstraten", dat is belangrijk. Lopen, fietsen, shoppen. Eten bij het lokale restaurant. In Haarlem eet men 40% buitenshuis. Beter in het eethuis dan laten bezorgen.

MOBILITEIT MRA GROEIT TOT IN 2050 (UPDATE KIM 2020)

- Meer auto's en meer kilometers + 23-58%
- Sterke groei trein (OV) + 40-60%
- Meer vracht, vooral internationaal + 14-52%
- Luchtvracht groeit met + 353-406%
- Minder CO2-uitstoot - 31-37%
- Na 2030 is infra te krap in de regio



7. Metropoolregio A'dam (MRA, inclusief Haarlem) 2,1 miljoen mensen. Enorme pendel: bv A'dam verdubbelt iedere dag, qua hoeveelheid mensen. 400.000 komt aan met ov en auto, hetgeen ook toeneemt.

Verwachting toename met 58% tot 2050. Autokosten worden minder (elektrische auto), E.240 p.m. Betekent een enorme besparing voor gezinskosten. OV is erg duur, bijna zo duur als een taxi. Economische systemen. Noemt Hoogleraar transportbeleid Bert van Wee.

Toename werk in de stad, dienstverlenende sector. De toename van

de ZZP'ers zorgt ook voor meer verkeer. Er werken meestal twee partners per gezin. OV gaat 40 – 60% groeien. Voor NS is Haarlem niet aantrekkelijk met oog op volle treinen, heeft te maken met "verdienmodellen" (lange afstanden en volle treinen werken positief voor NS)

Vrachttoename, luchtvracht (in de buik van een passagiersvliegtuig) groeit 400%. Marginale kosten. Dit zorgt voor 2500 vrachtwagens op Schiphol. Wordt 10.000. Zorgwekkende toename verkeer.

CO2 terugdringen gaat lukken. Wordt Haarlem een zero-emissie-zone? Dat zou staan in het Schone-luchtplan. Modellen RIVM. Luchtkwaliteit: CO2-uitstoot via houtskool is groter dan uitstoot door verkeer. Die is slechts 10%. Daarvan is 80% van de banden! Wij moeten dus niet alleen schonere voertuigen maar veel minder voertuigen willen. In A'dam komt 15% van het fijnstof van fietsbanden!

Waarom moeten we naar zero emissie? (CO2). Hoeveel km rijdt een bestelauto in de stad? 40-60km. CO2-uitstoot gerelateerd aan de stad is dus klein. Maar de bewegingen náár de stad tellen!

Een voorbeeld. Stadsdeel De Pijp 800x800 meter krijgt 2000 bestellingen per dag, door 1000 bestelauto's! Bundelen is het devies. Hubs aan rand van de stad. Nadenken waar bedrijven bij elkaar zitten. Deze mobiliteit kan in Haarlem met 80% naar beneden.

Veiligheid, minder fijnstof, emissie naar beneden. Moet naar elektrisch, is ook goedkoper. Meer op de vrachtfiets, ook monteurs. Stadslogistiek verbeteren door intelligent access.

Duidelijke regels stellen. Winkels zitten met venstertijden (d.i. tijd dat het voetgangersgebied opengesteld is voor auto's en bevoorrading). Samen regelen is succesvol. Idem voor de Horeca.

Afvalinzameling: er zijn in Haarlem 40 afvalinzamelaars, is niet efficiënt. Haarlem schijnt wel de eerste te zijn met het concept "Open based": Een bedrijf zamelt in, afval wordt gewogen. Later wordt dat afgerekend per bedrijf. Is een geweldig voorbeeld (werkt dit nog steeds?).

Vervoer over water in Haarlem? Zou kunnen in de binnenstad, met kleine elektrische autootjes inzakelen.

Verder vervoer met 4 boten die rondvaren kan de binnenstad zijn afval kwijt. Pleidooi om stadslogistiek slimmer te maken.

VEEL BELANGHEBBENDEN VEEL CRITERIA BIJ MOBILITEIT

- Biedt economische vitaliteit voor de hele regio
- Biedt kansen voor mensen op werk en inkomen
- Moet gezond en veilig zijn en uitnodigen tot bewegen
- Biedt inclusiviteit voor iedereen; ook in kosten
- Zorgt voor aantrekkelijke buurten:
autoluw is goed voor waarde vastgoed
- Mag geen schade aan infrastructuur betekenen
- Faciliteert de export polsstok van de airport, seaport en greenportregio
- Zorgt, als je niet oppast, voor overmobiliteit
- Is luchtkwaliteit echt nog een criterium?

8. Economische vitaliteit.

Is minder mobiliteit beter? Let wel: Het gaat om de economische vitaliteit.

Vb. Utrecht: Wat besteden mensen in de binnenstad. Wie komen met OV of met auto. 60% wordt gekocht door mensen die met de auto komen.

Wij mogen van mensen vragen dat zij een half uur reizen naar hun werk. Reizen half uur naar werk is goed te doen, zowel door de goede infrastructuur als ov.

Gezond, veilig, uitnodigen tot bewegen. Hoge kosten ov is een nadeel.

Doelgroepenvervoer Haarlem: Een op de 6 gezinnen gebruikt dit al. Als je dit

openzet voor iedereen kan het een goedkope vervanging zijn voor taxi, en gerieflijker dan de bus (ouderen).

Bij nieuwe ontwikkelingen denk aan de buurtmobiliteit. Autoluw.

Schade aan infrastructuur: zwaar verkeer sloopt bruggen, kades (bv Delft, Utrecht). Hier is weinig aandacht voor in Haarlem.

Besef, dat onze regio airport-, seaport- en greenport-regio is. Planten moeten op tijd vervoerd worden.

Luchtvracht Schiphol. Hoogwaardige producten. 25% waarde van alle producten. Veel banen, veel dilemma's.

SAMEN HET ONDERSCHIED MAKEN: EEN INTEGRALE VISIE OP MOBILITEIT

1. Economisch belang mobiliteit voor regio bepaalt keuzes
2. De auto hoort er ook bij
3. Iedereen heeft recht op veilige mobiliteit: jong en oud
4. Modaliteiten betere verbinden: auto-OVfiets-lopen
5. In stads(deel)centra: ruimte durven delen (vooral voor de voetganger)
6. Inzetten op schone (deel) mobiliteit die past bij de maat van de straat: elektrisch (variege klimaat), micromobiliteit
7. Beter doorstroming en benutting door delen van open data, sensing, flexibel ruimtegebruik en ITS (Smart Mobility)
8. Ruimte maken voor logistiek in de regio

9. Integrale visie op mobiliteit is nodig.

We zien bij ontwikkeling nieuwe buurten dat de dure commerciële plint niet te verhuren blijkt.

Eethuis in de buurt niet meer gewoon, veel mensen reizen tegenwoordig voor een hapje eten.

Betreffende mobiliteit afweging economische waarde, maatschappelijke waarde. Sommige mobiliteit is namelijk meer waard. Wat zijn de belangrijke criteria? Analyse maken, inclusiviteit, hoe verloopt keuzeprocess, woningwaarde, luchtkwaliteit.

De auto is een blijvertje. Deelauto's? Snap-car (80% zijn net als airb&b, sturing op geven (elektrisch). Welke mensen krijg je in een deelauto? Gezinnen met kindertitje hebben er probleem mee. Als je het forceert, gaan meer mensen in de deelauto. Door restrictief beleid.

Ander issue. Hoeveel mensen wonen binnen 800 meter van het station? Is loopafstand. In A'dam was dat meer dan een derde van de reizigers, die komen wel op de fiets omdat lopen geen doen is. Maar je moet een plek voor je fiets zoeken. Demotiverend.

Laad- en losplekken flexibel mee omgaan: kan ook een terras zijn of fietsparkeerplaats. (Maastricht)

Lossen en laden (1 op de 2) vaak midden op de weg, onveilig.

Nieuwe systemen om te leiden naar de juiste parkeerplaats. Verfijnen én handhaven.

Binnenstad: ruimte durven delen. Niet te veel parkeerplekken geven aan ontwikkelaars.

Stadslogistiek meestal ongeregeerd

VERKEERSVEILIGHEID

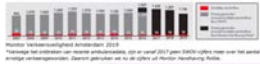


10. Verkeersveiligheid

30 km per uur! Juiste inrichting infrastructuur. Gemiddeld wordt er 18 km per uur gereden!

VERKEERSVEILIGHEID

- Handhaving via bijvoorbeeld mobiele flitscamera's.
- Aanpassing aan infrastructuur
- Gedragscampagne met beloningselement
- ISA pilot: Intelligente Snelheidsadaptie
- Haak aan bij andere steden
- Effect doorneming in tijd: 1-2 minuten (slimmere routes?)
- Legitimatie autobedrijf in stad (en in toekomst autonoom)



ACTUELE THEMA'S WAARBIJ STANDPUNTEN NODIG ZIJN

Ruimte voor de voetganger
Parkeertarieven en parkeerplekken
Parkeernormen nieuwbouw
Micromobiliteit
Zero emissie stadslogistiek
Gewichtsbeperkingen vrachtverkeer
Bedrijfsstrategie (kantorenstrategie)
Samenwerking MRA regio en Vervoerregio
Logistiek over water
Ontsluiting Schiphol-regio MRA
Ontwikkeling NS knooppunten
30 km/u: veiligheid en inrichting van de straten
Knippen en superblocks
De gemeente en intelligent toegangsbeheer
Evaluatie deelscooters en fietsen (en micromobiliteit)
De bak- en vrachtfiets op fietspad
Brugopeningstijden
Taxidossier
Handhaving op regels
Etc...

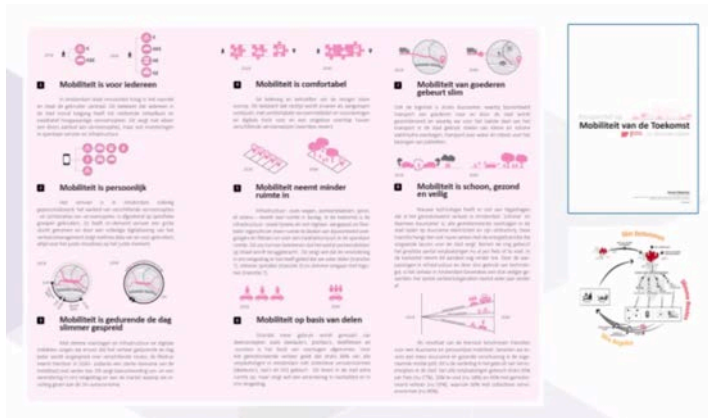


12. Actuele thema's & standpunten daarover ontwikkelen:

Ruimte voor de voetganger, parkeertarieven, parkeerplekken, nieuwbouw/parkeren, micromobiliteit (geen aandacht voor in Haarlem, scootertjes e.d.). Werk en wonen. Logistiek van vrachtverkeer. Vervoer over water.

Intelligent toegangsbeheer (stond niet in Haarlemse plannen) wie mag erin en wie niet. Vrachtfiets en bakfiets op het fietspad? Staat dat in de plannen?

Taxidossier, ook doelgroepenvervoer. Regelen. NB Geen Mobiliteitsbeleid zonder handhaving



13. Ook in Haarlem: problemen OV. Haarlem station; Hoe maak je daar een waardevol gebied van, geen comfort. Minder auto's, geen deelscooters en geen fietsen op de stoep. Schoon gezond en veilig. **NB:** dodehoekspiegels, camera moeten verplicht worden. Bouwlogistiek beïnvloeden. Ontheffing controleren. Fouten uit het systeem halen Goed programma voor verkeersveiligheid. Gedrag.... Zie ook plaatjes.

Vragen en antwoorden

Vraag: Haarlem streeft naar status quo van het autogebruik. Geeft evenwel geen extra ruimte.

Antwoord: Aspect ruimte Je kunt de mobiliteit te verminderen door voldoende voorzieningen in je buurt (60% van mobiliteit is pretmobiliteit). De kwestie is: Wat mobiliseert het autoverkeer?

Aspect volume: Gemeentebestuur zou moeten zijn: P-plekken op straat verminderen en voorkomen dat er alternatieven komen. (Parkeerplek leidt tot mobiliteit!) Als je het moeilijker maakt gaan mensen oplossingen zoeken. Voor woon-werk verkeer is een betere en meer comfortabele koppeling met het openbaar vervoer nodig. Nu is busnetwerk is goed maar verstikkend in de binnenstad.

Lopen (en fietsen) naar station aantrekkelijk maken. Minder autobezit dus, minder autoverkeer, meer ov-gebruik (forenzen). Haarlem is een gespreide stad. Verdichten om die knooppunten.

Vraag: RF Busvervoer is helemaal niet goed, naar Schiphol gaat met auto 5x sneller dan met bus.

Antwoord: De achilleshiel mobiliteitsbeleid en MRA: men heeft geen idee hoe mensen van A naar B reizen. Er zou een logisch structuurplan van het OV moeten komen. NB In Haarlem is alles met de fiets bereikbaar, je bent gek als je naar de binnenstad gaat met de auto.

Niet iedereen wil/kan met de fiets. Neem rolstoelrijders. Onvriendelijke stad. Liberaal standpunt. §

Vraag: Mobiliteitsplan Haarlem: “we redden het wel met de mobiliteitstransitie”...geeft unheimisch gevoel. In veel Europese steden worden harde, rigoureuze stappen (Parijs, A’dam) genomen om P-plaatsen weg te halen. A’dam kijkt naar het Italiaanse model. Iets met appjes waarmee een bewoner zijn bezoek toegang kan geven. Na 11 uur gaat de wijk op slot. Is daar ervaring mee in A’dam en hoe denk je daarover?

Antwoord: heeft betrekking op hartje binnenstad (Como) om bezoekers/toeristen meer ruimte te geven. Intelligent access vindt al plaats op Wallen (met kentekens). Men is af van Snorders, taxi’s, er wordt gebundeld met de bevoorrading. Over 5 jaar met it-adres auto.

Vraag: sluijverkeer?

Antwoord: wordt hierdoor opgelost. Zou iedere gemeenteraad kunnen invoeren. NB lastige kwestie: de rol van de wegbeheerder zal veranderen, verschuiving van verantwoordelijkheden. Borden gelden niet de hele tijd bij Intelligent Access. Denk aan verschillende functies van een laad- en losplek (Maastricht). Ook venstertijden verminderen (bv ma-di-wo). Dus ook tactisch, operationeel. Doelgroepvervoer: hoe controleer je dat hij een boeking heeft van een bewoner van de binnenstad? Intelligente stadslichten. Kortom een heel nieuw systeem. Positief voor Haarlem: juiste schaal om te experimenteren.

Vraag: Ruimte-ruimte-ruimte. Hebben we niet! Historische binnenstad. Kan niet anders dan auto in de stad beperken (minder P-plaatsen, éénrichtingverkeer). Gezien de participatie/democratisering in buurten. Hoe motiveer je mensen die in een comfortabele situatie zitten ertoe om mee te werken aan daling van de parkeernorm en invoeren van éénrichtingsverkeer (superblocks)?

Antwoord: Stembus. Iedere herontwikkeling heb je de kans om dat in dat te voeren. Woon je in een stad waar is gestemd voor terugdringen van de auto in de binnenstad, dan zal je dat moeten accepteren. Dat wordt stapsgewijs ingevoerd, straat voor straat. Dus bij herontwikkeling van een (centrum)buurt gaan er afspraken gemaakt worden. Het economisch perspectief (grondverkoop bv) vs. het verkeersluwe perspectief. Lange adem.

Vraag: 2^{de} kamer: stedelijke gebieden 30km. In Haarlem veel grijze wegen zonder fietspaden, nog niet direct ingericht als 30km straten (duur). De politie gaat daar niet handhaven. Hoe opgelost?

Antwoord: Tweede kamer gaat er niet over, APV, gemeentelijk. Binnen een aantal jaren krijgen we ISA, d.i. dat je automatisch gecontroleerd gaat worden. Politiek lef nodig. Slimme dingen (België): zodra je te hard rijdt gaat het stoplicht op rood. Dan gaan mensen hun gedrag wel aanpassen.

Ploos vergelijkt 30km discussie met de Zwarte Piet discussie: we weten allemaal dat het moet gebeuren maar mensen beschouwen het als een ingreep op hun vrijheid. Dus stimuleren. Engeland is ons ver vooruit, de ervaring leert: ernst van de ongevallen neemt af! Verzekeringsmaatschappijen kunnen ook een rol spelen: je betaalt een verzekeringspremie naar rato van het rijgedrag.

Vraag: In krappe Leidsebuurt veel grote auto’s, staan op de stoep en vormen een ruimteprobleem. Welke restricties kan de gemeente stellen?

Antwoord: Omvang: ja. Gewicht: lastig, denk aan loodgieter en kompanen. Bedrijfsauto’s worden vaak verruild voor SUV-personenauto, dan is het lastig. Maar het kán. Je moet er wel een maatschappelijke kosten- en batenanalyse bij vermelden (MKBA)

Vraag: Zou je met dezelfde redenering de bakfietsen van het fietspad kunnen krijgen?

Antwoord: Er loopt een landelijk onderzoek naar het gebruik van de bakfiets m.n. de vrachtfiets (30-35km per uur). Als je de bakfiets voor vracht van het fietspad haalt, moet je ook de bakfiets voor de kinderen eraf halen. Er zijn wel afspraken te maken bv met DHL.

Vraag: Ander probleem het passerend verkeer naar Zandvoort en ander oost-west verkeer bv richting A’dam. We hebben geen ring A10. Noordelijk Velsersboog, maar zuidelijk niets. Eigenlijk iedere dag.

Antwoord: Waterbed-effect. Stevig onderzoek. Afspraken maken. Een boog wordt veel gedaan. Ondergronds geeft veel sores maar levert veel op!

Afronden: Erik: hartelijk dank, inspirerende sessie. Nieuwe blik op mobiliteit geboden. De praktische uitvoering voor Haarlem blijft nog een groot vraagteken, maar meer handvatten

2019-2024: SLIMME AANPAK MOBILITEIT MAAK PLANNEN AF



GEDRAG EN HANDHAVING: DE ZWAKSTE SCHAKEL?

