

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur L. Brouwer
Telefoon 511 4912
E-mail: lbrouwer@haarlem.nl
WZ/OGV 2008/22338
Te kopiëren: bijlage A
B & W-vergadering van 11 maart 2008

Onderwerp

Vrijgeven voorlopig ontwerp Jansstraat – Kruisstraat – Smedestraat – Jansweg voor inspraak

Bestuurlijke context

Met deze nota geven wij het Voorlopig Ontwerp van het project “Van Riool tot Rode Loper” vrij voor inspraak (zie bijlage A). Het project betreft de vervanging van het riool in de Jansstraat en de herinrichting conform HIOR van de Jansweg tussen Parklaan en Nieuwegracht, de Jansstraat, de Smedestraat en de Kruisstraat. De uitvoering scheidt de mogelijkheid voor gefaseerde uitbreiding van het autovrije regime in de binnenstad door plaatsing van hydraulische palen. Door de herinrichting verdwijnen er ca 65 parkeerplaatsen, die op 15 na in de omgeving kunnen worden gecompenseerd.

Rode Loper als entree voor Haarlem

De Rode Loper vloeit voort uit Masterplan Spoorzone, project Stationsomgeving. Hierin is het scheiden van de verkeerssoorten op het Stationsplein het uitgangspunt om de omgeving te kunnen opwaarderen. Door de herinrichting van het Stationsplein, ontstaat ruimte voor een voetgangersplein aan de westzijde. Het Masterplan schetst de mogelijkheid voor een langzaamverkeersroute op de Kruisweg en Kruisstraat: de ‘Rode Loper’. De naam is een metafoor voor een nieuwe, aantrekkelijke verbinding tussen het Station en de Grote Markt, die de economische en toeristische wervingskracht van Haarlem versterkt.

De Rode Loper levert als hoogwaardige wandelroute tussen station en Grote Markt een belangrijke bijdrage aan de versterking van de economische en toeristische wervingskracht van Haarlem. De fietser krijgt via dezelfde route de ruimte in twee richtingen, zodat een directe aansluiting op het Stationsplein (en de daar te realiseren nieuwe ondergrondse fietsstallingen) ontstaat. De Smedestraat wordt opgewaarderd en vormt een onderdeel van deze rode loper en het winkelareaal. Jansstraat, Jansweg, Smedestraat en Kruisstraat worden volgens het HIOR ingericht.

Vastgesteld beleid

In de nota *Haarlem Centrum Autoluw* (1995) is het doel om het verkeer via de ring rond de binnenstad af te wikkelen en op te vangen in parkeergarages. Lokaal bestemmingsverkeer blijft weliswaar mogelijk, maar hoe dieper men de binnenstad in wil, des te lastiger wordt het. In het Uitvoeringsplan Binnenstad (1995) staat de doelstelling om een kwalitatief hoogwaardige looproute tussen station en centrum via de Kruisweg/-straat te realiseren.

In *Parkeren in Balans* (1999) wordt vastgesteld dat het opheffen van straatparkeerplaatsen dient te worden gecompenseerd. Er wordt op dat moment gerekend met 250 straatparkeerplaatsen minder.

Het *Masterplan Spoorzone* (2003) heeft als ambitie de verkeersknoop in het Stationsgebied te ontwarren. Fietzers moeten een nieuwe route krijgen van de Schoterweg via een nieuwe brug over het

B&W-besluit:

1. Het college stelt het voorlopig ontwerp vast voor het project “Van riool tot rode loper”: Jansstraat, Kruisstraat, Smedestraat en Jansweg en geeft het vrij voor inspraak.
2. Het college neemt een principebesluit om op termijn het autovrije gebied uit te breiden.
3. Het vaststellen van het voorlopig ontwerp heeft geen financiële consequenties. Bij het vaststellen van het definitieve ontwerp wordt een sluitende financiële dekking voorgelegd.
4. Communicatie: De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit; de portefeuillehouder geeft een perstoelichting.
5. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter informatie.

Bolwerk naar de Kruisweg/Kruisstraat/Smedestraat. Voetgangers lopen vanuit het station via de Kruisweg/Kruisstraat naar het centrum. Dit masterplan legt de basis voor de Rode Loper.

In de *Parkeernota* (2004) geldt als uitgangspunt om het (bezoekers-)parkeren zoveel mogelijk in parkeergarages te laten plaatsvinden, zodat straten in de binnenstad kunnen worden omgevormd tot voetgangersgebieden.

In het *Convenant Binnenstad* (2007) wordt afgesproken om de herinrichting van de openbare ruimte met dezelfde voortvarendheid als in de eerste convenantperiode uit te voeren. Het accent ligt op de uitvoering van de geplande werken. Tot 2010 is dat het gebied ten zuiden van het station tot aan de Barteljorisstraat.

In het "*Handboek Inrichting Openbare Ruimte voor de Binnenstad*" (HIOR, 2008) wordt een kaderstellende visie op de openbare ruimte vastgelegd, uitgewerkt in voorschriften, gericht op een beheerbaar en uitvoerbaar straatbeeld met een goede ruimtelijke kwaliteit. Uitgangspunten zijn o.a. het behoud of versterking van het historische karakter van de openbare ruimte, behoud van authentieke klinkers; de authentieke gaslamp als standaardverlichting voor straten en stegen en waar mogelijk weloverwogen plaatsing van eenduidig voor de binnenstad vastgesteld meubilair, verlichting en groen.

Projectresultaat in relatie tot vastgesteld beleid

Het resultaat van het project is te beschouwen als fase 1 van de uitwerking van deze beleidsdocumenten. Deze eerste fase wordt gerealiseerd ongeacht de (besluitvorming over) uitvoering van fasen 2 en 3.

Fase 1 - betreft de aanpak van Jansstraat, Smedestraat en Kruisstraat, waarbij in de Kruisstraat tussen de Ridderstraat en de Krocht de parkeerplaatsen worden opgeheven. In deze nota wordt daartoe besloten.

De vervolgfases zijn als volgt bepaald:

Fase 2 - na opening Raaksgarage en na een positief besluit over realisatie van de Nieuwegrachtgarage worden de resterende parkeerplaatsen in de Kruisstraat opgeheven.

Fase 3 - na opening van de Nieuwegrachtgarage zal de Jansstraat vanuit het centrum tot aan het Donkere Begijnhof verder autovrij worden door de tijdelijke extra parkeerplekken op te heffen en het parkeerterreintje opnieuw in te richten. Om de rode loper volwaardig als veilige fietsroute te laten functioneren zal het nodig zijn de Smedestraat met hydraulische palen 24 uur per dag af te sluiten voor doorgaand autoverkeer.

Toekomstvisie verkeer en parkeren

Hoewel er nu geen besluitvorming plaatsvindt, is het van belang dat er een visie is op de bereikbaarheid in de nieuwe situatie. Het ontwerp gaat uit van aanpassing in het verkeers- en parkeerregime in fase 3. De uiteindelijke situatie wordt gekenmerkt door het afsluiten van de Kruisstraat en de Jansstraat na 's ochtends 11:00 uur en de Smedestraat voor 24 uur.

De uitbreiding van het autovrije gebied in de binnenstad heeft in de eindfase (dus na opening van de Nieuwegrachtgarage en de plaatsing van de hydraulische palen) de volgende consequenties:

- de Nieuwe Groenmarkt en achterliggende straatjes liggen in het autovrije gebied: een autoluwe herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt en invoering van een pasjessysteem voor bewonersparkeren vormen hier de mogelijke oplossing;
- De Nieuwe Kruisstraat en omgeving maakt onderdeel uit van het autoluwe gebied. Een pasjessysteem voor bewonersparkeren vormt de mogelijke oplossing. Een variant kan zijn om de Kruisweg af te sluiten voorbij de Nieuwe Kruisstraat, zodat het woongebied rond de Nieuwe Kruisstraat geen onderdeel uitmaakt van het autovrije gebied;
- Het parkeerterreintje aan de Jansstraat wordt opgeheven en omgevormd tot een aantrekkelijke groene toegang naar de Wijngaardtuin;
- De parkeerplaatsen in het autovrije gebied van de Jansstraat worden opgeheven en gecompenseerd in de Nieuwegrachtgarage.

Voor het parkeren:

- Laden en lossen in de Kruisstraat is mogelijk tot 11:00 uur, voertuigen verlaten het gebied via de Barteljorisstraat c.q. Nwe Groenmarkt/Zijlstraat en Koningstraat, resp. Ridderstraat en Jansstraat;
- Laden en lossen in de Jansstraat (ten Zuiden van het Donkere Begijnhof) is mogelijk tot 11:00 uur, toegang via de Damstraat;
- De Janskliniek is na 11:00 uur niet meer bereikbaar via de Damstraat. Daarom houdt het VO rekening met invoering van tweerichtingsverkeer tussen Nieuwegracht en Donkere Begijnhof;
- Trouwstoeten rijden naar de Grote Markt via de route Kruisstraat-Nieuwe Groenmarkt-Zijlstraat;
- Taxi's vallen onder het vigerende regime in het autovrije gebied: maximaal een half uur toegang om passagiers op te halen of af te zetten;
- Algemene invalidenparkeerplaatsen worden na 11:00 uur onbereikbaar. Hiervoor zullen (beleids-) alternatieven uitgewerkt moeten worden.

Parkeerbalans:

	Huidige situatie	Fase 1	Fase 2	Fase 3
Project Janstraat				
Kruisstraat/Krocht	47	30	9	9
Smedestraat	10	10	10	10*)
Jansstraat	53	45	45	19
Jansweg	14	14	14	14
Compensatie buiten project Jansstraat				
Kruisweg	8	16	16	0
Jansbrug	2	5	5	0
Parklaan	0	8	8	8
Totaal	134	128	107**)	60***)

*) binnen autovrij gebied, dus niet voor bezoekers

***) parkeergarage Raaks niet meegerekend

****) parkeergarage Nieuwegracht niet meegerekend

Het Voorlopig Ontwerp

Het projectteam heeft een voorlopig ontwerp opgesteld, waarin het ruimtelijk-, verkeerstechnisch- en civieltechnisch ontwerp zijn samengevoegd. Het eindbeeld van het project is:

- een aantrekkelijke voetgangersroute tussen Station en Grote Markt via de Kruisweg en –straat;
- de fysieke aanzet voor de fietsroute in twee richtingen, die een kwalitatief beter alternatief vormt voor de huidige fietsroute over de Jansstraat;
- een verbeterd winkelklimaat in het gebied, o.a. door vermindering van de aanwezigheid van rijdende en geparkeerde auto's.

Ruimtelijk ontwerp

De Kruisweg-Kruisstraat- en de Jansweg-Jansstraat zijn de historische wegen vanuit het noorden naar de Grote Markt. Een continuïteit in wegingdeling en karakteristiek van het profiel is dan ook uitgangspunt. Bij de inrichting van de Kruisweg-Kruisstraat staat de doorstroming van de fietsroute bovenaan. Maar er zijn ook veel voetgangers en net als in de Jansstraat zijn er winkels en bedrijven die bevoorrad moeten worden. De rijbaan komt enigszins verdiept te liggen ten opzichte van de naastgelegen voetgangerszones, waarop zich de ruimte voor het laden en lossen en het, parkeren en de voetganger bevindt.

Het karakter van de pleinen voor de HEMA en ter plaatse van de Grote Markt wordt versterkt door hier als uitgangspunt een ongedeelde profiel, dus wel à niveau te kiezen. Voor het Noordhollands Archief wordt het verkeersplateau uitgevoerd als een pleintje, wat het historisch karakter van de bebouwing benadrukt. Het historische karakter wordt benadrukt door markering van de voormalige Kruispoort en

Janspoort in het straatprofiel, zo mogelijk met hergebruik van de naamsteentjes uit de Kruisstraat. In het vervoltraject zal dit nader worden uitgewerkt.

Voor de Jansweg geldt dat dit stuk de tweede entree naar de binnenstad wordt. De inrichting is qua ontwerp gelijk aan de Jansstraat. Door de breedte van de straat ontstaat er meer ruimte voor de voetganger, en is de aanleg van twee bomenrijen mogelijk. Parkeren/laden en lossen blijft aan beide zijden mogelijk (in aangegeven vakken) op de stoep.

Rond Jansbrug en Kruisbrug zal te zijner tijd rekening worden gehouden met de mogelijke voetgangers in- en uitgangen van de toekomstige parkeergarage onder de Nieuwegracht.

Verkeerstechnisch ontwerp

Bij dit ontwerp gelden de volgende uitgangspunten:

- De Kruisstraat wordt fietsstraat. Op termijn verdwijnen (gefaseerd) alle parkeerplaatsen. De straat krijgt één rijbaan waarover fiets, auto en vrachtverkeer in zuidelijke richting rijden, en fietsverkeer in noordelijke richting. De autoverkeerslus Kruisstraat-Smedestraat-Jansstraat blijft in fase 1 en 2 bestaan, zodat de Nieuwe Groenmarkt bereikbaar blijft. Het ontwerp houdt rekening met de toekomstige autovrije situatie en bevat parkeervakken op de trottoirs;
- In de Smedestraat laat fiets- en auto/vracht-verkeer laten zich slecht combineren. Het ontwerp laat 1 rijstrook van (waar mogelijk) 3,5 m zien, met aan weerszijden een trottoir op à niveau, waarop enkele laden en lossen- en parkeerplekken terugkeren. In de fase 1 en 2 zal fietsverkeer in twee richtingen onverantwoord zijn, dus zal het bestaande verkeersregime nog gehandhaafd moeten blijven;
- De Jansstraat blijft 30 km/u straat en krijgt verkeersremmende maatregelen in de vorm van plateaus. In de toekomst (fase 3) zal de Jansstraat vanaf de Rivervismarkt tot aan het Donkere Begijnhof onderdeel worden van het autovrije gebied. Met het oog daarop is op het gedeelte tussen het Donkere Begijnhof en de Nieuwegracht de rijbaan breed genoeg om dan 2-richtingsverkeer in te voeren, zodat de garage en de bevoorradingsluis van de Janskliniek maar ook het woonbuurtje rond de Begijnhof bereikbaar blijft. Het ontwerp bevat parkeervakken en laad- en losplaatsen op de trottoirs. De fietsroute vervalt in fase 3 als hoofdroute;
- De Jansweg blijft 30 km/u straat en sluit aan op het ontwerp van de Jansstraat. Het éénrichtingsverkeer blijft van kracht, zodat het OV-knooppunt Parklaan-Jansweg niet onnodig extra wordt belast. Fietsen mag in twee richtingen. Parkeren wordt aan beide zijden gefaciliteerd.

Civieltechnisch ontwerp

Vastgelegd is de benodigde ruimte voor de toekomstige plaatsing van ondergrondse afvalbakken (het ter plaatse de ondergrond vrij te maken van obstakels) en bestaande en toekomstige kabels en leidingen. In de Jansstraat wordt het riool dat dateert van 1932 vervangen. Voor de andere straten in het project (jaar van aanleg 1981, 1983 en 1995) is vernieuwing van het riool niet nodig. Van de bestaande gebouwen in de Jansstraat wordt een bouwkundige vooropname gemaakt.

Lichtontwerp

De armaturen hangen overwegend - conform de HIOR - aan spandraden, alleen daar waar de breedte te groot is worden lichtmasten toegepast.

- Jansstraat, Kruisstraat en Smedestraat: gaslantaarn type "Bakenes" aan spandraden;
- Jansweg: type "Spaarne" (Apollo) aan spandraden.

Groenontwerp

Het bestaande groen blijft behouden. Op het plein voor de Hema komen twee extra bomen, zodat het pleinkarakter wordt versterkt. De boom op de hoek Kruisstraat-Nassastraat blijft behouden. Op de Jansweg komen twee bomenrijen. In de Jansstraat worden zo mogelijk op het pleintje van de Kerk in de rooilijn enkele bomen geplant, om de zichtlijnen van de straat te benadrukken.

Planning en fasering

De vigerende planning voor uitvoering van de werkzaamheden is als volgt:



Jansstraat: 1^e + 2^e kwartaal 2009
 Kruisstraat: 3^e + 4^e kwartaal 2009
 Smedestraat: 1^e kwartaal 2010
 Jansweg: 2^e kwartaal 2010

Overleg Platform Verkeer Binnenstad

In 2007 is tweemaal een presentatie gegeven over de Rode Loper. Daarbij heeft het platform ingestemd met de uitgangspunten voor de autoluwe herinrichting en het gefaseerd opheffen van parkeerplekken op straat. Over de Jansstraat is daarbij niet gesproken.

Klankbordgroep

In oktober 2007 is voor het project een klankbordgroep in het leven geroepen, voorgezeten door de citymanager, Martin de Vries. De klankbordgroep, met daarin o.a. wijkraad binnenstad, fietsersbond, Kon. Horeca en MKB, is twee keer bij elkaar geweest om over het programma van eisen en het schetsontwerp, een voorloper van het VO te spreken. Er is draagvlak voor de autovrije herinrichting. Vragen zijn er wel over compensatie van op te heffen parkeerplekken en de bereikbaarheid van de buurt tijdens de uitvoering. In de voorbereidingsfase zal een plan inzake de Bereikbaarheid, Leefbaarheid, Veiligheid en Communicatie (BLVC-plan) worden opgesteld, waarin aan deze zaken aandacht zal worden besteed.

Geen participatieplan wel inspraak

Er is besloten geen participatieplan vast te laten stellen. Hiervoor zijn twee redenen:

- vervangen van het riool kan niet langer worden uitgesteld;
- uitlopen op de planning brengt mogelijk verlies van subsidiegelden met zich mee.

Door middel van vooroverleg met het Platform Verkeer Binnenstad en de voor dit project samengestelde klankbordgroep is echter op informele wijze wel door alle vertegenwoordigers meegedacht bij het opstellen van het ontwerp.

Na goedkeuring wordt het plan zes weken ter inzage gelegd. In maart 2008 wordt een inspraakavond georganiseerd. Hier presenteert de gemeente het Voorlopig Ontwerp aan belanghebbenden. Zij kunnen op die avond de plannen bekijken, en spreken met experts. De leden van de klankbordgroep en het Platform Verkeer Binnenstad worden voorafgaand aan de openbare avond geïnformeerd en uitgenodigd om op de avond aanwezig te zijn. Via inspraakformulieren kunnen aanwezigen hun reacties geven op het plan. De op- en aanmerkingen worden verwerkt in een nota van antwoord die als bijlage wordt toegevoegd aan het op te stellen Definitief Ontwerp (DO).

De inspraak betreft (in formele zin) de besluitvorming door het College over het Voorlopig Ontwerp, inclusief onder meer:

- De gekozen wegprofielen en verkeersremmende maatregelen;
- Het opheffen en compenseren van parkeerplaatsen;
- Het planten van extra bomen;
- Locaties voor en aantal fietsrekken;
- Locaties voor taxistandplaatsen, laad- en los plaatsen, invalidenparkeerplaatsen;
- Toe te passen materialen.

Over de toekomstige uitbreiding van het autovrije gebied en de locaties voor de verzinkbare afsluitpalen zal nog geen besluit worden genomen, zodat hierover nu geen inspraak mogelijk is. Hetzelfde geldt voor de beoogde locaties voor ondergrondse afvalinzameling. Inspraak hierover vindt plaats in samenhang met de besluitvorming over inzameling in de gehele binnenstad.

DO en aanbesteding

Voor de zomer van 2008 zal het DO ter vaststelling aan B&W worden voorgelegd. In het najaar kunnen raadscommissie en gemeenteraad zich buigen over de definitieve voorstellen, en dient het uitvoeringskrediet ter beschikking te worden gesteld. Vervolgens wordt er in het najaar aanbesteed.

Financiële paragraaf

De kosten van het project worden geraamd op ca. € 3.800.000,-.

Dekking van deze kosten vindt plaats vanuit IP-posten voor riolering in de Jansstraat, herprofilering van de Kruisstraat en Smedestraat, vervanging openbare verlichting, draagkrachtherstel en te verwachten BDU-subsidies. Indien de dekking tekortschiet zal een beroep gedaan worden op onderhoudsbudgetten.

Groenparagraaf

Zie het Groenontwerp. Samenvatting:

nu: 1 boom op Krocht en 1 bij de Nassaustraat (te handhaven)

Straks: Krochtplein 3 bomen, Josephkerk 1 boom, Jansweg 2 bomenrijen

Commissieparagraaf:

Omdat nu het VO wordt vrijgegeven voor inspraak.

