

Nota van B&W

Portefeuille M. Divendal
Auteur J. Bakker
Telefoon 5113385
E-mail: jbakker@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2008/80261
Bijlage A
B & W-vergadering van 20 mei 2008

Onderwerp

Toekomstige verkeerscirculatie binnenstad

Bestuurlijke context

Eind 2006 heeft de commissie Beheer gevraagd om een overzicht van de verkeerscirculatie, rekening houdend met alle (grotere) plannen en ontwikkelingen, die tot nu toe in de binnenstad aan de orde zijn. Met name is daarbij aandacht gevraagd door de commissie naar de verkeerscirculatie op de ring rond de binnenstad, de eventuele gevolgen en mogelijke oplossingsrichtingen.

Tussentijds is aangegeven dat de resultaten van de tunnelstudie onder de binnenstad van Haarlem nog zou worden afgewacht, voordat deze nota zou worden gepresenteerd.

Inmiddell is het haalbaarheidsonderzoek van de tunnelstudie behandeld. Bijgevoegd is de nota verkeerscirculatie binnenstad, die invulling geeft aan de vraag van de commissie. In deze nota is er van uitgegaan dat in ieder geval alle wegen die geen deel uitmaken van de hoofdstructuur van het HVVP, onderdeel van het 30 km-gebied gaan worden.

In de nota worden geconstateerd dat de circulatie in de binnenstad geen wezenlijke problemen oplevert maar wel sprake is van een aantal bottle-necks op de ring rond de binnenstad. In de nota worden een aantal voorstellen gedaan die verbeteringen kunnen aanbrengen in deze circulatie. Aanbevolen wordt om de voorstellen ter hand te nemen voor verdere uitwerking.

B&W-besluit:

1. Het college stemt in met de inhoud van de nota en de daarin vervatte conclusies als basis voor het overleg met de commissie beheer
2. Het college wil, na bespreking in de commissie, de conclusies en voorstellen in de nota hanteren voor verdere uitwerking
3. Het besluit heeft geen financiële consequenties
4. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit
5. De commissie Beheer ontvangt het besluit van het college ter bespreking

Gemeente Haarlem

Toekomstige verkeerscirculatie binnenstad

Toekomstige verkeerscirculatie binnenstad

Datum 27 mei 2008
Kenmerk HLM093/Esd/1136
Eerste versie 18 februari 2008

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Haarlem
Titel rapport	Toekomstige verkeerscirculatie binnenstad
Kenmerk	HLM093/Esd/1136
Datum publicatie	27 mei 2008
Projectteam opdrachtgever(s)	de heren R. van Baren en J. Bakker
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren A.J. van der Horst (projectleider), J.A. Wissink en H.D. van Essen
Projectomschrijving	Onderzoek naar de consequenties van ruimtelijke ontwikkelingen en een aangepaste verkeersstructuur op de toekomstige verkeerscirculatie in de binnenstad.
Trefwoorden	ruimtelijke ontwikkelingen, verkeersstructuur, verkeerscirculatie, modelberekeningen

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Onderzoek verkeerscirculatie	1
1.3	Onderzoekopzet.....	2
1.4	Leeswijzer	2
2	Ruimtelijke ontwikkelingen.....	3
2.1	Herinrichting Raakscomplex.....	3
2.2	Herinrichting Gedempte Oude Gracht	4
2.3	Herinrichting stationsomgeving.....	5
2.4	Kwaliteitsimpuls centrumgebied	7
2.5	Verbeteren fietsstructuur	8
2.6	Verbeteren openbaar-vervoerstructuur	10
3	Bereikbaarheidsvisie HVVP+	12
3.1	Leefbaarheid als maat voor bereikbaarheid.....	12
3.2	Toekomstige verkeersstructuur.....	12
4	Analyse modeluitkomsten en oplossingen per locatie.....	15
4.1	Uitkomsten modelberekeningen.....	15
4.2	Ontwikkelingen in verkeersaanbod.....	16
4.3	Consequenties voor fiets en openbaar vervoer.....	16
4.4	Knelpunten en oplossingen per locatie.....	17
4.4.1	Kruispunt Oudeweg - Oostersingelgracht.....	17
4.4.2	Kruispunt Prinsenbrug.....	17
4.4.3	Kruispunt Kennemerplein	18
4.4.4	Kruispunt Statenbolwerk - Kenauviaduct.....	19
4.4.5	Kruispunt Buitenrustbruggen	19
4.4.6	Kruispunt Schalkwijkerstraat - Lange Herenest.....	19
5	Conclusies.....	20

1

Inleiding

1.1 Aanleiding

Haarlem groeit. Telde de gemeente op 1 januari 2007 bijna 147.000 inwoners, volgens de prognoses zal dit aantal in 2017 zijn toegenomen tot ruim 158.000 inwoners. Om al deze mensen te huisvesten en te laten participeren in het maatschappelijke leven, is in het Structuurplan Haarlem 2020 voorzien in een uitgebreid ruimtelijk programma. In de verandergebieden en op de knooppunten -de gebieden waar de grootste ruimtelijke ontwikkelingen plaatsvinden- wordt voorzien in de bouw van ruim 8.000 woningen, 600.000 m² kantoorruimte en 250.000 m² voorzieningen. De verkeersstructuur wordt hier zo goed mogelijk op aangepast, wat uiteraard consequenties heeft voor de afwikkeling van fiets- en autoverkeer en openbaar vervoer.

1.2 Onderzoek verkeerscirculatie

Deze nota betreft de invulling van een verzoek uit de commissie Beheer, die vroeg om nader inzicht in de totale verkeerscirculatie in en rond de binnenstad in onderlinge samenhang, rekening houdend met alle plannen (in uitvoering of in planvorming) in de binnenstad. Doel daarbij is dat zo goed mogelijk inzicht wordt gegeven in de daaruit voortvloeiende knelpunten op de ring rond de binnenstad (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Binnenstad met centrumring

1.3 Onderzoeksopzet

De effecten op de verkeerscirculatie zijn bepaald met behulp van het Verkeersmodel Haarlem. Vertrekpunt daarbij is de verkeerscirculatie in de huidige situatie (basisjaar 2004) en in de toekomstige situatie (prognosejaar 2015). Nieuwe knelpunten worden zichtbaar door toedeling van het verkeer aan het wegennetwerk en de daaruit voortvloeiende wegvak- en kruispuntbelastingen. Met name een overbelasting van de kruispunten zorgt voor een verminderde verkeerscirculatie c.q. doorstroming van fiets- en autoverkeer en openbaar vervoer. Als maatgevende periode is de werkdagspits (ochtend en avond) gehanteerd.

Bij het zoeken naar oplossingen ging het om de vraag hoe de eventuele overbelasting op de kruispunten het beste kan worden gereguleerd. De oplossingsrichtingen zijn beperkt gebleven tot infrastructurele maatregelen. Deze zijn beschreven (kruispuntmaatregelen, eenrichtingsverkeer etc.) en verder uitgewerkt in concrete maatregelen. De uitkomsten zijn gepresenteerd in indicatieve schetsen, zowel voor het autoverkeer en bevoorradend verkeer, openbaar vervoer en het fietsverkeer.

1.4 Leeswijzer

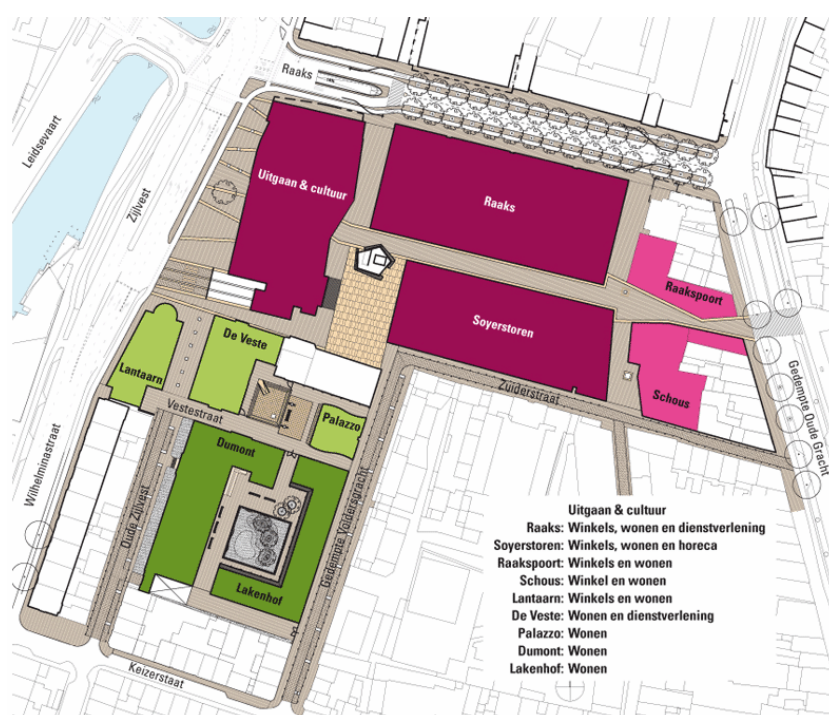
- Hoofdstuk 2: Ruimtelijke ontwikkelingen.
- Hoofdstuk 3: Bereikbaarheidsvisie HVVP+.
- Hoofdstuk 4: Analyse modeluitkomsten en oplossingen per locatie.
- Hoofdstuk 5: Conclusies.

2 Ruimtelijke ontwikkelingen

In dit hoofdstuk beschrijven we kort de belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen die de Haarlemse binnenstad van een kwaliteitsimpuls moeten voorzien. Deze ontwikkelingen resulteren ook in het wijzigen en verbeteren van de verkeersstructuur. De toekomstige ruimtelijke- en verkeersstructuur is gebruikt als vertrekpunt voor de berekeningen van de in de toekomst te verwachten verkeersintensiteiten, waarmee de totale effecten op de verkeerscirculatie in en rond de binnenstad inzichtelijk zijn gemaakt.

2.1 Herinrichting Raakscomplex

Uitgangspunt voor het Raakscomplex is het creëren van een nieuw stuk binnenstad. In het gebied komen een nieuw stadskantoor (10.700 m²), megabioscoop in het Raaksgebouw (6.000 m²), woningen (224) en winkels, horeca en dienstverlening (9.500 m²) (zie figuur 2.1). Voor bewoners en bezoekers komt er een parkeergarage met 1.200 plaatsen (200 bewoners, 1.000 bezoekers), waarvan de in- en uitgang aan de Wilhelminastraat komt. Ter verbetering van de verkeersafwikkeling op de centrumring wordt gewerkt aan een structurele verkeersoplossing op en rond de Raaksbruggen, rekening houdend met de ontsluiting van de nieuwe Raaksgarage. De herinrichting van het Raakscomplex is gereed in 2010.



Figuur 2.1: Het nieuwe Raakscomplex (Bron: gemeente Haarlem)

2.2 Herinrichting Gedempte Oude Gracht

De Gedempte Oude Gracht wordt heringericht. De belangrijkste reden hiervoor is het verbeteren van de doorstroming, en daarmee de betrouwbaarheid, van de Zuidtangent. Tegelijkertijd biedt de herinrichting mogelijkheden om de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid van winkels én het 'uiterlijk' van de Gedempte Oude Gracht te verbeteren. De werkzaamheden zijn eind 2008 afgerond (zie figuur 2.2).

In de oorspronkelijke situatie was er sprake van tweerichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht, met aan weerszijden parkeerplaatsen. Met de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht krijgt de Zuidtangent in een richting een eigen vrije busbaan van Raaks naar Spaarne.

De hoofdpunten uit het ontwerp zijn:

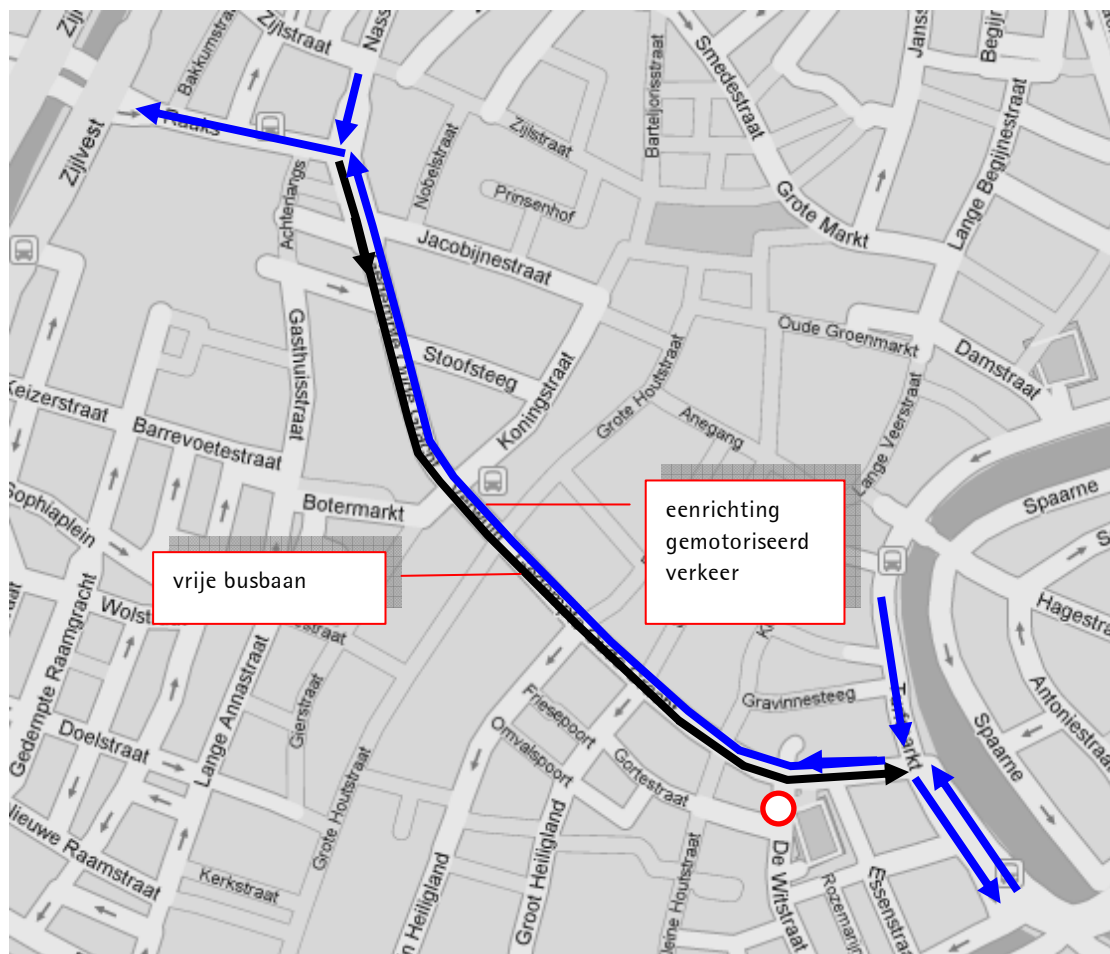
- Een vrije busbaan van Raaks naar Spaarne (noord-zuid), waardoor het overige gemotoriseerde verkeer de Gedempte Oude Gracht alleen nog van Spaarne naar Raaks (zuid-noord) kan berijden.
- Het vervangen van de parkeerplaatsen door laad- en loszones, waardoor de bevoorrading beter gefaciliteerd wordt; parkeren dient bij voorkeur in de omliggende parkeergarages plaats te vinden, waardoor zoekverkeer op de Gedempte Oude Gracht wordt voorkomen.
- Het beperken van de snelheid van het autoverkeer tot 30 km/h in verband met veiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid.
- Het realiseren van ruime, vrijliggende fietspaden en trottoirs. Tussen De Witstraat en de Kleine Houtstraat wordt de rijbaan enigszins vernauwd.

In het verlengde van de werkzaamheden aan de Gedempte Oude Gracht worden ook andere maatregelen getroffen om de doorstroming van de Zuidtangent te verbeteren (zie figuur 2.3):

- eenrichtingsverkeer op de Gedempte Oude Gracht tussen de Zijlstraat en Raaks;
- eenrichtingsverkeer op Raaks van oost naar west;
- eenrichtingsverkeer op het Spaarne tussen Gravestenenbrug en Turfmarkt (op de Turfmarkt zelf blijft wel tweerichtingsverkeer mogelijk);
- afsluiting van de De Witstraat.



Figuur 2.2: Gedempte Oude Gracht voor (links) en na (rechts) de herinrichting (Bron: Gemeente Haarlem)



Figuur 2.3: Verkeerscirculatie Gedempte Oude Gracht en omstreken

2.3 Herinrichting stationsomgeving

Varianten voor verkeerscirculatie

De herinrichting van de stationsomgeving is uitvloeisel van het overkoepelende Masterplan Spoorzone uit 2004 (zie figuur 2.4). Het scheiden van verkeerssoorten op het stationsplein is het uitgangspunt om de kwaliteit van de omgeving op te waarderen. De gemeenteraad heeft inmiddels ingestemd met de beschikbaarstelling van kredieten voor de aanpak van het Stationsplein.

Wat betreft de verkeerscirculatie is de opdracht gegeven om twee varianten naast elkaar verder uit te werken (zie figuur 2.5):

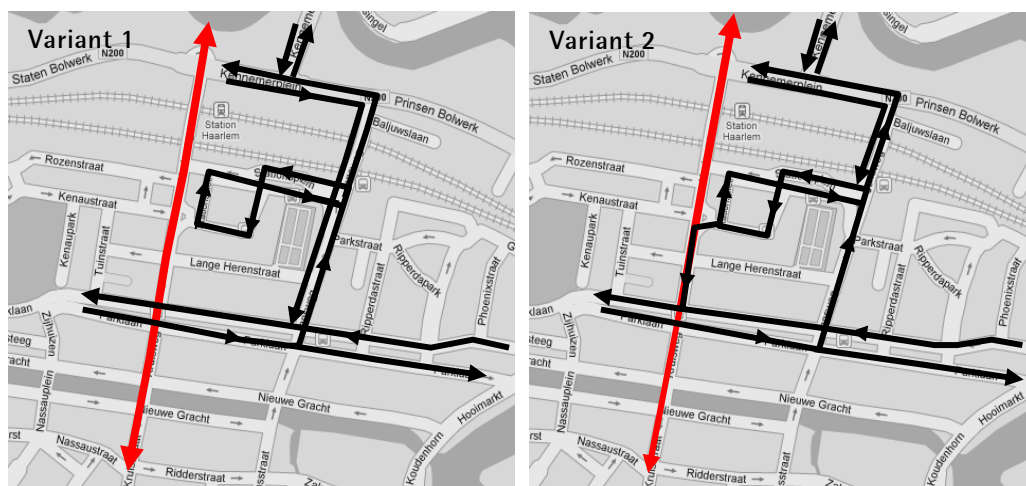
- Variant 1: tweerichtingsverkeer op de Jansweg voor bussen (en het zuidelijk deel tevens voor de ontsluiting van de Stationspleingarage) en de Kruisweg ingericht als Rode Loper voor fietsers en voetgangers.
- Variant 2: het zuidelijk deel van de Kruisweg (tussen de Lange Herenstraat en de Parklaan) wordt naast de Rode Loper ook geschikt gemaakt voor busverkeer richting de Parklaan, zodat er geen sprake meer is van tweerichtingsverkeer voor bussen in de Jansweg. De Jansweg blijft op het gedeelte tussen Parklaan en parkeergarage Stationsplein wel beschikbaar voor autoverkeer in twee richtingen.

De uitwerking van deze twee varianten moet nog plaatsvinden.

Voor auto's komt er aan de kant van het Kennemerplein een Zoen & Zwaai-strook.



Figuur 2.4: Masterplan Spoorzone 2004 (Bron: gemeente Haarlem)



Figuur 2.5: Varianten afwikkeling bussen en fietsverkeer (Rode Loper) stationsomgeving

Parkeergarage Nieuwe Gracht

Om het verlies aan parkeerplaatsen op straat (als gevolg van de herstructurering van de binnenstad) op te vangen, wordt gedacht aan de bouw van een nieuwe parkeergarage onder het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht, in het gebied van het Spaarne tot vlak voor de Kruisbrug. De garage moet plek bieden aan 760 auto's. De garage zal zodanig gebouwd worden dat uitbreiding in westelijke richting, mocht die op langere termijn gewenst zijn, mogelijk is.

De keuze voor de locatie aan de Nieuwe Gracht is vooral gebaseerd op de relatief korte en aantrekkelijke looproutes naar het stadshart. Een nog op te stellen Programma van Eisen zal behalve zaken die het parkeren aangaan, ook de randvoorwaarden voor de bouw, de relaties met de omgeving en de ruimtelijke kwaliteit bevatten. Dit is de basis voor besluitvorming door de gemeenteraad.

2.4 Kwaliteitsimpuls centrumgebied

In het project 'Van Riool tot Rode Loper' wordt voorzien in de vervanging van het riool in de Jansstraat en de herinrichting van de Jansweg (tussen de Parklaan en Nieuwegracht), de Jansstraat, de Smedestraat en de Kruisstraat. De uitvoering schept de mogelijkheid voor (zie figuren 2.6 en 2.7):

1. De gefaseerde uitbreiding van het autovrije regime in de binnenstad door het afsluiten van de Kruisstraat en de Jansstraat na 's ochtends 11.00 uur (door plaatsing van hydraulische palen). Hierdoor verdwijnen er circa 65 parkeerplaatsen, die grotendeels in de omgeving kunnen worden gecompenseerd.
2. Het creëren van een Rode Loper als hoogwaardige fiets- en wandelroute tussen station en Grote Markt (via de Kruisweg, Kruisstraat en Smedestraat). De Rode Loper levert een belangrijke bijdrage aan de versterking van de economische en toeristische wervingskracht van Haarlem.

Over de herinrichting van de Jansweg, Jansstraat, Smedestraat en Kruisstraat heeft de gemeenteraad een positief besluit genomen. Momenteel vindt inspraak plaats over de herinrichting, daarna volgt definitieve besluitvorming. Afronding van de werkzaamheden is voorzien in 2009. In de Kruisstraat (tussen de Ridderstraat en de Krocht) worden hierdoor de parkeerplaatsen opgeheven. Nader onderzoek moet uitwijzen of het zuidelijk deel van de Kruisweg (tussen de Lange Herenstraat en de Parklaan) naast de Rode Loper ook open wordt gesteld voor busverkeer richting Zuid (zie paragraaf 2.3). Na opening van de Raaksgarage (2010) en na een positief besluit over realisatie van de parkeergarage aan de Nieuwe Gracht worden de resterende parkeerplaatsen in de Kruisstraat opgeheven. Na opening van de parkeergarage aan de Nieuwe Gracht (2014) worden hydraulische palen geplaatst in de Kruisstraat en Jansstraat, waardoor deze autoluw worden. De Jansstraat wordt vanuit het centrum tot aan het Donkere Begijnhof verder autovrij ingericht door de tijdelijke extra parkeerplekken op te heffen en het parkeerterreintje opnieuw in te richten. De Smedestraat wordt dan volledig afgesloten gedurende 24 uur per dag (met toegang voor bestemmingsverkeer via een pasjessysteem), om de Rode Loper ook daar als volwaardig fietsroute in twee richtingen te laten functioneren.



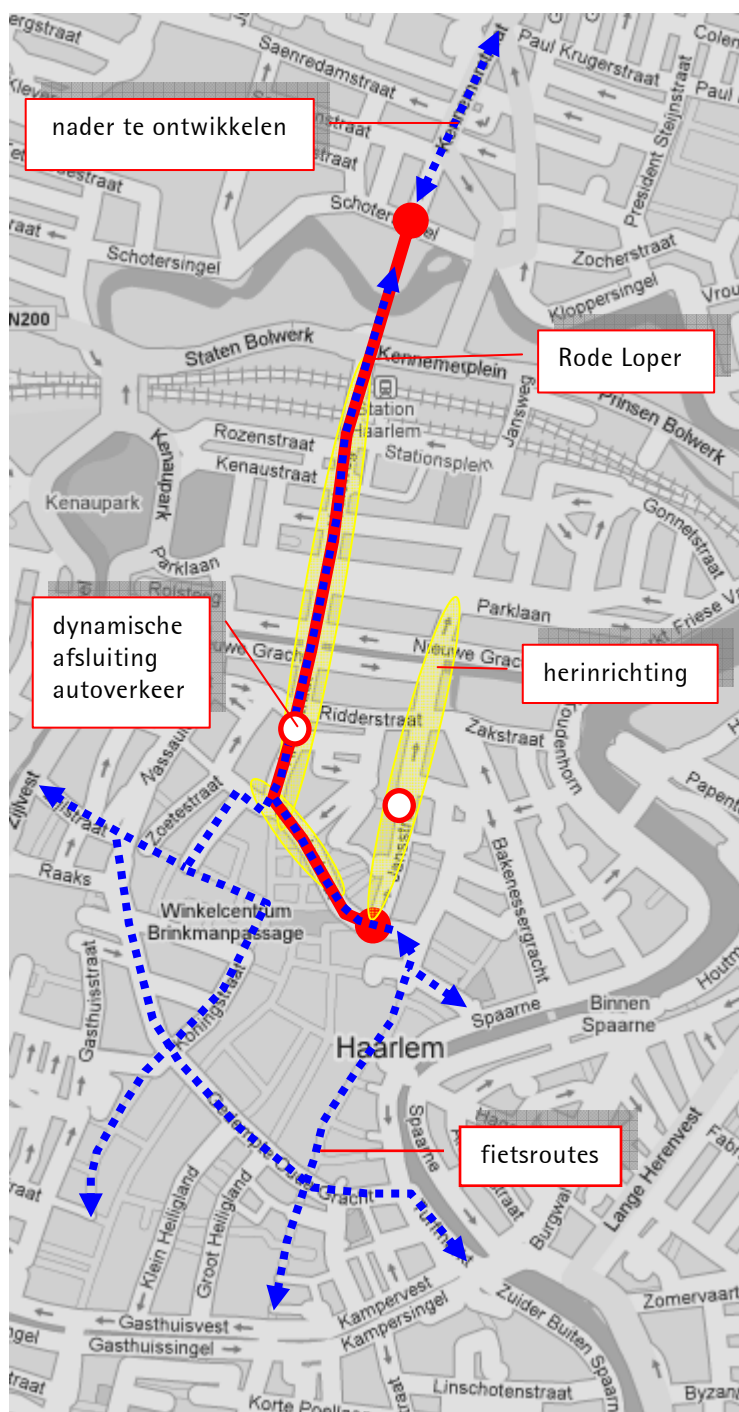
Figuur 2.6: Impressie Rode Loper (Bron: gemeente Haarlem)

2.5 Verbeteren fietsstructuur

Voor de binnenstad wordt, zoals aangegeven, een centrale toegang voor voetgangers en fietsers gecreëerd in de vorm van de Rode Loper, die loopt via de Kruisweg - Kruisstraat - Smedestraat. In aansluiting op de Rode Loper krijgt de binnenstad een aantal logische fietsroutes, die in tweerichtingen zijn te berijden (zie figuur 2.7):

- vanuit Noord naar de binnenstad een nieuwe (nog te ontwikkelen) fietsroute over de Kennemerstraat, die aansluit op de Rode Loper (met een fietsbrug over het Bolwerk, de 'Rode Loperbrug');
- Kruisstraat - Nieuwe Groenmarkt - Zijlstraat - Koningstraat - Gierstraat;
- Kleine Houtstraat - Lange Veerstraat - Smedestraat - Kruisstraat;
- Damstraat - Smedestraat¹ - Nieuwe Groenmarkt - Zijlstraat;
- Turfmarkt - Gedempte Oude Gracht - Zijlstraat.

¹ Tweerichting voor fietsverkeer pas mogelijk vanaf 2014, na afsluiting Smedestraat (24 uur per dag) voor autoverkeer met toegang voor bestemmingsverkeer via een pasjessysteem.



Figuur 2.7: Kwaliteitsimpuls centrumgebied inclusief fietsroutes

2.6 Verbeteren openbaar-vervoerstructuur

Hoewel Haarlem met de Zuidtangent beschikt over een Hoogwaardig Openbaar Vervoerverbinding naar Hoofddorp en Schiphol, kan deze in Haarlem nog niet als zodanig worden aangemerkt. In de binnenstad van Haarlem ondervindt de Zuidtangent overlast van het overige verkeer en barrières als het Spaarne en de drukke oude binnenstad. Met de herinrichting van de Gedempte Oude Gracht (zie paragraaf 2.2) worden deze problemen verminderd, maar een opwaardering van de Zuidtangent in Haarlem blijft wenselijk voor een volwaardige HOV-verbinding en de koppeling aan andere, toekomstige HOV-lijnen. Dit is te bereiken door een volledig ongestoorde, ongelijkvloerse kruising met het Spaarne en de fijnmazige oude binnenstad, zodat snel, stipt en frequent kan worden doorgereden van en naar het centrum en het station. Het realiseren van een ondergrondse verbinding kan hieraan tegemoetkomen en biedt veel voordelen. Niet alleen een ongehinderde doorstroming, maar ook voor wat betreft milieueffecten en veiligheid van fietsers en voetgangers. De ruimte die op het maaiveld vrij komt kan worden gebruikt voor een kwaliteitssprong in de openbare ruimte in het centrum van Haarlem.



Figuur 2.8: Meest kansrijke oplossingsrichting voor een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem (Bron: Eindrapportage Tunnelstudie)

In de 'Eindrapportage Tunnelstudie – haalbaarheid van een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem' die in opdracht van de Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem is opgesteld (en is vastgesteld op 20 december 2007) zijn de mogelijkheden voor een ondergrondse verbinding onderzocht. De meest kansrijke oplossingsrichting is (zie figuur 2.8):

- een bovengrondse halte bij de Schipholweg, inclusief een mogelijke koppeling met een toekomstige HOV-lijn naar Schiphol en de Zuidas;
- een ondergrondse halte met overstapmogelijkheid bij het Houtplein, een ondergrondse halte in het hart van de stad en een ondergrondse halte bij het station, met een uiteindelijke doortrekking naar Noord.

Hoe het exacte tracé tussen deze haltes loopt is afhankelijk van de locatie van de centrumhalte (Verwulft of Grote Markt) en de wijze waarop het tracé bij het station wordt vormgegeven. Deze onderwerpen, evenals de inrichting van halte en omgeving Houtplein en de exacte routing bij 023, worden verder uitgewerkt in een nog op te stellen businesscase. In maart 2008 is dit door de gemeenteraad geaccordeerd als basis voor het vervolgonderzoek naar de haalbaarheid van een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent in Haarlem.

Gelet op de toekomstige importantie van een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent, is deze wel meegenomen in de beschrijving (in dit hoofdstuk) van de ruimtelijke plannen in en rond de binnenstad. In de modelberekeningen, waarvan de uitkomsten zijn weergegeven in hoofdstuk 4, is hier echter geen rekening meegehouden. De herinrichting van de Gedempte Oude Gracht, eveneens bedoeld om de doorstroming van de Zuidtangent te verbeteren, is wel meegenomen in de modelberekeningen.

3 Bereikbaarheidsvisie HVVP+

In het Haarlems Verkeer- en Vervoerplan (HVVP, 2003) is een visie op bereikbaarheid gepresenteerd. In de afgelopen jaren is deze visie, mede onder invloed van regionale visievorming, aangescherpt (HVVP+). De filosofie van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM), waarbij de capaciteit van het bestaande wegennet beter wordt benut door het 'slim managen' van verkeersstromen (bijvoorbeeld door onderlinge afstemming van verkeersregelinstallaties, groene golf, doseerpunten etc.), speelt daarbij een belangrijke rol. De bereikbaarheidsvisie is het afwegingskader voor knelpunten en oplossingen in de (toekomstige) verkeerstructuur en verkeersafwikkeling.

3.1 Leefbaarheid als maat voor bereikbaarheid

'Haarlem Leefbaar' is hét vertrekpunt voor de Haarlemse visie op het functioneren van het verkeer- en vervoersysteem in de stad. Haarlem moet een aantrekkelijke stad zijn -en blijven- om in te wonen, werken, winkelen en recreëren. Dit stelt eisen aan de inrichting en het functioneren van het verkeer- en vervoersysteem:

- De groei van het rijdende en stilstaande verkeer wordt afgeremd ten gunste van het verblijven in de stad. Doorgaand autoverkeer wordt zo direct mogelijk afgewikkeld naar de randen van de stad, zodat woonwijken en de historische binnenstad zo min mogelijk worden belast door rijdende voertuigen.
- Lopen, fietsen en het openbaar vervoer zijn dé alternatieven voor verplaatsingen met de auto op de korte (binnenstedelijke) afstanden. Dit betekent dat fietsers en openbaar vervoer prioriteit krijgen in de afwikkeling op kruispunten én in het 'dwarsprofiel' (door meer of exclusieve ruimte te creëren ten opzichte van auto-infrastructuur).
- De bestaande ruimtelijke structuur is maatgevend voor de inrichting van het verkeers- en vervoersysteem. Er wordt grote terughoudendheid betracht bij het realiseren van nieuwe of bij de uitbreiding van bestaande infrastructuur. Uitgangspunt is dat er niet meer verkeer tot het wegennet wordt toegelaten dan dat het kan verwerken.

3.2 Toekomstige verkeerstructuur

Deze uitgangspunten resulteren in een toekomstige verkeerstructuur, waarin een aantal bewuste keuzen zijn gemaakt. Deze worden hieronder uitgewerkt en zijn op hoofdlijnen weergegeven in figuur 3.1.

1. Autoluwe binnenstad

Een autoluwe/autovrije binnenstad/centrumgebied, enerzijds door het instellen van eenrichtingsverkeer op aantal routes, anderzijds door het (dynamisch) afsluiten van routes in het centrumgebied voor autoverkeer (waarmee het primaat bij voetgangers en fietsers komt te liggen, zie ondermeer de Rode Loper).

2. Verkeer op centrumring

Het voor het centrum doorgaande autoverkeer wordt geweerd uit de binnenstad en wordt afgewikkeld via de randen van de binnenstad, over de centrumring. Doseerpunten aan de randen van de stad en op de radialen bij de centrumring moeten ervoor zorgen dat het verkeer (bij teveel verkeersaanbod) op de centrumring blijft rijden en dat eventuele filevorming wordt opgevangen buiten de centrumring. Mogelijke locaties voor doseerpunten zijn: de Schipholweg (N205), de Amsterdamse Vaart (N200), de Zandvoortselaan (N201) en de Zeeweg (N200). De eerste twee locaties zijn genoemd in het HVVP, maar nog niet geëffectueerd. Consequentie is wel dat er mogelijk fileopbouw aan de rand van de centrumring ontstaat. Dit betekent dat alternatieven moeten worden geboden om de bereikbaarheid te garanderen. Eén van die alternatieven zijn transferpunten/P&R-terreinen (gekoppeld aan de doseerpunten), waar overgestapt kan worden op de fiets of het openbaar vervoer. Deze transferpunten zijn genoemd in het HVVP, maar hier zijn nog geen terreinen voor beschikbaar gesteld. De precieze locaties en de effecten van de doseerpunten en de transferpunten moeten nader worden onderzocht.

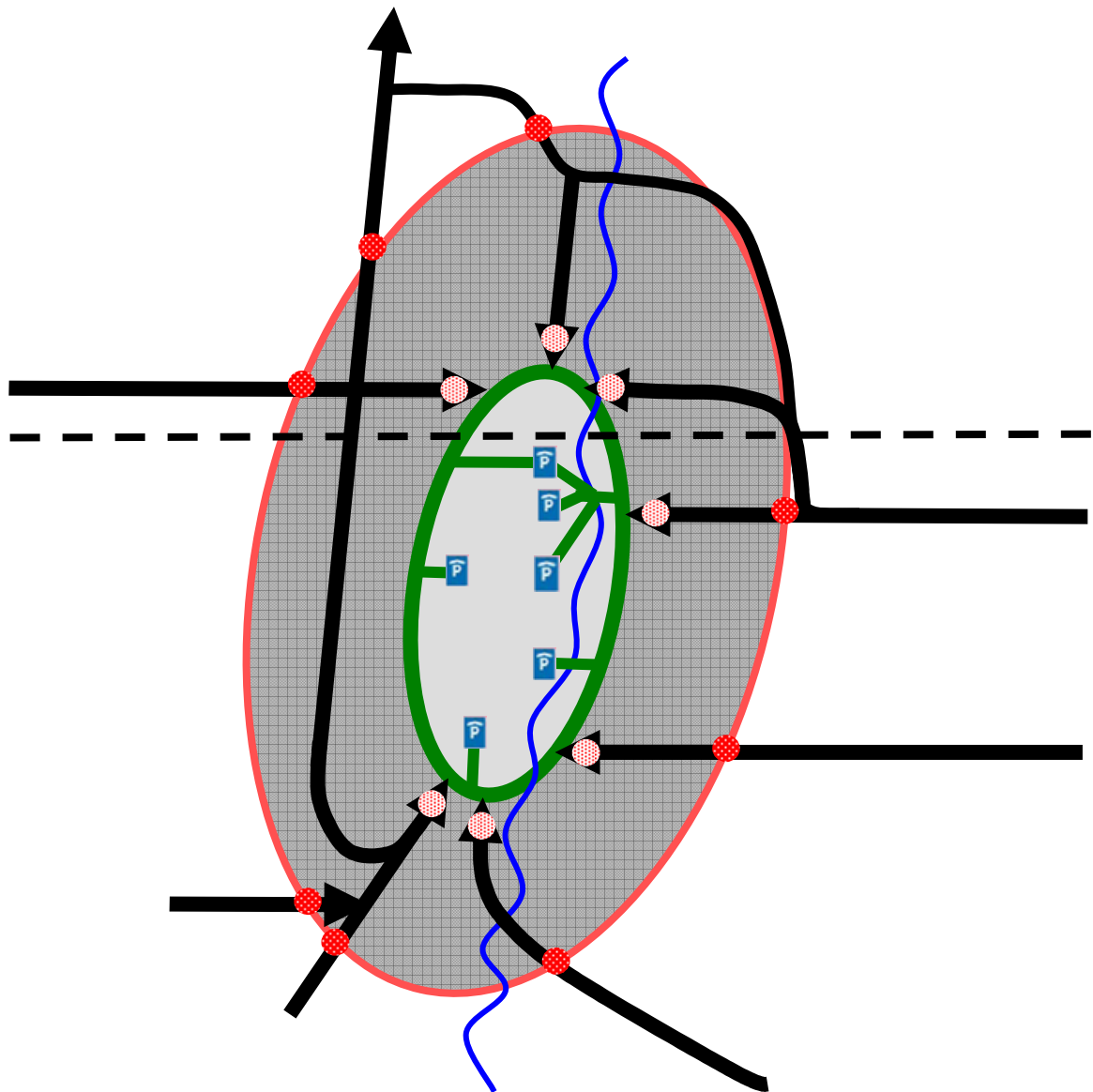
3. Dynamische parkeerverwijzing voor bestemmingsverkeer

Verkeer met bestemming in de binnenstad wordt via een verbeterd dynamisch parkeerverwijssysteem (met vermelding van het aantal vrije parkeerplaatsen) naar de grote parkeergarages in de binnenstad geleid: Houtplein, De Kamp, De Appelaar, De Raaks, Stationsplein en Nieuwe Gracht. Een aandachtspunt in dit geheel is de toekomstige functie van de Catharijnebrug. Door het linksafverbod op de Prinsenbrug is de Catharijnebrug op dit moment (voor verkeer uit oostelijke richting) de noodzakelijke centrale doorgang naar de garages Stationsplein, Nieuwe Gracht en De Appelaar. De Catharijnebrug wordt daarmee te zwaar belast.

4. Bereikbaarheid gegarandeerd door alternatieven

De bereikbaarheid van de binnenstad wordt gegarandeerd door het bieden van alternatieven:

- transferpunten bij de doseerpunten, zodat het aantrekkelijk wordt om per openbaar vervoer of per fiets naar de (binnen)stad te reizen;
- streven naar een hoogwaardige openbaar vervoerstructuur in de vorm van een ondergrondse HOV-tunnel voor de Zuidtangent (stamlijn tussen station en '023');
- veilige en snelle fietsroutes van en naar de binnenstad.



- Doseran aan de rand van de stad
- Doseran op de radialen

Figuur 3.1: Bereikbaarheidsvisie HVVP+

4 Analyse modeluitkomsten en oplossingen per locatie

De ruimtelijke plannen en de visie op de toekomstige verkeersstructuur hebben consequenties voor de afwikkeling van het verkeer in en om de binnenstad. De meest wezenlijke vraag is of de wegen in en om de binnenstad van voldoende capaciteit zijn om een toenemende verkeersdruk te vangen en filevrij af te wikkelen. Met het verkeersmodel Haarlem is berekend of dit het geval is. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitkomsten van die modelberekeningen. Dit resulteert in knelpunten en oplossingen voor een aantal specifieke locaties (kruispunten).

4.1 Uitkomsten modelberekeningen

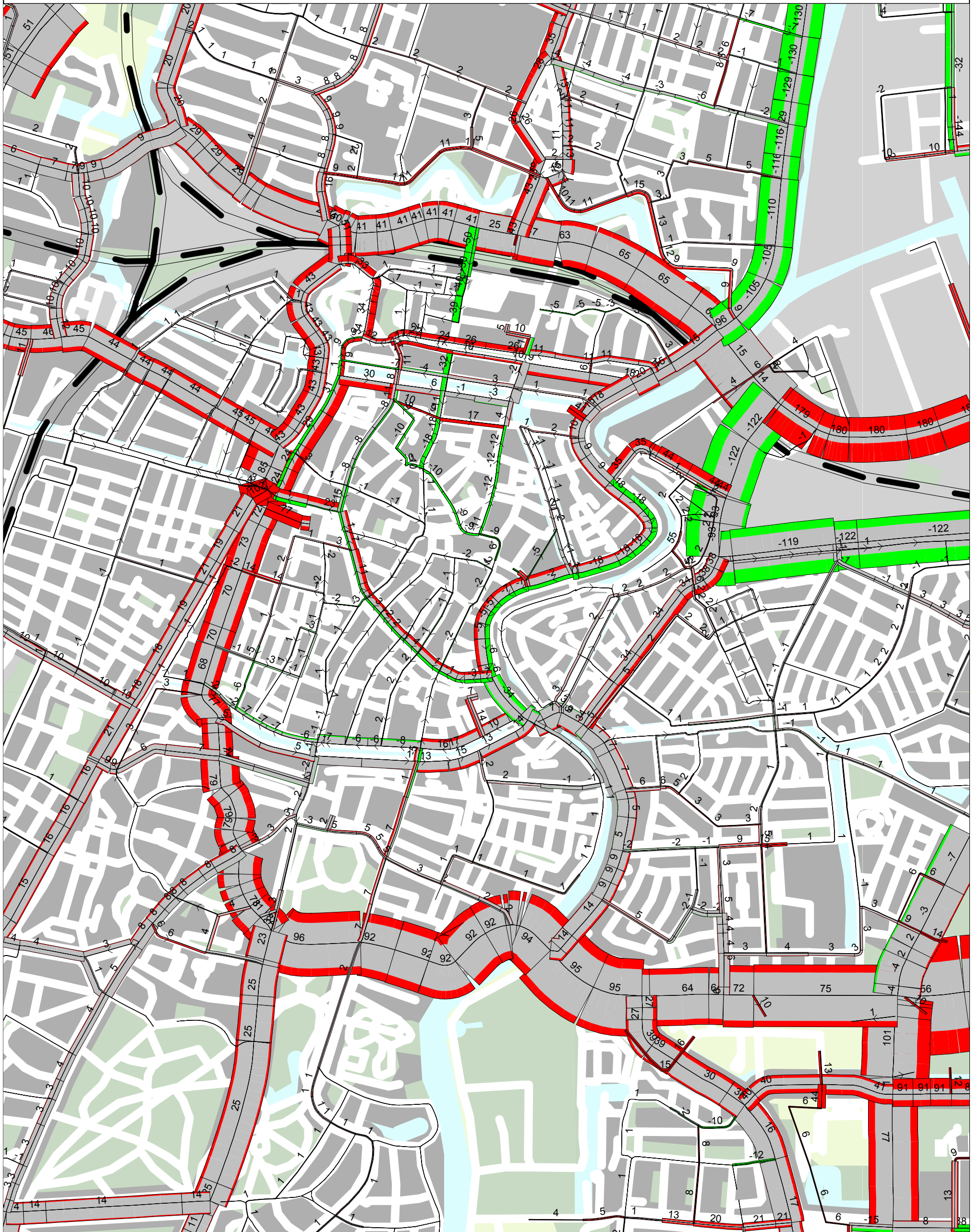
Op basis van de ruimtelijke plannen en de toekomstige verkeersstructuur voor de binnenstad is een nieuwe variant gemaakt met het Haarlemse verkeersmodel ('variant 2015'). In tabel 4.1 is aangegeven welke netwerkmaatregelen wel en niet zijn meegenomen in deze variant. Vervolgens is doorgerekend wat de gevolgen zijn voor het verkeersaanbod (verkeersintensiteiten) en de belasting van wegvakken en kruispunten. De uitkomsten zijn weergegeven in figuren 4.1 en 4.2:

- Figuur 4.1 laat de toe- of afname van het verkeersaanbod 2004-2015 zien: rood is een toename van de etmaalintensiteiten; groen een afname.
- Figuur 4.2 laat de belasting van wegvakken en kruispunten in de avondspits 2015 zien. Voor de wegvakken is blauw acceptabel, geel/oranje kritisch en rood alarmerend. De bolletjes op de kruispunten geven de kruispuntbelasting weer; een belasting hoger dan 80% (rood) geldt als kritisch, omdat er dan files ontstaan.

De omvang van het doorgaande verkeer op de Bolwerken bedraagt 10% van het totale verkeersaanbod op die route. Op de zuidelijke ring, via de Buitenrustbruggen, bedraagt het aandeel doorgaand verkeer 30%.

Legend

- Link Bandwidths
Etmaal 2004-2015
- gelijke intensiteit
 - toename intensiteit
 - afname intensiteit



Figuur 4.1 Verschil etmaal intensiteit mvt 2015 en 2004

intensiteiten in honderdtallen; gemeente Haarlem

	netwerkmaatregel	variant 2015
1	Schoteroogbrug	ja
2	afsluiten Waarderbrug	ja
3	knip Schoterweg	nee
4	fly-over eenrichting O-N	nee
5	fly-over twee richtingen	ja
6	upgrading Oudeweg	nee
7	downgrading Amsterdamsevaart	nee
8	reconstructie Oudeweg/Waarderweg	nee
9	eenrichting Gedempte Oude Gracht	ja
10	eenrichting Spaarne	ja
11	eenrichting Kleine Houtbrug	ja
12	autostop Rustenburgerlaan	nee
13	centrumgebied verfijnen en nieuwe parkeergarages	ja
14	afslagverbod Prinsenbrug (linksaf)	ja

Tabel 4.1: Netwerkmaatregelen Verkeersmodel Haarlem, variant 2015

4.2 Ontwikkelingen in verkeersaanbod

Het autoverkeer op de zuidoostelijke entree van de stad, via de N205 Schipholweg en verder richting Buitenrustlaan en Wilhelminastraat, neemt toe. Bij de noordoostelijke entree is het effect te zien van de verlegging van de stadsentree van de Amsterdamse Vaart naar de Oudeweg (middels twee fly-overs/verbindingsbogen tussen A200 en Oudeweg): het verkeer op de Amsterdamse Vaart/Gedempte Oostersingel Gracht neemt af, op de Oudeweg richting Bolwerken neemt het verkeer toe.

Op de centrumring is het effect te zien van het autoluw/autovrij maken en van de dynamische parkeerroutering en de opvang van het bezoekersparkeren in de parkeergarages. Het autoverkeer op de routes van en naar de parkeergarages neemt toe. Dit is het geval op de Kampervest (richting De Kamp), Catharijnebrug en Friese Varkensmarkt (richting Stationsplein, Nieuwe Gracht en De Appelaar), Parklaan (richting Stationsplein) en Wilhelminastraat en Zijlvest (richting De Raaks). Alleen op Dreef (richting Houtplein) is géén sprake van een toenemend verkeersaanbod. Door het linksafverbod op de Prinsenbrug richting Friese Varkensmarkt, wordt de Catharijnebrug zwaar belast als (noodzakelijke) centrale doorgang (voor verkeer uit oostelijke richting) naar de parkeergarages Stationsplein, Nieuwe Gracht en De Appelaar.

In de binnenstad wordt de totale hoeveelheid autoverkeer verder beperkt door het instellen van eenrichtingsverkeer en de autovrije inrichting. De lichte toename van het verkeer op de eenrichtingswegen is bestemmingsverkeer dat zich concentreert op een richting (waar voorheen twee richtingen beschikbaar waren). Doordat een doorgaande route over de Turfmarkt – Gedempte Oude Gracht – Raaks mogelijk blijft, is er een relatief gemakkelijke route door het centrum voor verkeer dat géén herkomst of bestemming in het centrum heeft.

4.3 Consequenties voor fiets en openbaar vervoer

Fietsverkeer

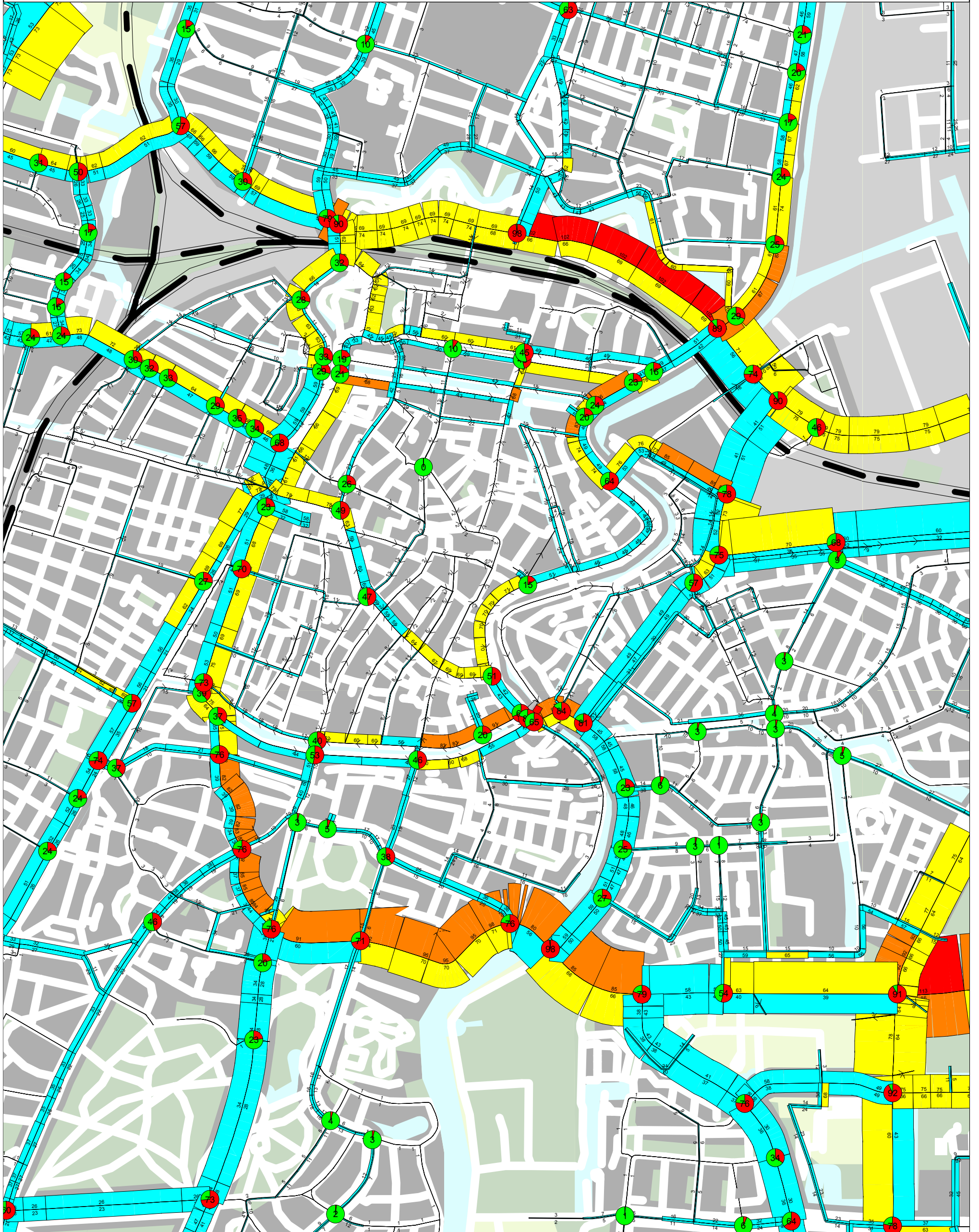
De realisatie van de Rode Loper, in combinatie met de dynamische afsluiting van de Kruisstraat en Jansstraat, zorgt ervoor dat de lus Kruisstraat – Smedestraat – Grote Markt – Jansstraat – Jansweg onderdeel wordt van het autovrije gebied en niet meer beschikbaar zal zijn voor autoverkeer. Het autoverkeersaanbod neemt daardoor af op deze route (minder zoekend verkeer). De Jansstraat is op het gedeelte tussen de Nieuwe Gracht

Legend

□ > 120

Link Bandwidths

- AS IC uur
- 0 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 120



Figuur 4.2 IC Avondspits en kruispuntbelasting mvt 2015

2 uurs intensiteiten; gemeente Haarlem

Description HLM093/Hnr
Date 08-04-2008
Company Goudappel Coffeng

en de Donkere Begijnhof in twee richtingen te berijden. In deze straten neemt het verkeersaanbod enigszins toe.

Aandachtspunt voor het fietsverkeer is in toenemende mate de goede oversteekbaarheid van de kruispunten op de centrumring, zoals Kennemerplein en Buitenrustbruggen. Door de bundeling van het autoverkeer op de centrumring en de prioriteit van autoverkeer en openbaar vervoer op de kruispunten, wordt een vlotte doorstroming van fietsverkeer richting de binnenstad moeilijker, maar het fietsen in de binnenstad daarentegen aantrekkelijker.

Openbaar vervoer

De doorstroming van het openbaar vervoer wordt gegarandeerd door de prioritering via het KAR-systeem. Dit kan wel ten koste gaan van de afwikkeling van het autoverkeer.

4.4 Knelpunten en oplossingen per locatie

Belangrijker nog dan de vraag waar de verkeersdrukke toe- of afneemt, is de vraag of de wegen in en rond de binnenstad van voldoende capaciteit zijn om het toenemende verkeersaanbod op te vangen en af te wikkelen. Daarbij is het vooral van belang dat de kruispunten een goede verkeersafwikkeling kunnen bieden, omdat anders op wegvakniveau stilstaand verkeer ontstaat.

Uit de modelberekeningen blijkt dat niet alle kruispunten, binnen hun huidige vormgeving, voldoende capaciteit hebben om het toekomstige verkeersaanbod te verwerken. In figuur 4.1 zijn dit de kruispunten met een belasting van 80% of meer (de rode bolletjes). Dit betekent fileopbouw. Het gaat om de kruispunten (zie figuur 4.3):

- Oudeweg – Gedempte Oostersingelgracht;
- Prinsenbrug;
- Kennemerplein;
- Statenbolwerk-Kenauviaduct;
- Buitenrustbruggen;
- Schalkwijkerstraat/Lange Herenvest.

Hierna wordt per locatie/kruispunt ingegaan op mogelijke maatregelen.

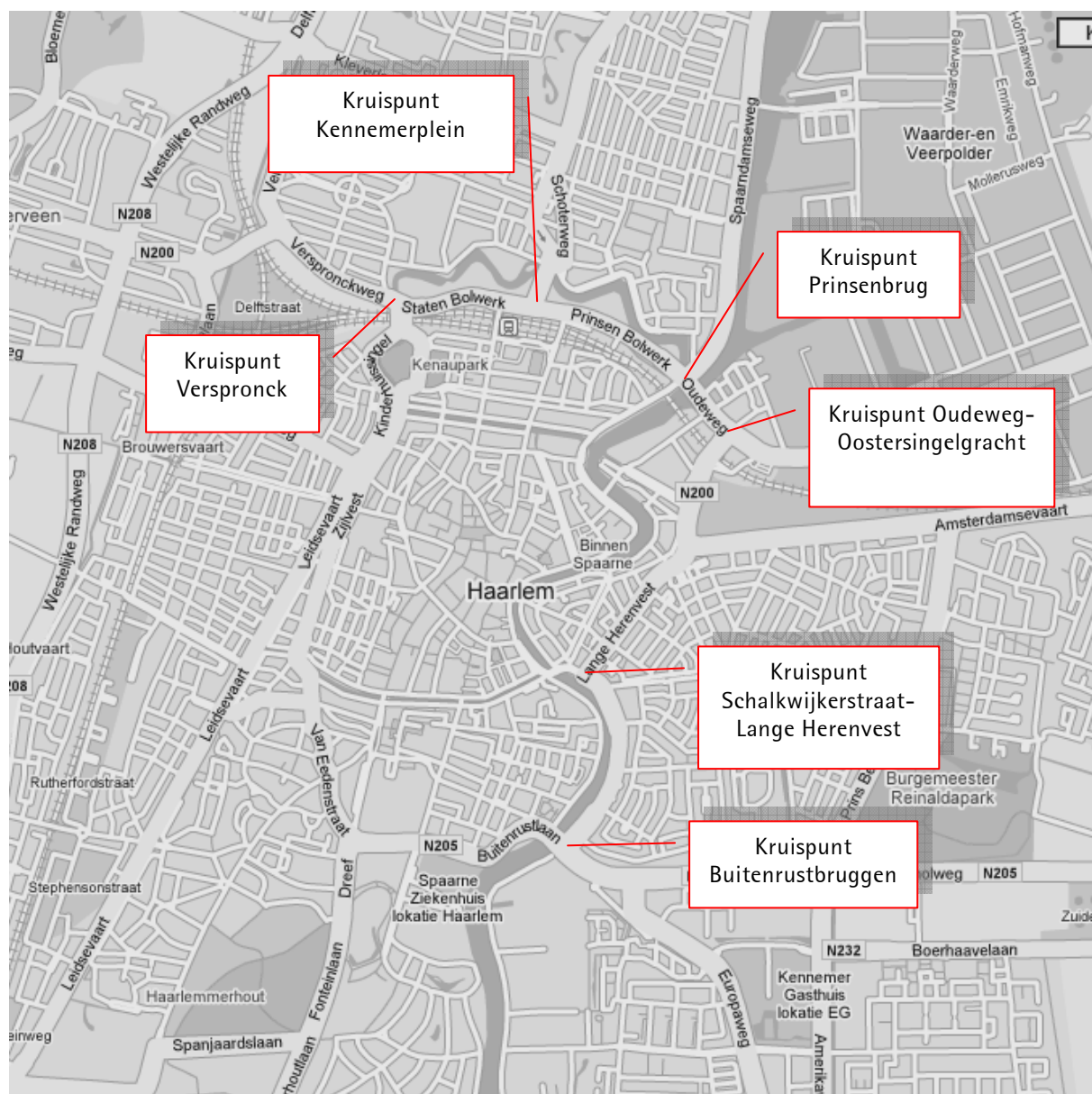
4.4.1 *Kruispunt Oudeweg - Oostersingelgracht*

Het toevoegen van een extra rechtdoorstrook Prinsenbrug – Oudeweg richting oost (wellicht in combinatie met een ongelijkvloerse afwikkeling van fietsers en voetgangers als daarvoor mogelijkheden zijn), geeft dit kruispunt meer capaciteit om het verkeer filevrij proberen af te wikkelen en om te kunnen functioneren als doseerpunt voor de centrumring. Aandachtspunten zijn goede en veilige oversteekvoorzieningen (voor fiets en voetganger) richting bedrijventerrein Waarderpolder.

4.4.2 *Kruispunt Prinsenbrug*

Onderzoek naar het verbreden van de Prinsenbrug, waardoor ruimte wordt gecreëerd voor twee extra rijstroken: één extra strook rechtdoor richting Prinsenbolwerk en één extra voor herstellen van de linksafbeweging richting Friese Varkensmarkt ter ontlasting van de Catharijnebrug. Op deze wijze is de Stationspleingarage vanaf de ring beter bereikbaar en hoeft de ingang tot de Nieuwe Grachtgarage alleen gericht te zijn op de richting Hooimarkt, en niet vanaf de richting Koudenhorn.

Als de in aanbouw zijnde Schoterbrug wordt opengesteld, dan kunnen de mogelijkheden voor een autostop bij het Ripperdatterrein (zoals in het HVP is opgenomen) opnieuw worden bezien.



Figur 4.3: Overbelaste kruispunten op de centrumring in 2015

Verder zullen de kruisingen Oudeweg - Oostersingelgracht en Kenauviaduct - Statenbolwerk moeten werken als doseerpunten, wil de Bolwerkenroute kunnen blijven doorstromen. Dit vraagt dus ook om een oplossing voor de overbelaste kruising Oudeweg - Oostersingelgracht (zie paragraaf 4.4.1).

Tevens dient onderzocht te worden of een ongelijkvloerse voetgangersverbinding onder de Vrouwehekbrug tot de mogelijkheden behoort, om de voetgangersrelatie tussen de Kick Smitweg en de Kloppersingel wezenlijk te verbeteren.

4.4.3 Kruispunt Kennemerplein

Capaciteitsvergroting in de vorm van extra rijstroken is niet mogelijk door ruimtegebrek. Op de korte termijn kan het beter spreiden van de omvangrijke fietsstromen van en naar het station (in de huidige situatie concentreert zich dit volledig op de kruising Kennemerplein) een effectieve maatregel zijn. De Rode Loper kan via de 'Rode Loperbrug' over het Statenbolwerk naar de Kennemerstraat worden doorgetrokken. Fietsers kunnen dan rechtstreeks van de Kennemerstraat via de Rode Loper naar het centrum. In tegenovergestelde richting rijden fietsers ofwel via deze nieuwe brug, de Schotersingel

ofwel via de Kennemerbrug naar het Frans Halsplein en de Schoterweg. Dit vereist wel goede oversteekvoorzieningen vanaf de Schotersingel op het Frans Halsplein.

4.4.4 Kruispunt Statenbolwerk - Kenauviaduct

De verkeersafwikkeling op dit kruispuntcomplex is nu al beter door een reconstructie (waarmee de capaciteit vergroot is), maar gaat in de toekomst tegen zijn grenzen aan lopen. De ruimte is hier beperkt om verdere capaciteitsverruimende maatregelen te kunnen treffen. De meest effectieve maatregel is in dit geval dosering: aan de rand van de centrumring het verkeer gedoseerd toelaten, zodat er niet meer verkeer op de centrumring komt dan dat deze kan verwerken. Aan de westzijde zijn daarvoor maar beperkte mogelijkheden.

4.4.5 Kruispunt Buitenrustbruggen

De doorstroming op dit kruispunt wordt beperkt door de prioriteit voor de Zuidtangent, maar vooral ook door opening van de bruggen. In de studie 'Vervolgonderzoek Gebiedsgericht Benutten Zuid-Kennemerland' zijn voor de korte termijn twee effectieve maatregelen voorgesteld: een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer met de Schipholweg - Schalkwijkerstraat evenwijdig aan het water. Hiermee wordt niet alleen de afwikkelcapaciteit van het kruispunt vergroot, maar krijgen fietsers ook een directe, snelle route vanuit Schalkwijk naar het centrum. Een win-winsituatie dus.

Een andere maatregel is het vervroegen van de spertijd van de Buitenrustbruggen. Verkeerstechnisch is dit een prima maatregel, maar dit heeft uiteraard wel consequenties voor de (recreatieve) scheepvaart. Het vervroegen van de spertijd vraagt om een eerdere bediening van de sluis Spaarnedam: die bediening begint nu om 06.00 uur.

Schepen die daar bediend zijn, arriveren daarna om uiterlijk 07.25 uur bij de Buitenrustbruggen. Indien de sluis nu om 05.15 uur zou worden bediend, dan kan de spertijd bij de Buitenrustbruggen beginnen om 07.00 uur.

Voor de lange termijn kunnen de mogelijkheden worden onderzocht voor een autotunnel onder het Spaarne in combinatie met een goede verbinding/aansluiting op de Westelijke Randweg. De belasting van de centrumring met doorgaand verkeer wordt in dat geval verminderd. Aanbevolen wordt om de mogelijkheden voor een gecombineerde auto-HOV-tunnel nader te onderzoeken, wellicht in samenhang met de reeds lopende studie voor de HOV-tunnel.

4.4.6 Kruispunt Schalkwijkerstraat - Lange Herenvest

De kruising Schalkwijkerstraat - Lange Herenvest is momenteel zodanig ingericht dat de herkenning van de ring rond de binnenstad aan de oostzijde moeilijk herkenbaar is; daarmee behoeft de aantrekkelijkheid van deze 'oostring' verbetering, niet alleen op deze kruising zelf maar ook een betere onderlinge afstemming van de verkeerslichten op deze 'oostring'.

5

Conclusies

Verkeersstructuur 2015

1. Autoverkeer voor het centrum wordt afgewikkeld via de randen van het centrum, over de centrumring.
2. Zoekverkeer naar parkeerplaatsen wordt voorkomen door bestemmingsverkeer direct via een verbeterde dynamische parkeerwijzing naar de grote parkeergarages te leiden.
3. De binnenstad wordt autoluw/autovrij met primaat voor fietsers en voetgangers (Rode Loper) en hoogwaardig openbaar vervoer (Zuidtangent). De mogelijkheden voor een ondergrondse verbinding voor de Zuidtangent, als stamlijn tussen het station en '023' en als essentieel onderdeel voor de nieuwe lijn Haarlem – Schiphol - Amsterdam Zuidas, worden verkend.

Verkeersaanbod 2015

1. Het verkeersaanbod in de binnenstad neemt af door de autoluwe/autovrije inrichting en het eenrichtingverkeer op een aantal routes.
2. Het verkeersaanbod op de centrumring en op de wegen van en naar de grote parkeergarages neemt toe (uitgezonderd Dreef/parkeergarage Houtplein). Met name de Catharijnebrug wordt, als noodzakelijke centrale doorgang naar de garages Stationsplein, Nieuwe Gracht en De Appelaar, zwaar belast.
3. Een aantal kruispunten op de centrumring kunnen het toegenomen verkeersaanbod niet goed verwerken. Dit zijn de kruispunten Oudeweg – Gedempte Oostersingelgracht, Prinsenbrug, Kennemerplein, Kenauviaduct/Statenbolwerk, Buitenrustbruggen en Lange Herenvest/Schalkwijkerstraat.
4. Consequentie: meer verkeer op de centrumring zonder aanvullende maatregelen of alternatieven, zorgt ervoor dat de doorstroming op de centrumring verslechtert. Daarmee komt de bereikbaarheid van Haarlem en de binnenstad onder druk te staan.

Verkeersafwikkeling 2015

Om de toekomstige bereikbaarheid van Haarlem en zijn binnenstad te garanderen, moet de doorstroming op de centrumring goed zijn. Dit vraagt om structurele oplossingen, waarbij principiële keuzen gemaakt worden. Die keuzen zijn, geïnspireerd door de aangescherpte bereikbaarheidsvisie (HVVP+):

1. Niet meer verkeer tot de centrumring toelaten dan dat het kan verwerken, ofwel: bij teveel verkeersaanbod gefaseerd doseren en het verkeer opvangen aan de randen van de stad en op de radialen richting de centrumring. Mogelijke locaties voor doseerpunten zijn de Schipholweg, Amsterdamse Vaart, Zandvoortselaan en Zeeweg. De eerste twee zijn genoemd in het HVVP, maar nog niet geëffectueerd. Zowel langs de Amsterdamse Vaart als de Schipholweg is onderzoek nodig naar de haalbaarheid van P&R-locaties.
2. Op de centrumring ervoor zorgen dat het verkeer vlot kan doorstromen door het verbeteren van de noordelijke verbinding via de Bolwerken en de zuidelijke verbinding via de Buitenrustbruggen/Buitenrustlaan. Het gebruik van de noordelijke verbinding is vooral door plaatselijk (Haarlems) verkeer, maar de ruimte om maatregelen te treffen is beperkt. Op de zuidelijke verbinding is het aandeel

doorgaand verkeer wezenlijk hoger (circa 30%) en zal gezocht moeten worden ruimte om een goede, directe verbinding te leggen met de Westelijke Randweg. Hiermee kan de centrumring ontlast worden.

Oplossingen per locatie/kruispunt op de noordelijke verbinding

1. Extra rijstrook rechtdoor (richting oost) op kruispunt Oudeweg - Oostersingelgracht.
2. Verbreden Prinsenbrug voor twee extra rijstroken: één rechtdoor richting Prinsbolwerk en één om linksafbeweging richting Friese Varkensmarkt te herstellen (ter ontlasting van de Catharijnebrug). Nader onderzoek naar de mogelijkheden voor verbetering van de voetgangersrelatie tussen Waarderpolder en Kloppersingel aan de noordzijde van de Prinsenbrug.
3. Meer spreiden van het (drukke) fietsverkeer op het Kennemerplein, door (vanuit Noord naar de binnenstad) gebruik te maken van de nieuwe fietsroute Kennemerstraat met een fietsbrug over het Bolwerk ('Rode Loperbrug') aansluitend op de Rode Loper. In de tegenrichting fietsverkeer afwikkelen via de nieuwe brug en de Schotersingel of via de Kennemerbrug naar het Frans Halsplein (aandachtspunt zijn goede oversteekvoorzieningen op het Frans Halsplein).

Oplossingen per locatie/kruispunt op de oostelijke verbinding

Verbeteren van de aantrekkelijkheid van de 'oostering' verbetering, niet alleen op de kruising Schalkwijkerstraat - Lange Herenvest zelf, maar ook een betere onderlinge afstemming van de verkeerslichten op de oostering.

Oplossingen per locatie/kruispunt op de zuidelijke verbinding

Buitenrustbruggen: ongelijkvloerse kruising fietsverkeer Schalkwijkerstraat - Schipholweg (evenwijdig aan het water) en vervroegen spertijden bruggen. Voor de lange termijn kunnen de mogelijkheden voor een onderdoorgang onder het Spaarne worden onderzocht, mogelijk in combinatie met de ondergrondse verbinding voor de HOV-stamlijn onder het centrum van Haarlem (waaronder de Zuidtangent).