

# Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur J. Bakker
Telefoon 5113385 <a href="mailto:jbakker@haarlem.nl">E-mail: jbakker@haarlem.nl</a>
<a href="#">WZ/GM Reg.nr. 2009/102764</a>
<u>Te kopiëren: bijlage a en 3 kaartbeelden</u> B & W-vergadering van 8juni2009

## Onderwerp

Actualisatie Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (HVVP)

## DOEL: Besluiten

Het college heeft conform de opdracht van de raad de afgelopen maanden intensief gewerkt aan een koers- en discussienota ten behoeve van een actualisering van het huidige Haarlemse Verkeer en Vervoer Plan (HVVP). Met name in de hoofdstukken 4 t/m 7 wordt een aantal beleidskeuzes in het kader van deze actualisatie gedaan.

---

## B&W

1. Het college besluit kennis te nemen van de koers- en discussienota
2. Het College is van mening dat de doelstellingen en kaders in hoofdlijnen nog steeds van toepassing zijn, tenzij anders in de koers- en discussienota aangegeven
3. Het college besluit de koers- en discussienota, en dan met name de in hoofdstuk 4 t/m 7 aangegeven beleidskeuzes voor te leggen aan de commissie beheer als basis voor de koersbepaling van het verkeer- en vervoerbeleid voor de rest van de looptijd van het huidige HVVP tot 2015
4. Het betreft hier een opiniërende nota die op dit moment geen financiële consequenties heeft.

# COLLEGE BESLUIT

**Onderwerp:** actualisatie HVVP

## **Inleiding**

De afgelopen maanden is de verkeerscirculatie met name rond de binnenstad onderwerp van gesprek geweest, waarbij op basis van een stadsgesprek de commissie beheer te kennen heeft gegeven behoefte te hebben aan een actualisatie van het huidige Haarlemse Verkeer en Vervoer Plan (HVVP), waarin een aantal discussiepunten aan de orde komen die voor de commissie een basis vormen voor nadere koersbepaling in de komende periode.

Het huidige HVVP is in maart 2003 door de Raad vastgesteld als kadernota voor het verkeer en vervoerbeleid in Haarlem voor de periode tot ca 2015.

Bijgaande koers- en discussienota (bijlage a) geeft aan:

- in hoeverre het huidige HVVP nog actueel is,
- hoe de voortgang is van de verschillende acties en doelstellingen in het HVVP (Wat is afgerond? Wat loopt nog? Wat moet nog worden opgestart?),
- op welke onderdelen er in bestuurlijk Nederland veranderingen zijn ontstaan, die van belang zijn voor het HVVP,
- of er aanleiding is tot bijstelling van de doelstellingen of kaders van het HVVP gelet op de discussies en besluiten in de raad de afgelopen jaren.

Deze koers- en discussienota biedt daarmee een platform voor een koersdiscussie over de actualiteit van het huidige HVVP. De nota is door de gemeente Haarlem met ondersteuning door het bureau Goudappel en Coffeng opgesteld. Daarbij wordt de aandacht gevestigd op hoofdstuk 4 t/m 7 van deze koers- en discussienota waarin enkele beleidskeuzes worden voorgelegd als kader voor de verdere actualisatie van het huidige HVVP.

Vaak wordt de vraag gesteld of Haarlem een bereikbaarheidsprobleem heeft of niet. Die vraag is in deze eenvoud niet te beantwoorden; iedere belangengroep heeft haar eigen indruk en beleving van het begrip bereikbaarheid (fietsersbond, horeca, werknemers, middenstand, bewoners, bedrijfsleven enz.). Daarbij is ook nog onderscheid te maken tussen lokale en regionale bereikbaarheid, de bereikbaarheid per vervoerswijze of in zijn geheel. Wel kan worden geconstateerd dat in de afgelopen 35 jaar Haarlem drie nieuwe grote toegevoegde infrastructuurwerken kent:

- de ontsluiting Waarderpolder op de Amsterdamse Vaart (Kegge en Stastok)
- de Zuidtangentbaan in Schalkwijk
- de binnenkort te openen Schoterbrug.

In die zelfde periode is bijvoorbeeld het autoverkeer al gauw met 50 tot 100 % toegenomen (afhankelijk van het gebied dat men beschouwt) terwijl binnen de beschikbare openbare ruimte fietspaden en busbanen zijn toegevoegd. Dat daarmee

de druk op het beschikbare netwerk toeneemt moge duidelijk zijn en leidt soms ook tot knelpuntbelevingen. In de nota worden enkele van die knelpunten in die zin aan de orde gesteld. Echter het begrip bereikbaarheid proberen te kwantificeren om daar een kwaliteitsnorm aan te hechten is binnen het kader van een actualisatie van het HVVP niet te doen. Wel worden via de programmabegroting (programmaliijn 8) de monitoringsinstrumenten ingezet om de begripsbeleving van bereikbaarheid zo goed mogelijk te volgen.

## **Besluitpunten college**

1. Het college besluit kennis te nemen van de koers- en discussienota
2. Het College is van mening dat de doelstellingen en kaders in hoofdlijnen nog steeds van toepassing zijn, tenzij anders in de koers- en discussienota aangegeven,
3. Het college besluit de koers- en discussienota, en dan met name de in hoofdstuk 4 t/m 7 aangegeven beleidskeuzes voor te leggen aan de commissie beheer als basis voor de koersbepaling van het verkeer- en vervoerbeleid voor de rest van de looptijd van het huidige HVVP
4. Dit besluit heeft geen financiële consequenties

## **Beoogd resultaat**

Op basis van de richtinggevende keuzes wordt het huidige HVVP geactualiseerd. In hoofdlijnen komt dit er op neer dat de gemaakte keuzes worden doorvertaald in het HVVP en dat de vigerende teksten en kaartbeelden worden aangepast aan de actuele situatie.

## **Argumenten**

Door te kiezen voor deze aanpak wordt de raad alle gelegenheid geboden de beleidskeuzes in het huidige HVVP waar nodig te actualiseren. Het College is van mening dat de beleidsdoelstellingen van het HVVP nog steeds valide zijn voor de komende jaren en geen aanpassingen behoeven. Alleen daar waar de actualisatie naar onze mening aanleiding geeft tot bijstellingen hebben wij deze in de nota gepresenteerd als basis voor de koersbepaling.

## **Kanttekeningen**

Iedere keuze zal niet altijd op breed draagvlak kunnen rekenen. Er kunnen keuzes aan de orde komen die nog nadere afstemming behoeven met andere beleidsterreinen.

Niet onvermeld mag worden dat doelstellingen, uitgangspunten en koersaanpassingen in hun verdere vertaling in plannen en voorstellen financiële consequenties tot gevolg kunnen hebben, die nu nog niet zijn voorzien in de begroting en in het Investeringsplan. Een kwantificering is momenteel dan ook niet mogelijk. Ook mogelijke financiële subsidiestromen kunnen nog niet in beeld komen aangezien de concrete plannen op basis van de doelstellingen, uitgangspunten en koersaanpassingen hiervoor nog niet kunnen worden aangedragen.

## **Bijlagen**

Bijlage A de koers- en discussienota actualisatie HVVP

Het college van burgemeester en wethouders

# Koers- en discussienota

## (versie 1.7)

Actualisatie Haarlems Verkeers- en Vervoerplan



Datum 9 juni 2009  
Kenmerk HLM099/Esd/1 152  
Eerste versie 14 april 2009

Het college van burgemeester en wethouders

## Documentatiepagina

Titel rapport Koers- en discussienota - actualisatie Haarlems Verkeer en Vervoerplan  
Kenmerk H LM099/Esd/  
Datum publicatie 9 juni 2009  
Projectverantwoordelijk De heren J. Bakker (gemeente Haarlem), A.J. van der Horst (Goudappel Coffeng)  
en H.D. van Essen (Goudappel Coffeng)  
Projectomschrijving Actualisatie Haarlems Verkeer en Vervoerplan  
Trefwoorden GVVP, HVVP, verkeer- en vervoerplan, mobiliteitsplan

# Inhoud

<b>1</b>	<b>Inleiding .....</b>	<b>1</b>
1.1	Aanleiding .....	1
1.2	Fasering actualisatie HVVP .....	1
1.3	Koers- en discussienota (fase 1) .....	2
1.4	Leeswijzer.....	2
<b>2</b>	<b>Beleidskader .....</b>	<b>3</b>
2.1	HVVP.....	3
2.2	Stand van zaken.....	4
2.3	Actualisatie .....	5
<b>3</b>	<b>Visie .....</b>	<b>6</b>
3.1	HVVP.....	6
3.2	Stand van zaken.....	7
3.3	Actualisatie .....	7
<b>4</b>	<b>Doelstellingen .....</b>	<b>10</b>
4.1	HVVP 10	
4.2	Stand van zaken 11	
4.2.1	Doelstellingen leefbaarheid 11	
4.2.2	Doelstellingen bereikbaarheid 11	
4.3	Actualisatie 12	
<b>5</b>	<b>Auto .....</b>	<b>14</b>
5.1	HVVP.....	14
5.2	Stand van zaken.....	16
5.2.1	Auto .....	16
5.2.2	Goederenvervoer.....	17
5.2.3	Parkeren .....	17
5.3	Actualisatie .....	18
5.3.1	Dynamisch Verkeersmanagement .....	18
5.3.2	Doseren/transferpunten/P&R.....	19
5.3.3	Autocirculatie in en rond de binnenstad.....	19
5.3.4	Parkeren .....	
5.3.5	Inrichtingseisen 30-zones .....	
5.3.6	Klimaat Neutraal .....	
<b>6</b>	<b>Langzaam verkeer .....</b>	<b></b>
6.1	HVVP.....	
6.2	Stand van zaken.....	
6.2.1	Voetgangers en mindervaliden .....	
6.2.2	Fietsverkeer.....	
6.3	Actualisatie .....	



6.3.1	Voetgangersbeleid .....	
6.3.2	Doortrekken Rode Loper naar Noord .....	26
6.3.3	Verharding fietsroutes .....	27
6.3.4	Prioritering fiets bij VRI's .....	28
6.3.5	Fietsnelwegen .....	28
6.3.6	Fietsparkeren .....	29
<b>7</b>	<b>Openbaar vervoer .....</b>	<b>30</b>
7.1	HVVP .....	30
7.2	Stand van zaken .....	31
7.3	Actualisatie .....	32
7.3.1	RegioNet .....	32
7.3.2	HOV-netwerk Metropoolregio Amsterdam (Westflank) .....	33
7.3.3	Tunnelstudie Haarlem (Zuidtangent) .....	34
7.3.4	Toekomstig busnetwerk .....	35
7.3.5	Prioritering OV bij VRI's .....	35
<b>8</b>	<b>Speelveld .....</b>	<b>36</b>
8.1	Wettelijke bepalingen .....	36
8.1.1	Planwet verkeer en vervoer .....	36
8.1.2	Wet ruimtelijke ordening .....	37
8.1.3	Wet Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer .....	37
8.1.4	Wet geluidhinder .....	38
8.1.5	Wet Milieubeheer (luchtkwaliteit) .....	38
8.2	Beleid hogere overheden .....	39
8.2.1	Nota Mobiliteit .....	39
8.2.2	Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan Noord-Holand (PVVP) .....	42
8.2.3	Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Stadsregio Amsterdam (RVVP) .....	45
8.3	Gemeentelijk beleid .....	45
8.3.1	Coalitieakkoord 2006-2010 .....	45
8.3.2	Toekomstvisie 2000-2010 .....	46
8.3.3	Structuurplan Haarlem 2020 .....	46
8.3.4	Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur .....	47
8.3.5	Parkeernota .....	49
8.3.6	Uitvoeringsplan verkeersveiligheid .....	49
8.3.7	Verkeerscirculatieplannen wijken .....	49
	Bijlage 1 Stand van zaken <sup>P</sup> rojecten en maatregelen deelgebieden	
	Binnenstad .....	50
	Stadsdeel Noord .....	50
	Stadsdeel Haarlem-Zuid .....	51
	Stadsdeel Oost en Schalkwijk .....	51



# 1 Inleiding<sup>9</sup>

## 1.1 Aanleiding

Het huidige Haarlems Verkeer en Vervoerplan (HVVP), getiteld “Een leefbare en bereikbare stad”, is vastgesteld door de gemeenteraad op 12 maart 2003. Naar aanleiding van een stadsgesprek in 2008 over de verkeerscirculatie rond de binnenstad heeft de Commissie Beheer een eigen debat gehad. In dat debat is aangegeven dat er een document zal worden samengesteld waarin een actualisatie van het HVVP aan de orde zal komen. Dit document hoeft nog niet alle oplossingen kant en klaar te benoemen, maar moet wel leiden tot een richtinggevende discussie over relevante onderwerpen in de Commissie Beheer. De uitkomsten van die discussie moeten hun weg vinden in een geactualiseerde versie van het HVVP.

## 1.2 Fasering actualisatie HVVP

Als gevolg hiervan vindt de actualisatie van het HVVP plaats in twee fasen:

### Fase 1 Discussie en koersbe<sup>p</sup>alin<sup>9</sup>

Voorafgaand aan de feitelijke actualisatie van het HVVP wordt de koers van het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren bepaald. Dit gebeurt mede op basis van een beknopte evaluatie van het huidige HVVP. Hierin komen ondermeer het functioneren van het HVVP aan de orde en de stand van zaken van het vigerende beleid (Wat is afgerond? Wat loopt nog? Wat moet nog worden opgestart?). In een werkatelier met meerdere ambtelijke disciplines zijn de toekomstige opgaven van het verkeer- en vervoerbeleid verkend. Dit krijgt concreet vorm in de voorliggende beleidskeuzen en de oplossingsrichtingen en/of keuzemogelijkheden die er zijn. Dit moet het College van B&W en de Commissie Beheer een duidelijk handvat bieden om de koers van het verkeers- en vervoerbeleid voor de komende jaren te bepalen.

### Fase 2 Actualiseren van het HVVP

Op basis van de richtinggevende keuzen door het College van B&W en de Commissie Beheer wordt het huidige HVVP geactualiseerd. In hoofdlijnen komt dit erop neer dat de gemaakte keuzen worden doorvertaald in het HVVP en dat de vigerende teksten en kaartbeelden worden aangepast aan de actuele situatie. Het koersdocument biedt hiervoor de benodigde informatie. De conceptversie van de actualisatie van het HVVP wordt behandeld in het College van B&W en de Commissie Beheer, waarna de definitieve versie kan worden vastgesteld door de gemeenteraad.

### 1.3 Koers- en discussienota (fase 1)

In deze koers- en discussienota zijn de resultaten van fase 1 opgenomen. De opbouw van de hoofdstukken in deze nota is steeds eenduidig:

1. Wat staat er in het HVVP? Het gaat immers om een actualisatie van het vigerende HVVP, de hoofdlijnen van het beleid blijven overeind en zullen in de geactualiseerde versie van het HVVP weer terugkomen.
2. Wat is de stand van zaken? Per onderwerp (functioneren als beleidskader, bereikbaarheidsvisie, doelstellingen en netwerken voor auto, fiets en openbaar vervoer) wordt steeds aangegeven wat er is gerealiseerd en wat niet is gerealiseerd. In bijlage 1 is een stand van zaken van maatregelen/projecten in de verschillende stadsdelen opgenomen.
3. Wat is actueel? De tijd heeft niet stilgestaan sinds de vaststelling van het vigerende HVVP in 2003. Diverse onderwerpen zijn actueel geworden en moeten een plek krijgen in het geactualiseerde HVVP. De mate van uitwerking verschilt per onderwerp. Een aantal onderwerpen zijn concreet uitgewerkt in voorliggende beleidskeuzen; van andere onderwerpen worden slechts mogelijke oplossingsrichtingen geschetst, nadere uitwerking en/of onderzoek zal plaats moeten vinden om een definitieve richting te kunnen bepalen.

Gezamenlijk moet dit het College van B&W en de Commissie Beheer een duidelijk handvat bieden om de koers van het verkeer- en vervoerbeleid voor de komende jaren te bepalen.

### 1.4 Leeswijzer

De opbouw van deze koers- en discussienota volgt de essentiële onderdelen uit het HVVP 2003:

- In hoofdstuk 2 wordt ingegaan op de functie van het HVVP als beleidskader, zowel voor het beleidsveld verkeer en vervoer als in relatie tot andere beleidsvelden (ruimte, economie, milieu).
- In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de bereikbaarheidsvisie van het HVVP. In het HVVP is een visie geformuleerd op het functioneren van het verkeer- en vervoers<sup>y</sup>stroom in Haarlem. Met name onder invloed van regionale (beleids)ontwikkelingen is deze visie de afgelopen jaren aangescherpt.
- In hoofdstuk 4 wordt ingegaan op de beleidsdoelstellingen. In het HVVP zijn (hoofdzakelijk) kwalitatieve doelstellingen benoemd voor de thema's leefbaarheid en bereikbaarheid. Nagegaan wordt wat er van deze doelstellingen terecht is gekomen, op welke punten de doelstellingen aanpassing behoeven en of er nieuwe doelstellingen zijn.
- In de hoofdstukken 5 tot en met 7 wordt ingegaan op de verkeersnetwerken voor de auto (hoofdstuk 5), het langzaam verkeer (hoofdstuk 6) en het openbaar vervoer (hoofdstuk 7). Er is nadrukkelijk aandacht voor nieuwe onderwerpen die in het geactualiseerde HVVP een plek moeten krijgen.
- In hoofdstuk 8, tot slot, wordt het veranderende speelveld in beeld gebracht. Een actualisatie van het speelveld is nodig om de kaders voor een geactualiseerd HVVP weer scherp te krijgen. Daarbij gaat het om ontwikkelingen van buitenaf (wettelijke bepalingen, beleid hogere overheden), maar ook om 'eigen' gemeentelijke ontwikkelingen en politiek/bestuurlijke keuzen.

# 2 Beleidskader

Het HVVP is het beleidsplan voor verkeer en vervoer. Het stelt de beleidsmatige kaders voor de inrichting van het verkeer- en vervoersysteem in Haarlem. Samen met het structuurplan en het economisch beleidsplan bepaalt het HVVP in belangrijke mate de wijze waarop de (fysieke) openbare ruimte in Haarlem wordt ingericht. In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op het functioneren van het HVVP als richtinggevend beleidskader.

## 2.1 HVVP

Het HVVP is de opvolger van het 'Verkeerscirculatieplan 2000' (VCP 2000). Het HVVP is vastgesteld op 12 maart 2003 door de gemeenteraad. De planhorizon is 2015, dat betekent dat de looptijd van het HVVP nu halverwege is.

In het HVVP is sprake van een beleidsmatige trendbreuk (in overeenstemming met het landelijke mobiliteitsbeleid): van het beperken van automobilititeit (SVV2, VINEX) naar automobilititeit mag (NVVP, 5e Nota RO). Automobilititeit is noodzakelijk voor economische en sociale ontwikkeling. De negatieve effecten die samenhangen met automobilititeit (verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, verminderde luchtkwaliteit) moeten worden beperkt.

Ook diverse gemeentelijke ontwikkelingen waren - en zijn - van invloed op het HVVP: - de ontwikkeling van een autoluwe binnenstad;

- de herstructurering van de spoorzone (Masterplan Spoorzone);
- een kwaliteitsimpuls van de Spaarne-oever;
- het uitvoeringsprogramma Schalkwijk 2000+;
- het uitvoeringsprogramma Waarderpolder (Schoterbrug, Oostweg).

Het HVVP is een beleidsplan op hoofdlijnen: de beleidsdoelstellingen, de daarvoor benodigde netwerkstructuren en de gemaakte beleidskeuzen staan in het HVVP. De invulling van details gebeurt in onderliggende plannen:

- uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur (zie paragraaf 3.4.4);
- parkeernota (zie paragraaf 3.4.5);
- uitvoeringsplan verkeersveiligheid (zie paragraaf 3.4.6);
- verkeerscirculatieplannen voor diverse delen/wijken (zie paragraaf 3.4.7).

Het openbaar vervoer is primair een verantwoordelijkheid (geworden) van de provincie Noord-Holand als concessiebeheerder. Het OV-beleid is uitgewerkt in de concepten van Regionet (PVVP) en het HOV-netwerk Metropoolregio Amsterdam (HOV MRA).

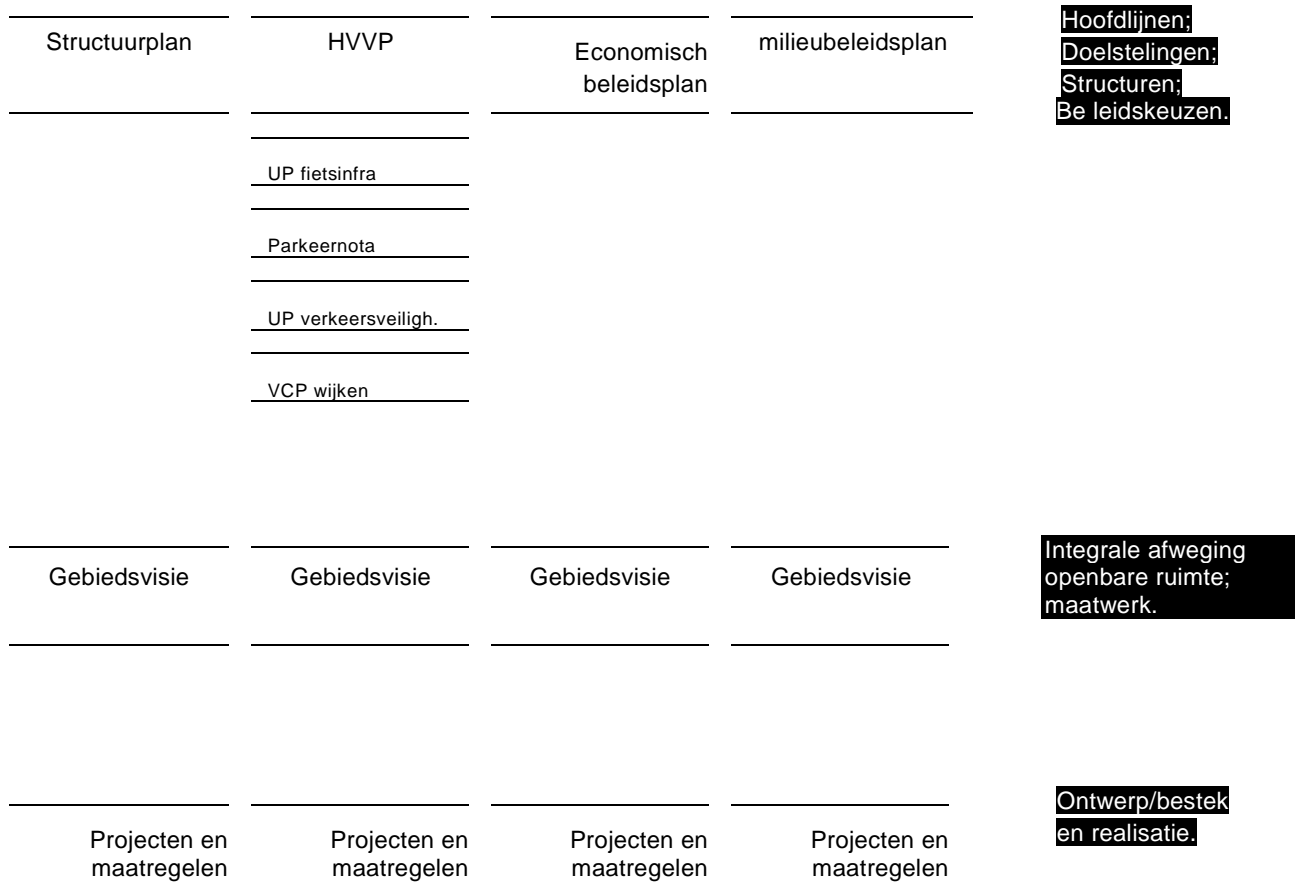
## 2.2 Stand van zaken

- In het vigerende HVVP ontbreekt nog de afstemming met andere richtinggevende beleidsdocumenten: economisch beleidsplan en structuurplan. Gezamenlijk bepalen deze beleidsplannen in grote mate de eisen en randvoorwaarden die worden gesteld aan de inrichting van de fysische leefomgeving en — daarmee — het economisch en sociaal functioneren van de stad. In de actualisatie van het HVVP moet deze afstemming wel plaatsvinden.
- Vanuit economie wordt benadrukt dat bij de actualisatie van het HVVP de economische invalshoek moet worden meegenomen door betrekken van de conclusies uit de (detailhandel) barometer 2007 en 2008 en de economische conclusies uit de actualisatie van het PVVP van de provincie Noord-Holand. Vanuit het economisch functioneren van de stad Haarlem zijn een mogelijke buitenringweg (de randweg die met de autotunnel in Zuid een echte rondweg kan worden) en de centrumring ( voor de verwijzing van de auto's naar de binnenstad parkeergarages) van groot belang.
- Het (gemotoriseerde) verkeer beïnvloedt in Haarlem sterk de kwaliteit van milieu en leefomgeving. De verkeersontwikkeling bepaalt daardoor in hoge mate de milieusituatie van de toekomst. Zij dient te passen binnen de regelgeving voor milieu en ruimtelijke ordening en binnen het gemeentelijk milieubeleid. Omgekeerd zijn HVVP-maatregelen die de verkeersontwikkeling - of de gevolgen ervan — verbeteren, essentiële delen van het gemeentelijk milieubeleid. Voortdurende onderlinge afstemming en actualisatie, óók tussen verkeersmodellen en milieumodellen (luchtkwaliteit, geluid), is noodzakelijk. Er zijn maatregelen uit het HVVP opgenomen in het RSL (Regionaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit) en het NSL (Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit). Dit betekent dat uitvoering of wijziging van maatregelen niet zondermeer vrijblijvend is.
- Als nadere uitwerking van het HVVP vervult het Uitvoeringsprogramma Fiets een goede rol bij de tijdige inplanning van infrastructurele aanpassingen ('werk met werk maken'). Ook bij nieuwbouw/renovatieprojecten zou de 'fiets' een terugkerend aandachtspunt moeten zijn. Dit zou bijvoorbeeld kunnen door in het geactualiseerde HVVP specifieke en concrete richtlijnen/ontwerpeisen op te nemen voor fietsinfrastructuur en —voorzieningen (bijvoorbeeld maatvoering, fietsparkeercijfers e.d.).
- Het HVVP was een 'status quo' van dat moment. Ruimtelijke ontwikkelingen gaan echter verder. Dit heeft consequenties voor de verkeersstructuren op wijkniveau. Er moet ruimte zijn om op dat niveau nadere afwegingen te maken zonder dat dit door het HVVP wordt ingeperkt. Zo wordt er een duidelijke spanning gevoeld tussen de wegcategorisering (met inrichtingseisen voor het wegennet) en de fysische impact van maatregelen/projecten in de openbare ruimte (vaak te weinig ruimte om de voorkeursinrichting te realiseren). In dat geval moet er ruimte zijn voor maatwerk. Het HVVP moet, met andere woorden, niet te star zijn. De gebiedsvisies kunnen (als afwegingskader voor maatwerk) als schakel fungeren tussen het HVVP (hoofdpijnen van beleid) en de uitvoering van concrete projecten/maatregelen (ontwerp/realisatie). Een voorstel voor een dergelijke planstructuur is opgenomen in figuur 4.1.
- Voorkeur voor interactieve behandeling van de actualisatie in een infomarkt van de raad en participatie ook van het bedrijfsleven.
- Actieve betrokkenheid van de verschillende disciplines bij de actualisatie van het HVVP (inclusief bespreking van de conceptversie van het geactualiseerde HVVP).

2.3 Actualisatie

Nadrukkelijker dan in het huidige HVVP, zal in de actualisatie van het HVVP de relatie en wisselwerking tussen het HVVP en het ruimtelijk beleid (structuurplan), economisch beleid (economisch beleidsplan) en het beperken van de ongewenste neveneffecten van (auto)mobiliteit (NSL/Beleidsplan Luchtkwaliteit/Actieplan Omgevingslawaaai) centraal worden gesteld. Verkeer en vervoer staan immers niet op zichzelf, maar zijn een afgeleide van het ruimtelijke en economisch functioneren van de stad Haarlem. Tegelijkertijd kunnen vanuit de verkeersstructuur de juiste voorwaarden worden geschapen voor een versterking van het ruimtelijke en economisch functioneren en voor het beperken van omgevingslawaaai/verbeteren van de luchtkwaliteit.

In de organisatie en uitvoering van het verkeer- en vervoerbeleid zal nadrukkelijker aandacht moeten zijn tussen de vaak (theoretische) hoofdlijnen van beleid uit het PVVP en de praktische uitvoering van projecten en maatregelen op straatniveau. Het HVVP moet niet te star zijn en ruimte bieden voor maatwerk. De gebiedsvisies lijken de aangewezen schakel te zijn om afwegingen voor maatwerk te maken. Een voorstel hoe dit kan functioneren is weergegeven in figuur 2.1.



Figuur 2.1 Voorstelde Planstructuur

# 3 Visie

In het HVVP is aangegeven op welke wijze het verkeer- en vervoersysteem in Haarlem moet functioneren. De toenemende mobiliteit zorgt er voor dat het functioneren van dat systeem steeds verder onder druk komt te staan. Dit vraagt om aanscherping van de keuzen die worden gemaakt in de opbouw van het verkeer- en vervoersysteem. Regionale ontwikkelingen zijn hiero<sup>p</sup> mede van invloed. Het s<sup>p</sup>anningsveld tussen ambitie en beschikbare ruimte levert soms knel<sup>p</sup>unten op. Dat betekent in de uitwerking dat er gevraagd moet worden om keuzes. In dit hoofdstuk wordt aangegeven wat dit betekent voor de visie op het functioneren van het Haarlemse verkeer- en vervoersysteem.

## 3.1 HVVP

‘Haarlem Leefbaar’ is hét vertrekpunt voor de Haarlemse visie op het functioneren van het verkeer- en vervoers<sup>y</sup>steem 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 vervoers<sup>y</sup>steem:

- 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 vervoers<sup>y</sup>steem. 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.



Deze visie is het vertrekpunt voor de beleidsdoelstellingen voor de pijlers 'leefbaarheid' en 'bereikbaarheid' en de verkeersnetwerken voor fiets, openbaar vervoer en auto (wegencategorisering).

### 3.2 Stand van zaken

De bereikbaarheid van en de verkeerscirculatie in Haarlem staat door het groeiende autoverkeer sterk onder druk. Die druk wordt extra gevoeld doordat de speerpunten voor de toekomst van Haarlem liggen in vergroting van de toeristische en culturele aantrekkingskracht en in het versterken van de zakelijke dienstverlening. Ook vinden er momenteel veel werkzaamheden plaats in de openbare ruimte in het kader van inhalen achterstalig onderhoud. Een evenwichtiger verkeerscirculatie van de verschillende vervoerswijzen in en rond Haarlem is noodzakelijk voor de realisatie van deze ambities. Het autoverkeer vervult daarin een onmiskenbaar belangrijke (regionale) rol evenals het openbaar vervoer; maar ook de fiets zal daarbij een belangrijke (meer lokale) bijdrage moeten leveren.

De vraag of Haarlem een bereikbaarheidsprobleem heeft of niet, is in deze eenvoud niet te beantwoorden. Iedere belangengroep heeft haar eigen indruk en beleving van het begrip bereikbaarheid (fietsersbond, horeca, werknemers, middenstand, bewoners, bedrijfsleven etc.). Daarbij is ook nog onderscheid te maken tussen lokale en regionale bereikbaarheid, de bereikbaarheid per vervoerswijze of in zijn geheel. Wel kan worden geconstateerd dat in de afgelopen 35 jaar Haarlem drie nieuwe grote toegevoegde infrastructuurwerken kent:

- de ontsluiting Waarderpolder op de Amsterdamse Vaart (Kegge en Stastok);
- de Zuidtangentbaan in Schalkwijk;
- de binnenkort te openen Schoterbrug.

In diezelfde periode is het autoverkeer al gauw met 50 tot 100% toegenomen (afhankelijk van het gebied dat wordt beschouwd), terwijl binnen de beschikbare openbare ruimte fietspaden en busbanen zijn toegevoegd. Daarmee neemt de druk op het beschikbare netwerk toe en dit leidt soms ook tot knelpuntbelevingen. In deze koers- en discussienota worden enkele van die knelpunten in die zin aan de orde gesteld. Dit leidt echter niet tot een kwantificering van het begrip bereikbaarheid. Wel wordt door monitoring (mede in het kader van DVM, zie hieronder) de verkeersdruk op het Haarlemse wegennet nauwkeurig in de gaten gehouden.

De HVVP-bereikbaarheidsvisie is in de afgelopen jaren, 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 verkeersregelinstanties, groene golf, doseerpunten etc.), speelt daarbij een belangrijke rol. De bereikbaarheidsvisie is het afwegingskader voor knelpunten en oplossingen in de (toekomstige, regionale) verkeerstructuur en verkeersafwikkeling.

### 3.3 Actualisatie

Dit resulteert in een verkeersstructuur, waarin een aantal bewuste keuzen zijn gemaakt:

#### 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<sup>9</sup>

Het voor het centrum doorgaande autoverkeer wordt geweerd uit de binnenstad en wordt afgewikkeld via de randen van de binnenstad, over de centrumring. Onder de centrumring wordt al sinds de verkeerscirculatieplannen uit de jaren '70, '80 en '90 verstaan:

Bolwerkenroute-Oudeweg-Gedempte Oostersingelgracht-Lange Herenvest-Schalkwikerstraat-Buitenrustlaan-Kamperlaan-Paviljoenslaan-Florapark-Van Eedenstraat-Wilhelminastraat-Zijlsingel-Kinderhuissingel (zie figuur 3.1).

Doseerpunten aan de randen van de stad en (waar nodig) 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. Bij de doseerpunten kan de bus er altijd vrij langs (via een doelgroepenstrook).

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 (geheel) 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, waarbij de directe omgeving station Haarlem-Spaarnwoude als zeer goede eerste aan de orde is.

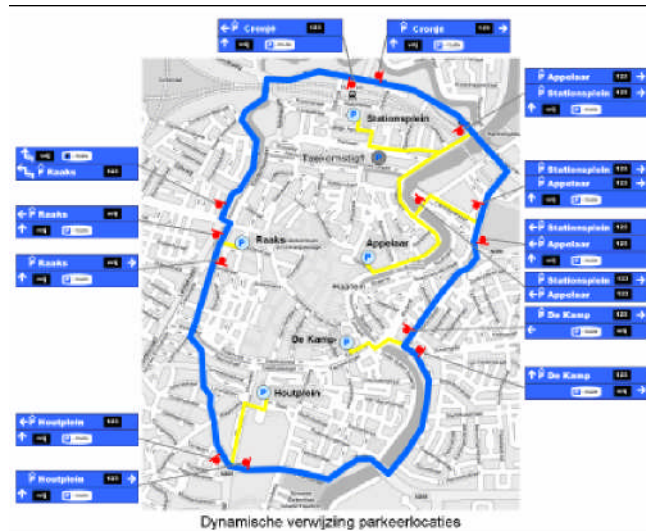


Figuur 3.1 Binnenstad met centrumring<sup>9</sup>

## 3. Dynamische parkeerwijzing<sup>9</sup> voor bestemming<sup>9</sup>svverkeer

Verkeer met bestemming in de binnenstad wordt via een verbeterd dynamisch parkeerwijzingsysteem (met vermelding van het aantal vrije parkeerplaatsen) naar de grote parkeergarages in de binnenstad geleid: Houtplein, De Kamp, De Appelaar, Raaks, Stationsplein (zie figuur 3.2). Maar ook de nieuwe Cronjégarage in dit systeem aan de noordzijde opgenomen. Aandachtspunten in dit geheel zijn de zorg voor voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad en de 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 en De Appelaar. De Catharijnebrug wordt daarmee flink belast. Het parkeerverwijssysteem houdt in ieder geval ook nu al rekening met uitbreiding van de komst van nieuwe garages.



Figuur 3.2 Dynamische parkeerlocaties in binnenstad

#### 4. Bereikbaarheid verhoogd 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.

# 4 Doelstellingen

In het HVVP zijn beleidsdoelstellingen geformuleerd. Nu de looptijd van het HVVP halverwege is kan worden afgevraagd wat er van deze doelstellingen terecht is gekomen. Zijn ze wel of niet gerealiseerd? Op welke punten moeten ze eventueel worden bijgesteld? En zijn er ook nieuwe doelstellingen? In dit hoofdstuk wordt nader ingegaan op deze vragen.

## 4.1 HVVP

De doelstellingen zoals geformuleerd in het HVVP zijn hieronder weergegeven.

### Leefbaarheid

- Bevorderen van verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer in plaats van met de auto.
- Geen uitbreiding van wegen in wijken en in de binnenstad.
- Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig.
- Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven de auto.

### Bereikbaarheid

- Versterken van het regionale OV-netwerk.
- Verbetering van de doorstroming van de bus (snelheid van 22 naar 25 km/uur)
- Bus waar nodig in de wijk faciliteren.
- Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%.
- Buiten de spits de afwikkeling van de auto op het huidige niveau handhaven.
- In de spits doseren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken.
- Het waarborgen van de bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten, overeenkomstig de juridische kaders.

## 4.2 Stand van zaken

### 4.2.1 Doelstellin<sup>9</sup>en leefbaarheid

Doelstelling	Stand van zaken
Bevorderen van verplaatsingen per fiets en openbaar vervoer in plaats van met de auto.	Dit is een basisuitgangspunt bij alle projecten.
Geen uitbreiding van wegen in wijken en in de binnenstad.	Van toepassing.
Minder verkeer in de wijk: leefbaar en veilig.	Dit is een basisuitgangspunt bij alle projecten.
Fiets en openbaar vervoer krijgen prioriteit boven auto.	Dit is een uitgangspunt bij alle plannen, met nuancering op de stadsontsluitingswegen, de zgn. gebiedsontsluitingswegen t <sup>y</sup> pe A (GOW A).

Tabel 4.1 stand van zaken leefbaarheidsdoelstellin<sup>9</sup>en

### 4.2.2 Doelstellin<sup>9</sup>en bereikbaarheid

Doelstelling	Stand van zaken
Versterken van het regionale openbaar vervoernetwerk.	Haarlem is direct betrokken bij de ontwikkelingen HOV-netwerk MRA west. De Tunnelstudie Haarlem is hier een belangrijk onderdeel van. Wordt nader in kaartbeelden toegelicht.
Verbetering van de doorstroming van de bus (snelheid van 22 naar 25 km/h).	Er is overleg met de provincie Noord-Holand om via hun centrale deze informatie over de Haarlemse lijnen in te winnen. Nog voor het einde van 2009 komen de eerste resultaten beschikbaar.
Bus waar nodig in de wijk faciliteren.	Op 30 km/uur wegen wordt gezocht naar een zo goed mogelijke doorstroming van de bus. In het concept voor de Herinrichting Openbare Ruimtes (HIOR) Schalkwijk e.d. zijn nadere uitwerkingssuggesties gedaan. In hoofdstuk 5 van dit rapport wordt hier nader op ingegaan, waarbij het de vraag is of dit een aparte categorie wordt binnen 30 km/uur — zones.
Fietsen aantrekkelijker maken, waardoor het gebruik toeneemt van 39% naar 45%.	Aantrekkelijker fietsnetwerk is vooral een kwaliteitsverhaal, mede afhankelijk van waarderingscijfers uit het onderzoek Fietsberaad en de waardering inwoners (omnibus-enquete). Uitbreiding/kwaliteitsverbetering van het fietsnetwerk is een permanent proces, waar voor de kwaliteitsverbetering verschillende initiatieven in gang zijn gezet, zoals: <ul style="list-style-type: none"> <li>motie "Asfalt op fietsroutes, tenzij..." is uitgewerkt (zie ook hoofdstuk 5);</li> <li>uitbreiding fietsenstalingplaatsen (vooral in de binnenstad) is een permanent proces waarvan na het Stationsplein de Tempelierstraat het eerste vervolg is;</li> <li>effectuering Rode Loper.</li> </ul>
Buiten de spits de afwikkeling van de auto op huidig niveau handhaven.	Dit blijft het streven, voor zover wegwerkzaamheden (als gevolg van de inhaaloperatie achterstand groot onderhoud) dit niet belemmeren.
In de spits doseren en alternatieven voor de auto aantrekkelijker maken.	In samenwerking met omliggende gemeenten en provincie Noord-Holand wordt gewerkt aan de ontwikkeling van D <sup>y</sup> namisch Verkeersmanagement

	(DVM). De capaciteit van het bestaande wegennet wordt daarbij beter benut door het 'slim managen' van verkeersstromen, bijvoorbeeld door onderlinge afstemming van verkeersregelinstanties, groene golf en doseerpunten maar ook door goede en actuele informatieverstrekking (zie ook hoofdstuk 5).
Het waarborgen van de bereikbaarheid voor hulp- en nooddiensten, overeenkomstig de juridische kaders.	Permanent aandachtspunt bij alle plannen.
Multimodale regionale bereikbaarheid (Haarlem is vanuit de regio goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto).	In samenwerking met omliggende gemeenten en provincie wordt het regionale fietsnetwerk gestaag verder ontwikkeld Tezamen met de provincie wordt gestaag het regionale HOV-netwerk verder vorm gegeven Ook de ontwikkeling van het regionale D <sup>y</sup> namisch Verkeersmanagement (DVM) moet Haarlem (binnen de bestaande ruimtelijke structuur) beter bereikbaar maken (zie ook hoofdstuk 5)
Permanente verbetering van de doorstroming van het autoverkeer op de ring rond de binnenstad.	De gewijzigde verkeerscirculatie in de stationsomgeving biedt extra capaciteit aan doorgaand verkeer op de Bolwerken (Noordelijke Ring). Op Zuidelijke Ring is de werking van VRI's op elkaar afgestemd. Uitbreiding groene golf Amsterdamse Vaart in oostelijke richting (mede met behulp van landelijke Groene Golf Team). Daarnaast vergroot de voorgenomen ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer met de Schipholweg — Schalkwijkerstraat (evenwijdig aan het water) de afwikkelcapaciteit van de Buitenrustbruggen (tegelijktijd betekent dit een snelle directe route voor fietsers vanuit Schalkwijk naar het centrum).

Tabel 4.2 Stand van zaken bereikbaarheidsdoelstellingen<sup>9</sup>

#### 4.3 Actualisatie

De beleidsdoelstellingen zoals geformuleerd in paragraaf 4.1 blijven staan in de actualisatie van het HVVP.

Wel worden deze doelstellingen aangescherpt en verduidelijkt:

- doelstellingen uitwerken per vervoerswijze;
- doelstellingen zoveel mogelijk SMART formuleren (specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden) en kwantificeren (meetbaar maken). Een eerste aanzet heeft plaatsgehad in de programmabegroting (programma 8). De oorspronkelijke meetbare instrumenten in het HVVP bleken immers onvoldoende houdbaar of beschikbaar;
- klantwaardering wordt steeds belangrijker (en wordt ook steeds meer onderzoek naar gedaan, zie bijvoorbeeld leefbaarheidsenquête/omnibus), bekeken zal worden in hoeverre klantwaardering een basis kan zijn voor het formuleren van beleidsdoelstellingen.

#### Nieuwe doelstellingen<sup>9</sup>

Als aanvulling op de doelstellingen uit het HVVP zijn de onderstaande — nieuwe - doelstellingen benoemd. In de actualisatie van het HVVP zullen deze doelstellingen zoveel mogelijk SMART worden geformuleerd.

- Zorgen voor goede verbindingen tussen woonwijken/stadsleefgebieden onderling, waardoor de leefbaarheid in de wijken/stadsleefgebieden verbetert (leefbaarheid).
- Klimaat neutraal (CO2): doelstelling 2030 opnemen (leefbaarheid).
- Beter bereikbaar buitengebied door het creëren van recreatieve routes (leefbaarheid).
- 10% versneling per fiets (bereikbaarheid).
- Permanente verbetering van de doorstroming van het autoverkeer op de ring rond de binnenstad (bereikbaarheid).
- Multimodale regionale bereikbaarheid (Haarlem is vanuit de regio goed bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto) (bereikbaarheid).

Deze doelstellingen zijn het gevolg van het toenemende belang van een goede bereikbaarheid van Haarlem als regionaal centrum, ook voor de kwaliteit van de leefomgeving. Met name de doorstroming op de centrumring en een multimodale ontsluiting van de stad zijn daarbij van groot belang.

# 5 Auto

In het HVVP is een hele duidelijke keuze gemaakt over de <sup>P</sup>lek van de (vracht)auto in de stad. In de binnenstad en in de woonwijken staat de leefkwaliteit voor<sup>P</sup>, gebiedsvreemd autoverkeer wordt daar niet toegelaten. Daarbuiten zijn de ins<sup>P</sup>anningen gericht op het zo goed mogelijk faciliteren van het gebruik van de (vracht)auto en het zoveel mogelijk be<sup>P</sup>erken van de negatieve (neven)effecten.

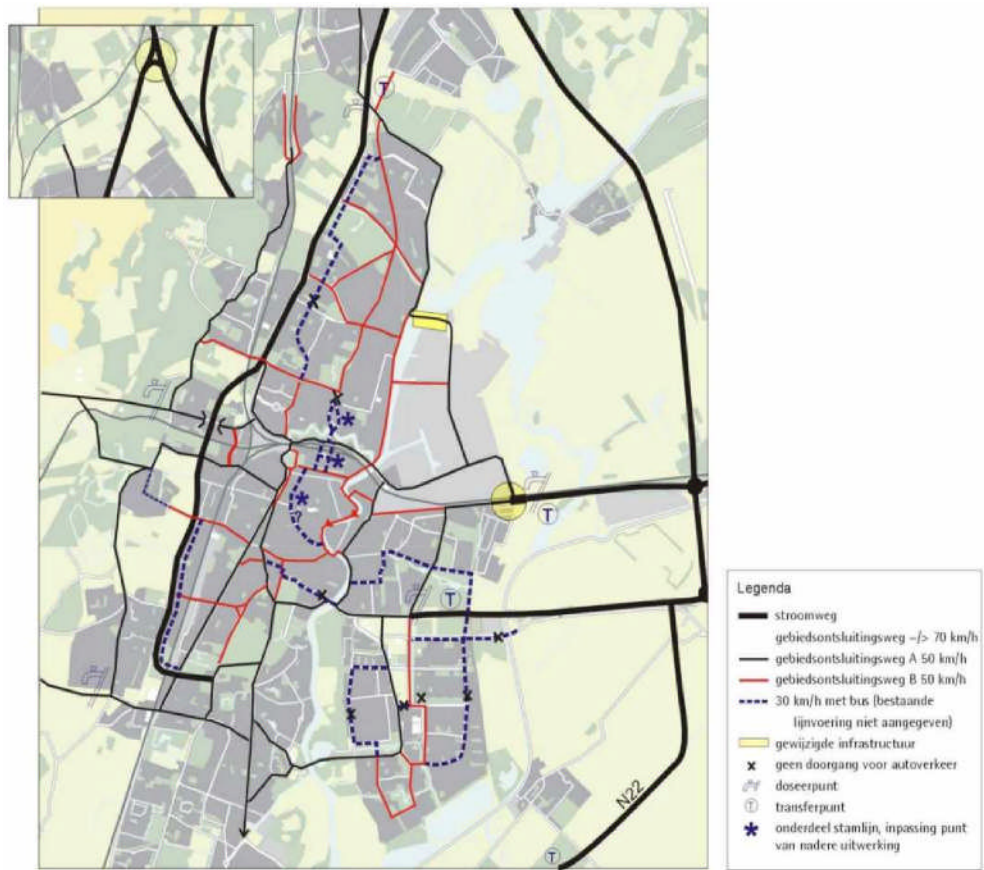
## 5.1 HVVP

Uitgangspunt bij de wegcategorisering is het creëren van grote stadsleefgebieden. De woon- en leefkwaliteit staat hier voorop, gebiedsvreemd autoverkeer wordt hier niet toegelaten. Dit heeft geleid tot een volgende wegcategorisering (oplopend in hiërarchie):

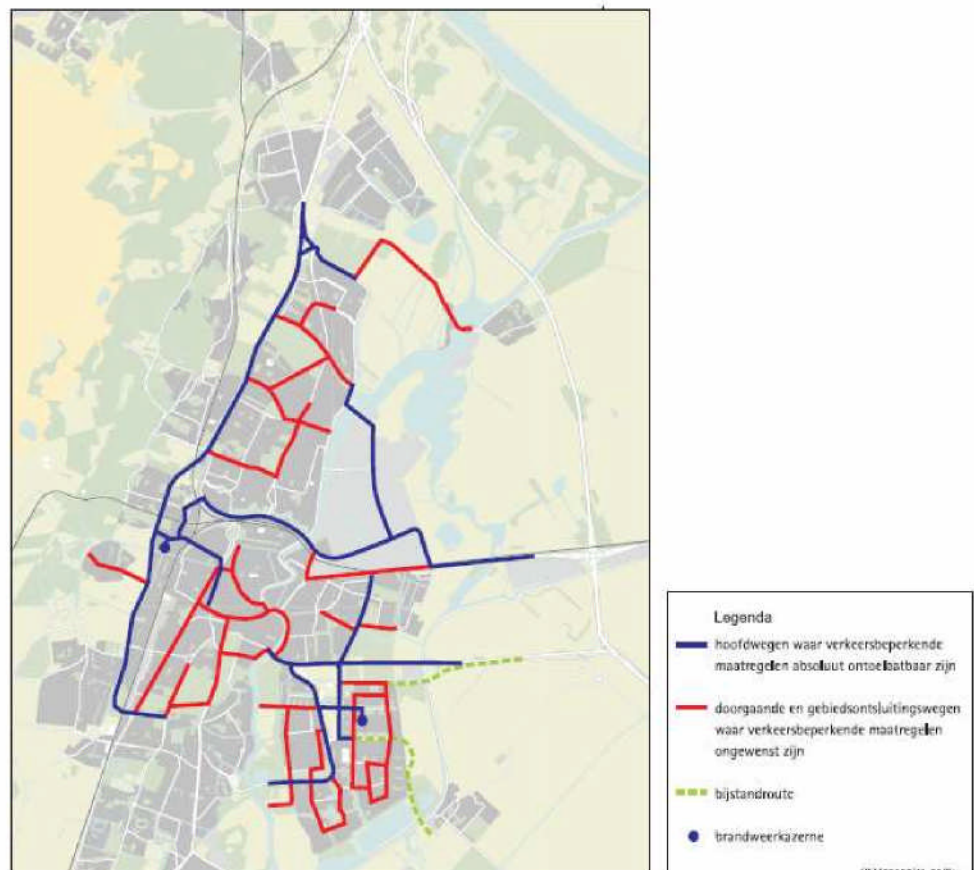
- erftoegangsweg (30 km/uur): woonstraten in wijken en buurten die zijn of worden ingericht als verblijfsgebied. Fietsen en parkeren vindt plaats op straat;
- gebiedsontsluitingswegen B (50 km/uur): deze wegen hebben een ontsluitingsfunctie voor de verblijfsgebieden, ze worden niet gebruikt door wijkvreemd verkeer. Deze wegen zijn of worden voorzien van vrijliggende/aanliggende fietsvoorzieningen;
- gebiedsontsluitingswegen A (50 km/uur): wegen bestemd voor doorgaand verkeer en verkeer dat de stad in- en uitgaat (extern verkeer). Het zijn de tangenten en radialen die deel uitmaken van de hoofdstructuur van de stad. Er zijn vrijliggende fietsvoorzieningen naast de rijbaan (bij voorkeur gescheiden door middel van een berm);
- stroomwegen (70 km/uur): deze categorie wordt toegepast op het laatste deel van de invalsroutes vanaf de A9 (N200 en N205) en op de Westelijke Randweg. In het profiel zijn minimaal 2x2 rijstroken opgenomen. Langzaam verkeer kruist bij voorkeur ongelijkvloers.

De wegcategorisering is weergegeven in figuur 5.1. Deze categorisering is leidraad voor de f<sup>y</sup>sieke inrichting van de wegen conform de principes van Duurzaam Veilig. Verkeersremmende en —beperkende maatregelen staan op gespannen voet met de (wettelijke vastgelegde) aanrijtijden van hulpdiensten (brandweer, ambulance). Daarom is in overleg met deze partijen een nadere categorisering gemaakt van hoofdaanrijroutes (zie figuur 5.2).





Figuur 5.1 Wegencategorisering HWP



Figuur 5.2 Hoofdaanrijroutes brandweer HWP

## 5.2 Stand van zaken

### 5.2.1 Auto

Beleid HVVP	Stand van zaken
Wegencategorisering en inrichting 30 km/uur gebieden conform Duurzaam Veilig.	Permanente inzet.
Aanleggen 60 km/uur gebieden buiten bebouwde kom conform Duurzaam Veilig.	Slaperdijk, Nieuw Rijweg en (Oude) Spaarndamseweg, zijn ingericht als 60-zones
Doseerpunten, aangevuld met verkeersmanagementmaatregelen, zorgen voor een redelijke doorstroming van het autoverkeer in de spitsen	Betreft een onderdeel van ontwikkelingen in regionaal verband rond DVM: doel is het beschikbare wegennet in regionaal verband zo goed mogelijk te benutten.
Aan de rand van stad, bij de doseerpunten, worde transferpunten gecreëerd.	Niet gerealiseerd. Transferpunten bij Spaarnwoude en Delftplein zijn niet van de grond gekomen. Transferpunt bij Spaarnwoude wordt nu betrokken bij de gebiedsvisie Oostradiaal, bij Delftplein is tot op heden geen ruimte gevonden.
Mogelijkheden bezien transferpunt hoek Schipholweg - Prins Bernhardlaan.	Binnen de plannen 023 zijn geen mogelijkheden voor een transferpunt opgenomen.
Realisatie doelgroepstroken (in combinatie met doseerpunten).	Onderdeel DVM. Inmiddels zijn wel busbanen gerealiseerd op de N200 en N205 (stadingaand).
Weren sluipverkeer in stadsleefgebieden, vooral op wegen die parallel lopen aan hoofdroutes.	Permanent proces, vooral in de binnenstad.
Ontwikkelen driesporenbeleid strandverkeer:	Eerste fase is afgerond, Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) is in ontwikkeling door de realisatie verkeerscentrale (incl. monitoringscentrale) in nauwe samenwerking met de provincie Noord-Holand.
Uniformeren voorrang op rotondes.	Gereed.
Bij doseerpunten kunnen hulpdiensten gebruikmaken van (OV)doelgroepstroken.	Gereed.
Overeenstemming met brandweer over uitrukroutes (hoofd- en subroutes).	Voortdurend onderwerp van overleg met name in 30 km gebieden bij reconstructies
'Vriendelijke' snelheidsremmende maatregelen in woonwijken op hoofdroutes.	Wordt per situatie beoordeeld in overleg met hulpdiensten.
Realiseren van obstakelvrije routes	Is nog niet opgepakt.

### 5.2.2 Goederen vervoer

Beleid HVVP	Stand van zaken
Venstertijden en lengte- en gewichtsbepaling van vrachtauto's worden in overleg met betrokkenen doorgevoerd	De huidige toelatingsregeling voor het autovrije gebied is in nauw overleg met bedrijven en bewoners opgesteld en ingevoerd. Regelmatig vindt hierover met hen actualisatie-overleg plaats, dit heeft nog niet geleid tot grote veranderingen. In overleg met betrokkenen is tevens in enkele straten in het centrum een lengtebepaling voor vrachtauto's aangebracht
Routes van vrachtauto (naar en vanuit de binnenstad) worden concreet uitgewerkt en doorgevoerd	Een voorstel tot voorkeursroutes is gepresenteerd aan het Platform Binnenstad. Geconstateerd moest worden dat momenteel implementatie nogal sterk wordt beïnvloed door de vele wegwerkzaamheden. Tijdelijke routings worden nu aangedragen
In samenhang met de invoering van doseerpunten zal er door het instellen van doelgroepstroken voor worden gezorgd dat vrachtverkeer geen onnodige vertraging ondervindt	Dit blijft gehandhaafd en bewaakt, daar waar van toepassing.
De dodehoekspiegel wordt aangebracht op ale (gemeentelijke) vrachtauto's	Enige jaren gelden uitgevoerd op ale gemeentelijke vrachtauto's. Ook bij diverse VRI's zijn spiegels aangebracht waarmee vrachtwagenchauffeurs kunnen zien of er fietsers naast de vrachtauto staan (in 2008 zijn 5 spiegels geplaatst; in 2009 wederom 5)

### 5.2.3 Parkeren

Beleid HVVP	Stand van zaken
Bij het parkeren in de binnenstad komt de eerste prioriteit te liggen bij bezoekers en bewoners. Het parkeren op maaiveld wordt beperkt en parkeren in garages wordt gestimuleerd	In de parkeeranalyses en de uitwerking van voorstellen is dit uitgangspunt
Parkeren bij werkgelegenheidslocaties (locatiebeleid) moet in regionaal verband locatiespecifiek worden uitgewerkt	De gemeente Haarlem heeft een grote mate van vrijheid hierin, waarbij toch afstemming met de provincie Noord-Holland en de Metropoolregio Amsterdam voortdurend plaatsvindt
Actualisatie nota Parkeerbonds	Het parkeerbonds is opgeheven; actualisatie van de nota Parkeerbonds is niet meer relevant.
Evaluatie en actualisatie parkeernormen	In 2004 is de nota "Parkeren in balans" opgesteld. In 2007 zijn de normen geactualiseerd op basis van de CROW-richtlijnen
Toesnijden locatiebeleid werkgelegenheidslocaties.	Dit is verouderd (ABC-lokatie)beleid en niet meer relevant. De nieuwe CROW-richtlijnen zijn nu van toepassing.
Inzet vervoermanagement om op maat het aantal parkeerplaatsen van bedrijven te bepalen (en waar mogelijk aan bedrijven een reductie in de parkeereis te bieden).	Onderdeel van parkeerbeleid en bij toetsing bouwplannen.

### 5.3 Actualisatie

#### 5.3.1 Dynamisch Verkeersmanagement

In 2005 is het project Gebiedsgericht Benutten Zuid-Kennemerland door de provincie Noord-Holland geïnitieerd. Het doel is een verbetering van de verkeersdoorstroming in de regio, waardoor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische positie van Zuid-Kennemerland toenemen. Concreet gaat het om:

- verbeteren doorstroming op hoofdroutes van/naar en door Haarlem/Bloemendaal/Heemstede;
- niet meer verkeer in Haarlem/Bloemendaal/Heemstede toelaten, dan verwerkt kan worden;
- verbeteren doorstroming doorgaand verkeer op de A9.

De maatregelen die in dit kader worden getroffen zijn vooral gericht op het beter benutten van de capaciteit van het bestaande wegennet (verkeersmanagement). Het maatregelenpakket omvat verschillende maatregelen, zoals het aanpassen van brugbedieningstijden, het aanpassen van verkeerslichtenregelingen en het uitvoeren van infrastructurele maatregelen. De meest ingrijpende maatregel in Haarlem is het maken van een ongelijkvloerse kruising van het fietsverkeer op het kruispunt Buitenrustlaan - Schalkwijkerstraat. Verder laten de verkeerslichtenregelingen aan de randen van Haarlem niet meer verkeer door dan er stroomafwaarts verwerkt kan worden. Voor alle doseerpunten aan de randen van Haarlem en bij de A9 zijn (of worden) de grenzen bepaald van de maximale wachtrijlengten. Daarnaast omvat het pakket een aantal reeds voorziene maatregelen, zoals het realiseren van spitsstroken en toerit-doseerinstallaties (TRI's) op de A9. Uit modelberekeningen blijkt dat het (complete) maatregelenpakket in de spitsperiodes zorgt voor een reductie van het aantal voertuigverliesuren van 6% à 7%.

Als onderdeel van de DVM-strategie wordt momenteel gewerkt aan een

monitoringsysteem waarmee op enkele belangrijke (doorgaande) routes in de stad de hoeveelheid autoverkeer en de reistijd continu in de gaten kan worden gehouden (als maatstaf voor de autobereikbaarheid). De gegenereerde verkeersgegevens komen beschikbaar via de regionale verkeersregelcentrale. Invloeden van bijvoorbeeld wegwerkzaamheden en omleidingsroutes kunnen direct worden gevolgd. Beheerssystemen op straat (bijvoorbeeld doseerpunten zoals VRI's en TRI's) kunnen met behulp van de gegenereerde gegevens worden aangestuurd. Dit biedt de mogelijkheid om het doorgaande verkeer te sturen over de routes via de noord- en zuidkant van de stad. In dit kader wordt medio 2009 ook de nota 'Het Haarlemse wegennet beter benut' opgeleverd, waarin het presteren van de Haarlemse verkeerslichteninstallaties wordt beoordeeld vanuit het lokale netwerk. Gezamenlijk moeten beide aanpakken (regionale DVM-aanpak, regelstrategie VRI's op lokaal niveau) een blijvend vlotte doorstroming op het Haarlemse wegennet garanderen. Afstemming tussen beide strategieën is daarvoor een voorwaarde.

Beleidskeuze:

De regionale DVM-strategie implementeren binnen de kaders van het geactualiseerde HVVP. De lokale regelstrategie VRI's hierop afstemmen.

### 5.3.2 Dosereren/transfer<sup>p</sup>un ten/P&R

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 (geheel) 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, waarbij de directe omgeving station Haarlem-Spaarnwoude (uitbreiding is ambitie-inzet bij Oostpoort 2) als zeer goede eerste aan de orde is. Andere locaties zijn Delftplein en Floriadeterrein (in overleg met Haarlemmermeer en provincie Noord-Holand).

Beleidskeuze:

Nader onderzoek naar de precieze locaties en effecten van doseer- en transferpunten/P&R.

### 5.3.3 Autocirculatie in en rond de binnenstad

Doortrekken Prins Bernhardlaan naar Waarder<sup>p</sup>older

In het kader van de tunnelstudie is er een (met de provincie Noord-Holand) gezamenlijke bereikbaarheidsvisie opgesteld waarin een buitenring om Haarlem werd bepleit aan de oost en vooral zuidkant. In dat kader maar vooral ook bij de analyses rond de Oostradiaal kwam ook een eventuele doortrekking van de Prins Bernhardlaan naar de Waarderpolder (in aansluiting op de Oudeweg, onder het spoor door) in beeld. Nader analyses bij de Oostradiaal bleek dat een merkwaardig neveneffect optrad: de Pr. Bernhardlaan zou in dat geval vooral ook (ongewenst) worden gebruikt door verkeer vanaf de Drie Merenweg en de N205 naar de Waarderpolder, in plaats van gebruik te maken vanaf de Drie Merenweg via A9 en N200. Dit is reden om in ieder geval nader onderzoek te doen naar de haalbaarheid/wenselijkheid van een dergelijke doorsteek.

Verbinding<sup>g</sup> Westelijke Randweg<sup>g</sup> - Schipholweg<sup>g</sup>

Een directe verbinding van de Westelijke Randweg met de Schipholweg kan een belangrijke rol hebben om de doorstroming van het verkeer in Haarlem-Zuid te bevorderen en de verkeersdruk op de Kamperlaan drastisch te verlagen. Het meeste doorgaande verkeer bevindt zich op het zuidelijk deel van de centrumring (ca. 30 procent van het totale verkeersaanbod). Al in 2003 werd deze verbinding met behulp van het verkeersmodel geanalyseerd; daaruit bleek dat het oplossend vermogen daarvan in een

ruim gebied van Haarlem-Zuid duidelijk herkenbaar was. Als tijdelijk oplossing zou een 'tidal-flow' rijstrook (3e rijstrook) kunnen worden gerealiseerd. Gevolg is dan wel dat de fietsroute langs de Kamperlaan/Buitenrustlaan omgeleid moet worden via de Rustenburgerlaan en omgeving Twijnderslaan.

Capaciteitsstudie Bolwerkenroute

De afwikkelcapaciteit van de Bolwerkenroute (noordstreng centrumring) wordt vergroot door de aangepaste verkeerscirculatie in de stationsomgeving en de introductie van het linksafverbod vanaf de Bolwerken richting stationsomgeving (Kruisweg). Het aantal conflictgroepen op de Bolwerkkruisingen wordt verminderd, waardoor de

afwikkelcapaciteit voor de doorgaande route over de Bolwerken wordt vergroot. Dit verbetert de doorstroming van het doorgaande verkeer. Tegelijkertijd biedt dit mogelijkheden om het busverkeer vanuit het centrum/stationsomgeving richting Noord beter af te wikkelen. Het verkeer uit Haarlem-Noord naar het centrum zal nu via de 'zijkanen' van de centrumring rijden (route Friese

Varkensmarkt/Hooimarkt/Koudenhorn/Spaarne en route Kinderhuissingel). Deze routes zijn dan ook mee opgenomen in het parkeerverwijss'steem.

Het oplossen van de nu reeds aanwezige knelpunten Oudeweg/Oostersingelgracht en Prinsenbrug moeten in het licht van deze ontwikkeling worden gezien, waarbij uitgegaan wordt van 2x2 rijstroken op de Oudeweg.

Indien bovengeschetste ontwikkeling de capaciteit van de doorgaande route op de Bolwerken vergroot, dan biedt dit mogelijkheden voor een nader onderzoek naar een permanent verbeterde doorstroming op de gehele noordstreng van de centrumring (inclusief de kruisingen Oudeweg/Oostersingelgracht, Prinsenbrug/Spaarndamseweg en de kruising Statenbolwerk-Kenauviaduct); daarbij dienen de effecten van de Schoterbrug mee beschouwd te worden.

#### Schalkwijk

De ontwikkelingen in Schalkwijk (en ook de rest van de stad) vragen om een gedegen onderzoek naar de ontsluitingsgevolgen op de Schipholweg. De vrees bestaat dat over enige jaren er structurele knelpunten zullen ontstaan die vragen om een duurzame maar ook robuuste oplossing. Dat onderzoek is gaande, waarbij verschillende oplossingsmogelijkheden naar voren zullen komen.

#### Beleidskeuzen:

- Nader onderzoek doen naar de voorkeustracés en de verkeerskundige effecten van de verbinding Prins Bernhardlaan — Waarderpolder.
- Nader onderzoek doen naar de voorkeustracé en de verkeerskundige effecten van de verbinding Schipholweg — westelijke Randweg.
- Nader onderzoek naar een permanent verbeterde doorstroming op de gehele noordstreng van de centrumring (inclusief de kruisingen

Oudeweg/Oostersingelgracht, Prinsenbrug/Spaarndamseweg en de kruising Statenbolwerk-Kenauviaduct). Daarbij dienen de effecten van de Schoterbrug mee beschouwd te worden.

### 5.3.4 Parkeren

Uit metingen blijkt dat op straat en in de parkeergarages in de binnenstad de parkeerbezetting in 2008 op zaterdag gemiddeld meer dan op een werkdag. Dit was in alle jaren (2004, 2006 en 2008) het geval. De beleving op zaterdag overdag is over het algemeen een 'volervaring', zowel op straat als in de parkeergarages. Enige parkeerruimte is er nog in de omgeving Ripperdapark/Gonnetstraat, Bakenes en Oranjekade. Op werkdagen is meer parkeerruimte beschikbaar.

Geconcludeerd wordt dat de totale capaciteit in 2008 is afgenomen ten opzichte van 2004. Oorzaken hiervan zijn onder andere het wegvalen van de oude Raaksgarage (640 plaatsen), uitbreiding van het autovrije gebied en de reconstructie van de Gedempte Oude Gracht. In de nabije toekomst zal een nieuwe (grotere) Raaksgarage (1000 plaatsen) beschikbaar komen, maar zullen ook parkeerplaatsen op straat verder wegvalen (reconstructie Stationsomgeving, realisatie Rode Loper, gevolgen HIOR Binnenstad e.d.). Per saldo zal binnenkort de totale parkeercapaciteit (op straat en in garages) uitkomen op rond 5500 plaatsen (inclusief de nieuwe Raaksgarage).

Om de parkeercapaciteit in de binnenstad te vergroten, met name ook bedoeld om de economische potentie van de binnenstad op peil te houden, zijn een aantal initiatieven in gang gezet.

#### Raaks

In het kader van de herinrichting van het Raakscomplex is inmiddels een parkeergarage in aanleg voor bewoners en bezoekers met 1.200 plaatsen (200 bewoners, 1.000 bezoekers). De bewonersgarage is inmiddels beschikbaar. De in- en uitgang van de bezoekersgarage komt aan de Wilhelminastraat/Zijlvest. De opening van de nieuwe Raaksgarage is voorzien in 2010. Deze is in bovenstaande 'rekenom' al mee opgenomen.

Om (tijdelijk) te voorzien in aanvullende parkeercapaciteit (voor de binnenstad) rijdt er op zaterdag zeer binnenkort (op het moment dat dit wordt geschreven) iedere 5 minuten een pendeldienst tussen de Cronjégarage (capaciteit: 850 plaatsen, waarvan 460 openbare plaatsen) op het Ripperdatterrein en de binnenstad (Krocht). Op vertoon van een parkeerkaart van de Cronjégarage (tarief € 1,- per uur) kunnen bezoekers gratis gebruik maken van de pendeldienst. Op dit moment wordt tevens gezocht (in nauw overleg met het bedrijfsleven in de binnenstad) naar mogelijkheden om deze pendeldienst nog deze zomer op proef gedeeltelijk te kunnen uitbreiden tot een cit<sup>y</sup>shuttle bus, die vanuit de Cronjégarage meerdere (historische en/of culturele) locaties in de binnenstad kan aandoen. De herkenbaarheid van deze (transferium)parkeergarage zou dan kunnen worden vergroot door verwijsborden aan de Westelijke Randweg en bij de rotonde Kleverlaan. Eveneens zou nader onderzocht kunnen worden of uitbreiding van de pendeldienst met de parkeergarages in de binnenstad tot de mogelijkheden behoort.

#### Parkeer<sup>o</sup>ara<sup>o</sup>e Nieuwe Gracht

Om het verlies aan parkeerplaatsen op straat (als gevolg van de herstructurering van de binnenstad) op te vangen, wordt onderzocht of de bouw van een nieuwe parkeergarage onder het oostelijk deel van de Nieuwe Gracht, in het gebied van het Spaarne tot vlak voor de Jansbrug tot de mogelijkheden behoort. De keuze voor de locatie aan de Nieuwe Gracht is vooral gebaseerd op de relatief korte en aantrekkelijke looproutes naar het stadshart. In de oorspronkelijke plannen werd uitgegaan van een capaciteit van 760 parkeerplaatsen. Technisch is het niet mogelijk gebleken om een garage van dergelijke omvang binnen de historische kademuren te realiseren. Er wordt nu beoordeeld of een kleinere garage, waarbij geen gebruik wordt gemaakt van de kademuren, tot de mogelijkheden behoort. Deze garage zou plaats moeten bieden aan ca. 270 auto's. 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, de ruimtelijke kwaliteit en vooral ook de financiële (on)haalbaarheid bevatten. Dit is de basis voor besluitvorming door de gemeenteraad. Zeer binnenkort zal hierover duidelijkheid komen.

#### Parkeer<sup>o</sup>ara<sup>o</sup>e Provinciehuis

De provincie Noord-Holland krijgt nieuwe huisvesting. Onderdeel van de nieuwbouw is de realisatie van een ondergrondse parkeergarage voor eigen gebruik (120 plaatsen). Aan Haarlem is gevraagd of zij interesse heeft in het beheer van deze garage waarbij dan sprake is van een totale capaciteit van ca. 420 plaatsen, waarvan 300 openbare plaatsen en 120 plaatsen voor personeel van de provincie. De 120 personeelplaatsen zijn geschikt voor dubbelgebruik: overdag op werkdagen parkeren door personeel, in de uren daarbuiten (op werkdagen en in het weekend) kunnen deze plaatsen worden toegevoegd aan het openbare parkeerareaal of worden benut voor bewonersparkeren uit de binnenstad (als overloop voor de parkeerplaatsen die daar verloren gaan ten gevolge van de herstructurering binnenstad). De gemeente Haarlem staat in beginsel positief tegenover dit voorstel. In nauw overleg met andere disciplines zal beoordeeld moeten worden hoe dit inpasbaar is in het reguliere beheer van parkeergarages.

### 5.3.5 Inrichtingseisen 30-zones

Haarlem hanteert in alle straten de inrichtingseisen van duurzaam veilig. Zodra echter belangrijke fietsroutes in 30 km-gebieden liggen, wordt gepleit voor het herkenbaar aanbrengen van deze fietsroutes in het straatpatroon. Die herkenbaarheid kan ook tot uitdrukking komen in de vorm van bijvoorbeeld fietsstraten (in asfalt), een afwijkend straatpatroon en/of doorgetrokken trottoirs op de zijstraten van een fietsroute.

De introductie van een busroute in een 30 km-gebied is echter een fenomeen die niet in het kader van duurzaam veilig helder en herkenbaar is opgelost. Ook de raad worstelde hier al mee tijdens de vaststelling van het HVVP in 2003. Inmiddels zijn er verschillende trajectdelen die nu vragen om een verantwoorde oplossing. Als voorbeeld moge dienen de Velsersstraat.

Om toch de handhaving van politie en justitie te kunnen blijven waarborgen, stellen we voor als basisindeling voor deze wegvakken een aparte categorie in het leven te roepen: de wegindeling kent daarbij als principe een rijbaanbreedte van 3,20 meter, met terzijde herkenbare fietsstroken van elke 2 meter.

Om een onderbouwing van de inperking van het snelheidsgedrag tot 30 km/h te blijven borgen, wordt in ieder geval gebruik gemaakt van 50 km drempels, en met een zekere regelmaat passage-elementen die een hoger snelheidsgedrag ontmoedigen.

### 5.3.6 Klimaat Neutraal

Eind 2007 hebben de Rijksoverheid en de gemeentes een klimaatakkoord gesloten waarin afspraken zijn gemaakt over de wederzijdse inspanningen onder andere met betrekking tot de vermindering van broeikasgassen. Haarlem heeft zich in dit kader ten doel gesteld om in 2030 'klimaat neutraal' te zijn. Klimaat - of CO<sub>2</sub> - Neutraal is een overkoepelend begrip. In het algemeen wordt hiermee bedoeld dat de som van alle (verbruikte) energie van een stad kleiner of gelijk is aan alle energie die wordt gegenereerd (bijvoorbeeld door windmolens, zonnecollectoren etc.). Vanuit het gemeentelijk verkeer- en vervoerbeleid kan hier een belangrijke bijdrage aan worden geleverd. Een groot deel van de mobiliteit heeft immers een herkomst dan wel bestemming in stedelijke omgevingen. En gemeentes beschikken over de mogelijkheden om de dagelijkse mobiliteit te beïnvloeden. CO<sub>2</sub>/Klimaat Neutraal gaat niet in op immissies (blootstelling), maar op emissies (uitstoot). Meer voertuigkilometers in een stad betekent dan ook direct meer emissies (en andersom). Bijdragen vanuit het verkeer- en vervoerbeleid aan klimaat neutraal zullen dan ook gericht moeten zijn op een beperking van het aantal voertuigkilometers. In het vigerende HVVP is reeds beleid geformuleerd dat hier in grote mate aan bijdraagt, onder andere:

- stimuleren fiets en openbaar vervoer;
- aanleg transferpunten (overstap van auto naar openbaar vervoer);
- geen aanleg van nieuwe wegen;
- prioritering fiets en openbaar vervoer bij VRI's.

Om de doelstelling klimaat neutraal te realiseren zal het verkeer en vervoerbeleid aangescherpt moeten worden. In deze koers- en discussienota voor de actualisatie van het HVVP zijn al onderwerpen benoemd die daar aan bij kunnen dragen:

- permanent verbeterde doorstroming op de centrumring (o.a. DVM);
- ketenmobiliteit;
- verder aanscherpen fiets en OV-beleid;
- daadwerkelijk realiseren doseer- en transferpunten;
- innovatieve concepten (zoals Zuidtangent daadwerkelijk HOV, mogelijkheden fietssnelweg) die in extra mate zorgen voor een modal shift naar fiets en OV.

In het geactualiseerde HVVP worden deze onderwerpen gebundeld in een duidelijke beleidslijn voor de bijdrage vanuit het HVVP aan de doelstelling 'klimaat neutraal'. Een deel van de inspanningen zal echter buiten de looptijd van dit HVVP vallen en zal een plek moeten krijgen in een nieuw HVVP (periode na 2015).



# 6 Lan<sup>g</sup>zaam verkeer

Haarlem is een com<sup>p</sup>acte stad met een centraal gelegen binnenstad. De afstanden tussen woonwijken en binnenstad zijn relatief be<sup>p</sup>erkt en ideaal om te fietsen. In het HVVP neemt de fiets dan ook een belangrijke p<sup>l</sup>aats in. Vooral als alternatief voor het interne autoverkeer.

## 6.1 HVVP

In het HVVP is het beleid voor voetgangers gericht op verminderen van barrières (goede oversteekvoorzieningen bij drukke wegen, verminderen wachttijden bij VRI's) en krijgen 'zwakkere' verkeerdeelnemers (scholieren, mindervaliden) extra aandacht (bijvoorbeeld rond schoolomgevingen).

De beleidsmatige inspanningen voor het fietsverkeer zijn vooral gericht op het optimaliseren van de fietsinfrastructuur:

- Toevoegen van ontbrekende schakels aan het fietsnetwerk;
- Verhogen van de kwaliteit van het netwerk:
  - comfortverharding (asfalt)
  - voldoende stalingen
  - oversteekvoorzieningen (tunnels bij drukke oversteken)
  - wachttijdvoorspelers
  - verlichting
  - knips (autoverkeer weren op fietsroutes)
- Fietsers krijgen prioriteit bij VRI's, mits de doorstroming van de auto en het OV niet wordt gehinderd.

Het fietsnetwerk is weergegeven in figuur 6.1.



Fi<sup>g</sup>uur 6.1 Fietsnetwerk HVVP

## 6.2 Stand van zaken

### 6.2.1 Voet<sup>g</sup>an<sup>g</sup>ers en mindervaliden

Beleid HVVP	Stand van zaken
Oversteekvoorzieningen van drukkeren wegen en vermindering van de wachttijden bij verkeerslichten wordt nagestreefd. Vervanging van verkeerslichten door rotondes draagt hier ook aan bij.	De c <sup>y</sup> clustijden van alle verkeerslichten zijn/worden gemaximaliseerd tot max. 120 seconden (bij voorkeur minder), zodat ook de wachttijden voor voetgangers acceptabel zijn; het zoeken naar mogelijkheden van rotondes heeft nog niet geleid tot resultaten (ruimtegebrek). Wel is een rotonde gerealiseerd bij Verspronkweg/Korte Verspronkweg
In de winkelstraten wordt de inrichting aangepast, zodat duidelijk is waar wel en waar geen uitstalingen en terrassen mogelijk zijn en waar wel en niet mag worden gefietst.	Onderdeel van beleid uitstalingen, uitgaande van het aangegeven fietsnetwerk.
Bij de uitwerking van 30 km/h-maatregelen krijgen schoolroutes en schoolomgevingen extra aandacht door middel van geconcentreerde oversteekpunten.	Voor schoolroutes is een apart uitvoeringsplan ontwikkeld. Dit uitvoeringsplan wordt momenteel gerealiseerd.
Voor ouderen en gehandicapten	Dit is altijd een aandachtspunt bij iedere

worden voorzieningen op routes en kruispunten gerealiseerd.	reconstructie.
Voor ouderen en gehandicapten worden voorzieningen op routes en kruispunten gerealiseerd.	Dit is altijd een aandachtspunt bij iedere reconstructie.
Continuering verkeersbeleid t.a.v. mindervaliden.	Voorzieningen worden getroffen bij VRI's en op voetgangersroutes. Op oversteekpunten worden stoepverlagingen aangebracht. Invalidenparkeerplaatsen worden op aanvraag toegekend. OV-taxi biedt vervoer op maat.

### 6.2.2 Fietsverkeer

Beleid HVVP	Stand van zaken
Verbeteren van de kwaliteit van het bestaande fietsnetwerk moet zich richten op verkeersveiligheid, stalingvoorzieningen, oversteekfaciliteiten (fietstunnels, sociale veiligheid en wachttijdvoorspeler) en knips.	Het uitvoeringsplan verkeersveiligheid wordt gerealiseerd, ook waar het de fiets betreft. Bij iedere reconstructie waar sprake is van een fietsroute, wordt de verkeersveiligheid mee betrokken. Voortdurend worden fietsstalingen op straat waar mogelijk gerealiseerd, passend binnen de ruimtelijke kwaliteitseisen. Recent is een kleine bewaakte gratis fietsstaling aan de Tempeliersstraat geopend. Op steeds meer plaatsen worden voor fietsers wachttijdvoorspelers aangebracht.
Verbeteren prioritering fiets in verkeerregelingen.	Bij iedere regelingaanpassing wordt verbetering gezocht in het delicate evenwicht tussen kwaliteit voor de fiets en redelijke doorstroming voor de auto.
Toevoegen schakels in het fietsnetwerk. Prioritering uitwerken in uitvoeringsprogramma deelnota 'fiets'.	In uitvoering. Integraal onderdeel Fietsimpuls en ruimtelijke plannen. Tot 2012 zijn c.q. worden jaarlijks hiervoor projecten aangemeld.
Alternatieve noord-zuidroute voor de fiets in de binnenstad.	Nog geen alternatieve fietsroute vastgesteld. Wel is de aanleg van de Rode Loper in uitvoering genomen.
Toepassen 'Houtens Model'.	Betreft hier o.a. fietsroutes los van hoofdwegenstructuur; op diverse punten in ontwikkeling, bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> <li>- route vanaf Nieuwegracht door Garenkokerskwartier richting Zijlweg/Westelijke Randweg.</li> <li>- Verbinding Wagenweg/Leidsevaart via Einden ho utb rug</li> </ul>

## 6.3 Actualisatie

### 6.3.1 Voetgangers beleid

Binnen de verkeersruimte is de voetganger vaak het ondergeschoven kindje. Het ruimtebeslag voor auto, openbaar vervoer, fiets en parkeervoorzieningen is vaak dusdanig groot dat voor voetgangers de 'restruimte' overblijft. Om dit te voorkomen wordt in het HVVP het uitgangspunt gehanteerd dat voetgangers waar mogelijk een vrije doorloopruimte krijgen toebemeten van minimaal 1,5 m breedte. Is dit niet mogelijk dan zal beargumenteerd moeten worden aangegeven waarom dit niet mogelijk is. Dit uitgangspunt kan voor de voetgangersruimte eveneens worden opgenomen in de verschillende HIOR's. Daarnaast kan bij elk (nieuw) beleidsplan en uitvoeringsproject in de openbare ruimte een zogenaamde 'voetgangerstoets' worden uitgevoerd. Een dergelijke toets houdt in dat er naast de belangen van de automobilist en fietser ook naar de belangen van de voetganger wordt gekeken.

#### Beleidskeuze:

- Voetgangers krijgen bij de (her)inrichting van de openbare ruimte in principe een vrije doorloopruimte van 1,5 meter.
- Deze ruimtelijke reservering opnemen in de diverse HIOR's.
- Bij elk (nieuw) beleidsdocument en uitvoeringsproject in de openbare ruimte een voetgangerstoets uitvoeren.

### 6.3.2 Doortrekken Rode Loper naar Noord

De Rode Loper is de hoogwaardige fiets- en wandelroute tussen station en Grote Markt (via de Kruisweg, Kruisstraat en Smedestraat). In het kader van de verkeerscirculatie in de stationsomgeving<sup>\*)</sup> is door de Raad vastgesteld dat busverkeer vanaf Stationsplein richting Parklaan westzijde en verder afgewikkeld wordt via de Kruisweg (en niet via de Jansweg). Om er voor te zorgen dat de Rode Loper als hoogwaardige en veilige fiets- en wandelverbinding kan functioneren, vindt de afwikkeling van het busverkeer gescheiden plaats van de Rode Loper (via een westelijk van de Rode Loper gelegen busbaan).

\*) gericht op een betere en meer evenwichtige verkeersafwikkeling en zoveel mogelijk passend binnen de doelstelling tot ontvlechting van het verkeer op en rond het Stationsplein.

Om de fietsbereikbaarheid tussen Noord en het centrum te verbeteren wordt de Rode Loper doorgetrokken tot en met de Kennemerstraat, met een fietsbrug over het water van het Statenbolwerk; richting centrum is de realisatie van de Rode Loper inmiddels in aanleg via de Kruisstraat/Smedestraat. Fietsers kunnen dan rechtstreeks vanaf de Schoterweg via de Kennemerstraat via de Rode Loper naar het centrum en omgekeerd. Tegelijkertijd biedt dit de mogelijkheid tot het beter spreiden van de omvangrijke fietsstromen van en naar het station (in de huidige situatie concentreert zich dit volledig op de kruising Kennemerplein). Dit verbetert de afwikkelcapaciteit van het kruispunt Kennemerplein voor het autoverkeer. Alle 8000 fietsstalmogelijkheden op het Stationsplein (en Kennemerplein) zijn dan ook geheel georiënteerd op deze Rode Loper. Daarnaast zal op de Jansweg in de richting Noord een vrijliggend fietspad komen om een deel van het doorgaande fietsverkeer van Zuid naar Noord te kunnen blijven afwikkelen. Voor de inrichting en het ontwerp van de Rode Loper Noord zijn een aantal aandachtspunten (die o.a. uit overleg met omwonenden naar voren zijn gekomen):

- er dient een duidelijke afscheiding te zijn tussen het fietspad en het aanwezige groen in het Bolwerk in verband met spelende kinderen;
- de Rode Loper-brug over de Bolwerken is moeilijk inpasbaar in het monument Bolwerken, hier zal extra aandacht voor moeten zijn om deze inpassing op een verantwoorde manier te laten plaatsvinden;

- de inrichting van de Kennemerstraat en het noordelijk deel van de Frans Halsstraat (na de aansluiting Frans Halsplein) tot verblijfsgebied (30-zone) kan in de aanleg van de Rode Loper Noord worden meegenomen. Hiermee wordt het beleid uit het HVVP geëffectueerd; de Kennemerstraat en de Frans Halsstraat zijn hierin gecategoriseerd als 30 km/uur met bus.

**Beleidskeuze:**

- Rode Loper vanuit de binnenstad doortrekken naar Noord (Kennemerstraat).
- Gelijktijdige inrichting van de Kennemerstraat en Frans Halsstraat (noordelijk deel) tot 30-zones.
- In de nadere uitwerking van het ontwerp aandacht schenken aan veiligheid voor de omgeving (spelende kinderen).

### 6.3.3 Verhardin<sup>9</sup> fietsroutes

Naar aanleiding van de motie "Fiets 'm erin!" is het beleid ten aanzien van de verharding van fietsroutes aangescherpt. Uit comfortoverwegingen wordt voor de verharding van de hoofd- en secundaire fietsroutes buiten het centrum (fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen A en B) en binnen het centrum (fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen A) gekozen voor rood asfalt. Van deze beleidslijn kan worden afgeweken indien zwaarwegende belangen daar aanleiding toe geven. Dit is het geval als:

- uit esthetische overwegingen klinkers leiden tot een verbeterd (monumentaal) stadsgezicht. Dit geldt met name voor de binnenstad;
- waar een hard onderscheid in verharding zich slecht verhoudt tot de principes van duurzaam veilig (gelijkwaardigheid) en de stedelijke omgeving;
- ondergrondse bekabeling moeizaam of onmogelijk kan worden gelegd en/of gerepareerd.

De categorisering voor de toepassing van verhardingssoorten op fietsroutes is als volgt, waarbij als basis het oorspronkelijke fietsroutenetwerk uit het HVVP van 2003 is gehanteerd:

#### Buiten het centrum

- Op fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen A en B (verkeersfunctie dominant): rood asfalt. Uitzondering hierop zijn de historische lijnen, zoals de Leidsevaart, waar een comfortabele klinker (bijvoorbeeld persstringklinker) kan worden toegepast.
- Op fietsroutes in woonstraten (erftoegangswegen) is, afhankelijk van de vraag welke verhardingssoort het beste in het straatbeeld past - asfalt of comfortabele klinkers - toepasbaar.

#### Binnen het centrum

- Op fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen A (verkeersfunctie dominant): rood asfalt.
- Op fietsroutes in woonstraten (erftoegangswegen), zoals de Gierstraat, Koningstraat, Lange Veerstraat en Rode Loper, weegt het stedenbouwkundige aspect zwaar en wordt een klinker toegepast. Om reden van comfort en herkenbaarheid kan worden afgeweken van de gangbare centrumklinker. De keuze voor de klinkersoort is uitgewerkt in het kader van het Handboek In richting Openbare Ruimte (HIOR) Binnenstad. Deze is inmiddels vastgesteld.
- Op fietsroutes langs gebiedsontsluitingswegen B (verkeersfunctie minder dominant), zoals de Vesten, het Spaarne en de Parklaan, vraagt de keuze van de verhardingssoort - asfalt of comfortabele klinkers - om een zorgvuldige afweging tussen stedenbouwkundige en verkeerskundige belangen (fiets, auto, bus).

Deze basisuitgangspunten zijn, in nauw overleg met stedenbouwkundigen, vertaald in een (geactualiseerde) fietsnetwerkaart, waarop is weergegeven welke hoofd- en secundaire fietsroutes in ieder geval zijn/worden uitgevoerd in rood asfalt (zie geactualiseerde kaart

fietsnetwerk). Uitgangspunt zowel op hoofd fietsroutes als ook de secundaire fietsroutes is dat daar waar nu reeds asfalt aanwezig is, of daar waar intussen door de Raad besloten is tot asfaltering van fietsroutes, deze keuze gehandhaafd blijft en niet meer ter discussie staat.

Een belangrijk aandachtspunt is dat door het onderscheid in verhardingssoorten de herkenbaarheid van de fietsroutes minder kan worden. Een verbeterde bewegwijzering kan dit mede voorkomen. Nader onderzoek is nodig om te bepalen op welke wijze de bestaande bewegwijzering kan worden geoptimaliseerd.

**Beleidskeuze:**

- De aangewezen hoofd- en secundaire fietsroutes op de geactualiseerde fietsnetwerkkarta worden binnen en buiten het centrum uitgevoerd in rood asfalt. Daar waar nu reeds asfalt aanwezig is, of daar waar intussen door de Raad besloten is tot asfaltering van fietsroutes, wordt deze keuze gehandhaafd en staat niet meer ter discussie.
- Uitzonderingen zijn er indien ondergrondse bekabeling moeizaam of onmogelijk kan worden gelegd en/of gerepareerd en indien uit esthetische overwegingen klinkers leiden tot een verbeterd monumentaal stadsgezicht. (binnenstad). Als leidraad voor verdere uitwerking wordt hiervoor de fietsnetwerkkarta (figuur 5.1) gehanteerd.
- Nader onderzoeken op welke wijze de bestaande fietsbewegwijzering kan worden geoptimaliseerd.

### 6.3.4 Prioritering<sup>9</sup> fiets bij VRI's

In de oorspronkelijke doelstelling van het HVVP is aangegeven dat de fiets en het openbaar vervoer voorrang krijgen ten opzichte van het autoverkeer. Een stringent doorvoeren van dit principe kan tot gevolg hebben dat de gewenste doorstroming van het autoverkeer op de GOW-A wegen in het gedrang komt; te denken valt daarbij onder meer aan de samenwerking in regionaal verband op het terrein van dynamisch verkeersmanagement (DVM). Het valt dan ook ernstig te overwegen om per locatie een gewogen balans te vinden die recht doet aan alle uitgangspunten. Bijzondere aandacht verdienen de locaties waar een keuze moet worden gemaakt tussen de prioritering voor het openbaar vervoer versus de fiets, met name ook op de GOW-B wegen. Daarvoor zal nauw overleg met de provincie nodig zijn om de bevordering van het openbaar vervoer te kunnen blijven waarmaken. Een actualisatie van de regelfilosofie van de gemeentelijke VRI's in Haarlem zal daarin verder helderheid kunnen brengen (zie ook paragraaf 5.3.1).

### 6.3.5 Fietsnelwegen<sup>9</sup>

Om het fietsgebruik verder te stimuleren (genereren van meer 'nieuwe' fietsers) is er landelijk de laatste tijd veel aandacht voor het concept van 'fietsnelwegen'. De gedachte achter een fietsnelweg is dat door het bieden van extra kwaliteit op routes (4 — 4,5

meter breed, ongelijkvloerse kruisingen, comfortverharding en aanvullende voorzieningen als bewegwijzering, verlichting en reparatievoorzieningen) de reis per fiets kan worden versneld en aantrekkelijker kan worden. In een zelfde tijdbestek kan een grotere afstand worden afgelegd, waardoor meer bestemmingen (werk, winkels, sociale contacten etc.) bereikt kunnen worden. Fietsnelwegen zijn door de dichtheid van herkomsten en bestemmingen met name kansrijk in stedelijke gebieden, naar de stationsomgevingen en de stadscentra. In feite is de creatie van de Rode Loper een zekere vertaling hiervan. In Haarlem zijn er kansen voor fietsnelwegen tussen de stations Overveen/Spaarnwoude en het Haarlem CS, aansluitend op de Rode Loper. Vernieuwende concepten als fietsnelwegen passen goed binnen de gedachte van klimaat neutraal (zie paragraaf 5.3.6). Vanuit het Rijk komen extra financiële middelen beschikbaar voor de realisatie van fietsnelweg (ondermeer vanuit de Taskforce Mobiliteitsmanagement en de fietsnota Atsma).

**Beleidskeuze:**

De mogelijkheden voor fietssnelwegen (voorkeurstracés, gewenst kwaliteits- en inrichtingsniveau) nader onderzoeken.

**6.3.6 Fietsparkeren**

In de stationsomgeving loopt het (Rijks)programma 'Ruimte voor de Fiets'. In dat kader (met cofinanciering door het Rijk en provincie) worden ca. 8.000 fietsparkeerplaatsen en ca. 40 bromfietsparkeerplaatsen gerealiseerd. Hier is een gemeentelijke investeringsreservering van € 1,8 miljoen mee gemoeid.

Een urgent knelpunt in het fietsparkeren is (en blijft) de fietsparkeeroverlast rond de V&D/Verwulft. Extra fietsparkeercapaciteit op de Botermarkt (door ruimtegebrek bij voorkeur in de vorm van een ondergrondse voorziening met ca. 500 plaatsen) kan hier een oplossing voor bieden. De mogelijkheden hiervoor kunnen nader worden onderzocht. Voorwaarde bij de realisatie van extra voorzieningen is wel dat rond V&D/Verwulft wordt gehandhaafd, zodat de (ondergrondse) fietsstaling ook daadwerkelijk benut wordt.

**Beleidskeuze:**

Mogelijkheden voor extra fietsparkeercapaciteit op de Botermarkt nader onderzoeken.

# 7 Openbaar vervoer

Evenals de fiets is ook het openbaar vervoer een alternatief voor de auto, zowel op lokale als regionale schaal. Daarnaast vervult het openbaar vervoer een sociale functie: het is bij uitstek geschikt voor mensen die geen auto kunnen of willen bezitten. Bepalend voor de toekomstige OV-structuur binnen Haarlem zijn de mogelijkheden voor de verdere uitbreiding van de Zuidtangent tot hoogwaardige openbaar vervoerverbinding (HOV).

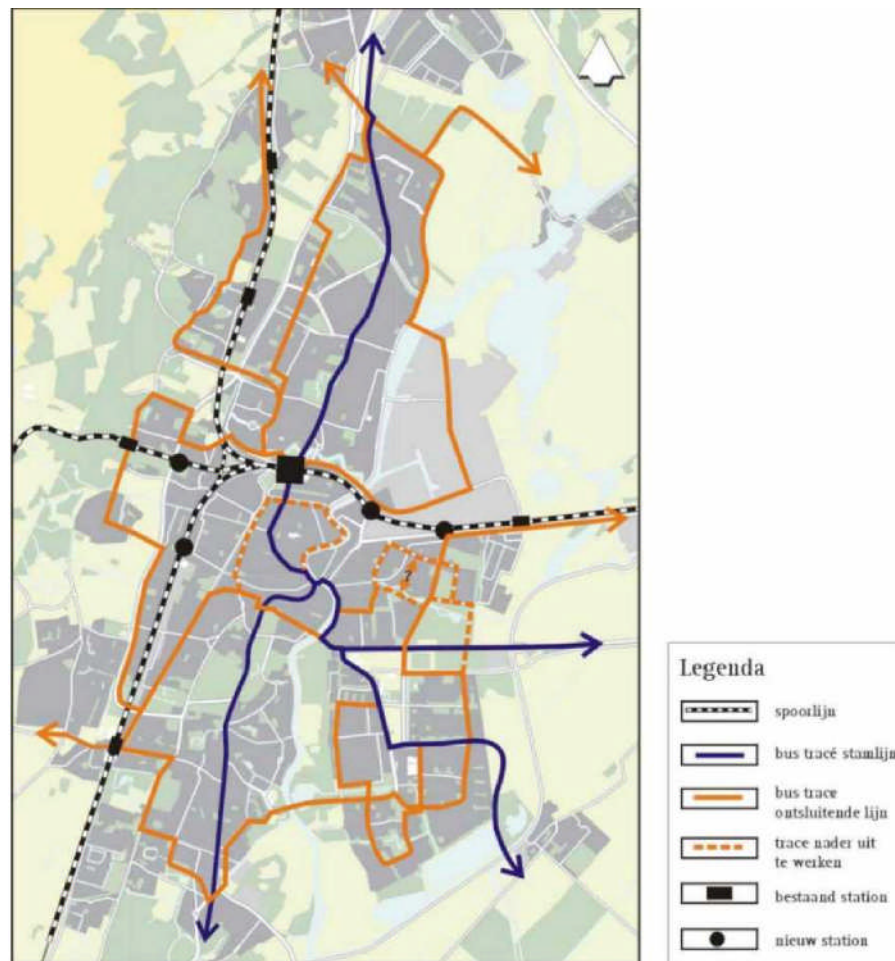
## 7.1 HVVP

De opbouw van het openbaar vervoernet ziet er als volgt uit:

- Het openbaar vervoer heeft een regionale en lokale functie. De regionale functie wordt verder uitgebouwd door een samenhangend net van radiale spoor- en stamlijnen en zal daarmee als onderdeel van Regionet een snel, betrouwbaar en frequent alternatief zijn voor verplaatsingen per auto.
- Onderzocht wordt of stamlijnen al dan niet in combinatie met nu nog bestaande spoorlijnen omgebouwd kunnen worden tot regiotrambediening. Concreet voorbeeld hiervan is de lijn Uitgeest - Beverwijk - Haarlem die als regiotram over het tracé van de Zuidtangent kan gaan rijden.
- De lokale functie wordt waargenomen door een uitgekiend stadsnet met (bus)lijnen die reizigers aanvoeren naar knooppunten van openbaar vervoer en naar het spoor en stamlijnen net.
- Voor o.a. mindervaliden en ouderen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer zal een systeem van colectief vraagafhankelijk vervoer (CVV) worden ingezet. Een studie moet uitwijzen hoe de combinatie CVV en regulier OV het best kan worden ingezet.

Het OV-netwerk is weergegeven in figuur 7.1.





Figuur 7.1 OV-net HWP

## 7.2 Stand van zaken

Beleid HVVP	Stand van zaken
Ontwikkelen Regionet (in regionaal verband): light rail en versterking regionale busnet.	In ontwikkeling, inmiddels nauwe samenhang aanwezig met ontwikkeling HOV-netwerk Westflank MRA.
Realisatie samenhangend net van radiale spoor- en stamlijnen als onderdeel van Regionet.	Zie ontwikkelingen rond HOV-netwerk Westflank MRA.
Studie ombouw stamlijnen (evt. in combinatie met bestaande spoorlijnen) naar (regio)tra mbediening.	Zie ontwikkelingen rond HOV-netwerk Westflank MRA en Regionet Noordvleugel.
Concreet voorbeeld hiervan is de lijn Uitgeest - Beverwijk - Haarlem die als regiotram over het tracé van de Zuidtangent kan gaan rijden.	Geen mogelijkheden c.q. ruimte geboden door NS en Prorail. Momenteel bij provincie NH alleen Zuidtangentstudie aan de orde vanaf Haarlem NS naar IJmuiden.
Realisatie stadsnet met (bus)lijnen die reizigers aanvoeren naar	Zie ontwikkelingen rond HOV-netwerk Westflank MRA en Regionet Noordvleugel. Tevens in deze nota enkele

knooppunten van openbaar vervoer en naar het spoor en stamlijnnennet.	suggesties in een aangepast OV-netwerk, ter bespreking
Colectief Vraagafhankelijk Vervoer (CVV) voor o.a. mindervaliden en ouderen die geen gebruik kunnen maken van het reguliere openbaar vervoer.	Dit is gerealiseerd in de vorm van de OV-taxi. Voortgangsbesprekingen met de provincie gaande via Welzijn.
Studie naar combinatie CVV en regulier OV.	Dit is gerealiseerd in de vorm van de OV-taxi. Voortgangsbesprekingen met de provincie gaande via Welzijn.
Aanbeveling onderzoek naar Apeldoornse proef.	Dit is voortdurend onderwerp van gesprek met de provincie Noord-Holand. Provincie is daartoe genegen indien er voorstellen komen die leiden tot passagierstoename en waarvan de kosten door Haarlem worden gedragen. Een reeks van diverse landelijke OV- initiatieven worden momenteel nagegaan op haalbaarheid in Haarlem

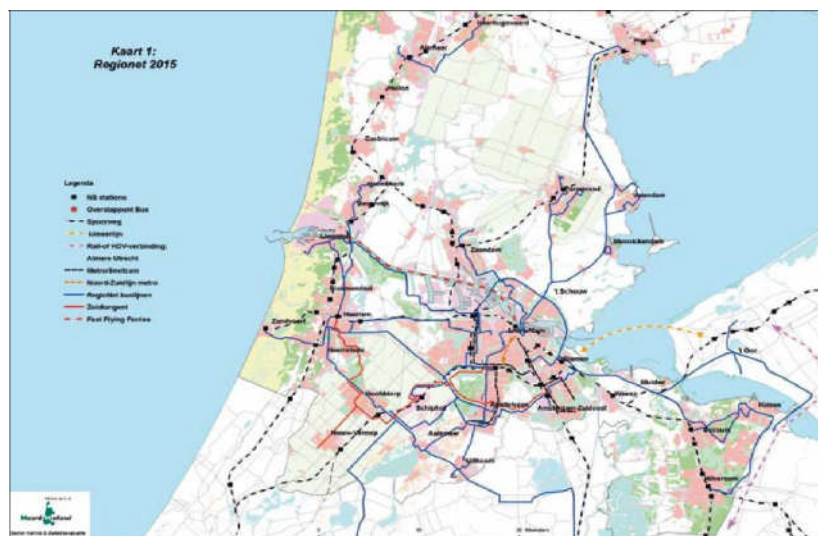
### 7.3 Actualisatie

#### 7.3.1 Re<sup>9</sup>ioNet

Met Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) kan de bereikbaarheid van de Noordvleugel verbeterd worden. Het vergroot de keuzemogelijkheid van de reiziger en draagt bij aan ruimtelijke en economische potenties. Binnen de Noordvleugel gaat het om het ontwikkelen van een samenhangend netwerk van trein, bus, tram, metro en boot met de werktitel 'RegioNet' (zie figuur 7.2). Concreet gaat het om:

- versterking van de eenduidige en samenhangende RegioNet-formule;
- capaciteitsuitbreiding spoor en stations toevoegen;
- het uitbreiden van het HOV netwerk en het bieden van snelheid en betrouwbaarheid op de alle HOV-lijnen.

RegioNet wordt in gezamenlijkheid ontwikkeld door Provincie Noord-Holand (regisseur), OV-bedrijven, Stadsregio Amsterdam, bedrijfsleven, Kamer van Koophandel, gemeenten en Provincie Flevoland. De Tunnelstudie Zuidtangent Haarlem is integraal onderdeel van RegioNet. De versnelingsmaatregelen op de Gedempte Oude Gracht (realisatie vrije busbaan in 2008) zijn eveneens gerealiseerd in het kader van RegioNet.

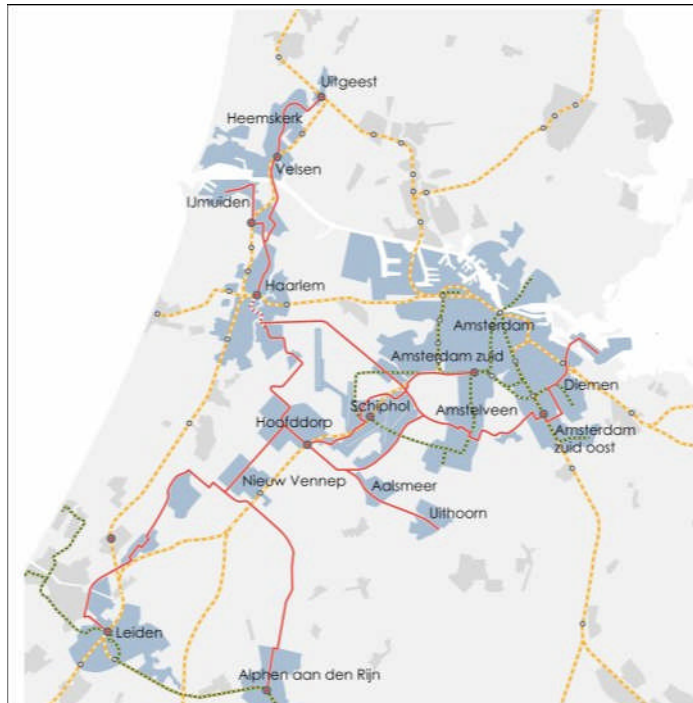


F i<sup>9</sup>uur 7.2 Re<sup>9</sup>ioNet 2015 (Bron: PVVP Noord-Holand)

### 7.3.2 HOV-netwerk Metro<sup>p</sup>oolre<sup>g</sup>io Amsterdam (West flank)

Met de Zuidtangent, de vrijliggende busverbinding tussen Haarlem en Amsterdam via Hoofddorp en Schiphol, ligt er een sterke basis voor een netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Dit netwerk dient met een aantal ingrepen te worden versterkt om de huidige kracht van de regio te benutten en groei mogelijk te maken. In samenwerking met regiopartijen wordt gewerkt aan het opstellen van een toekomstig samenhangend netwerk van hoogwaardig openbaar vervoer. Op dit moment gaat het om de volgende verbindingen (weergegeven in figuur 7.3):

- Haarlem-IJmond: in september is hierin al een eerste stap gemaakt: de gemeenteraad van Velsen heeft ingestemd met het voorgestelde tracé.
- Verbinding Haarlem-Zuidas-Schiphol. Een snele verbinding vanuit Haarlem langs de A9 naar de Zuidas en Schiphol.
- Verbindingen naar Zuid: enerzijds de verbinding naar Lisse en door naar Leiden en anderzijds richting Alphen a/d Rijn. Op termijn kan in Leiden en/of Alphen a/d Rijn aangetakt worden op de RijnGouwelijn (toekomstige lightrailverbinding tussen Gouda, Leiden en de kust).
- Doortrekking naar Oost: doortrekking van de huidige Zuidtangent richting IJburg en in de toekomst Almere.
- Oosttak Zuidtangent: doortrekking van de huidige Zuidtangent van Hoofddorp-oost naar Aalsmeer en Uithoorn.
- Voltooien van de HOV ring rond Schiphol.
- Verrailing kertraject Zuidtangent. Onderzoek naar de kosten en baten van het verrailen van het kertraject van Haarlem tot Schiphol-Noord.
- Verbinding Haarlem. Een onderzoek naar de mogelijkheden van een hoogwaardige verbinding in Haarlem (zie hierna).



Figuur 7.3 Zuidtangent Metro<sup>p</sup>oolre<sup>g</sup>io Amsterdam: toekomstig regionaal HOV netwerk aan de zuid- en westzijde van de Metro<sup>p</sup>oolre<sup>g</sup>io Amsterdam.

### 7.3.3 Tunnelstudie Haarlem (Zuidtangent)

In het project 'Tunnelstudie Haarlem' onderzoeken de provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem de mogelijkheden van een hoogwaardige Zuidtangent-verbinding in Haarlem. Er is een voorkeustracé ontwikkeld voor een lange tunnel vanaf de Schipholweg tot aan het NS-station. Een lange ondergrondse verbinding zorgt niet alleen voor het verbinden van Haarlem met een regionale netwerk, maar zorgt naast de verbeterde bereikbaarheid voor Haarlem ook voor een stijging van het aantal reizigers, voor een verbetering van de leefbaarheid (900 busritten uit de stad per dag, verbetering van luchtkwaliteit) en kansen voor economische ontwikkelingen. Dit ondergrondse tracé is geraamd op circa € 800 miljoen.

Naast het voorkeustracé voor een lange tunnel, zijn ook mogelijke (deels) bovengrondse varianten onderzocht. Het tracé dat als meest kansrijk is benoemd naast de lange tunnel is het huidige tracé van de Zuidtangent, opgewaarderd tot snel en betrouwbaar, met een tunnel vanaf de Schipholweg onder het Spaarne door en verder bovengronds naar het station (tracé A). Deze variant kent een forse toename van het aantal reizigers (+ 4.000), door een korte reistijd en hoge betrouwbaarheid. Aandachtspunt van verdere uitwerking is de Spaarnepassage middels mogelijke brug- en tunneloplossingen. Hiervoor zijn verschillende varianten ontwikkeld:

- vier (meest) reële tunnelmondvarianten: De Kamp (variant De Witstraat), Turfmarkt, Zuider Buiten Spaarne, en Zuider Buiten Spaarne in combinatie met een verplaatsing van de Lange brug;
- oplossingen met een enkele brug en een 'sluis'-concept met twee bruggen, waarbij altijd één brug gesloten kan blijven voor het HOV.

De inpassingmogelijkheden van deze varianten in de Haarlemse binnenstad zijn onderzocht (technische en ruimtelijk inpassing, gevolgen voor de verkeersafwikkeling en de gevolgen voor waterberging en -huishouding van het Spaarne). Naast de inpassingmogelijkheden is de vervoerwaarde -uitgedrukt in het aantal reizigers per dag-een belangrijke afweging in de keuze voor een variant. Op basis van rijtijden en onregelmaat (als gevolg van afstand, snelheid en stilstand) is de vervoerwaarde van de varianten bepaald. Daarbij is gekeken naar de verschillen in reizigerswinst (totale OV-netwerk en de Zuidtangent als HOV-lijn) en de mogelijkheden voor de exploitatie van verschillende vervoerssystemen (HOV-bus versus LightRail).

Bij de besluitvorming over de tunnelstudie Zuidtangent is een aantal beslispunten door ons College van B&W vastgelegd:

1. Het college stelt de raad voor kennis te nemen van de eindrapportage van het onderzoek naar een lange tunnel voor de Zuidtangent en de (deels ondergrondse) maaiveldvarianten die in dat kader zijn onderzocht;
2. Het college stelt de raad voor naar aanleiding van het onderzoek vijf maatregelen te nemen die de kwaliteit van het leefmilieu en de bereikbaarheid van Haarlem en de regio moeten versterken en deze samen met de Provincie Noord-Holland uit te werken in de vorm van concrete besluiten, zo mogelijk met gebruikmaking van de door de provincie gereserveerde € 104 miljoen:
  - a) De regionale autoverbinding tussen de Westelijke Randweg en Schipholweg (bijvoorbeeld via een zogenaamde Mariatunnel), een en ander overeenkomstig het Haarlemse Structuurplan;
  - b) Vertramming van de regionale HOV-verbinding op basis van het huidige tracé van de Zuidtangent, zo snel mogelijk, gezien de betere mogelijkheden voor inpassing en als voorwaarde voor verdere inpassing in het stedelijk milieu en gezien de verwachte reizigersgroei met deze modaliteit;
  - c) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen richting Schiphol Zuidas, ter ontlasting van automobiliteit op de A9;
  - d) Aansluiting met een HOV-verbinding in twee richtingen bij en benoorden van Haarlem-station richting de IJmond om de ontbrekende schakel in het complete HOV-netwerk MRA-west in te vullen;

- e) Verbeteren van de huidige verbinding ten behoeve van de Zuidtangent in twee richtingen van Europaweg tot en met Haarlem-station (waaronder de Spaarnepassage), daarbij de uitkomsten en bevindingen van de eindrapportage te betrekken en te kiezen voor maatregelen ter bevordering van alle verkeersstromen.
3. Het college stelt de raad voor om, voordat de mogelijke oplossing voor de Spaarnepassage in de vorm van een middelange tunnel volgens tracé A alsmede de mogelijke financiële dekking ter besluitvorming worden voorgelegd, eerst de gemeentelijke, provinciale en Rijksbijdrage aan deze oplossing gezamenlijk met de Minister te toetsen op haalbaarheid, gezien de omvang ervan en in concurrentie met andere investeringen in de Metropoolregio en in Nederland.

### 7.3.4 Toekomstig busnetwerk

Voor de exacte vormgeving van het busnetwerk in Haarlem op het moment dat Zuidtangent als volwaardige HOV-lijn in dienst is, zijn nog geen concrete plannen. Uitgaande van de wens van reizigers voor zeer korte wachttijden op de HOV-lijn, het aantakken van buslijnen op de HOV-lijn en de mogelijkheid van Cit<sup>y</sup>bussen, is wel een eerste beeld te schetsen.

#### Zuidtangent als stamlijn

Het principe van een OV-netwerk met een stamlijn is dat veel doorgaande reizigers geconcentreerd reizen met de stamlijn. Door de grote hoeveelheid reizigers op deze lijn is een zeer hoge frequentie mogelijk, zodat voor de reizigers korte wachttijden ontstaan. Voor de Tunnelstudie in Haarlem wordt uitgegaan van een passerende HOV-bus ongeveer elke drie minuten. Een dergelijke hoge frequentie komt alleen voor bij metrosystemen. Door de hoge frequentie trekt een stamlijn ook reizigers die op grotere afstand van een halte wonen of werken: de langere looptijd wordt gevoelsmatig voor veel reizigers gecompenseerd door het feit dat men op de halte nooit lang hoeft te wachten en de reis zelf ook snel verloopt. Voor de reizigers die moeite hebben om een langere afstand naar de halte af te leggen, rijden aanvullende buslijnen. Deze rijden doorgaans niet met een hoge frequentie, omdat de meeste reizigers immers de HOV-buslijn zullen nemen met zijn aantrekkelijke korte wacht- en rijtijden.

#### Citybussen in centrum

Voor de bediening van het centrum van Haarlem wordt gedacht aan Cit<sup>y</sup>bussen. Dit zijn bussen die kleiner zijn dan standaardbussen, bijvoorbeeld tien meter in plaats van de standaardlengte van twaalf meter. Hierdoor zijn ze beter wendbaar en passen ze beter in het straatbeeld. Het is mogelijk deze bussen uit te rusten met een zeer milieuvriendelijke motor. Ook kan een Cit<sup>y</sup>bus op meer haltes stoppen dan een andere bus, omdat er weinig doorgaande reizigers met haast zijn, deze nemen immers in meerderheid de hoogfrequente en snelle HOV-lijn.

Bij een dergelijke opbouw van het netwerk hoeven er geen bushaltes te vervallen. Sterker nog, de Cit<sup>y</sup>bus maakt het mogelijk om extra haltes te bedienen zoals op de Kampervest, Gasthuisvest en Raamvest. Verder blijft het grote voordeel van de HOV-lijn van kracht: met korte rijtijden, zeer korte wachttijden en goed op tijd van de regio en de knooppunthalten Winkelcentrum Schalkwijk en Schipholweg naar het centrum van Haarlem en Station Haarlem.

### 7.3.5 Prioritering OV bij VRI's

Op hoofdroutes een gefundeerde afweging. Nauw overleg met de provincie Noord-Holland zal nodig zijn om de bevordering van het openbaar vervoer te kunnen blijven waarmaken. Zie verder paragraaf 6.3.4.

# 8 Speelveld

In het HVVP (hoofdstuk 2) is het 'speelveld' waarop het verkeer- en vervoerbeleid zicht beweegt uitgebreid geanalyseerd. In de loop van de jaren is dit speelveld veranderd. Een actualisatie van het speelveld is nodig om de kaders voor een geactualiseerd HVVP weer scherper te krijgen. Daarbij gaat het om ontwikkelingen van buitenaf (wettelijke bepalingen, beleid hogere overheden), maar ook om 'eigen' gemeentelijke ontwikkelingen en politiek/bestuurlijke keuzen.

## 8.1 Wettelijke bepalingen

### 8.1.1 Plan wet verkeer en vervoer

De in 1998 aangenomen 'Planwet verkeer en vervoer' regelt de verhoudingen tussen de overheidslagen op het beleidsterrein verkeer en vervoer en bepaalt dat overheden een samenhangend en inzichtelijk verkeersbeleid moeten voeren. Voor het Rijk, provincies en stadsregio's geldt een planplicht (verplicht opstellen van een Verkeer- en Vervoerplan) De gemeenten zijn verplicht:

- zorg te dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid, dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer;
- daarbij de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerplan en van het provinciale of regionale verkeers- en vervoerplan in acht te nemen;
- rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten.

Dit betekent voor het HVVP:

Met het in 2003 vastgestelde Haarlems- Verkeer en Vervoerplan (HVVP), de onderliggende uitvoeringsprogramma's (bijvoorbeeld het uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur) en de nu voorliggende actualisatie van het HVVP geeft de gemeente Haarlem invulling aan deze zorgplicht. De essentiële onderdelen uit de NoMo (Nota Mobiliteit) en het PVVP Noord-Holland krijgen een plek in het geactualiseerde HVVP, waarbij per essentieel onderdeel zal worden aangegeven hoe dit doorwerkt in het HVVP.

### 8.1.2 Wet ruimtelijke ordening<sup>9</sup>

In 2008 is de nieuwe Wet ruimtelijke ordening (Wro) van kracht geworden. De aanleiding voor herziening van de wet ligt in de noodzaak van kortere procedures en duidelijker verantwoordelijkheden. Voor gemeenten verandert er veel binnen dit wettelijke instrumentarium, zowel in verplichte planvormen (gebiedsdekkende structuurvisie, bestemmingsplan of beheersverordening voor het gehele grondgebied), flexibiliteitsbepalingen (artikel 19 vervalt, daarvoor in de plaats het projectbesluit) als in bevoegdheden/verplichtingen (vaststellen structuurvisies, bestemmingsplannen en beheersverordeningen, herziening bestemmingsplan en beheersverordening binnen 10 jaar, vaststellen bestemmingsplan binnen één jaar na vaststellen projectbesluit). Ook in de relatie met de provincie Noord-Holand verandert een en ander. Waar bestemmingsplannen voorheen goedkeuring behoeften van Gedeputeerde Staten, bepaalt de provincie nu vooraf (middels verordeningen) de kaders waarbinnen een bestemmingsplan moet worden opgesteld. Indien regionale belangen dat vragen kan de provincie zelf ook een bestemmingsplan opstellen (inpassingsplan). Door deze wijziging in verantwoordelijkheden worden niet wettelijke instrumenten (zoals overleg, samenwerking, bestuursafspraken en gerichte inzet van geldstromen) belangrijker in de verhouding tussen provincie en gemeenten.

Dit betekent voor het HVVP:

Het maken van bestemmingsplannen blijft primair de taak van de gemeente. In het bestemmingsplan kan de gemeente sturen in de wijze waarop zij de ruimte wil inrichten, inclusief het reserveren van de benodigde ruimte voor infrastructurele- en verkeersvoorzieningen. Een goede afstemming tussen ruimtelijke ontwikkeling, stedelijke inrichting en verkeer en vervoer blijft in dit verband van wezenlijk belang voor een optimale kwaliteit van de openbare ruimte.

### 8.1.3 Wet Brede Doeluitkering<sup>9</sup> Verkeer en Vervoer

Op 23 december 2004 is de Wet Brede Doeluitkering (BDU) 2004 aangenomen. De BDU is de opvolger van de Gebundelde Doeluitkering (GDU) en GDU+. De BDU is de gebundelde en ontschotte uitkering van voorheen separate geldstromen. Provincie Noord-Holand ontvangt circa 10 procent van het landelijke BDU-budget, jaarlijks komt dit neer op een bedrag van circa € 112,5 miljoen. Deze middelen zijn bedoeld voor uitvoering van regionale projecten tot € 112,5 miljoen. Uit de BDU worden ook de kosten voor verkeersveiligheid (in den brede) als ook de exploitatie openbaar vervoer gedekt. De BDU wordt ingezet ter financiering van Provinciaal Meerjarenplan Infrastructuur Noord-Holand (PMI), de Extra Investeringsimpuls Noord-Holand (EXINH) en Bereikbaarheidsoffensief Noordelijke Randstad (BON-Route) (zie verder paragraaf 3.2.2 PVVP Noord-Holand).

Voor 2009 heeft provincie Noord-Holand € 15,5 miljoen beschikbaar gesteld voor kleine infrastructuurprojecten van andere wegbeheerders zoals gemeenten. Daarvan is aan de regio Haarlem/IJmond een bedrag toegekend van ca. € 9 miljoen. Daarvan is meer dan de helft aan de gemeente Haarlem toebedeeld voor diverse projecten

Dit betekent voor het HVVP:

De gemeente Haarlem kan jaarlijks projecten indienen voor cofinanciering uit de BDU. De provincie toetst deze aanvragen aan de criteria die zij heeft gesteld in haar eigen verkeer — en vervoerbeleid (PVVP Noord-Holand). Een goede afstemming van het gemeentelijk beleid op het provinciale beleid en (regionaal) overleg met de provincie vergroten de kans op bijdragen uit de BDU.

### 8.1.4 Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) — die op 1 januari 2007 in gewijzigde vorm van kracht is geworden - schrijft voor dat in geval van nieuwe en gewijzigde situaties voor weg, spoor en industrie akoestisch, onderzoek moet worden uitgevoerd. De wet biedt geluidgevoelige bestemmingen (zoals woningen) bescherming tegen geluidhinder van wegverkeerslawaai, spoorweglawaai en industriëlelawaai door middel van zonerings.

#### Geluidgevoelige bestemmingen

Op basis van de Wgh wordt een aantal specifieke geluidgevoelige bestemmingen beschermd. In de eerste plaats zijn dat woningen. Daarnaast wordt er bescherming geboden aan onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen en bepaalde geluidgevoelige terreinen (terreinen die behoren bij andere gezondheidszorggebouwen dan algemene, categorale en academische ziekenhuizen en verpleeghuizen).

#### Grens waarden

Voor de geluidgevoelige bestemmingen die binnen bepaalde afstanden (zones) van de verschillende geluidsbronnen liggen, schrijft de Wgh voor bepaalde grenswaarden voor. De breedte van de geluidszone hangt af van het aantal rijstroken en de ligging van de weg in een stedelijk dan wel buitenstedelijk gebied. Er geldt daarbij een bovengrens in dB (hoger mag niet). De getalsmatige invulling van deze grenswaarden is voor elk type geluidsbron verschillend en is onder andere afhankelijk van de geluidgevoelige bestemming. Naast grenswaarden op de gevels van de geluidgevoelige bestemmingen, zijn er in de Wgh ook grenswaarden gericht op de bescherming van het akoestische klimaat binnen de geplande gebouwen.

#### Onder bepaalde voorwaarden is een hogere geluidsbelasting dan de

voorkeursgrenswaarde mogelijk (tot de maximaal toelaatbare geluidsbelasting). Hiervoor moet een "hogere waarde procedure" doorlopen worden. Voor wegen die gelegen zijn binnen een woonerf en voor 30 km-wegen gelden geen geluidszones. Deze vrijstelling wordt gemotiveerd door het feit dat deze wegen meestal geen geluidsbelastingen veroorzaken boven de voorkeurswaarde. In die gevallen waar dat wel het geval is (klinkerweg, relatief veel verkeer), is in de jurisprudentie bepaald dat een akoestische toetsing bij het opstellen van een ruimtelijke plan toch nodig is met een verwijzing naar een goede ruimtelijke ontwikkeling.

De grenswaarden moeten bij de aanleg, dan wel wijzigingen van een (spoor)weg of industrieterrein in acht worden genomen. Dit geldt ook bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan of bij een projectbesluit wanneer de betreffende gronden in een geluidszone zijn gelegen.

### 8.1.5 Wet Milieubeheer (luchtkwaliteit)

De belangrijkste wet- en regelgeving voor luchtkwaliteit is vastgelegd in de Wet Luchtkwaliteit. Op 15 november 2007 is een nieuw wettelijk stelsel voor luchtkwaliteitseisen van kracht geworden. Daarmee is het Besluit Luchtkwaliteit 2005 (Blk 2005) vervalten.

De kern van de 'Wet luchtkwaliteit' bestaat uit de (Europese) luchtkwaliteitseisen. Verder bevat zij basisverplichtingen op grond van de richtlijnen, namelijk: plannen, maatregelen, het beoordelen van luchtkwaliteit, verslaglegging en rapportage. De wet voorziet in het zogenaamde Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Daarbinnen werken het rijk, de provincies en gemeenten samen om de Europese eisen voor luchtkwaliteit te realiseren.



In de Wet luchtkwaliteit zijn normen opgenomen die bij toetsing van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in acht dienen te worden genomen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de realisatie van nieuwe woningen en nieuwe wegen.

Nieuwe Ruimtelijke en/of infrastructurele ontwikkelingen kunnen doorgaan indien kan worden aangetoond dat:

- of de normen in en rondom het plangebied niet worden overschreden;
- of de ruimtelijke ontwikkeling ‘niet in betekende mate’ bijdraagt aan de lokale luchtkwaliteit;
- of er kan worden aangetoond dat per saldo sprake is van een verbetering van de luchtkwaliteit..

Dit betekent voor het HVVP:

Projecten en maatregelen die voortvloeien uit het HVVP kunnen impact hebben op de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit.. De precieze consequenties van de actualisatie van het HVVP moeten dan ook in beeld worden gebracht. Daarbij zal vooral de vraag spelen waar (op welke locaties) het verkeer drukker wordt als gevolg van maatregelen uit het HVVP. Afstemming tussen het verkeersmodel en het milieumodel (luchtmodel 2004-2015) is wenselijk. Beleidsmatig streeft de gemeente ernaar om knelpunten met betrekking tot geluid en lucht op te lossen.

## 8.2 Beleid hogere overheden

### 8.2.1 Nota Mobiliteit

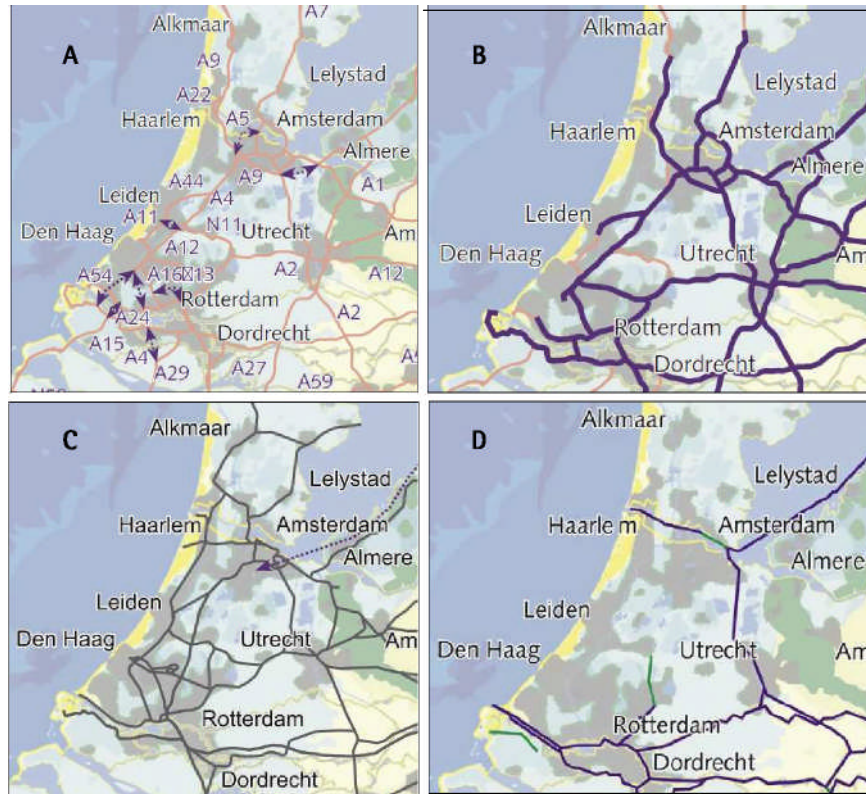
De Nota Mobiliteit is het Nationaal Verkeers- en VervoerPlan (NVVP) op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. De nota is tot stand gekomen in nauwe samenwerking tussen het rijk en de decentrale overheden. Het is een uitwerking van de in de Nota Ruimte vastgelegde uitgangspunten om te komen tot een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk land. De geldigheidsduur is vijftien jaar.

De Nota Mobiliteit (NoMo) bevat de doelen en kaders voor het verkeers- en vervoerbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020). Er zijn vier delen. Op 14 februari 2006 keurde de Eerste Kamer deel III van de Nota Mobiliteit (het Kabinetsstandpunt) goed. Tegelijkertijd werd deel IV vastgesteld. Deel IV is de beschrijving van de kernpunten: de essentiële onderdelen van het nationale verkeers- en vervoerbeleid (zie kader 1). Samen met de plankaarten voor het hoofdwegennet, het

hoofdvaarwegennet en het spoorwegennet vormen de essentiële onderdelen bovendien de planologische kernbeslissing (PKB) als bedoeld in artikel 2a van de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) (zie figuur 9.1).

Dit betekent voor het HVVP:

Conform de Planwet moeten de essentiële onderdelen van beleid uit de NoMo doorwerken in het beleid van de decentrale overheden. In het geactualiseerde HVVP zal expliciet worden aangegeven hoe de essentiële onderdelen doorwerken in het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid.



Figuur 9.1 Plankaarten Nota Mobiliteit met reserveringsruimte nieuwe verbindingen (A), uitbreidingsruimte bestaande hoofdwegen (B), bestaande spoorwegen en spoorwegen waarover tracé besluitvorming heeft plaatsgevonden (C) en de hoofdvaarwegen (D).

**Kader 1 : Essentiële onderdelen van beleid voor gemeenten NOMO****Autobereikbaarheid**

Maatregelen uit gezamenlijke maatregelpakketten overnemen in hun verkeer- en vervoerbeleid (voor zover gemeentelijke inspanningen daarvoor noodzakelijk zijn)

**Leefkwaliteit**

- Nationale wetgeving in zake geluid en lucht (Wet Geluidhinder, Wet Milieubeheer) en Europese richtlijnen.
- Realiseren Europese NO<sub>2</sub>-grenswaarden voor lokale luchtkwaliteit.
- Eisen Besluit Luchtkwaliteit 2005 in acht nemen bij nieuwe woningbouw langs Rijksinfrastructuur.
- Bij aanleg van nieuwe of verbreding van bestaande infrastructuur uitgaan van "gebiedsgericht ontwerpen in samenhang met de omgeving", panorama's op steden, dorpen en landschappen behouden.

**Verkeersveiligheid**

- Duurzaam Veilig inrichten gemeentelijk wegennet (30 en 60-zones, aanleg rotondes en conflictvrije fietsroutes, herinrichting kruispunten etc.).
- Aanbrengen Essentiële Herkenbaarheidskenmerken (EHK) op gemeentelijke wegen voor 2020.

**Externe Veiligheid**

- Rekening houden met het regionale basisnet gevaarlijke stoffen in ruimtelijke planvorming.
- Aanwijzen voorkeursroutes voor het transport van gevaarlijk stoffen binnen gemeentegrenzen.
- Externe veiligheid opnemen in beheersplannen voor infrastructuur.

**Lo<sup>p</sup>en en fiets**

- Realiseren van een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.
- Parkeervoorzieningen die voldoen aan de vraag (kwaliteit, kwantiteit en locatie).
- Terugdringen fietsendiefstal.
- Veilige looproutes creëren naar belangrijke bestemmingen, overstappunten van OV en parkeerterreinen.

**O<sup>p</sup>enbaar vervoer**

- Scheppen van goede voorwaarden voor het gebruik van openbaar vervoer (overstappunten, doorstroming en toegankelijkheid).
- Realisatie van toegankelijke bushaltes voor mensen met een functiebeperking.
- Beoordelen van plannen voor woon- en werklocaties op ruimtelijke inpassing, financiering en tijdig beschikbaar zijn van OV-voorzieningen.

**Mobiliteitsmanagement**

- Afspraken maken met bedrijven over toepassing mobiliteitsmanagement in woon-werkverkeer en bij zakelijk reizen.
- Afspraken maken met organisatoren van grote evenementen over bereikbaarheid en beperken verkeersoverlast.

**Parkeren**

Regionaal afspraken maken over parkeerregulering en het tegengaan van parkeeroverlast.

**Stedelijke distributie**

Regionaal afspraken maken over lokale voertuigeisen en venstertijden.

### 8.2.2 Provinciaal Verkeer- en Vervoer<sup>P</sup>lan Noord-Holand (PVVP)

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan maakt de keuzes van de provincie duidelijk op het gebied van verkeer en vervoer. Er staat in welke maatregelen zij in de periode 2007-2013 wil uitvoeren en wat zij van andere partijen verwacht.

Het doel van het beleid is eenvoudig samen te vatten met het motto 'vlot en veilig door Noord-Holand'. Lopende plannen voor verbetering van de infrastructuur worden verder ontwikkeld en waar mogelijk verwezenlijkt. Omdat alleen met de uitbreiding van weginfrastructuur de groei van het autogebruik niet is bij te houden, worden ook andere beleidsonderdelen geïntensiveerd. De bedoeling is dat het totaal van netwerken - auto, openbaar vervoer, fiets - efficiënter wordt gebruikt en alternatieven voor het autogebruik worden gestimuleerd, zodat er meer keuzemogelijkheden ontstaan.

Er zijn 7 speerpunten geformuleerd waarop extra inspanningen zullen worden geleverd:

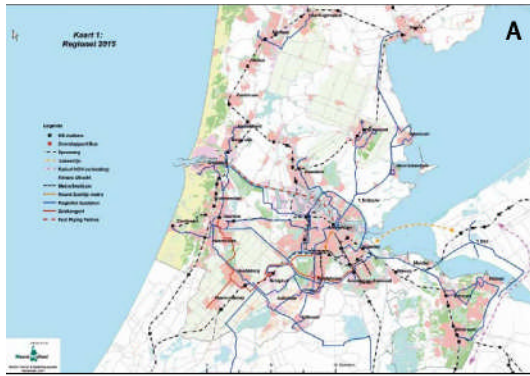
- Anders betalen voor mobiliteit;
- Ketensmobiliteit en mobiliteitsmanagement;
- Impuls fiets;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Verkeersmanagement en ICT;
- Aanpak goederenvervoer;
- Ruimtelijke ontwikkelingen.

Per speerpunt worden in het plan concrete acties uitgewerkt en projecten benoemd. Daarnaast worden corridors en gebieden aangegeven waarin belangrijke infrastructurele projecten in ontwikkeling zijn of moeten worden genomen. De plankaarten uit het PVVP die relevant zijn voor het Haarlems verkeer- en vervoerbeleid staan in figuur 9.2. De projecten uit de PMI 2009-2013 die relevant zijn voor de gemeente Haarlem staan in figuur 9.3. Niet in deze figuur weergegeven, maar wel van belang voor Haarlem is een onderzoek naar de corridor Amsterdam-Zandvoort en de mogelijkheden die er zijn om overlast van autoverkeer door ondermeer Haarlem te beperken. Provincie Noord-Holand levert een financiële bijdrage van € 50.000,- voor dit onderzoek.

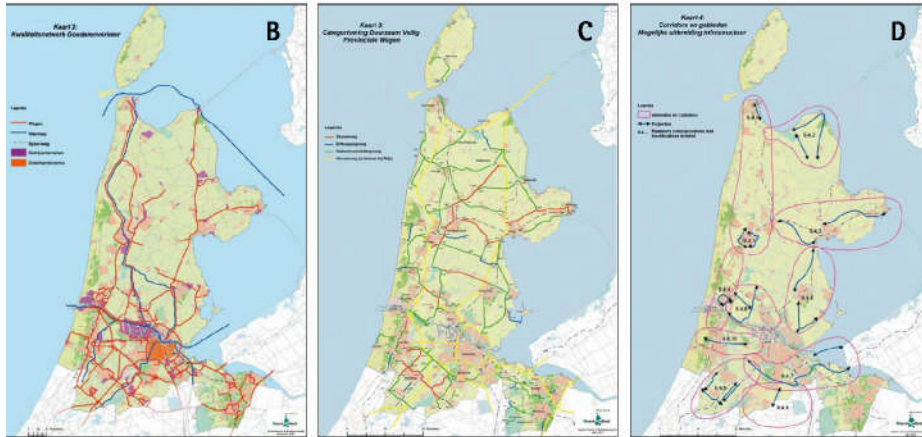
In overeenstemming met de NoMo staan in het PVVP essentiële onderdelen van beleid die moeten doorwerken in het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid (zie kader 2).

Dit betekent voor het HVVP:

De Planwet verkeer en vervoer schrijft voor dat gemeenten hun beleid in overeenstemming moeten brengen met het Provinciaal Verkeer- en Vervoerplan. De provincie Noord-Holand verwacht van de Noord-Hollandse gemeenten dat zij binnen twee jaar na vaststelling van het geactualiseerde PVVP de essentiële onderdelen van beleid opnemen in het gemeentelijke verkeer- en vervoerbeleid.



Figuur 9.2 Plankaarten PVVP Noord-Holland met Regionet 2015 (A), kwaliteitsnet gebiedsvoer vervoer (B), wegecategoriserings (C) en mogelijke uitbreiding infrastructuur (D)



**Kader 2 : Essentiële onderdelen van beleid voor gemeenten PVVP****Samenwerkings<sup>p</sup>rojecten (P<sup>r</sup>ovincie initiatiefnemer, overleg met gemeenten)**

- Anders Betalen voor Mobiliteit.
- Ontwikkelen 2de tranche P+R.
- Mobiliteitsmanagement.
- Impuls fiets, waaronder stalingen en fietsnetwerk.
- Uitbreiden vrije (bus)infrastructuur, inclusief halten, DRIS etc..
- Verkeersmanagement.
- Studie naar evenwichtige verdeling (vaar)wegbeheer.
- Duurzaam veilig.
- Aanleg van nieuwe provinciale infrastructuur.

**Projecten waarvoor de gemeenten P<sup>r</sup>imaair de verantwoordelijkheid dragen****Algemeen**

- Bereikbaarheidseisen aan nieuwe locaties stellen.
- Toepassen milieucriteria bij aanbesteding van gemeentelijke werken.
- Aandacht voor mobiliteitsmanagement in bestemmingsplannen, bouwvergunningen en milieuvergunningen.
- De doelstelling voor de verkeersveiligheid doorvertalen naar gemeentelijk niveau.
- Verkeersveiligheid rondom scholen aanpakken.

**Fiets**

- Lokale doorstroomroutes voor de fiets, aansluitend op het provinciale fietsroutenetwerk, aanwijzen.
- Zorg dragen voor goede fietsenstalingen met voldoende capaciteit bij de knooppunten van het openbaar vervoer.
- Bij aanleg van nieuwe infrastructuur vooraf de effecten op de fiets- en wandelroutes inventariseren. Bestaande routes zoveel mogelijk in stand houden en/of verbeteren.
- Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen zorg dragen voor goede fietsverbindingen met omliggende gebied.
- Inventarisatie van mogelijke locaties voor Parkeer + OV-fiets rond de stadscentra.

**O<sup>p</sup>enbaar vervoer**

- Zorg dragen voor een goede kwaliteit gemeentelijke informatie zoals stadsplattegronden en bewegwijzering op belangrijke OV-knooppunten.
- Medewerking verlenen aan RegioNet bij aanleg van vrije busbanen, doorstromingsmaatregelen, haltevoorzieningen, DRIS.

**Auto c.a.**

- Kwaliteitseisen aan doorstroming op gemeentelijke wegen stellen.
- Stelen van milieueisen (Euronorm) aan en beperkingen aangeven voor (omvang) vrachtwagens in de grote stedelijke centra en dit combineren met een plan voor stads- en goederendistributie.
- Beleid formuleren ten aanzien van autovrije stads- of dorpscentra.
- Onderling afstemmen van de parkeernormen en —tarieven in de regio's.
- Maatregelen ter beperking van sluipverkeer.

### 8.2.3 Regionaal Verkeer- en Vervoerplan Stadsregio Amsterdam (RVVP)

Het RVVP is 14 december 2004 vastgesteld door de regioraad van het ROA (Regionaal Orgaan Amsterdam). Het RVVP beschrijft de wijze waarop de Stadsregio Amsterdam invulling wil geven aan het verkeer- en vervoersbeleid tot 2015. De hoofdlijnen van het beleid zijn samengevat in vier strategieën:

- Meer samenhang tussen de verschillende netwerken;
- Een gebiedsgerichte aanpak, zodat oplossingen aansluiten op de kenmerken van het gebied en de aard en de omvang op de (toekomstige) problematiek ter plaatse;
- Door het toepassen van prijsbeleid wordt getracht het capaciteitsprobleem in de piek (de spits) aan te pakken;
- Duidelijke keuzes voor leefbaarheid en veiligheid en daarbij inzetten het zoveel mogelijk reduceren van het aantal gehinderden.

Dit betekent voor het HVVP:

Het RVVP heeft niet direct consequenties voor Haarlem. Toch is het goed om in de gaten te houden wat er bij de burens speelt en waar nodig afstemming over onderwerpen te zoeken. Een onderwerp dat gemeenteverstijgend speelt is de uitbouw van het hoogwaardig regionale kernnet in de Noordvleugel (RegioNet). Naast een gezamenlijke (regionale) organisatie van de exploitatie van trein, metro, tram en bus hoort een eenduidig pakket aan haltes, banen en reisinformatie tot het RegioNet-concept.

## 8.3 Gemeentelijk beleid

### 8.3.1 Coalitieakkoord 2006-2010

In het coalitieakkoord, dat op 27 april 2006 is ondertekend, hebben de coalitiepartijen PvdA, SP en VVD de inhoudelijke hoofdrichting van het beleid voor de komende 4 jaar vastgelegd. Voor verkeer en vervoer is dit verwoord in 'Haarlem: een bereikbare stad'. De beleidsvoornemens voor de bereikbare stad zijn:

- Over de Spaarnepassage van de Zuidtangent vindt overleg plaats met de provincie. Startpunt van het gesprek is dat deze over een brug plaats zal vinden en niet via een tunnel;
- De uit te voeren maatregelen voor het autoluw maken van de binnenstad moeten gelijk opgaan met het optimaliseren van het openbaar vervoer en de doorstroming op de weg (tangentensysteem);
- Een autoluwe binnenstad vraagt ook om (waar mogelijk ondergrondse) parkeergarages aan de randen van de binnenstad;
- Om de bereikbaarheid te verbeteren, worden in de Waarderpolder meerdere grote projecten gerealiseerd, volgens een door het college op te stellen fasering;
- Samen met de provincie, ROA en de gemeenten Heemstede, Bloemendaal, Velsen en Zandvoort wordt gewerkt aan het verbeteren van de bereikbaarheid van de kust en het terugdringen van opstoppingen in de stad; Met de provincie wordt onderzocht of de totstandkoming van Station Haarlem-West (ter vervanging van station Overveen) financieel haalbaar is. Dit station zal de bereikbaarheid vergroten voor de vele studenten van INHOLLAND en het NOVA-colege;
- Het parkeerfonds wordt opgeheven en (inclusief de aangegane verplichtingen) onderdeel van de reguliere begroting. Onder gemeentelijke regie kan het realiseren van parkeergarages worden gegund aan geïnteresseerde marktpartijen;
- Voor een euro heen en terug minimaal op de koopavonden, zaterdag en koopzondagen. In overleg met Connexxion en de provincie wordt een actie gestart ter stimulering van het busvervoer, met daaraan gekoppeld een aantrekkelijke prijs voor museum, (kinder)theater en horecabezoek. Uitgangspunt van het project is dat het zichzelf financiert;
- Haarlem zet in op versterking van de regionale samenwerking in de regio (Noordvleugel, ROA) op het terrein van verkeer en vervoer. Om onder meer het

uitgaansleven te stimuleren wordt gewerkt aan de verbetering van het openbaar vervoer in de nacht.

Dit betekent voor het HVVP:

De hoofdlijnen uit het coalitieakkoord moeten een plek krijgen in het geactualiseerde HVVP. Aangeven zal worden op welke wijze de bestuurlijke hoofdlijnen beleidsmatig zijn vertaald in het verkeer- en vervoerbeleid.

### 8.3.2 Toekomstvisie 2000-2010

De speerpunten uit de Toekomstvisie zijn problemen aanpakken in het ruimere regionale verband, inzetten op toerisme & cultuur, zakelijke dienstverlening en duurzaam goed wonen. Met die speerpunten kiest Haarlem voor een gerichte economische en sociale vitalisering, met een duidelijk ruimtelijk-fysiek contrast: de binnenstad en de concentratiepunten als drukke plekken, de woonwijken als rustige zones.

Die keuze heeft een aantal consequenties. Het intensiveren van de zakelijke en toeristische functies van de stad zal leiden tot een toename van de mobiliteit in en naar de stad. Die zal op een duurzame wijze moeten worden mogelijk gemaakt. Deels kan dat door versterking van het openbaar vervoer. Met name aan de oostkant van de stad zal echter ook behoefte zijn aan concentratiepunten voor autogebonden zakelijke dienstverlening. Voor het optimaal functioneren van de binnenstad kiest Haarlem ervoor automobiliteit te beperken. Dat kan door beheersmaatregelen (beperken doorstroming op wegen, parkeerregulering) en door stimulerende maatregelen (aantrekkelijke fiets- en wandelroutes). Waar het gaat om aanvullende parkeercapaciteit aan de rand van de binnenstad, wordt gekozen voor ondergrondse parkeeraccommodaties van hoogwaardige kwaliteit.

Dit betekent voor het HVVP:

De hoofdlijnen van de Toekomstvisie zijn opgenomen in het HVVP 2003. De wegcategorisering is opgebouwd rondom het creëren van grote stadsleefgebieden (woonwijken als rustige zones), waar doorgaand verkeer wordt geweerd. Doorgaand verkeer wordt afgewikkeld over de centrumring, waar de doorstroming wordt gegarandeerd door niet meer verkeer op het wegennet toe te laten dan dat het kan verwerken (doserend/doseerpunten) onder gelijktijdige aanbidding van goede alternatieven voor de auto (transferpunten, verbeteren kwaliteit OV en fietsnetwerk). Deze visie wordt verder aangescherpt in het geactualiseerde HVVP.

### 8.3.3 Structuurplan Haarlem 2020

Het structuurplan legt voor de periode 2005 tot 2020 op hoofdlijnen de ambities en wensen vast die als te maken hebben met ruimte en de verdeling van ruimte in Haarlem. Vertrekpunt daarbij is de samenwerking in de Noordvleugel van de Randstad als stedelijk netwerk. Het structuurplan is opgesteld aan de hand van bestaand beleid van de gemeente en andere overheden voor allerlei functies. Naast de vastgestelde ruimtelijke kaders zijn diverse ruimtelijke wensbeelden voor die functies geïnventariseerd. Het resultaat van het samenbrengen en integreren van de kaders en wensen is de structuurplankaart Haarlem 2020.

De ruimtelijke reserveringen voor verkeer en vervoer zijn weergegeven op kaart (zie figuur 9.4). De belangrijkste zijn:

- Oudeweg in plaats van Amsterdamse vaart als entreeroute van de stad (nieuwe fiets- overnodig tussen A200 en Camera Obscuraweg).
- Aanleg van een Oostweg door de Waarderpolder inclusief nieuwe oeververbinding over het Spaarne (Schoterbrug).



- Directe verbinding van de Westelijke Randweg met de Schipholweg (verbeteren doorstroming Haarlem-Zuid en verlagen verkeersdruk Kamperlaan).
- Doseerpunten en transferpunten langs de belangrijkste in- en uitvalswegen, extra parkeergarages in de binnenstad.
- Stamlijnen HOV (Zuidtangent en Rijksstraatweg) en HOV-haltes.
- Indicatief: doorgaande hoofdroutes fietsnetwerk en ontbrekende schakels, aangevuld met fietsroutebeleid uit oogpunt van recreatie.

Dit betekent voor het HVVP:

In het structuurplan 2020 zijn ruimtelijke reserveringen voor wegen en andere verkeersvoorzieningen opgenomen op grond van het huidige (vigerende) HVVP. Bij de actualisatie van het HVVP zal beoordeeld moeten worden in hoeverre dit leidt tot aanpassing of nieuwe ruimtelijke reserveringen voor infrastructuur en verkeersvoorzieningen in het structuurplan ('haasje-over-constructie').



Figuur 9.4 Verkeersnetwerk met ruimtelijke reserveringen (Bron: Structuurplan Haarlem 2020)

### 8.3.4 Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

Om de ambities ten aanzien van het fietsnetwerk te realiseren is een uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur vastgesteld door de gemeenteraad. In het uitvoeringsprogramma zijn de uit te voeren projecten geïnventariseerd, zijn de kosten geraamd en zijn de projecten geprioriteerd/gefaseerd:

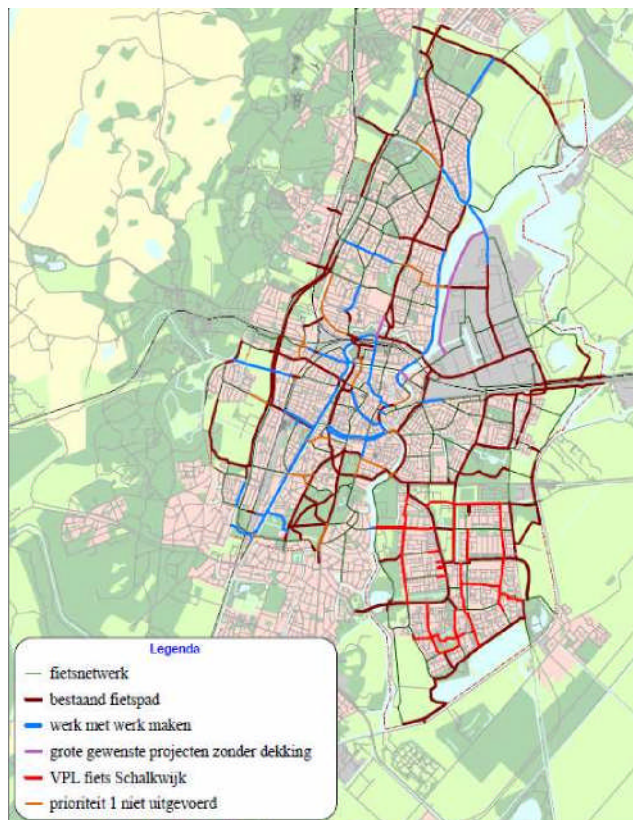
- Prioriteit 1 (hoog): realisatie tot en met 2011;
- Prioriteit 2 (middel): realisatie 2011 — 2020;
- Prioriteit 3 (laag): realisatie na 2020.

Uitgangspunt bij de realisatie van fietsinfra-projecten is het principe van 'werk met werk' maken. Dit betekent dat fietsinfra-projecten zoveel mogelijk meeliften in de onderhoudsprojecten voor riool, bruggen en wegen. Dit kan betekenen dat projecten met een lage(re) prioriteit in een eerder stadium worden gerealiseerd.

Uitvoering van projecten vindt plaats onder voorwaarde van cofinanciering uit de BDU. In de periode tot en met 2011 is de realisatie van 23 projecten voorzien, waarvan 11 projecten met prioriteit 1 (zie figuur 9.5). Daarnaast geldt voor twee grote projecten dat de fietsinfrastructuur of kan meeliften in een uitvoeringsproject (Schoterbrug en Oostweg), of voor het project externe financiering is (Houtmanpad). Daar waar de stelpost Verkeersvoorzieningen in combinatie met cofinanciering (BDU) het toelaat, worden tot en met 2011 ook andere prioriteit 1 projecten opgepakt. Naar verwachting zullen dit de kleinere projecten zijn.

Een aantal grote fietsinfra-projecten is buiten het uitvoeringsprogramma gehouden. De financiële middelen die met deze projecten gemoeid zijn, zijn te hoog om financieel te dekken vanuit het uitvoeringsprogramma. Voor deze projecten zal dekking in een ander programma moeten worden gevonden. Het gaat om:

- de Rode Loper; dit kan voor een deel meeliften met het project Stationsplein en voor een deel in het onderhoudsprogramma;
- fietsroute Houtmanpad; dit kan profiteren van de subsidies voor het Westelijk Tuinbouwgebied en zal mogelijk worden uitgevoerd medio 2009;
- fietsroute Spaarne-oever oostzijde ter hoogte van de Waarderpolder (recreatieve route en ontwikkeling Waarderpolder): dekking nog niet gevonden;
- fietsbrug de Adriaan (Masterplan Spoorzone): dekking nog niet gevonden.



Figuur 9.5 Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur

### 8.3.5 Parkeernota

De parkeernota is, als nadere uitwerking van het HVVP, in 2004 vastgesteld. In de verordening 'Parkeerregulering' zijn de meeste uitgangspunten uit de parkeernota verder uitgewerkt en vastgelegd. Sturing van parkeren vindt plaats aan de hand van gerichte toedeling van de parkeercapaciteit aan de verschillende doelgroepen. De parkeernormeringen is sterk gericht op de (minimale) CROW-richtlijnen. Verder zijn er voorstellen in de maak om de geografische eindgrenzen van het belanghebbenden parkeren vast te stellen, wil Haarlem zich binnenkort aansluiten op de nieuwe betalingsfaciliteiten via het landelijke Servicehuis Parkeren.

### 8.3.6 Uitvoeringsplan verkeersveiligheid

Op basis van een nadere analyse rond de diverse basisscholen en scholen voor voortgezet onderwijs, is met behulp van enquêtes bij scholen, maar ook op grond van in- en externe expertise binnen Haarlem een scholenprioriteringslijst opgesteld om onveilige plekken rond scholen aan te pakken. Mede met behulp van de inzet van de BDU-middelen wordt momenteel deze lijst aangepakt in een meerjarenprogramma.

### 8.3.7 Verkeerscirculatieplannen wijken

Niet overal is de behoefte ontstaan om een nadere invulling te geven aan verkeerscirculatieplannen in de diverse wijken. Wel is de planaanpak in Schalkwijk op basis van Schalkwijk 2000+, nader geanalyseerd. Dat heeft geleid tot wezenlijke wijzigingen in de verkeerscirculatiestructuur in Schalkwijk. Diverse oorspronkelijk beoogde autostops zijn uiteindelijk verdwenen. Ook elders in de stad waren stops geprojecteerd: Marnixstraat (vervalt), Rustenburgerlaan (alternatief is eenrichtingverkeer op de Kleine Houtbrug, dat is reeds in behandeling) en Schoterweg (vervalt, tenzij overlast alsnog aanleiding geeft tot introductie autostop).

Nieuwe ontwikkelingen zijn van grote invloed of zijn geweest: als voorbeelden mogen daarbij worden genoemd het stadsdeelhart Schalkwijk, het gebied 023 en Belcanto.

Dit betekent voor het HVVP:

Het HVVP beschrijft de hoofdlijnen van het verkeer- en vervoerbeleid. Een nadere uitwerking van deze hoofdlijnen vindt plaats in de hierboven genoemde deelplannen met betrekking tot fietsinfra, parkeren, verkeersveiligheid en verkeerscirculatie op wijkniveau. Als het HVVP is geactualiseerd zal beoordeeld moeten worden of en in hoeverre de onderliggende deelplannen moeten worden aangepast aan de eventueel hernieuwde hoofdlijnen van beleid.

## Bijlage 1 Stand van zaken uitvoering <sup>p</sup>rojecten en maatregelen deelgebieden

### Binnenstad

Project of maatregel	<i>Stand van zaken</i>
Verminderen hoeveelheid autoverkeer ten gunste van langzaam verkeer.	Permanente inzet. Tevens onderdeel van deze actualisatie HVVP.
Uitwerken en doorvoeren vrachtautoroutes binnenstad	In ontwikkeling in overleg met bedrijfsleven. Nog dit jaar komen voorstellen in Colege van B&W voor voorkeursbevoorradingsroutes, rekening houdend met de lopende reconstructies.
Bewegwijzering parkeerroute centrum.	In aanbesteding, gereed november 2009.
Inrichting gebiedsontsluitingsweg t <sup>y</sup> pe B: Parklaan en Gasthuisvest — Gasthuissingel.	Gasthuissingel gereed, Gasthuisvest in voorbereiding (onderdeel BDU 2010), mits passend in tijdelijke totale verkeerscirculatie binnenstad. Parklaan noordzijde gereed.
Herinrichting Gedempte Oude Gracht..	Gereed.
Afsluiten Damstraat t.b.v. tweerichtingen fietsverkeer in Jansstraat en Kruisstraat.	Gereed.

### Stadsdeel Noord

Project of maatregel	<i>Stand van zaken</i>
Traceren busstamlijn via Velsbroek en Santpoort naar IJmuiden.	Op basis van het kader van HOV-netwerk West MRA is deze studie door de provincie NH in voorbereiding genomen.
Knip Schoterweg.	Opnieuw ter discussie, nadat de Schoterbrug in gebruik is genomen. Samenhang tevens aan de orde met de ontwikkeling Rode Loper.
Terugdringen verkeershinder Spaarndam.	Gereed. Al enige jaren is flitscamera actief, in overleg met Haarlemmerliede wordt beoordeeld of uitbreiding mogelijk is (in samenhang met nieuwbouwplannen Spaarne Buiten).
Oudeweg invalsweg.	Oostelijk deel incl. f l <sup>y</sup> -over is in uitvoering als onderdeel van de Oostweg, westelijk deel Oudeweg moet nog opgestart worden.
Verleggen radiaal vanaf Rottepolderplein vanaf Amsterdamse Vaart naar Oudeweg.	Zie Oudeweg invalsweg, daarna kan Amsterdamse Vaart worden afgewaardeerd.
Opheffen één rijbaan Amsterdamse Vaart en doorvoeren kleinschaliger inrichting.	Zie hiervoor.
Reconstructie aansluiting Camera Obscuraweg - N200 tot aansluiting met f l <sup>y</sup> -over.	In uitvoering (zie ook Oudeweg invalsweg).
Oostweg en Waarderpolder.	In uitvoering, inclusief Schoterbrug (gereed).
Inrichten route Industrierweg - Waarderbrug als gebiedsontsluitingsweg t <sup>y</sup> pe B.	In navolging van Oostweg, rekening houdend met afsluiting Waarderbrug ; derhalve GEEN inrichting als gebiedsontsluitingsweg t <sup>y</sup> pe B
Inrichten overige wegen in Waarderpolder als 30 km/h-	Nog niet opgestart.

bed rijfsgebied.	
Westelijke Randweg: aantal ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer uitbreiden.	Door de provincie Noord-Holand stopgezet (provincie is wegbeheerder)
Westelijke Randweg: optimaliseren vormgeving kruispunten met de ontsluitingswegen.	Dit is een provinciale verantwoordelijkheid.
Westelijke Randweg: verplaatsen doseerpunt ter hoogte van Jan Gijzenkade.	Gereed (werkt momenteel in de ochtendspits)
Aansluiting tussen de N208 en de A9.	Op basis van verkeerskundig onderzoek door de provincie Noord-Holand als optie afgewezen.
Inrichten Spaarndamseweg als gebiedsontsluitingsweg type B	In voorbereiding.
Beperken verkeershinder route Kennemerplein.	Onderdeel plannen rond het Stationsplein en onderzoek doorstromings-mogelijkheden noordelijke ring rond de binnenstad

### Stadsdeel Haarlem-Zuid

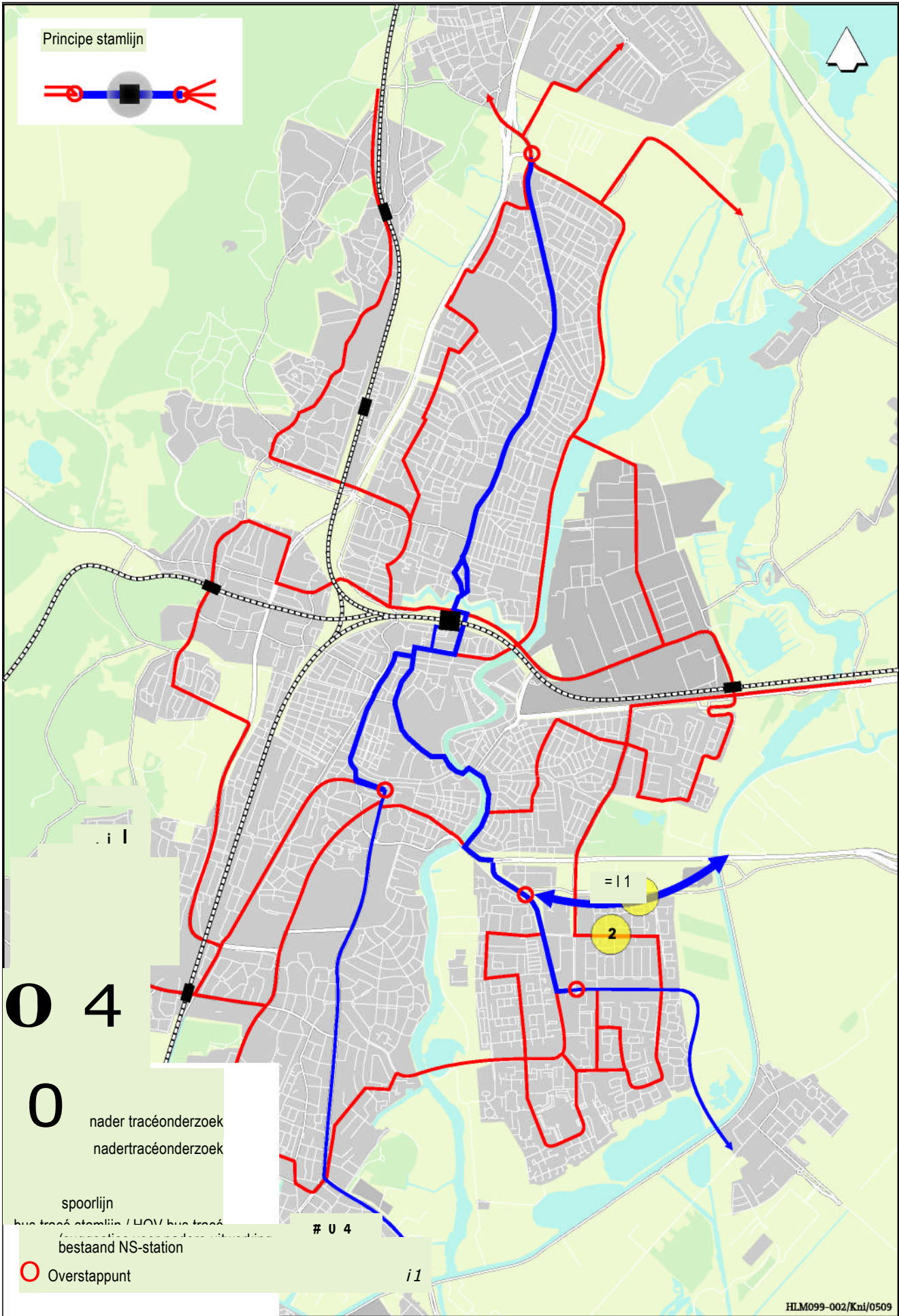
Project of maatregel	Stand van zaken
Inrichting Wagenweg als gebiedsontsluitingsweg type B.	Gereed.
Weren sluipverkeer Schouwtjeslaan en Pijlslaan.	Op Pijlslaan is een rotonde aangebracht, voor de Schouwtjeslaan is een reconstructie in voorbereiding.
Verbinding Westelijke Randweg - Zeeweg via Zijlweg, Korte Zijlweg en Brouwerskolkweg.	Deze route blijft onderdeel van de regionale route (in het kader van DVM), in overleg en samenwerking met de gemeente Bloemendaal.
Verbinding Westelijke Randweg — Schipholweg.	Opgenomen als eindwensbeeld in het Structuurplan. Inmiddels ook opgenomen als onderdeel van de gezamenlijke bereikbaarheidsvisie van provincie Noord-Holand en gemeente Haarlem, zoals verwoord in de "tunnelstudie" Haarlem fase 1. Prioriteit ligt momenteel bij de HOV-verbinding onder het Spaarne door. Voor het overige zie actualisatie.

### Stadsdeel Oost en Schalkwijk

Project of maatregel	Stand van zaken
Onderzoek mogelijkheden nieuwe busverbinding Schalkwijk Oost — binnenstad.	Nieuwe buslijn tussen Schalkwijk en Spaarnwoude is gerealiseerd. Verder de verantwoordelijkheid c.q. bevoegdheid van de provincie Noord-Holand.
Terugdringen sluipverkeer door Zuiderpolder tussen Prins Bernhardlaan en Waarderpolder.	Inmiddels behandeld en zoveel mogelijk teruggedrongen (o.a. binnen 30 km-zone).
Opheffen autoverbinding Boerhaavelaan — Oude Schipholweg.	Binnen de planvorming van Schalkwijk 2000 door gemeenteraad afgewezen.
Terugdringen sluipverkeer busroutes met busluizen.	Niet gerealiseerd. Heeft juridische consequenties, o.a. schadeclaimkansen. Inmiddels integraal andere oplossingen in ontwikkeling, c.q. gerealiseerd (vb. Mee rijk centrum).
Onderzoek doortrekken busroute Professor E <sup>y</sup> kmanlaan naar Parkwijk via Fuikvaartweg	Niet gestart.
Ongelijkvloers uitvoeren	In voorbereiding bij Buitenrustbruggen; aansluiting

langzaamverkeersroutes naar stadshart en Europawijk	Pladelastraat — gebied 023 inmiddels gelijkvloers uitgevoerd (met prov. Subsidie)
Terugdringen verkeersfunctie Briandlaan en Amerikaweg	Is gewijzigd. De stadsdeelhartplannen voorzien inmiddels in een heldere lokale ontsluiting.

Principe stamlijn



0 4

0

nader tracéonderzoek  
nadertracéonderzoek

spoorlijn

bus tracé stamlijn / HOV bus tracé

bestaand NS-station

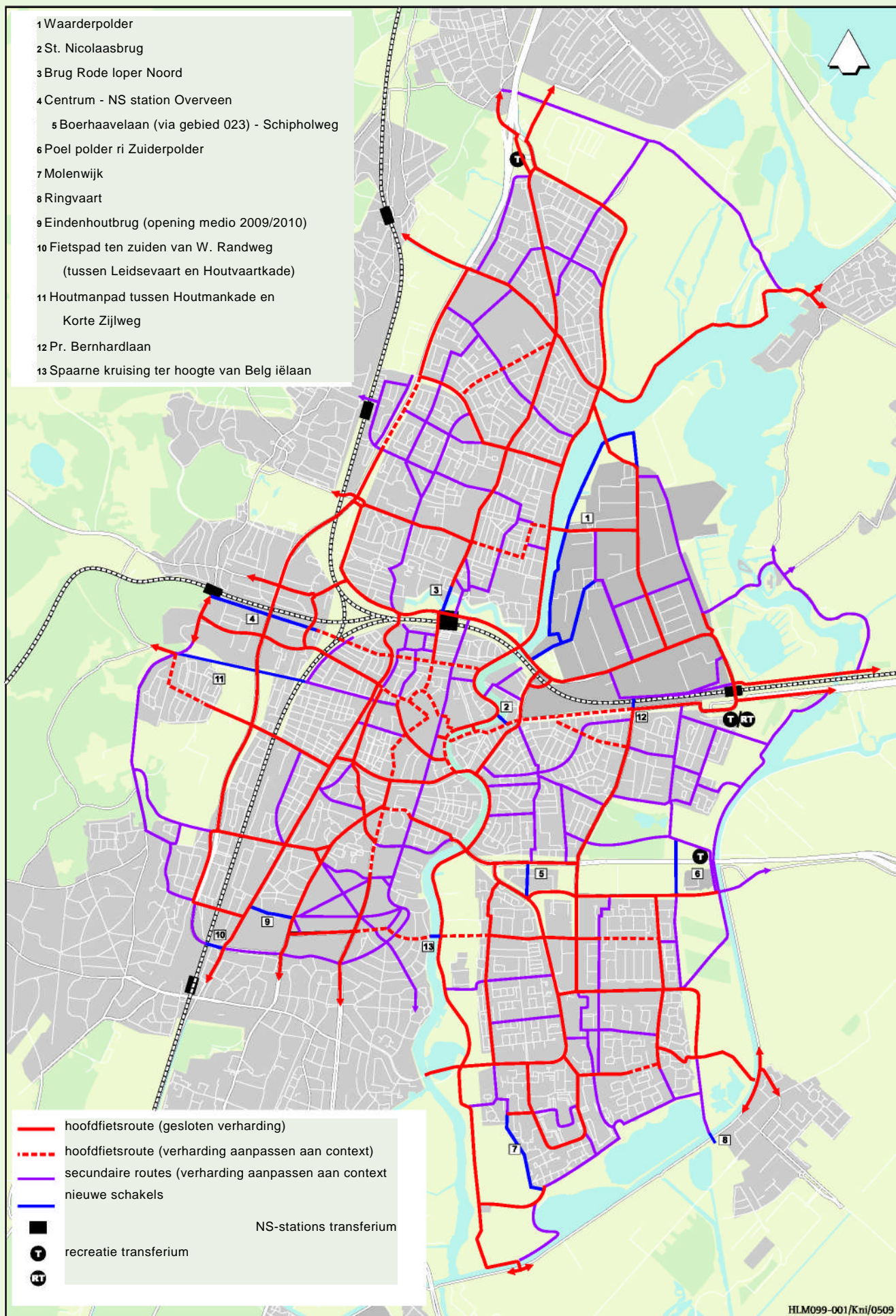
○ Overstappunt

# 0 4

i 1

= 11

2



Voorlopig ontwerp hoofdfietsnetwerk



