

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille M. Divendal
Auteur Dhr. J. Bakker
Telefoon 5113385 E-mail: jbakker@haarlem.nl
WZ/OGV Reg.nr. 2010/30353
Bijlage kopiëren
B & W-vergadering van 16 februari 2010

Onderwerp

Actielijst t.b.v. actualisatie HVVP

DOEL: Besluiten

De commissie Beheer heeft in een drietal vergaderingen van gedachten gewisseld over de koers- en discussienota Actualisatie HVVP. Daaruit volgt een actielijst voor de komende jaren. Via een brief wordt de raad op de hoogte gesteld over de acties in de komende periode tot 2012 voortvloeiend uit de gevoerde discussie.

Bijgaande brief aan de raad is hiervan de weergave.

B&W

1. Het college besluit in te stemmen met inliggende brief aan de raad.
2. Het besluit heeft geen financiële consequenties
3. Het besluit van het college wordt ter informatie gestuurd aan de raad

Retouradres Postbus 511, 2003PB Haarlem

De leden van de Commissie Beheer

Datum
Ons kenmerk WZ/OGV/2010/30353
Contactpersoon J. Bakker
Doorkiesnummer 023-5113385
E-mail jbakker@haarlem.nl
Onderwerp actielijst t.b.v. de actualisatie HVVP

Geachte leden van de Raad,

Het College heeft medio 2009, naar aanleiding van een stadsgesprek in 2008 over de verkeerscirculatie rond de binnenstad en het verzoek uit de commissie Beheer, de “Koers- en discussienota actualisatie HVVP” gepresenteerd. In een drietal vergaderingen van de commissie Beheer in het najaar van 2009 vond een uitgebreide gedachtenwisseling plaats over deze nota. Door het College is toegezegd om in een kort en bondig overzicht weer te geven welke belangrijke aandachtspunten uit de commissiebesprekingen konden worden gedestilleerd. Onderstaand staan deze punten weergegeven. Deze bieden een goede basis voor uitwerking op de genoemde onderdelen van het huidige HVVP voor de komende jaren (tot ca. 2015).

De volgende onderwerpen zijn daarbij in de commissie aan de orde geweest:

- Fietsroutenetwerk en de kwaliteit daarvan
- Het creëren van meer fietsstallingsplaatsen
- autocirculatie en –doorstroming (regionaal en lokaal)
- een verbetering van de regeling van verkeerslichten
- HOV-sprong in het openbaar vervoer
- verbeteringen in de aansluitingen op het NS-spoor
- verkeersveiligheid in woonwijken
- het waar mogelijk verminderen van de parkeerdruk
- het creëren van transferia waar nodig aangevuld met pendeldiensten/city-shuttles
- verbetering van de parkeerbewegwijzering

Fietsroutenetwerk en de kwaliteit daarvan

Het fietsroutenetwerk van het HVVP moet worden vertaald in een geactualiseerd uitvoeringsprogramma; daarbij wordt in het fietsroutenetwerk ook aangeduid welke (primaire) routes in principe in (rood) asfalt dienen te worden uitgevoerd overeenkomstig de door de Raad aangenomen motie(s) op dit punt. Ook de mogelijkheid van fietssnelwegen wordt daarbij betrokken. Het faciliteren van het fietsgebruik door middel van een kwalitatief goed fietsnetwerk zal stimulerend werken in het fietsgebruik en het korte-afstand-autogebruik minder aantrekkelijk c.q. nodig maken.

Het creëren van meer fietsstallingsplaatsen

De overlast van geparkeerde fietsen in het centrum vraagt om meer stallingsplaatsen. Bij het Station zal dit jaar een grote fietsstalling beschikbaar komen, de huidige stalling Smedestraat voorziet ruim in de behoefte, terwijl de recent geopende fietsstalling Tempeliersstraat (de Blauwe Tram) eveneens voorziet in de behoefte. De bestaande fietsstalling Botermarkt ligt enigszins afzijdig. Daarom wordt een onderzoek naar de mogelijkheden van een grote ondergrondse fietsstalling Botermarkt (om de overlast op het Verwulft en het begin van de Gierstraat te ondervangen) breed ondersteund.

Autocirculatie en –doorstroming (regionaal en lokaal)

De centrale wens vanuit de commissie Beheer is het beter herkenbaar maken van een Haarlemse hoofdwegenstructuur voor autoverkeer inclusief een daarbij horende buitenring rond Haarlem en een binnenring rond de binnenstad van Haarlem. Uitgangspunt daarbij is de huidige HVVP-wegcategorisering. Aan de orde kwam ook een gewenst onderzoek naar de mogelijkheden van een verbinding onder het Spaarne die uiteindelijk de Schipholweg goed weet te verbinden met de Spanjaardslaan/Westelijke Randweg. Deze nog ontbrekende verbinding, die een belangrijke schakel is voor het regionale verkeer, kan kansen bieden om rond Haarlem een complete buitenring te creëren. De huidige route via Buitenrustlaan, Kamperlaan en Paviljoenslaan is daarvoor ontoereikend. Dit belangrijke punt zal worden betrokken bij een bredere bereikbaarheidsanalyse waarbij tevens aandacht zal worden besteed aan de gewenste prioritering.

Vanuit deze buitenring is er een beperkt aantal wegverbindingen die de schakel moeten vormen naar de Haarlemse binnenstad. Een herkenbare en op zijn taak berekende binnenring rond de binnenstad van Haarlem moet tevens de toeleiding zijn tot de parkeergarages rond het centrum en onderdeel vormen van de parkeerrouting.

Om de doorstroming te bevorderen zal waar mogelijk een verruiming van de spertijden van de belangrijkste bruggen over het Spaarne worden geïntroduceerd, waarbij tevens een goede balans wordt gevonden met de belangen van de beroepsvaart .

Aan de noordkant van de binnenstad zijn er zeer beperkte mogelijkheden om de regionale oost-west verbindingen te faciliteren. Tussen het Delftplein en de

Bolwerkenroute is in feite geen andere kwalitatief goede verbinding te vinden. Er dient dan ook onderzocht te worden of op de gehele Bolwerkenroute (vanaf het Kenauviaduct tot en met de kruising Oudeweg/Oostersingelgracht) een kwaliteits- en capaciteitsverbetering nog is te realiseren in de doorstroming, mee ook gelet op de verwachte vermindering van autoverkeer op de Jansweg en Kruisweg door de reconstructie Stationsplein c.a.

Het resultaat dient te worden weergegeven in heldere kaartbeelden, die ook voor de burger en bezoeker van Haarlem goed toegankelijk zijn.

Een verbetering van de regeling van verkeerslichten

De onderlinge samenhang van regeling van verkeerslichten roept nog vaak reacties op. Dat vraagt om verbeteringen daarin. Er zal inzicht worden verschaft in de mogelijkheden, waarbij tevens betrokken wordt de beperking van wachttijden voor het fietsverkeer en de zo gewenste prioritering voor het openbaar vervoer om de reistijden te verbeteren. In de te maken keuzes zal daarbij prioriteit worden gegeven aan het langere afstands-autoverkeer ten opzichte van de korte-afstandsritten.

HOV-sprong in het openbaar vervoer

Het openbaar vervoer vraagt om een verdergaande kwaliteitsimpuls. In de toekomst moet met kracht verder worden gewerkt aan de verdere introductie van HOV (hoogwaardig openbaar vervoer) in overeenstemming met het in ontwikkeling zijnde MRA-netwerk. Belangrijke assen daarbij voor Haarlem zijn:

- De verbinding van Haarlem via de N205/A9 naar de Zuidas van Amsterdam
- Een kwalitatief hoogwaardige verbinding vanuit Schalkwijk naar Haarlem NS via het centrum inclusief een betrouwbare passage van het Spaarne
- Een HOV-verbinding vanaf Haarlem NS naar IJmuiden
- Een mogelijke opwaardering van de huidige lijn140 tot HOV

Verbeteringen in de aansluitingen op het NS-spoor

Het blijven streven naar rechtstreekse Intercity-verbindingen van Haarlem met het oosten van het land door Amsterdam heen; ook moet Haarlem worden aangesloten op het nachtnet van het spoor. De mogelijkheden die Haarlem hiervoor heeft zijn beperkt, echter de positie van Haarlem in het NS-netwerk vraagt om structurele verbetering. Een voortdurend pleidooi bij de NS en de provincie Noord-Holland tot herstel van doorgaande IC-verbindingen naar Utrecht en verder is nodig om het beeld kwijt te raken dat Haarlem meer en meer op een zijspoor dreigt te belanden.

Verkeersveiligheid in woonwijken

De verkeersveiligheid vraagt om het doorgaan met het vormen van 30 km-zones in alle woonwijken conform de eisen van “Duurzaam Veilig”, totdat alle woonwijken zo zijn ingericht. Specifieke aandacht wordt nog gevraagd voor een standaard-

voetgangerstoets bij reconstructies: dit om te voorkomen dat deze categorie verkeersdeelnemers onvoldoende aandacht krijgen.

Het waar mogelijk verminderen van de parkeerdruk in de binnenstad

De parkeerdruk in het centrum met name tijdens de zaterdagen vraagt voortdurend om verruiming van parkeermogelijkheden aan de rand van de (binnen)stad. Het instandhouden en waar mogelijk uitbreiden van het autovrije gebied in het centrum van Haarlem dient gepaard te gaan met het behoud van voldoende parkeergelegenheid rond het centrum. Het behoud van het draagvlak van de Haarlemse voorzieningen (de Haarlemse cultuurpodia, het regionale winkelcentrum, het uitgaansleven) vraagt om goede bereikbaarheid ook voor nieuwe bezoekers. Een goede balans met andere vervoerswijzen (HOV en fiets) is daarbij van groot belang. Daarom is onderzoek naar een goede balans tussen de parkeerbehoefte van bewoners in de binnenstad en de bezoekers aan de binnenstad nodig. Uit de discussie kwam nadrukkelijk naar voren dat, naast de beoogde nieuwe parkeergarage centrum-zuid (in samenwerking met de provincie), velen blijven opteren voor aanvullende parkeergelegenheid aan de oostkant van de binnenstad.

Het creëren van transferia waar nodig aangevuld met pendeldiensten/city-shuttles

Het creëren van transferia aan de rand van de stad wordt breed ondersteund (vooral de lokatie bij station Haarlem-Spaarnwoude is daarbij in beeld), maar ook het zoeken naar aanvullende parkeergelegenheid aan de oostzijde van de binnenstad blijft van groot belang. De gestarte pendeldienst tussen de Cronjé-garage en het centrum biedt goede kansen om, tesamen met de ervaringen rond de recente City-shuttle-proef, een dergelijke voorziening structureel te maken.

Het verbeteren van de parkeerbewegwijzering

Naar aanleiding van de recent geïntroduceerde parkeerverwijzing zal onderzocht moeten worden of deze voldoet aan de verwachtingen, of er nog verbeteringen in de routing mogelijk zijn en op welke wijze toekomstige nieuwe parkeerconcentraties hierop aangesloten kunnen worden. Hierover zal binnen een jaar separaat worden gerapporteerd.

Bovenstaande punten zijn de onderwerpen die zijn aangedragen en in de komende periode (tot 2012) zullen worden uitgewerkt en voorgelegd.

Vermeldenswaard is dat door Haarlem in nauwe samenwerking met bestuurders van de omliggende gemeenten in Zuid-Kennemerland wordt gewerkt aan een gezamenlijke bereikbaarheidsvisie die breed gedragen wordt en een goede bijdrage kan bieden aan de positie van Zuid-Kennemerland in de metropoolregio Amsterdam.

Hoogachtend,

Het College van B&W