

Oplegvel Collegebesluit

Portefeuille drs. E.P. Cassee, Rob van Doorn
--

Auteur Mevr. ir S. Ros

Telefoon 5113567

E-mail: s.ros@haarlem.nl

SZ/RB Reg.nr. 2012/263392

Te kopiëren: A

B & W-vergadering van

10 juli 2012

Onderwerp

Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte

DOEL: Besluiten

Het college stelt de Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte vast.

B&W

1. Het college stelt de Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte vast.
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Het besluit wordt ter kennisgeving aan de commissie Ontwikkeling en Beheer gezonden.

Collegebesluit

Onderwerp: Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte

Reg.nummer: 2012/263392

1 Inleiding

De Raad van de gemeente Haarlem heeft op 20 april 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Met het inwerkingtreden van de Wet ruimtelijke ordening medio 2008 is dit structuurplan van rechtswege een structuurvisie geworden.

Deze structuurvisie omvat voornamelijk een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem en de ontwikkeling daarvan.

Voor de onbebouwde omgeving is op het schaalniveau van een structuurvisie onvoldoende richtinggevend kader beschikbaar. Daarnaast is de druk op de openbare ruimte groot, hetgeen tot dilemma's leidt bij herinrichtingopgaven. De openbare ruimte/het publiek domein is beperkt in een dichtbebouwde stad als Haarlem. De ambitie is groot en ieder gewenste of wettelijk opgelegde functie kent haar eigen ruimteclaim.

Door de commissie Beheer en Ontwikkeling van de gemeenteraad is begin 2010 gesteld dat een integrale visie op de openbare ruimte gewenst is. De Structuurvisie Openbare Ruimte wordt, naast de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, opgesteld om aan dit verzoek te kunnen voldoen.

Als deelherziening van de bestaande structuurvisie zal de nieuwe Structuurvisie Openbare Ruimte het kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkeling, herstructurering en het beheer & onderhoud van het publiek domein in de stad.

In deze fase (fase 1) is een hoofdlijnennotitie het tussenresultaat als opzet naar de Ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte. Het doel van deze eerste fase is om op hoofdlijnen consensus te krijgen over het vervolg: de inhoud en denkrichtingen. De gemaakte keuzes dienen verankerd te worden als handreiking naar de (toekomstige) gemeenteraad, de bevolking en andere overheden.

2 Besluitpunten college

1. Het college stelt de Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte vast.
2. De betrokkenen ontvangen daags na besluitvorming informatie over dit besluit.
3. Dit besluit wordt ter kennisgeving aan de commissie Ontwikkeling en Beheer gezonden.

3 Beoogd resultaat

De hoofdlijnennotitie is een eerste stap op weg naar een integrale visie op de openbare ruimte in de vorm van een Structuurvisie Openbare Ruimte.

De verwachting is dat met de nieuwe Structuurvisie Openbare Ruimte gemeentelijke projecten (in de openbare ruimte) integraler, sneller en efficiënter zullen verlopen.

4 Argumenten

Door de commissie Beheer en Ontwikkeling van de gemeenteraad is begin 2010 gesteld dat een integrale visie op de openbare ruimte gewenst is. De Structuurvisie Openbare Ruimte wordt (naast de Nota Ruimtelijke Kwaliteit) opgesteld om aan dit verzoek te kunnen voldoen. Bij de uitvoering van projecten is een actuele structuurvisie van groot belang. Bovendien kan de structuurvisie kan als argumentatie worden gebruikt bij de afstemming met andere of hogere overheden, subsidieaanvragen, gemeentelijke participatie- en inspraaktrajecten en de vertalingen van ontwikkelingen in de bestemmingsplannen of ruimtelijke onderbouwingen.

Waarom eerst een Hoofdlijnennotitie?

Het idee is om kaders en richtingen m.b.t. tot de openbare ruimte aan te geven voor alle betrokkenen om vervolgens samen vorm te kunnen geven aan Haarlem als een veerkrachtige stad, waar het in 2040 ook nog goed toeven is. Dit leidend principe verbindt economie (potenties), toekomstbestendigheid (kwaliteit en waarde creatie), de kwaliteit van de leefomgeving (integraal) en duurzaamheid.

Alvorens tot consensus te komen is het van belang dat in deze fase misverstanden en onnodige dogma's worden onderkend. Dat maakt het vertrekpunt voor de discussie helder. Daarom is gekozen voor het opstellen van een hoofdlijnennotitie.

De Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte:

Bij het opstellen van deze verkenning zijn drie ijkpunten gebruikt, die ook terugkomen als uitgangspunten in rijks- en provinciaalbeleid.

Dat zijn [1] bereikbaarheid, [2] kwaliteit leefomgeving en [3] economische groei. Deze ijkpunten zijn in de hoofdlijnennotitie gebruikt als toetsingscriteria en helpen daarom bij de beargumentatie van expliciete keuzes en het inzichtelijk maken van de verwevenheid van de thema's.

In het verlengde van die drie ijkpunten komen in de hoofdlijnennotitie diverse belangrijke thema's voor de openbare ruimte aan bod (o.a. auto-ring om Haarlem, fietsgebruik, groen, watersysteem) Per thema worden de denkrichtingen naar 2040 gepresenteerd voor discussie en uitwerking. Elk thema is in kaartvorm weergegeven met de feitelijke situatie naast het denkbeeld voor 2040. Deze feitelijke situatie is in veel gevallen de bestaande situatie en in sommige gevallen de huidig vastgestelde ambitie. Deze kaarten zijn op het niveau van de stad opgesteld. Ook wordt in de hoofdlijnennotitie een aanzet gedaan tot het leggen van verbindingen tussen de thema's.

Aan een aantal thema's is echter nog niet toegekomen (o.a. kunst in de openbare ruimte, stadslandbouw, energienetwerk). In het vervoltraject zullen deze thema's ook opgepakt worden. Er heeft al wel afstemming plaatsgevonden met de inhoud van andere vastgestelde of in ontwikkeling zijnde beleidsdocumenten zoals; de Woonvisie, Nota Ruimtelijke Kwaliteit, Regionale Bereikbaarheidsvisie; Haarlem Duurzaam en de Intergemeentelijke Structuurscan. De structuurvisie zal bij uiteindelijke vaststelling waarborgen moeten bevatten om de nevenschiktheid en samenloop met andere structurerende raadsbesluiten goed te kunnen regelen.

De samenleving wordt geconfronteerd met een periode van veranderingen. Er staan Haarlem de komende 30 a 40 jaar flink wat uitdagingen en opgaven te wachten. Klimaatverandering; economische verschuivingen; toenemende druk op de woningmarkt; stijgende energiekosten en grondstoffen schaarste. De Structuurvisie Openbare Ruimte moet daarom de nodige vrijheid kunnen bieden maar ook expliciete keuzes in zich hebben. Haarlem is een aantrekkelijke en compacte stad. Een hoogwaardig woonpotentieel, van grote (economische) waarde voor Haarlem als interessante partij in MRA verband.

Het landschap en de groene randen van Haarlem benadrukken deze kernwaarde. Haarlem is ambitieus en wil haar zegeningen bestendigen. Dat vergt aandacht voor de bereikbaarheid van de stad, de diverse ruimteclaims in relatie tot de leefbaarheid, het binnenstedelijk bouwen en het behouden van de economische potenties.

Deze trends komen terug in de hoofdlijnennotitie als het integrale perspectief naar 2040 dat is weergegeven in vier hoofdonderwerpen, die samen tevens de belangrijkste discussiepunten vormen.

De onderwerpen zijn:

1. Toegankelijkheid en doorstroming;
2. Leefbaarheid;
3. Ongedeeld Haarlem;
4. Verbreding economische scope van Haarlem.

Om de zo gewenste leefbaarheid te kunnen garanderen, om Haarlem Oost beter te kunnen laten aansluiten bij Haarlem West en haar imago te verbeteren en om de economische scope te kunnen verbreden is het eerste hoofdonderwerp een randvoorwaarde.

Toegankelijkheid en doorstroming is de basis. Het denkbeeld 2040 voor toegankelijkheid en doorstroming draagt het meest bij aan de drie ijkpunten; [1] bereikbaarheid, [2] kwaliteit leefomgeving en [3] economische groei, wanneer de insteek voor dit denkbeeld de aanleg van een ringstructuur om Haarlem is. Met de aanleg van deze ringstructuur kan zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid of kwaliteit van de leefomgeving van de stad worden verbeterd. Een goed doorstromende ring met zorgvuldig gekozen afslagen biedt tijdswinst ten opzichte van een stratenpatroon dwars door de stad dat niet op toekomstig extra verkeer is toegerust. De ring speelt hiermee openbare ruimte vrij die kan worden ingezet om de leefbaarheid van de stad te vergroten waarin water, groen, verblijven, langzaam verkeer en economische en sociale functies meer ruimte kunnen krijgen. Daarmee wordt de ringstructuur een integrale oplossingsrichting naar 2040 en tevens randvoorwaarde voor reeds bestaande rijks- en gemeentelijke ambities.

5. Kanttekening

Deze Hoofdlijnennotitie is de voorfase (fase 1) voor het opstellen van de Structuurvisie Openbare Ruimte. De Hoofdlijnennotitie geeft ons richting bij de verdere uitwerking van de Structuurvisie Openbare Ruimte.

De Structuurvisie Openbare Ruimte is slechts een thematische deelherziening van de vigerende Structuurvisie (Structuurplan Haarlem 2020). De deelherziening betreft alleen de openbare ruimte. Dit houdt in dat de vigerende Structuurvisie voor de overige thema's gewoon van kracht blijft.

6. Uitvoering/vervolg

Na instemming met de Hoofdlijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte door het college, kan gestart worden met het opstellen van de Ontwerp Structuurvisie, onder de noemer fase 2. Tegelijkertijd zal extern geparticipeerd worden, waarbij onder andere nieuwe media zal worden ingezet.

Doel van de participatie is om alle wijkraden, belangengroepen en burgers te betrekken bij de totstandkoming van de structuurvisie. In de eerste participatieronde, die momenteel plaatsvindt tot de zomervakantie, voeren we een discussie over hoofdlijnen, thema's en principes uit de structuurvisie. Hiervoor wordt in de periode van 27 juni t/m 24 juli een interactieve website gelanceerd waar mensen in eerste instantie over de drie thema's "Ring en leefbaarheid in de stad", "Spelen en sport" en "Groen en recreatief netwerk" met

elkaar in discussie kunnen gaan, later komen de andere thema's aan bod. Ook kan gereageerd worden op recente krantenkoppen uit het Haarlems Dagblad die raken aan thema's uit de in ontwikkeling zijnde Structuurvisie Openbare Ruimte.

Het online traject wordt ondersteund door enkele fysieke bijeenkomsten. De website is gelanceerd, d.d. 26 juni 2012, met een participatiebijeenkomst waarvoor vertegenwoordigers van alle wijkraden, woningbouwcorporaties en diverse belangengroepen zijn uitgenodigd. Tijdens de bijeenkomst werd over drie thema's gediscussieerd met de aanwezigen.

Met de leden van de raadscommissie Ontwikkeling en Beheer zijn tijdens de eerste participatieronde een ABC-sessie en twee inloopbijeenkomsten georganiseerd. Op 19 juli wordt met voor alle raadsleden een raadsmarkt gehouden.

Vanaf 24 juli worden de uitkomsten van de website en de fysieke bijeenkomsten betrokken bij het opstellen van de Ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte. Tijdens het opstellen van dit ontwerp zal opnieuw via de website worden geparticipeerd met de stad. De onderwerpen en vorm waarop dit gebeurt is mede afhankelijk van de uitkomsten van de eerste participatiefase.

De tweede participatieronde wordt in november 2012 afgerond. Nadat het college de Ontwerp Structuurvisie vervolgens in december vrijgeeft voor de wettelijke inspraakprocedure kunnen zienswijzen worden ingediend. Na verwerking van deze zienswijzen is de Structuurvisie Openbare Ruimte gereed voor vaststelling door de gemeenteraad.

7. Bijlagen

Hoofdpijnennotitie Structuurvisie Openbare Ruimte

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester

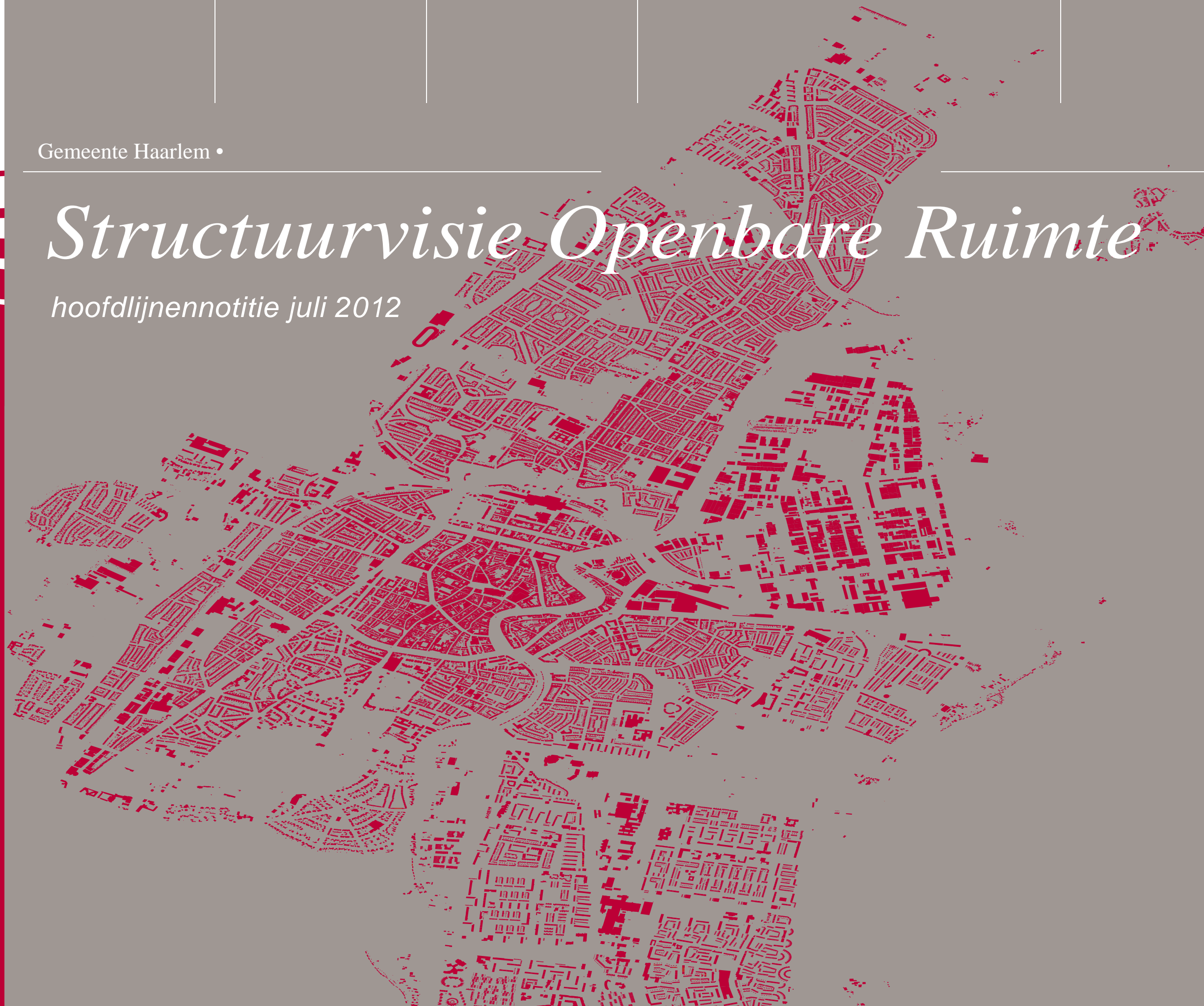


Haarlem

Gemeente Haarlem •

Structuurvisie Openbare Ruimte

hoofdlijnennotitie juli 2012



Inhoudsopgave

1	Inleiding / Voorwoord	3
1.1	Achtergrond & aanleiding	3
1.2	Opzet en doel	3
1.3	Betekenis openbare ruimte	3
1.4	Openbare ruimte en de toekomst van Haarlem	3
1.5	Leeswijzer	5
1.6	Nog niet behandelde thema's	5
2	Themakaarten	7
2.1	Lange lijnen	7
2.2	De Ring om Haarlem	9
2.3	Auto	11
2.4	(Hoogwaardig) Openbaar Vervoer	13
2.5	Fietsgebruik	15
2.6	Groen	17
2.7	Bomenstructuur	19
2.8	Watersysteem	21
2.9	Spelen en sport	23
2.10	Openbare ruimte, woonmilieu en wijkeconomie	25
2.11	Voorwaardestellende kaart A: Archeologie	27
2.12	Voorwaardestellende kaart B: Bodemkwaliteit	29
2.13	Voorwaardestellende kaart C: Hinder	31
2.14	Voorwaarde stellende kaart D: Gemeentelijk eigendom	33
3	Samenhangend perspectief	35
3.1	Toegankelijkheid en doorstroming	35
3.2	Leefbaarheid	37
3.3	Ongedeeld Haarlem	39
3.4	Verbreiding economische scope van Haarlem	41
	Colofon	43
	Bronvermelding	43

1 Inleiding / Voorwoord

Haarlem bereikbaar, kwaliteit leefomgeving en economische groei. Daar streeft het gemeentebestuur naar met een krachtige aanpak die ruimte geeft aan plaatselijk maatwerk, investeringen uitlokt en ruimte, erfgoed, mobiliteit en openbare ruimte met elkaar verbindt. Dit doet de gemeente samen met partners en met een bovenlokale blik. Alleen zo kan Haarlem haar aantrekkelijkheid binnen en voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) benutten en uitbouwen. Zo ontstaan er mogelijkheden voor toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

1.1 Achtergrond & aanleiding

Volgens het coalitieakkoord is het idee dat alles goed zal blijven gaan een misverstand. Hoeveel prijzen de stad ook wint en al gewonnen heeft, hoeveel er de afgelopen jaren ook is geïnvesteerd in ontwikkeling en onderhoud: iedere tijd kent nieuwe uitdagingen. De opdracht is werken aan een klimaatneutrale stad, aan duurzame ruimtelijke ontwikkeling, aan mobiliteit en bereikbaarheid en aan versterking van de ruimtelijke kwaliteit waaronder groen en water. Om op deze uitdagingen in te spelen, is beleid nodig dat transparant, integraal en toekomstbestendig is. Dit vraagt om een grondige actualisatie van de bestaande beleidsnota's voor ruimte en mobiliteit. In dit verband krijgt ook het Structuurplan Haarlem 2020{1} van 2005 aandacht.

Dit Structuurplan omvat voornamelijk een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem en de ontwikkeling daarvan. Voor de onbebouwde omgeving is op het schaalniveau van een structuurvisie onvoldoende richtinggevend kader beschikbaar. Dat is een gemis, immers de druk op de openbare ruimte is groot, wat weer tot uiting komt bij herinrichtingopgaven. De ambities en opgaven zijn groot en complex, iedere gewenste of wettelijk opgelegde functie kent haar eigen ruimteclaim.



1.2 Opzet en doel

Het college pakt de handschoen op. Niet op een traditionele manier door een uitgebreide nota te schrijven waarbij de kaarten als illustratie dienen. Juist de kaarten staan nu centraal. In deze eerste fase kiest het college voor een discussie op hoofdlijnen voor de meest in het oog springende thema's en denkrichtingen.

Een uitdaging is om discussies die tot op heden noodgedwongen sectoraal werden gevoerd nu in samenhang te presenteren. Voordeel van deze benadering is dat de Haarlemse ambities transparant worden gemaakt. Bovendien, en dat is nadrukkelijk het uitgangspunt, biedt dit proces de een kans om in het denkproces te participeren. De Structuurvisie Openbare Ruimte gaat over de kwantiteit, in feite is dat de wat en waar vraag. De ruimtelijke kwaliteit, de hoe vraag, wordt geborgd door de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De Wet ruimtelijke ordening ondersteunt deze systematiek. Vrijblijvendheid wordt daarmee geminimaliseerd. De structuurvisie zal bij uiteindelijke vaststelling waarborgen moeten bevatten om de nevenschiktheid en samenloop met andere structurerende raadsbesluiten goed te kunnen regelen.

1.3 Betekenis openbare ruimte

In deze verkenning verstaan we onder openbare ruimte: alle stedelijke ruimten die voor het collectief vrij toegankelijk zijn. Binnen deze benadering vallen alle wegen, straten, pleinen parken, plantsoenen, speelterreinen en waterlopen in aan de randen van de stad, inclusief de ondergrondse infrastructuur. De openbare ruimte herbergt een groot aantal functies maar is meer dan de som der delen. Als functies kunnen genoemd worden; afvoer van water en afval, transport, spelen, parkeren, uitstellen en ontmoeten. Wat in dit verband ook van belang is, is de betekenis van de openbare ruimte. Zonder hierop al te diep in te gaan of volledig te willen zijn, kunnen de volgende betekenissen van de openbare ruimte worden genoemd. De openbare ruimte

- Functioneert als drager van het stedelijk leven: ontmoeting, uitwisseling, vervoer, verblijf en spelen;
- Bepaalt de identiteit, herkenbaarheid en beleving van de leefomgeving;
- Is medebepalend voor de waardering van een plek en het omliggend vastgoed en daarin sterk afhankelijk van de inrichting en het beheer ter plekke;
- Bepaalt in belangrijke mate het imago van de stad;
- Toont de historie en identiteit van de plek;
- Zorgt voor oriëntatie in de stad;
- Maakt ontmoetingen tussen mensen mogelijk waardoor wordt bijgedragen aan een thuisgevoel, veiligheidsgevoel en aan sociale

cohesie;

- Geeft de mogelijkheid om te ontspannen en tot rust te komen;
- Biedt een plek om te rennen, te wandelen, te voetballen of voor andere bewegingsactiviteiten;
- Heeft invloed op de keuze van vervoersmiddel voor korte afstanden. Is een fietsroute prettig ontworpen dan zijn meer mensen geneigd zich per fiets te verplaatsen;
- Maakt dat flora en fauna kam leven en verplaatsen in de stad;
- Is van grote betekenis voor de economische ontwikkeling. Want dáár zijn de agglomeratievoordelen waar de kleinschalige bedrijven – kenmerkend voor de kenniseconomie – op zijn aangewezen;
- Draagt functies die (milieu)hinder kunnen opleveren.



1.4 Openbare ruimte en de toekomst van Haarlem

De samenleving wordt geconfronteerd met een periode van veranderingen. Er staan Haarlem de komende 30 a 40 jaar flink wat uitdagingen en opgaven te wachten. Klimaatverandering; economische verschuivingen; toenemende druk op de woningmarkt; stijgende energiekosten en grondstoffenschaarste. Samenhang en solidariteit in de samenleving worden op de proef gesteld. Parallel daaraan zal de overheid om redenen van beschikbare middelen en menskracht veel meer dan thans een beroep doen op betrokkenheid van burgers en partijen bij het aanpakken van vraagstukken. Die ontwikkelingen tezamen vergen een aandacht voor de samenhang. Niet alleen voor het huidige en toekomstig gemeentebestuur; ook de samenleving heeft hierin een taak. Het wordt nooit meer zoals het was; de toekomst is onvoorspelbaar. De structuurvisie openbare ruimte moet daarom de nodige vrijheid kunnen bieden maar ook expliciete keuzes in zich hebben. Het idee is om kaders en richtingen aan te geven voor alle betrokkenen om samen vorm te geven aan Haarlem als een veerkrachtige stad, waar het in 2040 ook nog goed



toeven is. Dit leidend principe verbindt tevens economie (potenties), toekomstbestendigheid (kwaliteit en waardecreatie), leefbaarheid (integraal) en duurzaamheid. Het voorliggend document is nog maar het begin.

Bij het opstellen van de voorliggende hoofdlijnennotitie is een aantal principes gehanteerd:

Van belang is dat openbare ruimte toekomstbestendig is. Dat betekent een flexibele benadering. Herkenbaarheid is een tweede belangrijk uitgangspunt: bijzondere plekken én de buitengebieden die hierop logisch aansluiten. Een aantal ambities knellen en worden benaderd op structuurniveau.

Haarlem herbergt juweeltjes; de potenties van deze bijzondere plekken verdienen alle aandacht.

Een goed ingerichte openbare ruimte kenmerkt zich door, locatie-eigen, maatwerk en een evenwichtige afweging van functies en belangen. Slechts daar waar het algemeen belang aantoonbaar in het geding is, is er sprake van een preferente positie hiervan. Openbare ruimte is immers dienend aan het welbevinden van de gebruiker. De uitdagingen zijn ook te benoemen. Haarlem is een aantrekkelijke en compacte stad. Een hoogwaardig woonpotentieel, van grote (economische) waarde voor Haarlem als interessante partij in MRA verband. Het landschap en de groene randen van Haarlem benadrukken deze kernwaarde. Haarlem is ambitieus en wil haar zegeningen bestendigen. Dat vergt aandacht voor de bereikbaarheid van de stad, de diverse ruimteclaims in relatie tot de leefbaarheid, het binnenstedelijk bouwen en het behouden van de economische potenties.

Aandacht niet enkel vanuit het denken in bedreigingen, maar vanuit de vraag hoe wordt een efficiëntere inrichting van de openbare ruimte bewerkstelligd. Of hoe kan onwenselijk gebruik worden ontmoedigd, kwaliteit worden toegevoegd, kunnen initiatieven worden uitgelokt en verrassende en onvermoede elementen worden ingebracht. Om dit innovatief en creatief denken te bevorderen laat de verkennende fase zich niet inperken door het zogenaamd SMART principe. Uiteraard doet Haarlem dat als overheid niet alleen. Samenwerking wordt gezocht met de buurgemeenten en de MRA.

Bij het opstellen van deze verkenning zijn drie ijkpunten gebruikt als een soort lakmoesproef. Dat zijn [1] bereikbaarheid, [2] kwaliteit leefomgeving en [3] economische groei. Bij het in samenhang beschouwen van de verschillende thema's, is het uitgangspunt dat deze drie (rijks-) ijkpunten erbij gediend moeten zijn.

1.5 Leeswijzer

De volgende hoofdstukken staan in het teken van het verkennen van het complexe speelveld. Doel van deze fase is om op hoofdlijnen consensus te verkrijgen over het vervolg: de inhoud en de denkrichtingen. Daarnaast dienen de gemaakte keuzes verankerd te worden als handreiking naar de (toekomstige) gemeenteraad, de bevolking en andere overheden.

Alvorens tot deze consensus te kunnen komen is het verstandig dat in deze fase misverstanden en onnodige dogma's worden onderkend. Dat maakt het vertrekpunt voor de discussie helder.

Hoofdstuk 2 behandelt op hoofdlijnen een aantal van de belangrijkste thema's voor de openbare ruimte. Bedoeld om de betekenis en functies van deze thema's helder te krijgen en denkrichtingen naar 2040 te presenteren voor discussie en uitwerking.

Ieder thema is in kaartvorm weergegeven met de feitelijke situatie naast het "denkbeeld tot 2040" weergegeven. Behalve discussie mogen de denkbeeldkaarten ook nieuwe invalshoeken oproepen. In de volgorde van de kaarten zit een bepaalde logica, maar er is geen rangorde of dominantie. De kaarten zijn op het niveau van de stad opgesteld. Het gaat in deze fase om de structuren en de samenhang hiertussen.

Hoofdstuk 3 doet een aanzet om een aantal verbindingen tussen de thema's te leggen. Hierbij gaat het heel expliciet om de onderlinge samenhang. Waar kunnen de denkrichtingen elkaar versterken en nog interessanter: welke opmerkelijke gezichtspunten levert de verkenning via de themakaarten op?



1.6 Nog niet behandelde thema's

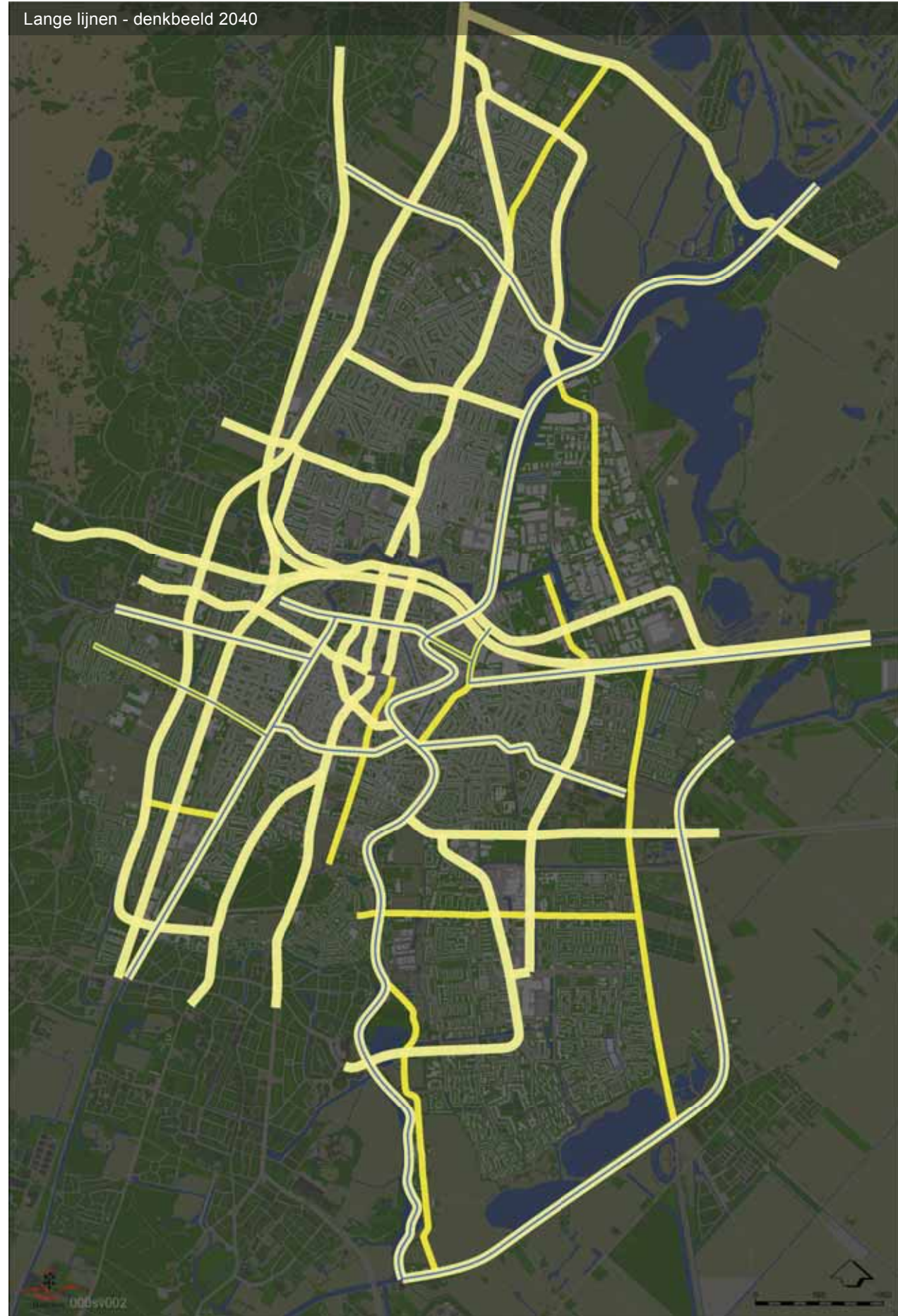
Allerlei belangrijke thema's zijn in de hoofdlijnennotitie behandeld echter aan sommige thema's is nog niet toegekomen. In het vervolgtraject dienen de onderstaande thema's dan ook meegenomen te worden. Bovendien worden suggesties voor aanvullende thema's bij de uitwerking betrokken;

- Kunst in de openbare ruimte;
- Kabels, leidingen en ordening ondergrond;
- Zichtlijnen in de stad;
- Wijkarakteristiek en authentieke plekken;
- Ecologie;
- Kwaliteit stadsrand;
- Plekken met potentie;
- Stadslandbouw;
- Parkeeroplossingen;
- Multifunctioneel ruimtegebruik;
- Sociale veiligheid;
- Energienetwerk;
- Combinatie openbare ruimte met opengestelde privéterreinen, zoals de hofjes;
- Kades en beschoeiingen;
- Waterrecreatie....

Lange lijnen - bestaande situatie



Lange lijnen - denkbeeld 2040





2 Themakaarten

2.1 Lange lijnen

Een herkenbare hoofdstructuur van Haarlem

De lange lijnen vormen de DNA-structuur van de stad. Het zijn vaak historische lijnen waarlangs de stad gegroeid is en die de stad in het omliggende landschap verankeren. De lange lijnen kunnen waterlopen of wegen zijn en zijn herkenbare dragers van het stedelijk leven. Ze zijn voor het eerst benoemd in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit. De lange lijnen vervullen meerdere functies: het zijn veelgebruikte routes voor auto's of fiets, er grenzen winkels, scholen en voorzieningen aan, ze zorgen voor oriëntatie, vertellen iets over het verleden en bepalen het imago van de stad.

Kaart bestaande situatie: De Lange Lijnen van Haarlem

De lange lijnen in de stad zijn gebiedsoverschrijdend. Ze hebben een gecompliceerd karakter: ze verbinden, begrenzen woonwijken of snijden stukken stad voor het oog af. Maar het zijn altijd routes die oriëntatie bieden en veel gebruikers kennen. Parallel aan de landschappelijke structuur liggen de belangrijke noord-zuidlijnen door de stad. Haaks daarop lopen de herkenbare (water-)wegen met vaak een naastgelegen groenstructuur. Ieder van de lange lijnen heeft een eigen geschiedenis, betekenis en karakteristiek. De groene randen om de stad vormen een overgang naar het omliggende veenweidelandschap in het oosten en de binnenduinstrand in het westen.

In de loop der jaren is op veel lange lijnen het verkeer dusdanig toegenomen dat de inrichting van de openbare ruimte niet meer in evenwicht is: zwakkere functies zijn weggedrukt en de auto domineert het beeld. De Amsterdamsevaart en Schipholweg zijn daar voorbeelden van. Een andere constatering is dat bij sommige lange lijnen de continuïteit niet meer herkenbaar is. Ambitie is om de lange lijnen zodanig in te richten dat alle functies goed aan bod komen en de lange lijn weer als belangrijke structuur in de stad beleefbaar is.

Kaart denkbeeld 2040: Optimaliseren van de Lange Lijnen

Voor de toekomstige inrichting van de openbare ruimte in Haarlem wordt het belang van de lange onderkend en consequenties aan verbonden. Waar nodig worden de lange lijnen in ere hersteld. De lange lijnen worden over hun volle lengte herkenbaar en weer onderdeel van de stad. Hoe het profiel precies wordt ingericht varieert per lange lijn: elke lijn heeft zijn eigen unieke karakter, maar er zal altijd worden gezocht naar een evenwichtig programma en profiel van de lange lijn. Meer aandacht zal komen voor de cultuurhistorie, de ruimtelijke kwaliteit, ruimte voor wandelen en spelen, koppeling aan de hoofdbomenstructuur en de verblijfsfunctie. De extra aandacht geldt ook voor de ondersteuning met economische, sociale en maatschappelijke functies.

De kwaliteit van een lange lijn straalt af op de aangrenzende buurten dat op zijn beurt weer bijdraagt aan een positief imago van de stad. De lange lijnenstructuur van Haarlem is een samenspel van stadsstraten, hoofdontsluitingen, historische structuren en recreatieve routes. In de Denkbeeld-kaart is t.o.v. de Nota Ruimtelijke Kwaliteit een aantal extra lijnen toegevoegd die een verdere verbetering van de leesbaarheid van de stad opleveren.

LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

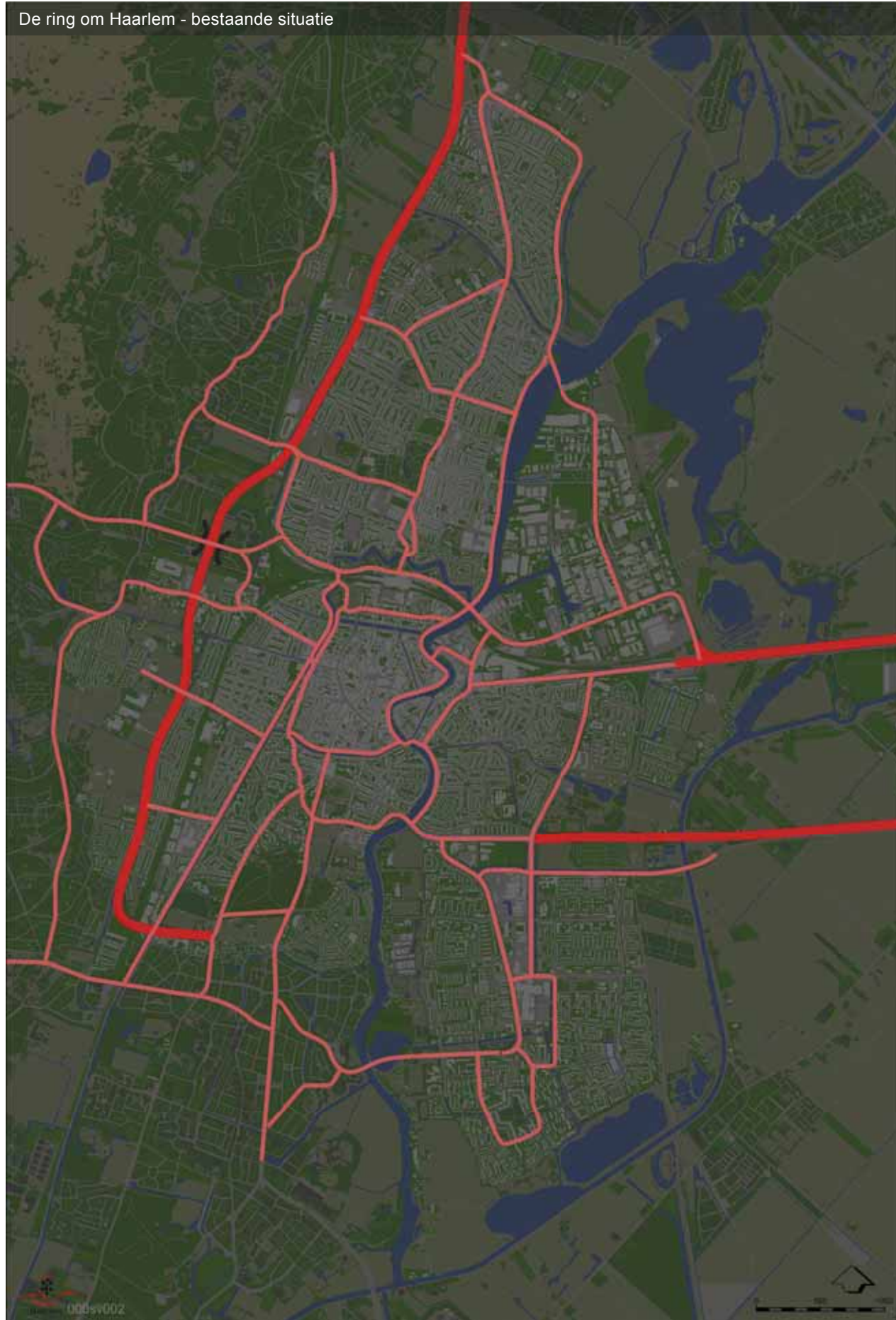
- Lange lijn met water
- Lange lijn stadsstructuur

LEGENDA DENKBEELD 2040

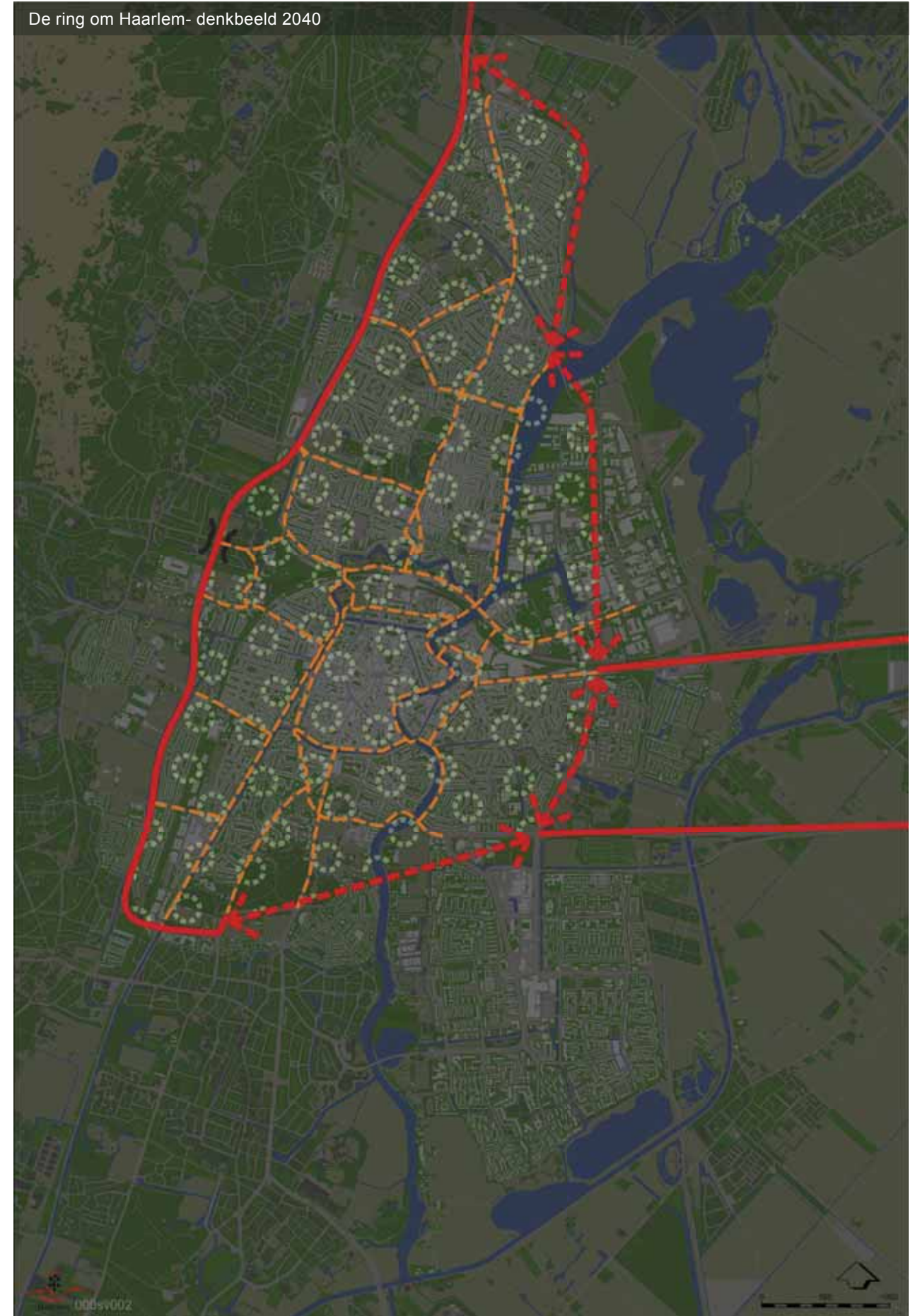
- Lange lijn met water
- Lange lijn stadsstructuur
- Lange lijn nieuw

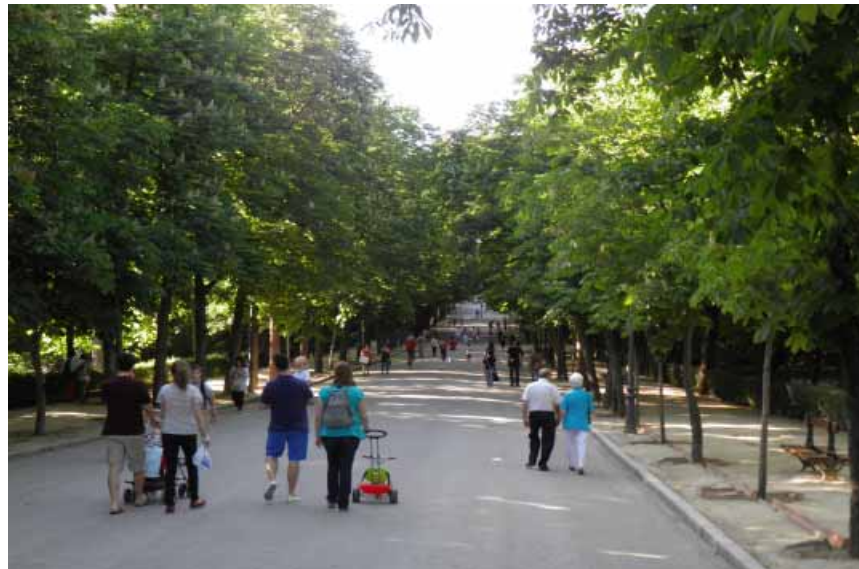
Lange lijnen vormen de DNA structuur van de stad. Lange lijnen bieden continuïteit en herkenbaarheid in de stad, met ieder haar eigen bijzondere karakteristiek. Ruimte- en functieverdeling van elke lange lijn worden zorgvuldig en evenwichtig samengesteld. Lange lijnen worden alleen daar toegevoegd, waar dit een verbetering voor de leesbaarheid van de structuur van de stad oplevert.

De ring om Haarlem - bestaande situatie



De ring om Haarlem- denkbeeld 2040





2.2 De Ring om Haarlem

Een kans voor het verbeteren van de leefbaarheid in de stad

De leefbaarheid en bereikbaarheid van Haarlem staan onder druk. Beiden vormen een essentieel onderdeel van het functioneren van de stad. Met de aanleg van een ringenstructuur rond Haarlem kan in zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid een grote kwaliteits- en verbeterslag worden geslagen.

Kaart bestaande situatie: toenemende verkeersdruk op de openbare ruimte

Het oppervlak van de openbare ruimte zal de komende jaren niet of nauwelijks veranderen. De manier waarop we haar gebruiken en inrichten wel. Het aantal gebruikers van de openbare ruimte is de afgelopen jaren toegenomen en groeit gestaag. Naast de toenemende verkeersdruk nemen ruimteclaims toe door vraag naar onder andere meer parkeergelegenheid, meer oppervlaktewater en meer groen en verblijfsgebied.

Een verdere groei van autoverkeer in de toekomst is een feit. Deze groei is tot nu toe opgevangen binnen het bestaande stedelijke stratenpatroon met als gevolg een steeds groter ruimtebeslag van verkeer ten koste van de ruimtelijke kwaliteit en leefbaarheid in de stad. Functies zoals verblijf, spelen en groen verliezen steeds meer ruimte. Kwetsbare deelnemers in het verkeer als voetgangers en fietsers dreigen te worden weggedrukt. Daarnaast levert de toenemende verkeersdruk geluidshinder op.



Kaart denkbeeld 2040 : Verbind de ringstructuur om de stad met verbetering leefbaarheid binnen de ring!

De aanleg van een ring rond Haarlem wordt ingezet om de verkeersdruk in de stad te verminderen. Het groeiende autoverkeer wordt om de stad heen geleid. Zorgvuldig gekozen en ontworpen afslagen van de ring zorgen ervoor dat de bereikbaarheid van Haarlem per auto wordt geborgd. Met de auto wordt de ring de snelste manier om door de stad te bewegen. Een voorwaarde daarbij is dat het gebruik van de ring geen tijdsverlies oplevert ten opzichte van de routes dwars door de stad.. Het stratenpatroon binnen de ring biedt dan ruimte aan functies die de kwaliteit van de openbare ruimte bevorderen.





Deze ingreep levert een grote hoeveelheid vrij te komen openbare ruimte op in het stratenpatroon binnen (en in mindere mate om) de ring. Dit is ruimte die ingezet kan worden om de leefbaarheid van de stad te vergroten, dus toevoeging van onder andere aangename langzaam verkeersroutes, groene netwerken, water, spelen en andere verblijfsruimten.

Stadsstraten gaan ontstaan, waarin economische, sociale en maatschappelijke functies zich concentreren en zich verder ontwikkelen. Andere straten bieden mogelijkheden om recreatieve routes te ontwikkelen langs parken en buitengebieden.

LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

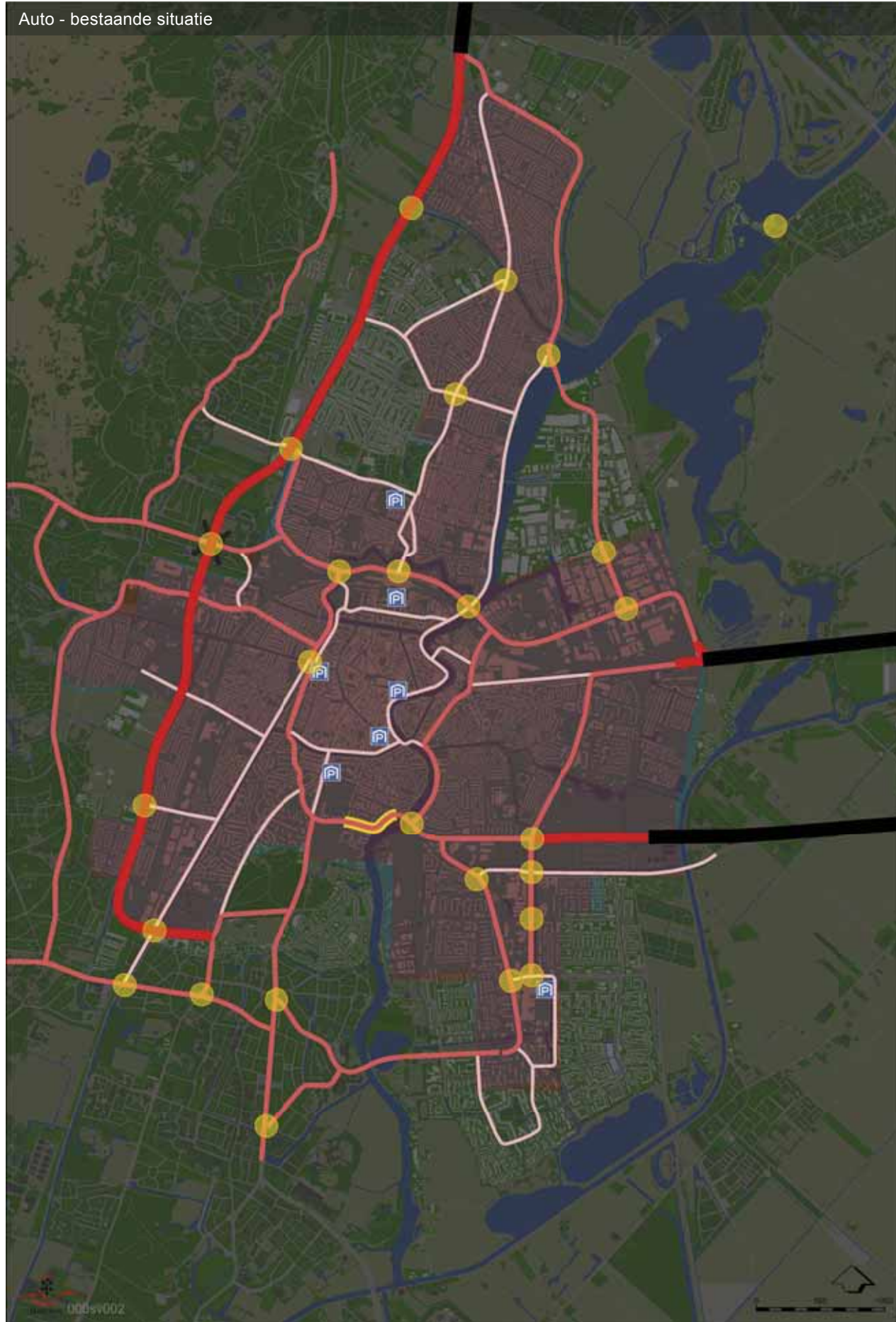
-  Hoofdwegen 70 km, 2x2 stroken
-  Overige hoofdwegen door de stad

LEGENDA DENKBEELD 2040

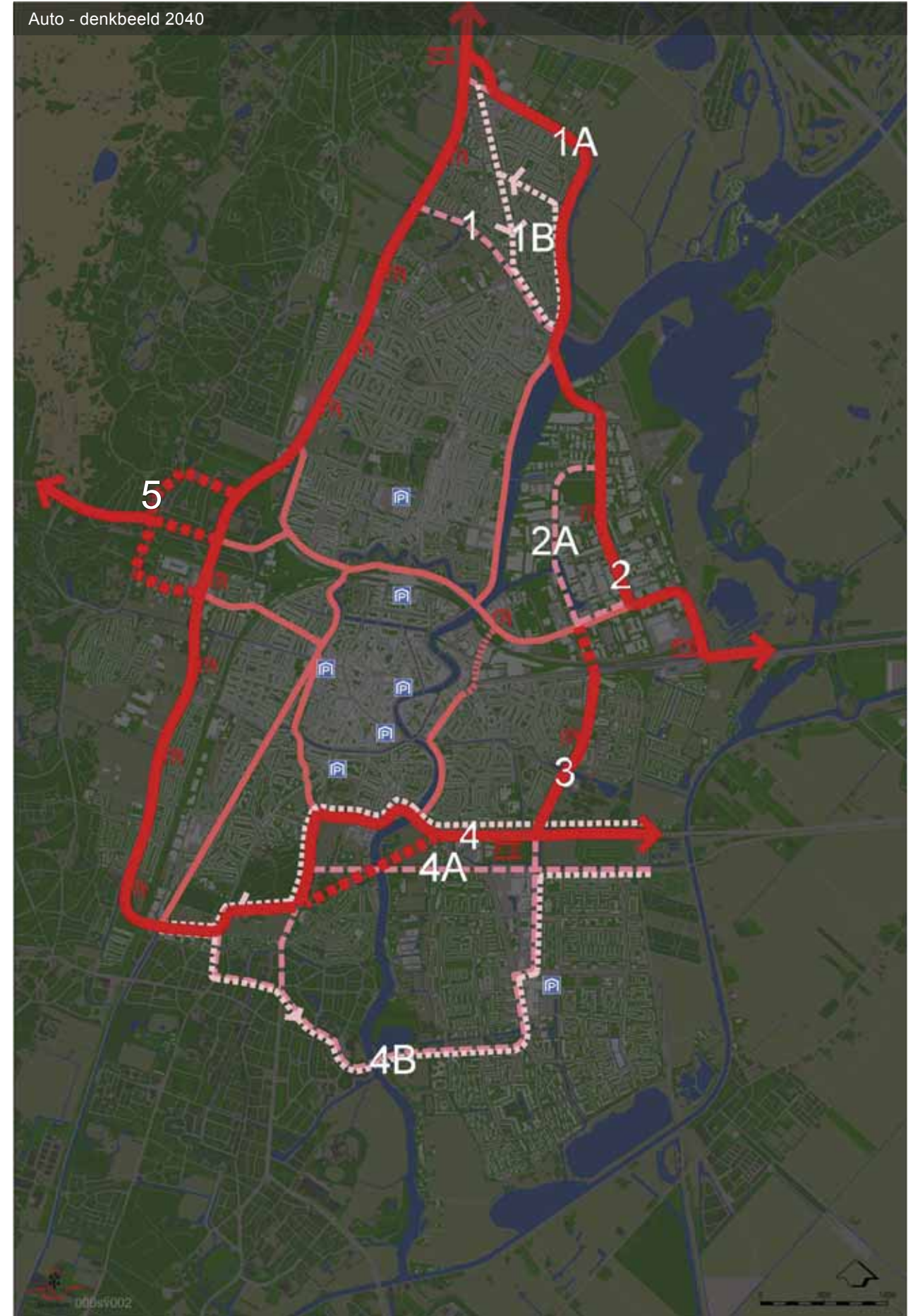
-  Gesloten ring om de stad voor doorgaand verkeer locatie n.n.:b.
-  Gesloten ring om de stad voor doorgaand verkeer
-  Hoofdwegen worden stadstraten; een openbare ruimte ten dienste van vervoer, verblijf, economie en sociale samenhang.
-  Binnen de ring nadruk op bevordering leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit, gezondheid, economie, enz.

Met de aanleg van een ringstructuur om Haarlem kan zowel de bereikbaarheid als de leefbaarheid van de stad worden verbeterd. Een goed doorstromende ring met zorgvuldig gekozen afslagen de stad in biedt per auto tijdswinst ten opzichte van een stratenpatroon dwars door de stad dat niet op veel verkeer is toegerust. De ring speelt hiermee openbare ruimte vrij die kan worden ingezet om de leefbaarheid van de stad te vergroten waarin water, groen, verblijven, langzaam verkeer en economische en sociale functies meer ruimte kunnen krijgen.

Auto - bestaande situatie



Auto - denkbeeld 2040






LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

-  Stroomweg 100-120 km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg 70 km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg A 50 km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg B 50 km/h
-  Bestaand beleid 2x2 rijstroken
-  Verbeteren kruispunten
-  Parkeergarage

LEGENDA DENKBEELD 2040

-  Ring om de stad
-  Reg. Bereikbaarheidsvisie
-  Ringtracé varianten
-  Ringtracé variant met éénrichtingsweg
-  Bereikbaarheid parkeergarages
-  Parkeergarage
-  Buurtparkeergarage
-  Park and Ride

2.3 Auto

Groeiend autoverkeer in Haarlem

Het autogebruik in Haarlem is de afgelopen decennia verdubbeld en blijft groeien. De aantrekkelijkheid van de stad Haarlem om te wonen en te winkelen heeft gezorgd dat nog meer gebruik wordt gemaakt van de beschikbare infrastructuur. Het groeiend autobezit heeft zijn weerslag op de 'verblikking' van de stad. Steeds meer openbare ruimte wordt ingenomen door rijdende en geparkeerde auto's.

Kaart bestaande situatie: regulering noodzakelijk

Haarlem is met haar historische kern, nabijheid van Amsterdam, Schiphol en strand en veelzijdige aanbod van winkels en horeca een zeer aantrekkelijke woonstad. Het inwoneraantal is sinds 2005 sterk gegroeid. Door de nabijheid van Amsterdam en Schiphol werkt inmiddels meer dan de helft van de inwoners buiten de stad. Deze groeiende forenzenstroom is tot op heden opgevangen met minimale uitbreiding van wegen. Het bestaande wegennet is door de toenemende verkeersdruk niet toereikend meer. Tijdens de spitsuren ontstaan wachtrijen op de belangrijkste invalswegen. Bij het zoeken naar oplossingen voor deze toenemende verkeersdruk is het uitgangspunt Haarlem bereikbaar te maken en te houden.

Parkeren bestaande situatie

In veel gebieden in Haarlem leeft het gevoel van parkeerdruk in de straten. Het aantal geregistreerde auto's in Haarlem is door de jaren heen fors toegenomen. Dit zorgt voor "verblikking" van de stad en legt een grote claim op de openbare ruimte.

In het kader van het autoluw maken van de binnenstad kent Haarlem sinds een aantal jaren een dynamisch parkeerverwijssysteem, om bezoekers naar een parkeergarage rond de binnenstad te leiden. Ook in veel Haarlemse wijken is er behoefte aan het verminderen van geparkeerde auto's in de openbare ruimte, ter verhoging van de leefbaarheid.

Kaart denkbeeld 2040: verbeter de doorstroom

In de "Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid Kennemerland" en het coalitieakkoord 2010-2014 zijn de volgende ambities/wensen opgenomen:

- Inzetten op een autoring om de stad;
- Doortrekking Prins Bernhardlaan naar Oudeweg;
- Realiseren van een tunnel die de Schipholweg verbindt met de Westelijke Randweg.

Voor opvang van het groeiende autoverkeer is een ring om de stad nodig. Dit is in de "Regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland" vastgelegd. Met de keuze voor een ring wordt het bereikbaarheidsvraagstuk opgelost en gelijktijdig de leefbaarheid van de stad vergroot. De doorstroming en aantrekkelijkheid van de ring zullen er aanleiding toe moeten geven dat deze de voorkeur verdient boven routes dwars door de stad. Belangrijk is daarbij een aantal knelpunten op de voorgestelde ring op te lossen, een groene golf in te stellen in de verkeerslichtenregelingen en 2x2 rijstroken voor de hele ring. De ring is met bestaande wegen niet compleet. Verschillende varianten zijn denkbaar om de ring te completeren. Deze varianten zijn in de kaart weergegeven en zullen in een volgende fase worden uitgewerkt.

Denkbeeld 1 Noordelijke ring: 2X2 rijbaan

Opwaardering Jan Gijzenvaart.

Variante 1A: Doorstroming Vondelweg verbeteren.

Variante 1B: Eénrichtingsverkeer Rijksstraatweg - Eksterlaan

Denkbeeld 2 Oostelijke ring: Doortrekken Prins Bernhardlaan –

Waarderweg, 2X2 rijbaan

Waarderweg opwaarderen

Variante 2A: Bernhardlaan aansluiten op Waarderweg, betekent ondertunneling Amsterdamsevaart

Denkbeeld 3 Oostelijke ring: Prins Bernhardlaan

Prins Bernhardlaan 2x2 rijstroken. Barrière tussen Amsterdamsebuurt en Parkwijk slechten.

Denkbeeld 4 Zuidelijke ring: Aansluiting Schipholweg – Westelijke

Randweg

Schipholweg – Westelijke Randweg verbinden met Mariatunnel

4A: Eenrichtingswegen Boerhaavelaan - Schipholweg

4B: De zuidelijke ring via Schalkwijk, de Schouwbroekerbrug en Heemstede

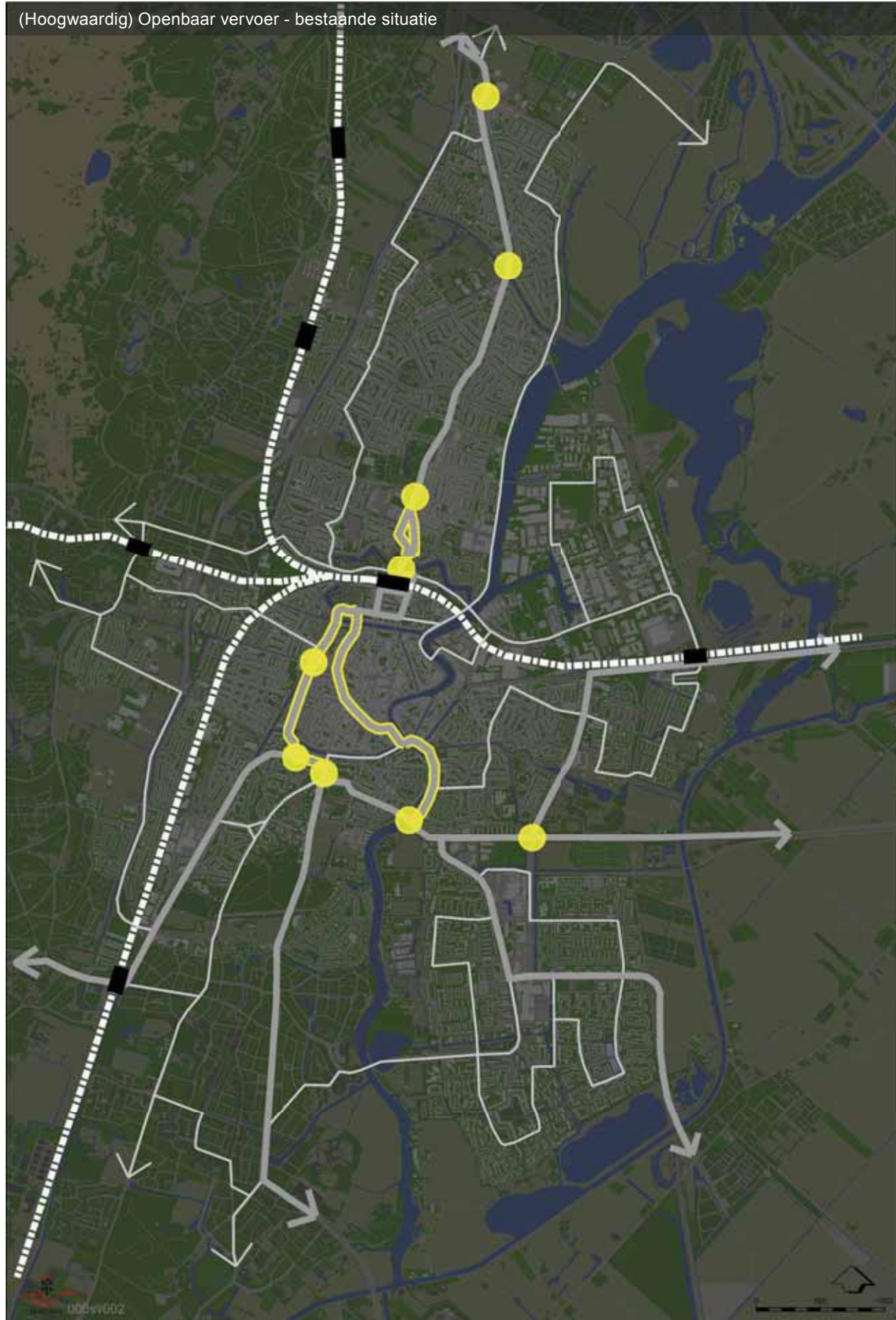
Parkeren denkbeeld

Voor bezoekers blijft de Haarlemse binnenstad bereikbaar met de auto via de bestaande parkeerroute en parkeergarages. Voor de Haarlemse woonwijken wordt voorgesteld centrale parkeergarages, gekoppeld aan de ring, in te zetten om de vraag naar parkeerplaatsen te faciliteren. De geparkeerde auto's staan daardoor verder van de woningen. Daar staat meer vrije ruimte op straat tegenover die bijvoorbeeld kan worden gebruikt voor brede trottoirs, extra groen of open water.

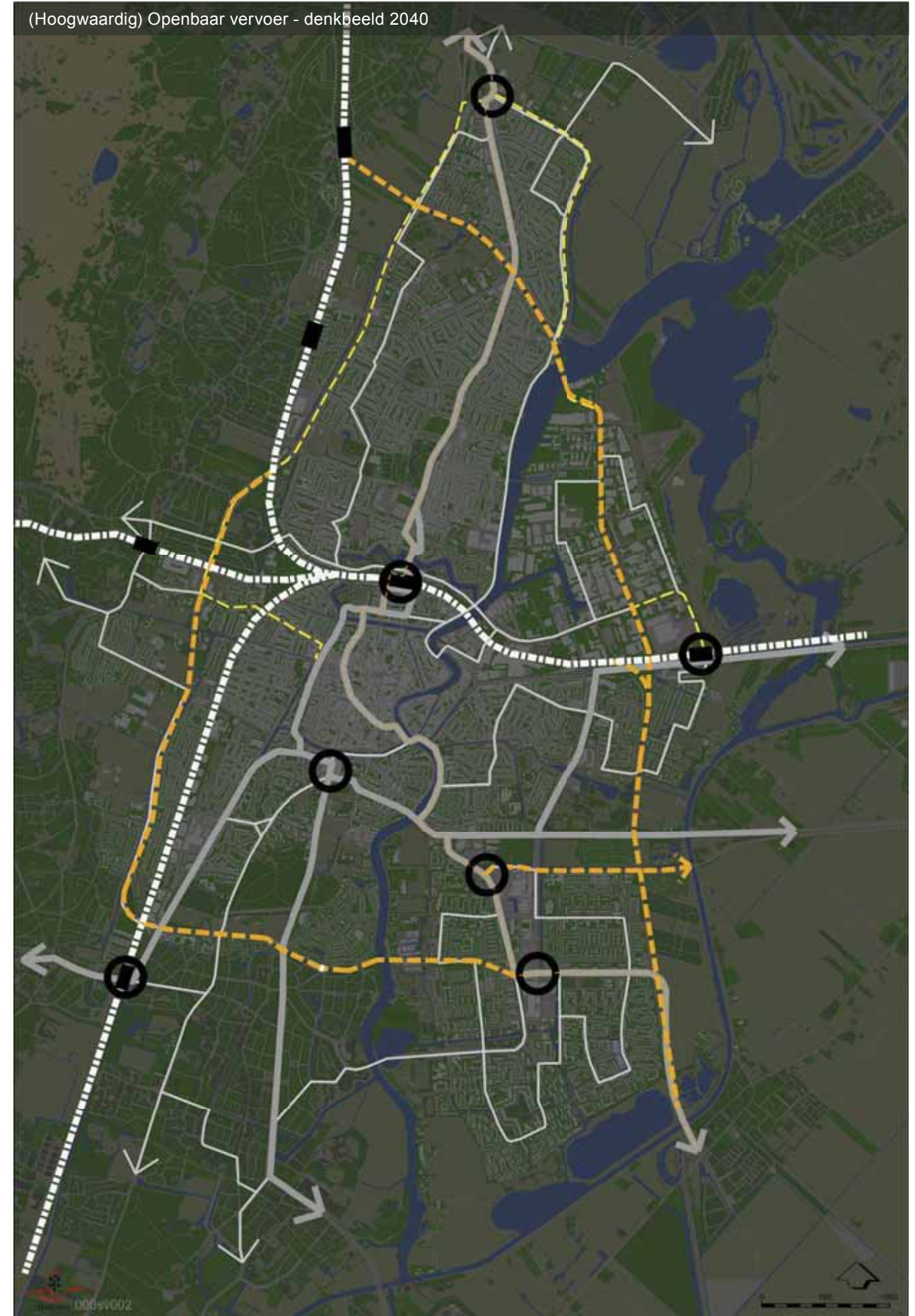
Voor bezoekers en forenzen zijn de stadsentrees de ideale plaats voor "park-and-ride-voorzieningen". Parkeren wordt hier gecombineerd met een overstap naar openbaar vervoer of de fiets.

De groei van het autogebruik en het aantal inwoners van Haarlem is een gegeven. De ring om de stad wordt ingezet als middel om Haarlem bereikbaar te houden en gelijktijdig de leefbaarheid binnen de stad te vergroten. Door parkeergarages aan deze ring te koppelen kan ook een groot deel van de geparkeerde auto's uit het straatbeeld verdwijnen.

(Hoogwaardig) Openbaar vervoer - bestaande situatie









(Hoogwaardig) Openbaar vervoer - denkbeeld 2040





LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

-  Trein
-  Bus tracé stamlijn (HOV)
-  Bus tracé ontsluitende lijn
-  Bestaande stations
-  Haperende doorstroming
-  Haperende doorstroming kruispunt

LEGENDA DENKBEELD 2040

-  Trein
-  HOV bus
-  HOV varianten in Noord
-  HOV rail wens 2040
Lightrail/tram
-  Bus tracé ontsluitende lijn
-  Bestaande stations
-  (H)OV knoop

2.4 (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer

Openbaar vervoer zorgt voor de ontsluiting van Haarlem

Met de komst van een ring om de stad voor autoverkeer wordt in de stad ruimte gemaakt voor functies die de leefbaarheid van de stad vergroten. Een versterking van het (H)OV netwerk in de stad versterkt deze ambitie.

Ten opzichte van het autoverkeer heeft het openbaar vervoer minder ruimte nodig en vormt een duurzaam alternatief. Ook regionaal speelt het (H)OV voor Haarlem een belangrijke rol, in het faciliteren van bewoners, forenzen en bezoekers.

Kaart bestaande situatie: Openbaar Vervoer is een regionale aangelegenheid

Haarlem maakt deel uit van de Metropoolregio Amsterdam (MRA). Veel Haarlemmers werken buiten Haarlem. Met de trein naar Amsterdam heeft Haarlem 8 verbindingen en naar Den Haag 6 verbindingen per uur. Daarmee is Haarlem aangesloten op het landelijke spoornet. Het huidige buslijnennet van Haarlem voldoet en dekt de stad en regio. Openbaar vervoer valt of staat bij het aantrekken van voldoende reizigers. De kracht van Haarlem zit hem in de centrumfunctie die Haarlem van oudsher voor de regio vervult. De aanwezige lijnen zorgen binnen de stad Haarlem voor een centrale dekking van de stad. De opwaardering van het OV naar HOV op verschillende lijnen is jaren geleden ingezet en vastgelegd in "HVVP" en "Structuurplan 2020". De Zuidtangent, nu R-net, naar Schiphol vormt hier een onderdeel van.

Kaart denkbeeld 2040: versterk het OV netwerk

De ambitie is om naar aanleiding van de komst van de ring voor autoverkeer sterker in te zetten op de bereikbaarheid van centrum en wijken van Haarlem per (H)OV. Dit neemt relatief weinig ruimte in en vergroot de bereikbaarheid binnen de stad.

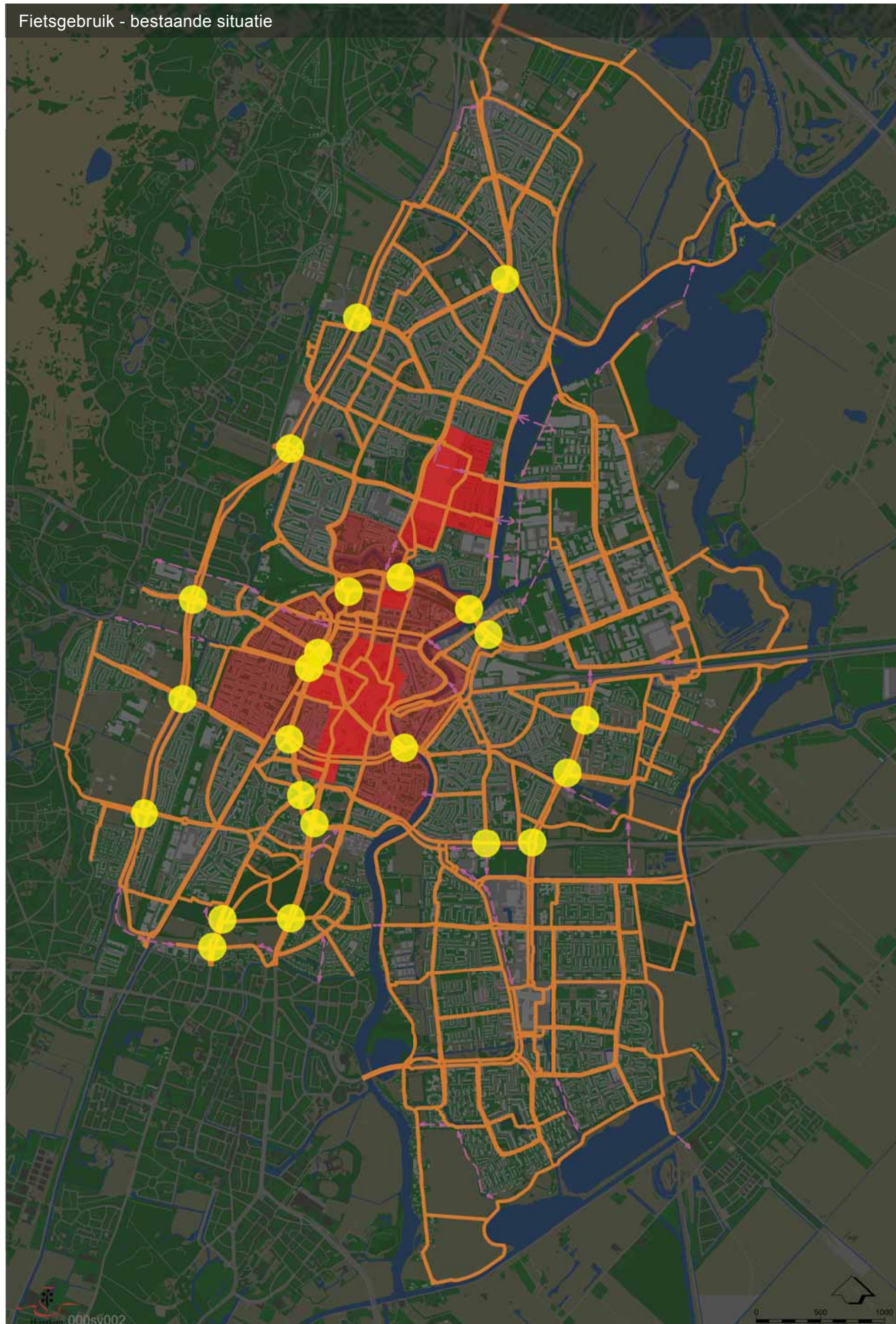
Anderzijds blijft de regionale vraag naar voor openbaar vervoer richting Schiphol en Amsterdam groeien. Ook hierbij speelt de versterking van het (H)OV netwerk een belangrijke rol. Beiden dienen goed op elkaar aan te takken.

Invzet bij de ambities is de vertramming van een aantal bestaande en toe te voegen tracés. Bij regionale lijnen zijn de belangrijkste stimulansen voor gebruik snelheid, comfort en stiptheid. Hoe dichter naar de binnenstad, hoe belangrijker frequentie en hoeveelheid stops/stations wordt.

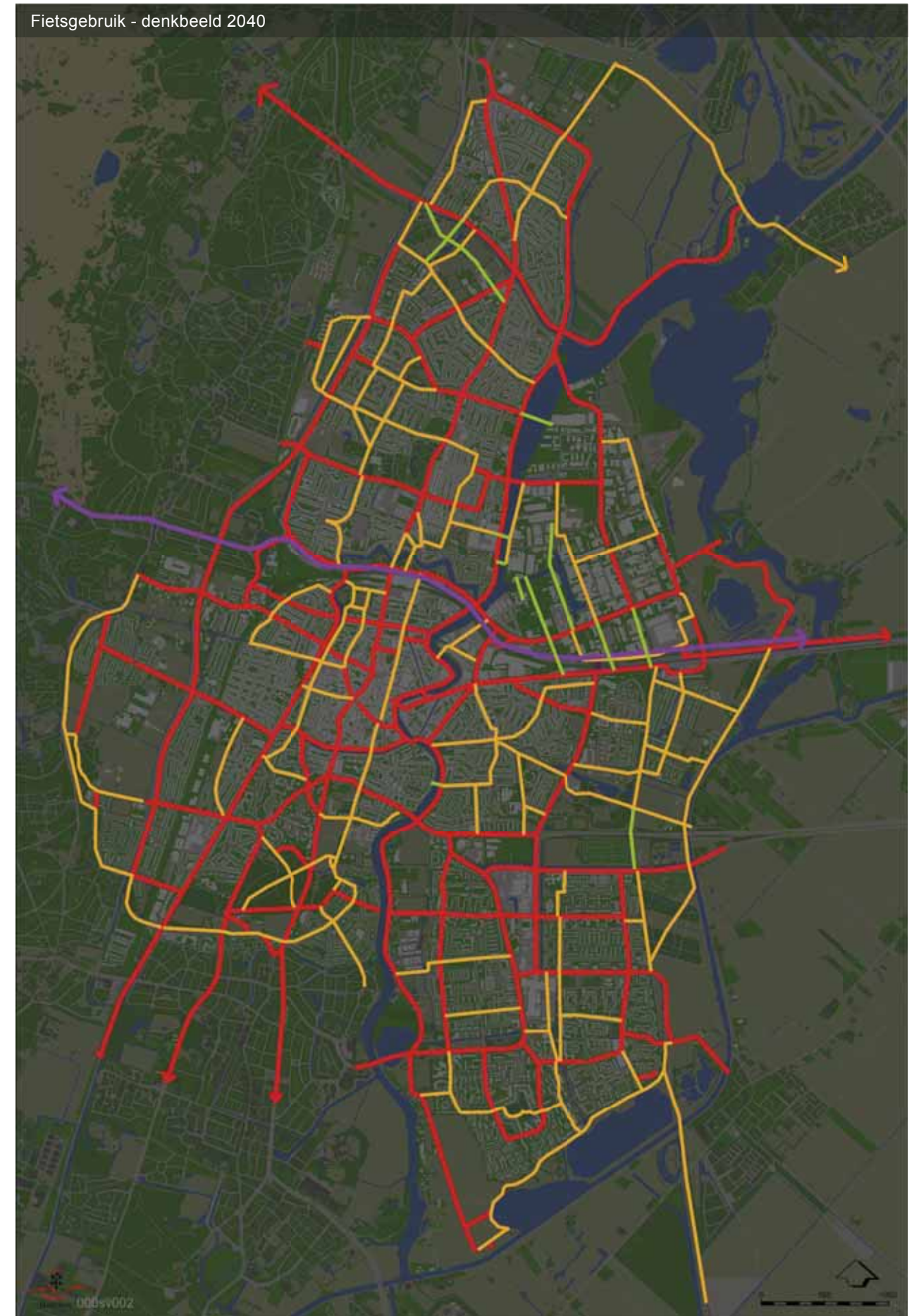
De haalbaarheid van lightrail en vertramming neemt toe naarmate er rond belangrijke knooppunten voldoende vervoerspotentieel aanwezig is. Hier worden kansen gezien voor verdichting van woon- en werkfuncties. Door situering van Park and Ride (P+R, transferia) nabij de HOV-knopen aan de rand van de stad, worden bezoekers die met de auto komen gefaciliteerd en gestimuleerd het openbaar vervoersnetwerk te gebruiken.

Het huidige (H)OV systeem voldoet en dekt de stad. In de toekomst zal de vraag naar (H)OV door de komst van de autoring en de groei van inwoners en forenzen toenemen. Uitgangspunt daarbij is om in te zetten op de vertramming van een aantal (toe te voegen) trace's. (H)OV in en rondom centrum en wijken vragen daarbij om andere eisen dan regionaal toegespitst (H)OV.

Fietsgebruik - bestaande situatie



Fietsgebruik - denkbeeld 2040





2.5 Fietsgebruik

Verder stimuleren van fietsgebruik in Haarlem

Het fietsgebruik in Haarlem binnen de stad is de afgelopen jaren sterk gegroeid en zal naar verwachting blijven groeien. Dit heeft onder andere te maken met toenemende autoluwte in de (binnen)stad en groeiende inwonersaantallen.

Eenzijds levert dit in het huidige fietsnetwerk druk op een groter wordend aantal fietsroutes op, anderzijds druk op de openbare ruimte vanwege het fietsparkeren.

Kaart bestaande situatie: Het huidige netwerk

Het fietsnetwerk in Haarlem is fijnmazig en kent veel lijnen. De gemeenteraad en Fietsersbond hebben aangegeven dat alle schakels in het netwerk even belangrijk zijn.

In de praktijk zitten er net als bij een autonetwerk verschillen in gebruik. Nu zijn de regionale of drukke routes vaak niet van elkaar te onderscheiden in maatvoering en vormgeving. Een heldere hiërarchie in routesoorten ontbreekt. Daarbij missen in het huidige fietsnetwerk een aantal belangrijke schakels. Ingrepen in de afgelopen jaren, zoals de toevoeging van een aantal belangrijke nieuwe fietsverbindingen en de realisatie van een aantal fietsstraten, hebben bijgedragen bij aan de hiërarchie en het completeren van het netwerk, maar dit is niet voldoende.

Met de groei van het fietsverkeer neemt de druk op fietsparkeren in de openbare ruimte toe. Dit is voornamelijk in de binnenstad en bij openbaar vervoerhaltes duidelijk zichtbaar. De fiets is een belangrijk vervoersmiddel geworden bij voor- of natransport van en naar trein of bus en zal in toenemende mate belangrijk worden als vervoersmiddel in de stad als geheel. In 2012 heeft Haarlem bij het Stationsplein de grootste ondergrondse fietsenstalling van Europa gerealiseerd. In de toekomst zullen op meer plaatsen in de stad nieuwe oplossingen voor fietsparkeren moeten worden gezocht.

De verkeersveiligheid en gebruiksvriendelijkheid zullen bij alle ingrepen in het fietsnetwerk een belangrijke rol spelen.

Kaart denkbeeld 2040: uitbreiden van de fietsmogelijkheden

De fiets is een gezond en duurzaam vervoersmiddel dat in de stad in verhouding tot andere vervoersmiddelen weinig ruimte inneemt. Uitgangspunt is daarom het verder stimuleren van het fietsgebruik in Haarlem. Autoluwte in de (binnen)stad en bereikbaarheid van OV knooppunten worden hiermee ook gefaciliteerd.

Om de belasting van het fietsnetwerk beter te kunnen sturen, krijgt het toekomstig fietsnetwerk heldere hiërarchie, bestaande uit drie typen routes:

- Hoofd fietsroute: stelsel van fietsroutes binnen het fietsnetwerk die regionaal verbindt, zorgt voor snelle en vlotte doorstroming en grote stromen fietsers faciliteert;
- Fietsroute: route die zoveel mogelijk voorzieningen bedient en deze per fiets bereikbaar maakt;
- Recreatieve fietsroute: route waarbij het genieten van rust en groen centraal staat.

De consistentie in prioritering van fietsroutes zorgt voor comfortabeler, herkenbaarder en veiliger netwerk. Daarnaast worden nieuwe verbindingen gerealiseerd die nu nog bekend staan als ontbrekende schakels. De fietssnelweg tussen Amsterdam en kust is er daar één van.

Om aan de toenemende vraag naar fietsparkeren te voldoen, worden fietsenstallingen bij (H)OV-haltes en stations gerealiseerd.

Het fietsgebruik in Haarlem groeit en de wens is dit verder te stimuleren. Een heldere hiërarchie in routesoorten zorgt voor een comfortabel, herkenbaar en veilig netwerk, dat in evenwicht is met andere gewenste functies in de openbare ruimte. Strategisch geplaatste fietsenstallingen nabij OV knooppunten neemt fietsparkeerdruk op straat grotendeels weg. Met deze maatregelen wordt de gebruiker uitgenodigd (nog) vaker de fiets te pakken bij bewegingen door de stad.

LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

- Fietsparkeerdruk bezoekers
- Fietsparkeerdruk bewoners
- Hoofd fietsroute
- - - Ontbrekende schakels
- Moeizame kruising fietsverkeer

LEGENDA DENKBEELD 2040

- Fietssnelweg
- Hoofd fietsnetwerk
- Fietsnetwerk/ Recreatief
- Gewenste verbindingen





Groen - bestaande situatie






Groen - denkbeeld 2040



LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

-  Groengebied op stadsniveau
-  Groengebied op wijkniveau
-  Ambitie vergroening wijk
-  Groene zoom

LEGENDA DENKBEELD 2040

-  Hoofdgroenstructuur
-  Recreatieve route
-  Toevoegen wijkgroen aan route
-  Versterken groen karakter groene plek op wijkniveau

2.6 Groen

Haarlem: Stad in het groen

Haarlem wordt beleefd als groene stad. Dit komt door de prachtige ligging van Haarlem, ingebed tussen duinen en bos aan de westkant en weide en polder aan de oostkant, maar ook door de groene invulling van het stedelijk gebied, van de grote parken tot groen ingerichte voortuinen en zelfs groen aangeklede gevels. De ligging in een grote variatie van landschappen draagt bovendien bij aan de ecologische diversiteit die de stad rijk is.

De groene beleving van Haarlem draagt in belangrijk mate bij aan het prettige woon- en verblijfsklimaat van de stad en behoeft verdere versterking.

Kaart bestaande situatie: Genuanceerd groenbeeld

Groenstructuren

Groene structuren bevinden zich op drie verschillende niveaus in de stad; stads-, wijk- en buurtniveau.

Op stadsniveau zijn het de grote parken, natuurgebieden, weilanden, bossen, volkstuinen, begraafplaatsen en sportcomplexen zoals in de structuurvisie 2020 is weergegeven. Ze vervullen een belangrijke rol in

de groenbeleving van zowel de inwoners van Haarlem als de toeristen. Deze grote groene plekken trekken veel bezoekers aan en hebben grote betekenis voor de groenbeleving van Haarlem als stad.

Op wijkniveau gaat het om wijkparken, grote speelplekken en grote groene plantsoenen. Dagelijks worden deze plekken intensief gebruikt door de wijkbewoners. Het zijn de ontmoetingsplekken van de wijk waar een belangrijk deel van het stedelijk leven zich afspeelt. Het zijn de identiteitsdragers van de wijk.

In de stadswijken van eind 19de en begin 20ste eeuw is het minste groen aanwezig. De dichte bebouwing beperkt hier de mogelijkheden op korte termijn een wijkpark te realiseren binnen in de wijk.

In de naoorlogse wijken is voldoende groen aanwezig, maar van zeer wisselende kwaliteit.

Op buurtniveau spelen het private groen van bewoners en instellingen mee in de groenbeleving. Buurten met groen ingerichte voortuinen en buurten met brede, groene lanen dragen in belangrijke mate bij aan de groenbeleving van de openbare ruimte. Ook de besloten binnentuinen van hofjes dragen bij aan de groenbeleving en hebben daarnaast grote aantrekkingskracht op toeristen.

Ecologie

Ecologie onderzoekt de samenhang van levende wezens met elkaar en hun omgeving.

Het stadsgroen biedt onderdak aan vele planten en dieren. De ecologische structuur van Haarlem bestaat uit plekken en lijnen. In Haarlem zijn de bestaande waardevolle ecologische plekken benoemd als hotspots. Dit zijn gebieden van minimaal 1 hectare groot waar meer dan 5 bijzondere soorten voorkomen die normaal niet in de stad voorkomen. Daarnaast zijn er plekken aangegeven die waardevol zijn en de potentie hebben een ecologische hotspot te worden. Dit zijn de ecologische potenties.

De ecologische lijnen in west-oost richting prikken van buiten de gemeentegrens naar binnen met als doel flora en fauna zo dicht mogelijk bij de bewoners brengen. Noord-zuid routes lopen met name in Schalkwijk en aan de oostkant van de stad. De enige doorlopende ecologische routes bevinden zich langs de spoorlijnen.

Kaart denkbeeld: Naar beleefbaar groen

In landelijke berekeningen voor hoeveelheden m² groen per inwoner komt Haarlem er bekaaid van af. Haarlem wordt bestempeld als versteende stad. Bewoners en bezoekers beleven Haarlem echter wel als groene stad. Er wordt daarom juist ingezet op het versterken van de groene beleving van Haarlem.

De kracht van de huidige groenbeleving van Haarlem kan worden verstevigd door de twee landschappen ten oosten en westen meer met elkaar te verbinden en het duingroen en recreatiegroen als het ware

de binnenstad in te trekken. Om dit mogelijk te maken wordt ingezet op een netwerk van recreatieve routes. Dit netwerk wordt drager voor uitbreiding van de groenstructuur. De infrastructurele ingrepen, zoals de autoring om de stad, maken hiervoor ruimte vrij.

Netwerk van recreatieve routes

Uitgangspunt is om de ontsluiting van het groen in en om de stad per voornamelijk voor langzaam verkeer verder te verbeteren, zodat iedereen vlot vanuit huis in een park of groengebied kan zijn. Hiervoor wordt in kaart gebracht waar de bereikbaarheid verbetering behoeft, worden zo nodig extra schakels toegevoegd en wordt het netwerk van recreatieve routes logisch uitgebreid. De routes worden voorzien van een groene inrichting en waar wenselijk versterkt met water, langzaam verkeer, spelen, verblijf en ecologie. Waar mogelijk verdwijnt de auto uit dit type straatbeeld. Door de locaties voor de aanleg van het groene netwerk zorgvuldig te kiezen, wordt bereikt dat juist ook de minder groene wijken van Haarlem een flinke groene impuls krijgen. Op enkele plekken is daarnaast ook de toevoeging van een wijkpark zeer gewenst.

Aandacht blijft ook bestaan voor het behoud en versterking van reeds bestaande groene gebieden en lijnen.

Het beleven van groen wordt zo belangrijk geacht, dat het streven is dat elke inwoner van Haarlem vanuit zijn of haar straat zicht heeft op enige vorm van groen. Dit kan variëren van een mooie boom tot park of fraaie gevelbegroeiing (verticaal groen).

Ecologie

Essentieel is dat bestaande, natuurrijke plekken behouden blijven en de kans krijgen om oud te worden. Vervolgens zal deze natuur voor bewoners beleefbaar moeten zijn.

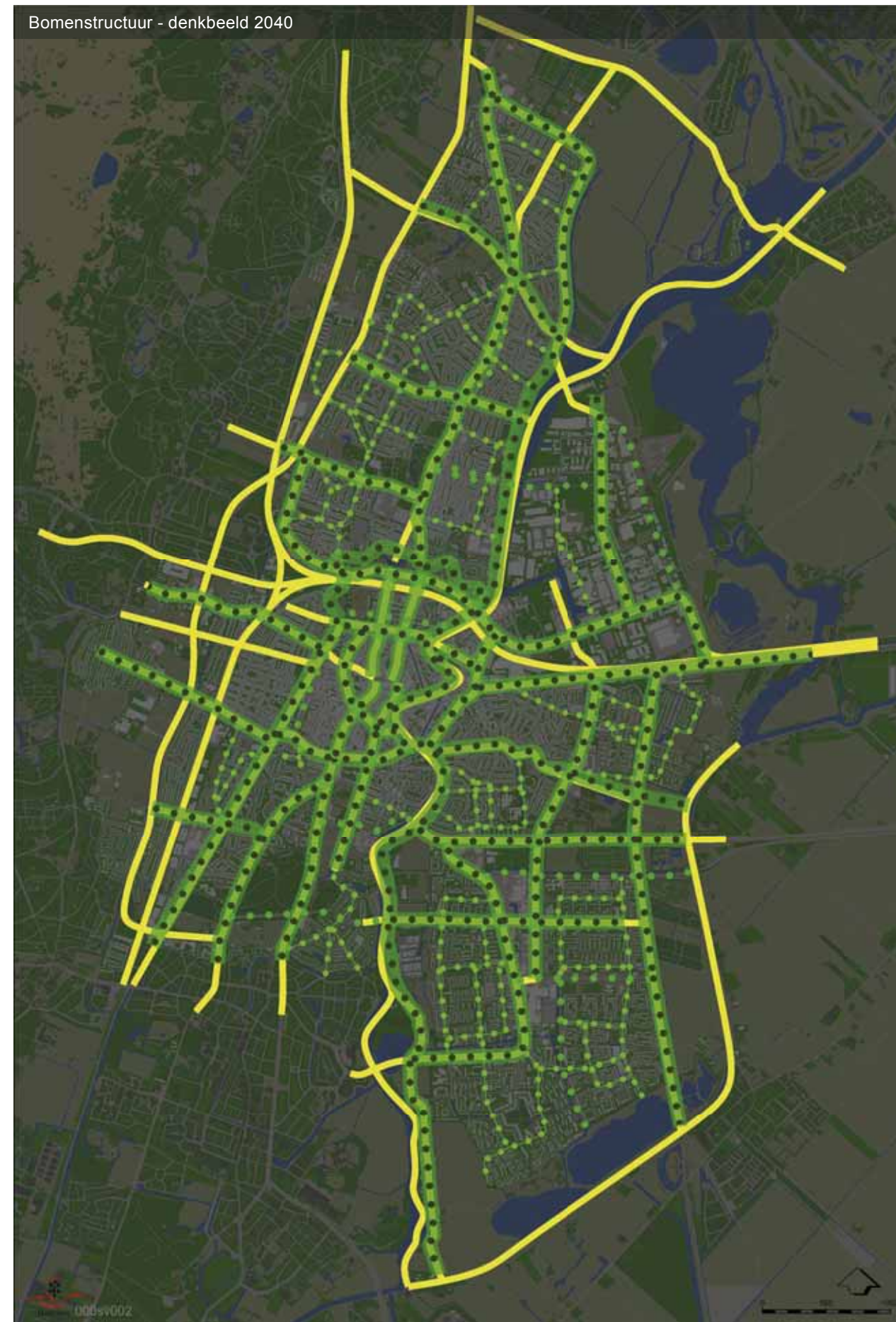
Ecologie wordt gekoppeld aan duurzaamheid. Meervoudig ruimtegebruik met ecologische meerwaarde wordt toegepast door middel van het realiseren van groene daken, groene gevels en waterpleinen. Het combineren van opvangen van regenwater met groen, biedt tevens kansen voor kleinschalige natuurontwikkeling. Ook bij nieuwbouw worden ecologische randvoorwaarden opgesteld.

Er wordt gekozen voor de versterking van de beleving van groen in Haarlem. De versterking ligt in eerste instantie in de toevoeging van een groen, recreatief netwerk in Haarlem, dat de oostelijke en westelijke aantrekkelijke landschappen met elkaar verbindt en binnen de stadsgrenzen Haarlem vergroent. De ecologische beleefbaarheid van de natuur die als het ware de stad wordt ingetrokken wordt daarin meegenomen. De ruimte hiervoor is te vinden in de verschillende infrastructurele ingrepen zoals omschreven in de voorgaande hoofdstukken, ter verhoging van de leefbaarheid van de stad.

Bomenstructuur - bestaande situatie



Bomenstructuur - denkbeeld 2040





2.7 Bomenstructuur

Haarlem is een bomenstad

De stad kent veel monumentale bomen en parken en er zijn fraaie bomenlanen. Bomen geven een positieve beleving van de openbare ruimte en een gevoel van welbevinden. Verder geven ze leesbaarheid aan de stad, als onderdeel van de stedelijke structuur. Bomen dragen bij aan de toekomstbestendigheid en verbeteren het lokale leefklimaat onder andere door schaduw, temperaturredemping, windbreking en het opvangen van fijnstof. Tot slot zijn bomen een biotoop voor vele levende organismen.

Kaart bestaande situatie: hoofdbomenstructuur

De bebouwde kom van Haarlem is een boomrijke omgeving. Vooral de oude structuur- en ontwikkelingslijnen worden begeleid door bomen. Dit gaat zowel op voor de belangrijke verkeerswegen als grachten, vaarten en singels. Haarlem heeft een vastgestelde hoofdbomenstructuur die bestaat uit een gesloten netwerk langs de hoofdontsluitingswegen en waterstructuren op stads- en wijkniveau. Deze is gebaseerd op de ontwikkelgeschiedenis van Haarlem, de ligging van de stad op de overgang van veenweidegebied en de binnenduinrand en de toegangswegen tot de stad.

De hoofdbomenstructuur op stadsniveau bestaat uit bomen van de eerste grootte en is continue in boomsoort. Per straat zijn de voorkeursoorten aangegeven. De hoofdbomenstructuur op wijkniveau heeft geen voorkeursoortenlijst. Afhankelijk van de beschikbare ruimte, de verhouding van de bomen tot de directe omgeving en de voorkeur van bewoners wordt een maatoplossing gekozen.

Toename van ruimteclaims boven en onder de grond vormen het belangrijkste knelpunt voor de groeiplaatsen van de stadsbomen. Mede hierdoor is de gemiddelde levensduur van de Haarlemse stadsboom in de bestaande situatie slechts 30 jaar.

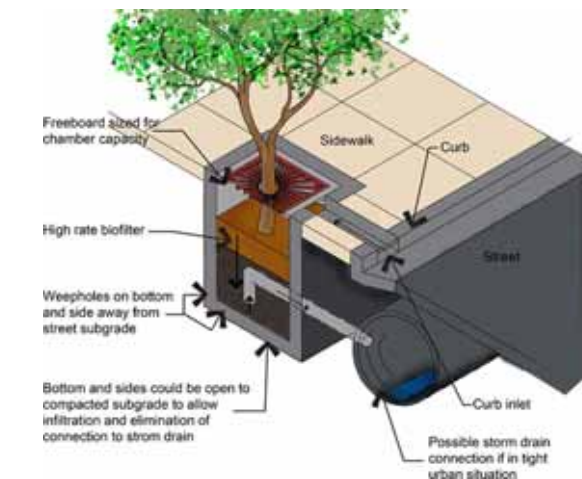
Kaart denkbeeld: Naar een netwerk van volgroeide bomen

Bomen vormen een belangrijk onderdeel van de leefbaarheid van Haarlem. Bijna iedere straat is voorzien van straatbomen. Voor de hele stad is de ambitie om de openbare ruimte dusdanig te behandelen dat de gemiddelde leeftijd van de bomen op de hoofdbomenstructuur fors naar boven gaat met als doel om de openbare ruimte op lange termijn te voorzien van volwassen grote bomen.

Hoofdbomenstructuur en lange lijnen

De lange lijnen in de stad zijn gebiedsoverschrijdend. Ze verbinden en begrenzen woonwijken of snijden stukken stad voor het oog af. Het zijn altijd routes of gebieden die oriëntatie bieden. Om optimaal hun functie te kunnen vervullen, moeten de lange lijnen beleefbaar zijn waarbij het groen die functie ondersteunt. Continuïteit in boomstructuur draagt bij in de herkenbaarheid en oriëntatierol van de lange lijnen.

De hoofdbomenstructuur bestaat uit een netwerk van bomen die oud kunnen worden. Zorgvuldige planning, ontwerp en voldoende ruimte zijn hierbij de randvoorwaarden. Voor de hoofdbomenstructuur op stadsniveau is het vanwege de enorme ruimteclaim ondergronds van groot belang om voldoende groeiruimte ondergronds te creëren en te reserveren. Daarmee wordt de hoofdbomenstructuur toekomstbestendiger en de levensduur van de bomen beduidend langer en dus langer en beter beleefbaar.



De hiërarchie van de bomenstructuur wordt uitgebreid. Hoogste prioriteit van de hoofdbomenstructuur wordt het ondersteunen van de lange lijnen. De gemiddelde leeftijd van bomen aan de hoofdbomenstructuur moet fors omhoog door het reserveren van voldoende ondergrondse groeiruimte.

LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

- Hoofdbomenstructuur stadsniveau
- Hoofdbomenstructuur wijkniveau

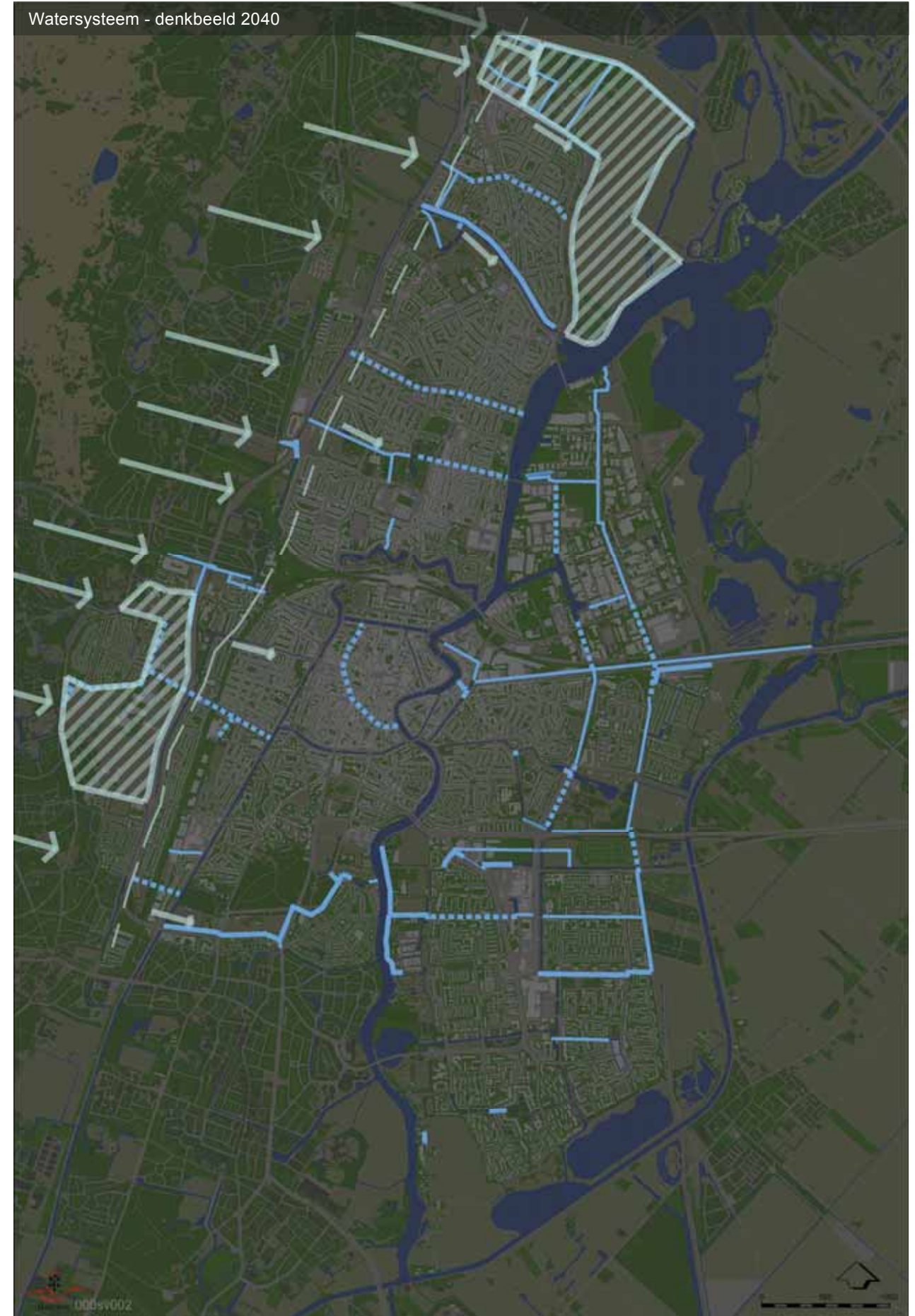
LEGENDA DENKBEELD 2040

- Hoofdbomenstructuur van de lange lijnen
- Hoofdbomenstructuur stadsniveau
- Hoofdbomenstructuur wijkniveau
- Lange lijnen van de stad

Watersysteem - bestaande situatie



Watersysteem - denkbeeld 2040





2.8 Watersysteem

Ruimtelijke kwaliteit en klimaatsverandering

Haarlem heeft van oudsher een bijzondere verhouding met water. Het Spaarne vormt een centrale drager in de stedenbouwkundige structuur van de stad. Ook de Mooie Nel, de Ringvaart, de Leidsevaart, de Bolwerken, de grachten en singels zijn gezichtbepalend voor het stadsbeeld.

Het watersysteem van Haarlem heeft een tweeledige functie. Enerzijds vervult het zichtbare water een belangrijke rol voor de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte. Anderzijds is het watersysteem van groot belang voor het watermanagement van Haarlem en regio, waarbij de klimaatsverandering momenteel de grootste uitdaging vormt.

Kaart bestaande situatie: Het wordt natter

De klimaatsverandering heeft gevolgen voor het watersysteem van Haarlem. Het gaat meer regenen en de zeespiegel stijgt met circa 0,25 m. De grondwaterstand zal hierdoor in de duinen stijgen (circa 1,5 meter). Het afstromend grondwater uit de duinen zal toenemen en moet door de waterlopen afgevoerd worden en via de spuigemaalens weer naar zee worden gepompt.

Daarnaast wordt de neerslag intenser, waardoor de diepte van het grondwater in delen van Haarlem zal afnemen. Het verbeteren van de drainagesystemen is gewenst om onder andere kruipruimten droog te houden. Deze extremere regenbuien zorgen ervoor dat de capaciteit van het rioolstelsel niet meer voldoende is. Zelfs niet bij aanleg van alle bergbezinkbassins die op stapel staan. In de zomer zullen de periodes van droogte langer zijn, wat mogelijk negatieve gevolgen zal hebben voor onder meer de houten paalfunderingen van woningen.

De westzijde van Haarlem grenst aan de binnenduinderand. Vanuit de duinen wordt duinwater, relatief schoon water met specifieke samenstelling, afgevoerd naar Haarlem. De oostzijde van Haarlem (o.a. Schalkwijk, Waarderpolder) waren van oorsprong een polderwatersysteem. De bebouwde gebieden zijn opgehoogd. Het grondwatersysteem functioneert echter gewoon als poldersysteem. Vanaf circa 1850 zijn vele grachten gedempt, doordat vele watergangen als open riolen fungeerden met stank en ziektes tot gevolg. De achterliggende reden (ont- en afwatering) van deze historische watergangen werd over het hoofd gezien. In de wederopbouw vanaf 1950 raakte het watersysteem nog meer versnipperd. Bij de aanleg van nieuwe woonwijken (o.a. Schalkwijk) en bedrijventerreinen (o.a. Waarderpolder) werd niet nagedacht over een aan te leggen water- en drainagesysteem. Hierdoor heeft Haarlem momenteel een (grond)watersysteem dat niet voldoende op orde is.

Kaart denkrichting: voor het toekomstig waternetwerk is ruimte nodig

Zeker met de verwachte verandering van het klimaat en het effect daarvan op de stad, moet het huidige watersysteem versterkt en verbeterd worden met minimaal onderstaande technische vereisten:

- Bestaande watergangen worden verbreed en met elkaar in verbinding gebracht.
- Nieuwe watergangen worden gegraven.
- Gedempte grachten worden weer open gelegd.
- Bestaande duikers worden (waar mogelijk en zinvol) vervangen voor open water.
- Landelijke bergingsplassen en stedelijke Waterpleinen worden gerealiseerd om regenwater vast te houden.
- Onder de straten wordt drainage aangelegd om de stijging van het grondwater te neutraliseren.
- Regenwater wordt zoveel mogelijk bovengronds afgevoerd: bijvoorbeeld via mol- of lijngoten richting oppervlaktewater. Dit vergroot de belevingswaarde van het water.

Door regenwater bovengronds af te voeren, worden drie vliegen in één klap geslagen.

1. Relatief schoon regenwater loopt niet linea recta weg in de riolering waar het verontreinigd raakt
2. Het bestaande rioolwater blijft vuiler (dikker genoemd), een pré voor de waterzuivering, omdat de bacteriën die vuil water schoonmaken, gedijen bij vervuild water.
3. Bij heftige regenval zal minder vaak het rioolwater in de grachten overstorten.

In het kader van ruimtelijke kwaliteit wordt het toekomstige watersysteem zichtbaar en toegankelijk en ziet er aantrekkelijk uit. De inrichting van de oevers versterken de identiteit van de wijk. De verschillende mogelijkheden voor het recreatief gebruik van het water vergroten de belevingswaarde van het water.





Door verschillende ingrepen in het watersysteem in het verleden en de actuele klimaatsverandering is het Haarlemse (grond)watersysteem momenteel niet op orde. Het is noodzakelijk een aantal technische ingrepen te doen om het systeem te completeren.

Daarnaast levert het zichtbare watersysteem een belangrijke bijdrage aan de beleving en kwaliteit van de openbare ruimte. Uitgangspunt is deze bijdrage verder te versterken. Waar mogelijk worden technische vereisten en toevoegingen in het kader van ruimtelijke kwaliteit gecombineerd.

LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

-  Bestaand waternetwerk
-  Gedempte watergang
-  Duiker

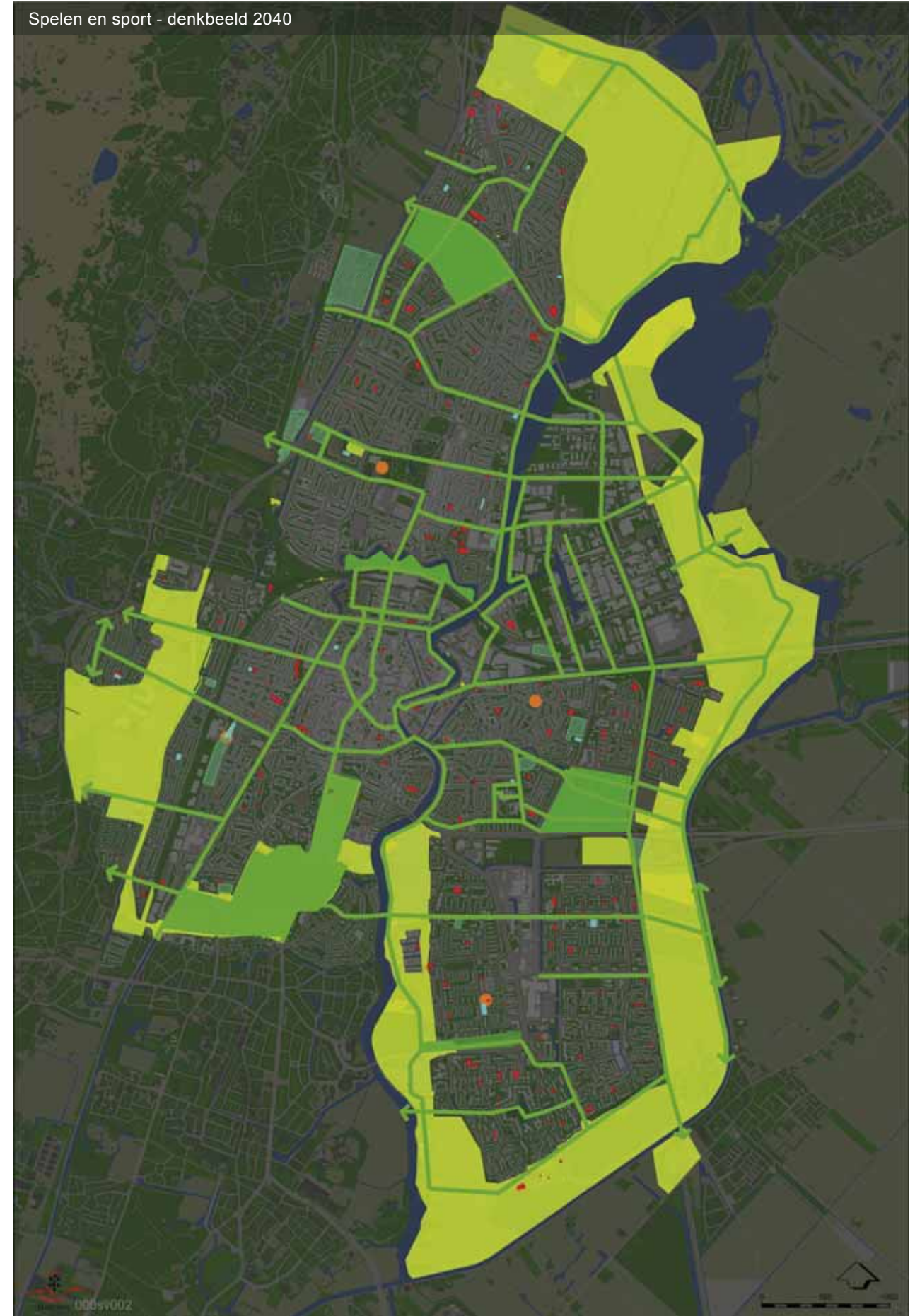
LEGENDA DENKBEEELD 2040

-  Bestaand waternetwerk
-  Gewenste oppervlaktewater voor waterberging
-  Gewenste watergang vanuit oogpunt ruimtelijke kwaliteit
-  Ruimte voor duinwateropvang

Spelen en sport - bestaande situatie



Spelen en sport - denkbeeld 2040





2.9 Spelen en sport

Buiten spelen en sport: beweging, ontspanning en ontwikkeling

Spelen is onlosmakelijk verbonden met een gezonde ontwikkeling van kinderen en jeugd. Spelen is essentieel voor de lichamelijke als de geestelijke en de sociale ontplooiing.

Door het beter mogelijk maken van buiten spelen worden leefbaarheid en beleving van de stad vergroot. Spelen in het groen bevordert het contact tussen kinderen en natuur.

Sportvoorzieningen zijn belangrijk voor ontspanning, sociale ontwikkeling en gezondheid van jong en oud. Verspreid over Haarlem zijn voldoende sportvoorzieningen aanwezig.

Kaart bestaande situatie: Buiten spelen op de stoep en in het park

Het buiten spelen van kinderen wordt nu vooral geconcentreerd op de ongeveer 240 speelplekken in de openbare ruimte en op schoolpleinen. Daarnaast is er een aantal ingerichte particuliere speeltuinen, parken, plantsoenen en openbaar toegankelijke sportvelden die voor het spelen worden benut.

Verder wordt de openbare ruimte gebruikt voor informeel spelen op stoep en in de straat.

De ruimte die beschikbaar is voor spelen, is beperkt in Haarlem. Meer specifiek zijn er wijken waar de ruimte voor informeel spelen beperkt is, zoals de oostelijke delen van Haarlem-Noord en enkele wijken rond de binnenstad.

Uit recent onderzoek blijkt dat de informele speelruimte van kinderen de voorkeur krijgt boven het spelen op speciaal ingerichte speelplaatsen. Hieruit blijkt het belang van een zorgvuldig en evenwichtig ingerichte openbare ruimte met voldoende ruimte voor spelen.

Denkrichting: meer speelruimte op stoep, plein en in park en ontwikkeling van een speelnetwerk

Straten, pleinen en plantsoenen kunnen beter op het informeel spelen worden ingericht. Voorwaarde is wel dat er, aanvullend op andere functies, meer ruimte voor beschikbaar wordt gemaakt. Dit wordt bereikt door met name de verkeersfunctie te begrenzen met behulp van de toevoeging van de autoring en de ruimte geschikt te maken voor gebruik ten behoeve van meerdere doeleinden.

Door de stad heen komt een netwerk van voorzieningen en mogelijkheden die door kinderen en jeugd voor het spelen en spel kunnen worden gebruikt. Dit varieert van gekleurde stoeptegels op het trottoir voor een hinkelbaan tot een ingerichte speeltuin en een voetbalkooi voor de oudere jeugd.

Voor de ontwikkeling van een toereikend speelnetwerk moet er creatief met de ruimte worden omgegaan. Hiervoor zetten we in op de volgende thema's, overeenkomstig het Speelruimteplan:

- Het realiseren van meer informele speelruimte door het spelen op stoep, in de straat en op pleinen beter mogelijk te maken. Dit gebeurt door inrichting van bredere stoepen en het aanbrengen van informele spelaanleidingen (richel, gekleurde tegels, trapje etc.);
- In bestaande parken en in het buitengebied worden natuurlijke speelplekken gerealiseerd, goed bereikbaar via recreatieve routes.
- In de dichtbebouwde wijken worden speciale groene speelstraten aangelegd die gekoppeld worden aan het recreatieve netwerk.

Er zijn voldoende sportterreinen in de stad. Op de bestaande sportterreinen wordt het gebruik verder geïntensiveerd.

Het bieden van voldoende speelmogelijkheden voor kinderen van verschillende leeftijden is een belangrijke randvoorwaarde voor de leefbaarheid van de stad. Spelen bevordert de gezondheid en stimuleert ontwikkeling van kinderen. Uitgangspunt is de stapsgewijze verschuiving van met toestellen ingerichte speelplekken naar een netwerk van informele, toegankelijke speelmogelijkheden dat in dichtbebouwde wijken wordt gekoppeld aan het recreatieve, groene netwerk van de stad. In bestaande parken en buitengebied wordt ingezet op natuurlijke speelplekken. Het huidige aanbod aan sportmogelijkheden dekt Haarlem.

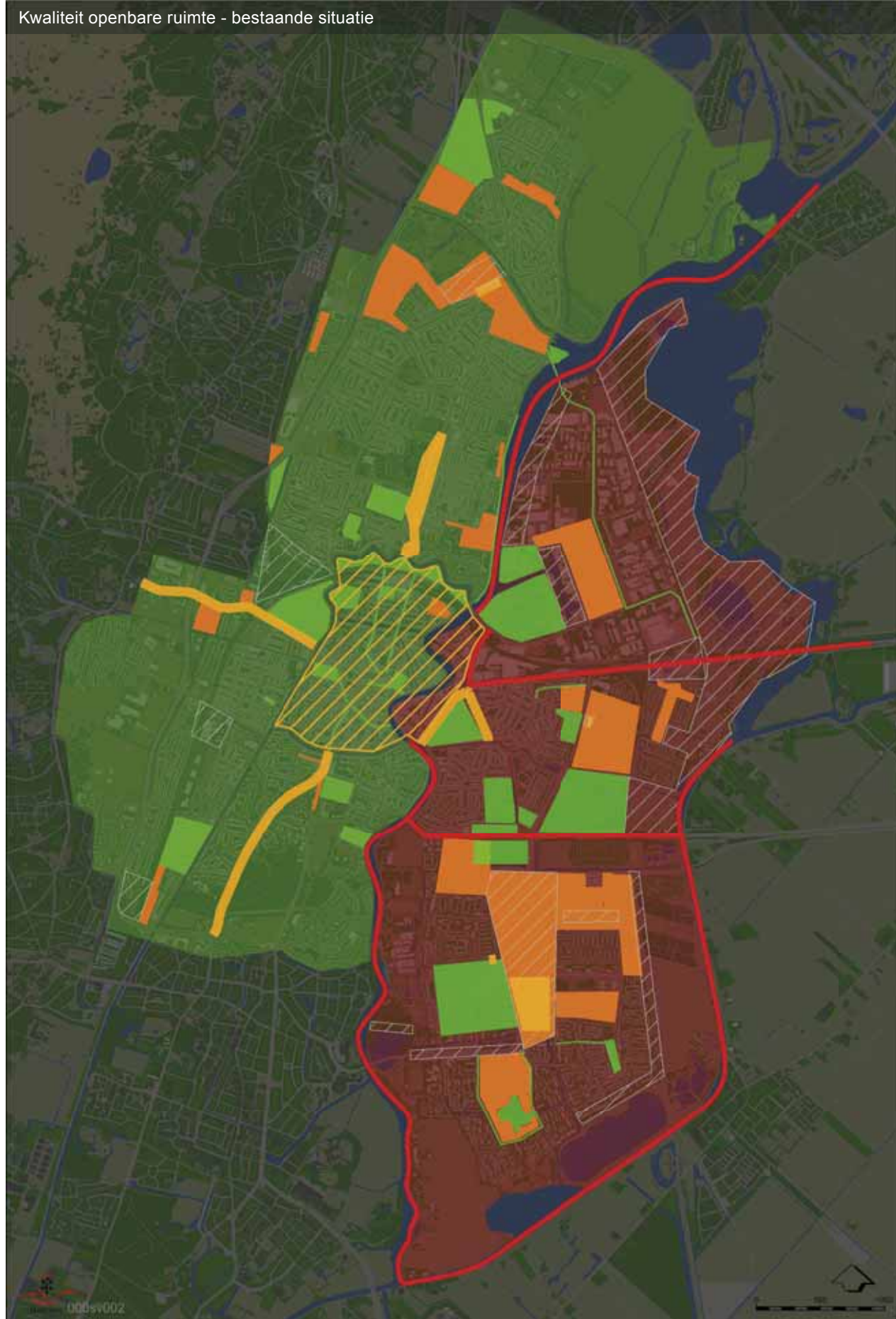
LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

- Sportterreinen
- Openbare speelplekken
- Woonbuurt met onvoldoende ruimte voor informele speelmogelijkheden
- Recreatief groen
- Parken
- Speeltuin
- Kinderboerderij

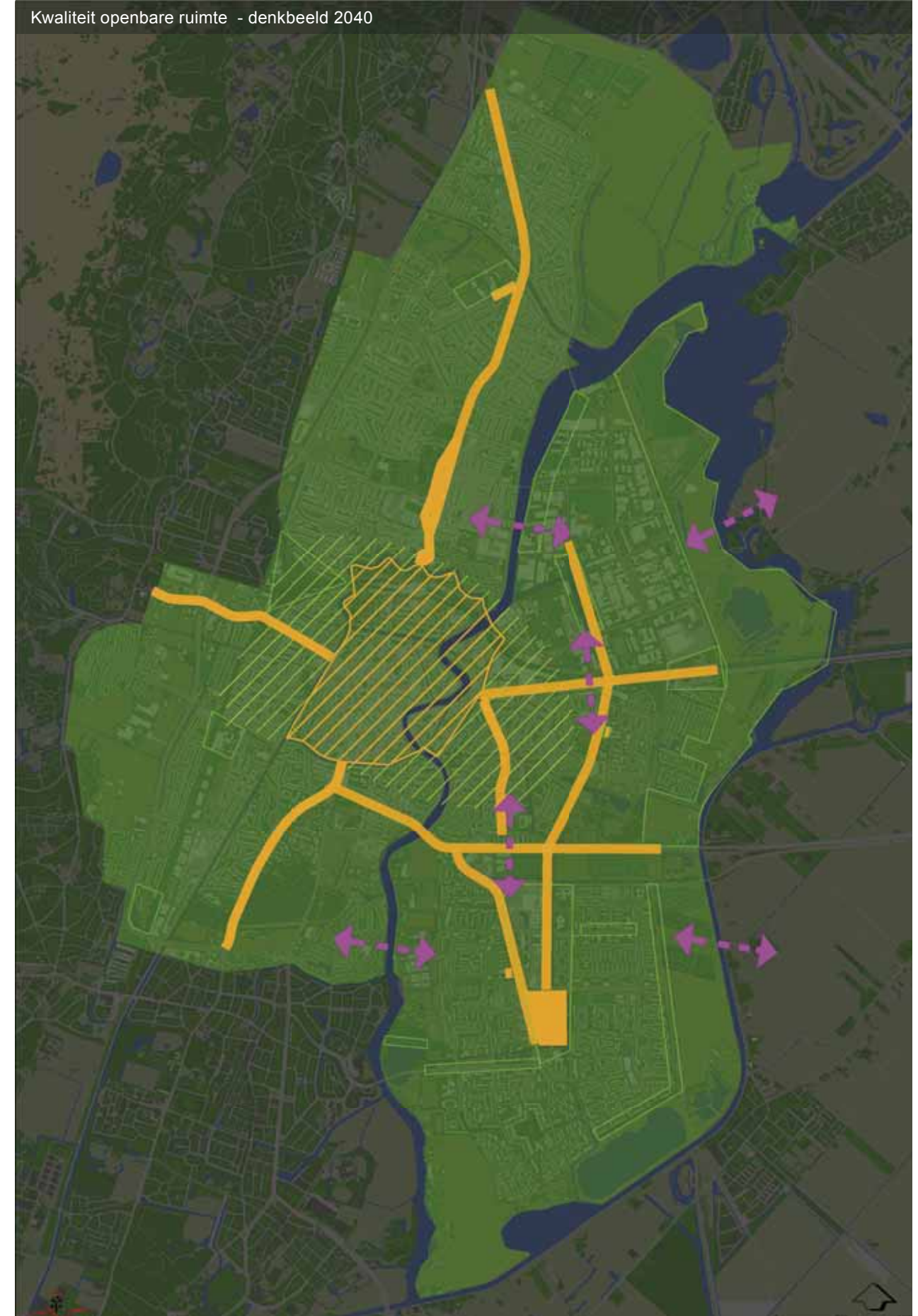
LEGENDA DENKBEELD 2040

- Voldoende informele speel-mogelijkheden in iedere woonstraat
- Intensiveren gebruik sportterreinen
- Speelplekken
- Recreatieve routes met extra speelvoorzieningen
- Recreatief groen
- Parken
- Speeltuin
- Kinderboerderij

Kwaliteit openbare ruimte - bestaande situatie



Kwaliteit openbare ruimte - denkbeeld 2040





LEGENDA BESTAANDE SITUATIE

- Haarlem West
- Haarlem Oost
- Barrières
- Centrum en centrumgebieden
- Ambitie verbetering invulling openbare ruimte
- Gebied met onbenutte potentie
- Recente kwaliteitsimpuls

LEGENDA DENKBEELD 2040

- Kwalitatief gewaardeerde woonmilieus
- Verbinding
- Centrum en stadsstraten
- Uitloop centrum
- Gerealiseerde kwaliteitsimpuls

2.10 Openbare ruimte, woonmilieu en wijk economie

Variatie in woonmilieus

Haarlem is opgebouwd uit verschillende buurten met ieder zijn eigen verschijningsvorm. Deze verschijning bepaalt het karakter van de wijk en de manier waarop de wijk wordt beleefd. Maatvoering en inrichting van de openbare ruimte zijn hierin van doorslaggevend belang. De grote variëteit aan kwalitatieve buurten bezorgt Haarlem een rijkdom aan woonmilieus. Op iedere plek in Haarlem streven we naar kwalitatief hoog gewaardeerde woonmilieus.

Herstel van de stadstraat

De stadstraat is de Haarlemse variant van een boulevard; wegen die vanuit de binnenstad naar de stad uitwaaiëren, waarlangs het stedelijk leven zich concentreert. Langs deze wegen komen de meeste mensen, vandaar dat langs deze wegen winkels, bedrijven, voorzieningen en voornamelijk gebouwen zijn ontstaan. Deze functies versterken de lokale levendigheid. Ondanks het doorgaande karakter hebben stadsstraten een hoge verblijfskwaliteit. Een speciale rol is weggelegd voor het trottoir: dit is de overgangszone tussen openbaar en privé, waar verkeer en verblijven samenkomen en waar uitwisseling van functies plaatsvindt.

Kaart bestaande situatie: waardering woonmilieus & rudimentaire stadstraten

Niet overal in Haarlem wordt de woonomgeving even hoog gewaardeerd. Her en der in de stad zijn plekken waar de menselijke maat uit de openbare ruimte is verdwenen of de openbare ruimte als onpersoonlijk of marginaal wordt ervaren. Bewoners omschrijven de gebieden als karakterloos, sleets en anoniem. Vaak gaat dit gepaard met een slechte kwaliteit van het vastgoed. De maatschappelijke waardering loopt terug. En waar de waardering terugloopt, lopen ook de investeringen, in meest brede zin van het woord, terug. Opvallend is dat de woonmilieus in Haarlem West veel hoger worden gewaardeerd dan die in Oost, wat zorgt voor een duidelijke tweedeling van Oost en West. Insteek is om deze tweedeling op te heffen en van Haarlem weer een onverdeelde stad te maken. Er is al een start gemaakt met de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. Voorbeelden zijn Europawijk Zuid, Meerwijk Centrum en Delftwijk. Inzet is dat dit wordt doorgezet, waarbij wordt uitgegaan van de reeds bestaande kwaliteiten van deze wijken. Van de oorspronkelijke stadsstraten zijn op het ogenblik her en der nog plukjes winkels en voorzieningen overgebleven. In de naoorlogse buurten zijn gebouwd met een scheiding tussen wonen, werken, voorzieningen en winkels ontstaan. Echte stadsstraten zijn er niet. Tussen de bestemmingen liggen verbindingen om alle verkeersgebruikers snel naar een ander plek. Deze wegen worden als ongezellig en sociaal onveilig ervaren. Voorzieningen en winkels zijn ondergebracht in losse, geïsoleerde (buurt)centra met weinig uitstraling naar de omgeving.

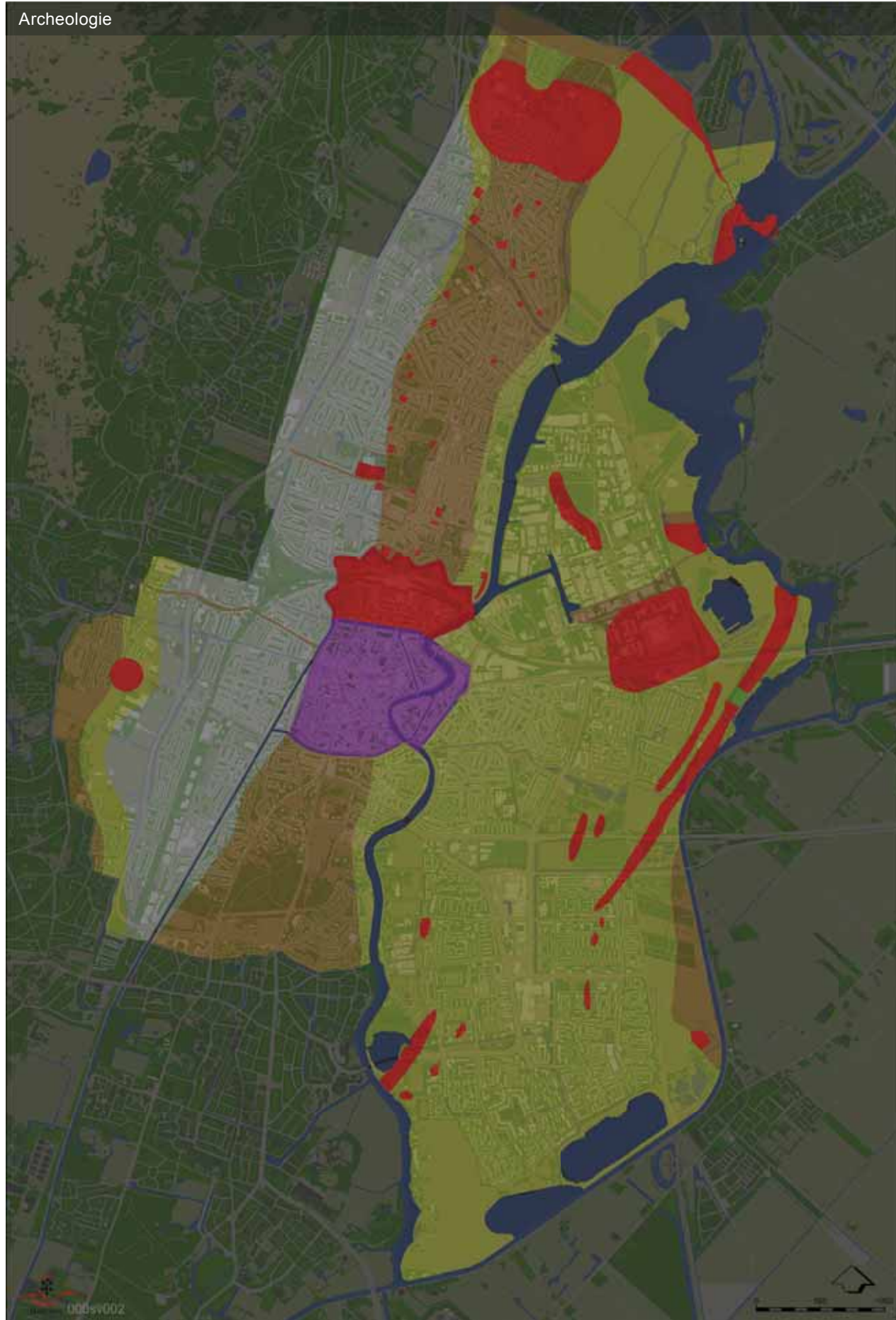
Kaart denkbeeld: Hechten van de stad met openbare ruimte en bebouwing

In de loop der tijd lijkt de klad in de stadstraat te zijn gekomen; winkels concentreren zich op enkele plekken, bedrijven trekken de stad uit, kerken en scholen komen vrij. Trottoirs worden steeds smaller en de verkeersstroom neemt steeds meer ruimte in. De stadstraten

worden steeds meer hoofdwegen voor een vlotte afwikkeling van verkeer dan dragers van levendigheid en economische potentie. Met de opkomst van het nieuwe werken, het aantrekken van het stedelijk wonen en de vraag naar gemengde woonmilieus ligt ook voor de stadstraat een tweede jeugd in het verschiet. Met name nieuwe zorgfuncties en de creatieve industrie vragen om een vestigingsmilieu midden in de wijk, zichtbaar en goed bereikbaar.

Er liggen genoeg mogelijkheden om door middel van gerichte ingrepen in de openbare ruimte de waardering van alle buurten verbeteren. In de gebieden waar de kwaliteit van de woonomgeving achter blijft, zal herinrichting van de openbare ruimte in combinatie met binnenstedelijk bouwen worden ingezet. Dit betekent een kwaliteitsslag in de openbare ruimte en een uitbreiding van de woningvoorraad in Haarlem. Daarbij is variatie en eigenheid van de woonwijken en een evenwichtige inrichting van de openbare ruimte en voorzieningen van doorslaggevend belang. Veelzijdigheid van de binnenstad en centrumgebieden kan blijven toenemen. Voor een moderne stadstraat is snelle doorstroming voor auto geen prioriteit; Het is van belang dat bedrijven en voorzieningen aan de straat zichtbaar en bereikbaar zijn en dat de openbare ruimte uitwisseling en handel ondersteunt. De oude stadstraten kunnen een diversiteit aan stedelijke functies herbergen. In de nieuwere wijken kunnen de geïsoleerde centra onderling te verbinden via een uitrol van stadstraten nieuwe stijl.

Iedere woonwijk in Haarlem heeft haar eigen karakteristiek. Er bestaat een opvallend verschil tussen de beoordeling van woonwijken in West en Oost. Oost scoort veel lager in ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en toekomstwaarde. Doel is om met ingrepen in de openbare ruimte de kwaliteit van Oost gelijk te trekken met die van West. Belangrijk is om hierbij gebruik te maken van de vele kwaliteiten die Oost wel rijk is en het unieke van elke wijk te benadrukken. De stadstraten wordt nieuw leven ingeblazen. Vanuit het centrum brengen zij levendigheid en economische potentie aan de verschillende woonwijken van Haarlem.





2.11 Voorwaardestellende kaart A: Archeologie

Een waardevol bezit

Haarlem heeft een rijk verleden. Vele archeologische vondsten tonen dat aan. De resten van woningen, huisraad en andere sporen van vroegere bewoning zijn in de loop der eeuwen achtergebleven. Door latere bewoning, stuifafzettingen en kunstmatige ophogingen zijn ze verborgen geraakt in de Haarlemse bodem. Daardoor is de Haarlemse bodem een opeenstapeling geworden van 56 eeuwen bewoningsgeschiedenis, opgebouwd uit diverse bodemlagen. Deze archeologische overblijfselen zijn beschermd volgens de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (2007).

Met de Wet op de Archeologische Monumentenzorg (Wamz) heeft de gemeente er vanaf 1 september 2007 een aantal nieuwe verplichtingen bij gekregen met betrekking tot de zorg voor het archeologisch erfgoed. Deze wet is het resultaat van het Europese Verdrag van Valetta. Het verdrag regelt onder andere een geïntegreerd behoud van archeologisch erfgoed, een duidelijke financiering van het onderzoek, de verzameling en verspreiding van wetenschappelijk onderzoek en bewustmaking van het publiek.

Op grond van de Wamz moeten gemeente verantwoordelijkheid nemen voor het behoud van het eigen bodemarchief. Gezien het rijke bodemarchief van Haarlem is het niet alleen noodzakelijk, maar ook zeer wenselijk een adequaat archeologiebeleid te voeren. De uitgangspunten voor gemeentelijke beslissingen zijn in de beleidsnota archeologie en de voorlopige Archeologische Beleidskaart Haarlem (ABH) vastgelegd en uitgewerkt.

Voor het archeologiebeleid zijn de volgende doelen geformuleerd:

- De gemeente streeft naar bescherming van het bodemarchief door middel van de bestemmingsplannen en stedelijke planvorming. Hierbij staat behoud in situ (ter plaatse) voorop;
- Als behoud in situ niet mogelijk is, moet gestreefd worden naar kennisvergroting van het bodemarchief;
- Publieksinformatie, -educatie en -participatie.

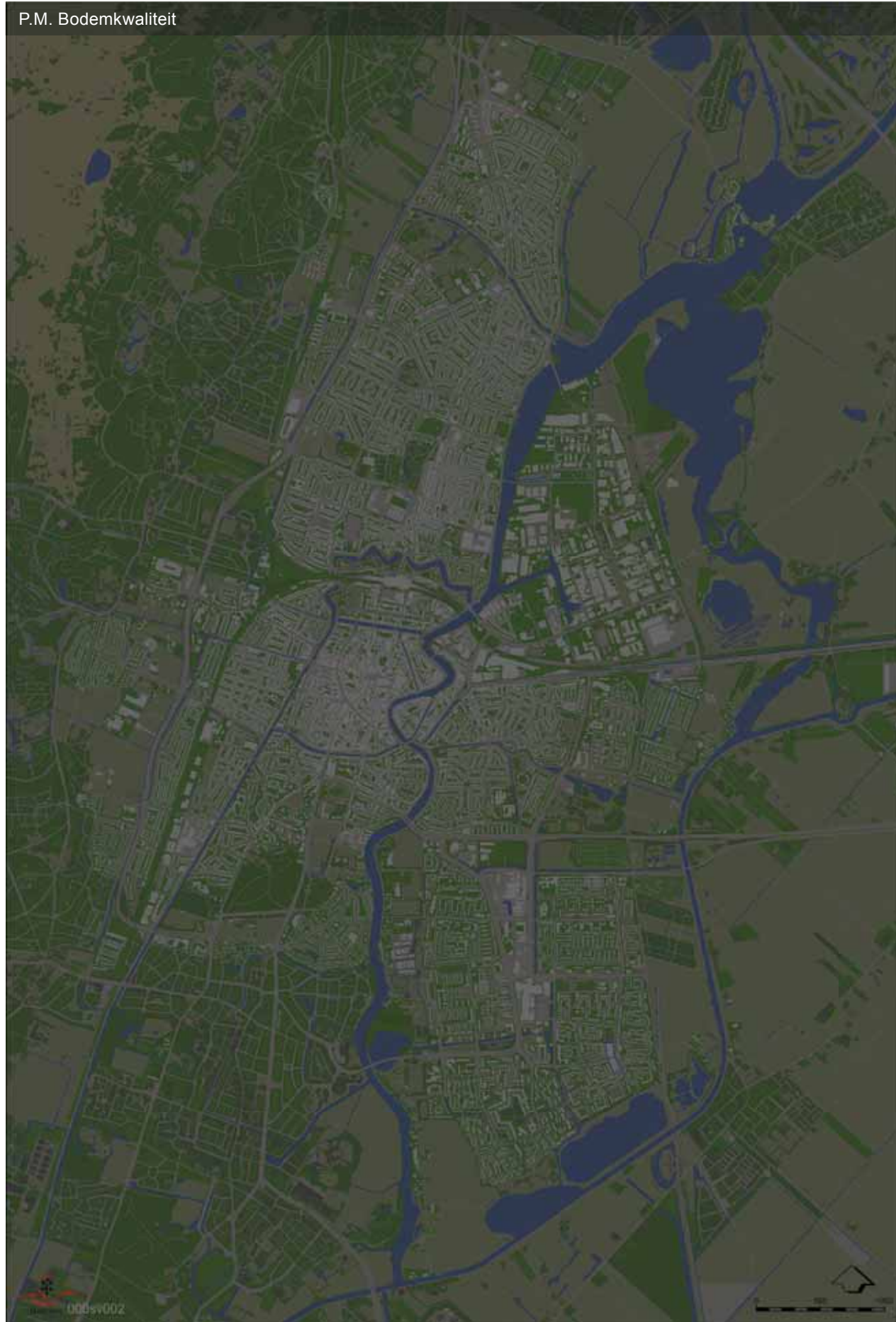
Voor elk terrein in Haarlem geldt een archeologische verwachting. De verwachting geeft aan hoe hoog de kans is dat je archeologische resten in de bodem kunt aantreffen. Het doel van het archeologisch vooronderzoek is de archeologische waarde van een terrein vast te stellen. Dit gebeurt in verschillende stappen van onderzoek. Elk onderzoek resulteert in een archeologische rapportage. Op basis van de rapportage besluit de gemeente of het

onderzoekstraject moet worden voortgezet of kan worden afgerond. Daarbij kunnen soms verschillende stappen van het archeologisch onderzoek gezamenlijk worden doorlopen of overgeslagen worden.

Voor terreinen die gewaardeerd worden als archeologisch waardevol kan de gemeente besluiten tot behoud in situ (ter plaatse). Het kan ook zijn dat de archeologische waarden, om zwaarwegende redenen, niet in situ behouden kunnen blijven. Dan besluit de gemeente tot behoud ex situ (van de plaats) en wordt de vindplaats opgegraven. De vondsten en gegevens worden daarna in het archeologisch depot bewaard.

LEGENDA ARCHEOLOGIE

	cat. 1 a - Bij bodemverstorende activiteiten van 0 m ² dieper dan 30 cm -maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd (bouwverbod, tenzij ontheffing).
	cat. 1 b - Bij bodemverstorende activiteiten van 0 m ² dieper dan 30 cm -maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.
	cat. 2 - Bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 50 m ² en dieper dan 30 cm maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.
	cat. 3 - Bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 500 m ² en dieper dan 30 cm maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.
	cat. 4 - Bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 2.500 m ² en dieper dan 30 cm maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.
	cat. 5 - Bij bodemverstorende activiteiten van meer dan 10.000 m ² en dieper dan 30 cm maaiveld dient een archeologisch rapport te worden overlegd.
	cat. 6 - Water archeologievrij

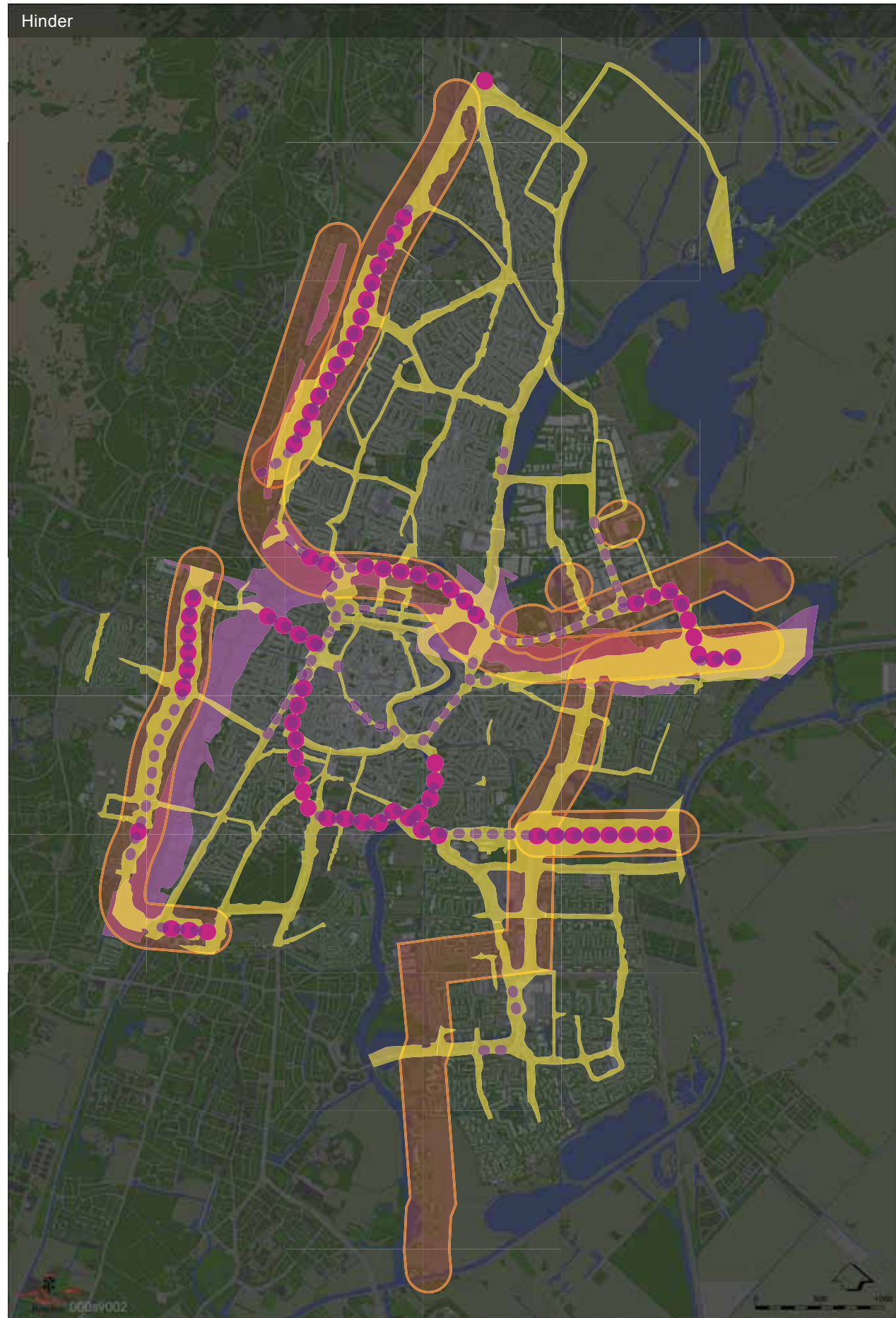


2.12 Voorwaardestellende kaart B: Bodemkwaliteit

De bodemkwaliteitskaart heeft betrekking op het gehele grondgebied van de gemeente Haarlem. Voor het opstellen van de bodemkwaliteitskaart is gebruik gemaakt van de bodemonderzoekgegevens van locaties, waar op grond van historie (vergunningen/bedrijfsactiviteiten) geen verontreiniging wordt verwacht. De kaart is dan ook niet geschikt voor het beoordelen van de bodemkwaliteit ter plaatse van een verdachte locatie, daar is specifiek onderzoek voor nodig. De bodemkwaliteitskaart geeft alleen inzicht in de te verwachten bodemkwaliteit of achtergrondkwaliteit in een bepaald gebied.

In zijn algemeenheid vormt de diffuse verontreiniging geen belemmering voor de functies in Haarlem. Voor de afvoer van vrijkomende grond moet rekening worden gehouden met verwerkingskosten.

Bij wijziging van een functie moet veelal worden beoordeeld of een bodemonderzoek of sanering nodig is en of vrijkomende grond elders kan worden hergebruikt binnen Haarlem. De bodemkwaliteitskaart wordt voor die doelen gebruikt door de afdeling Milieu.





2.13 Voorwaardestellende kaart C: Hinder

De kaart geeft een zeer globaal inzicht in verhoogde milieuhinder als gevolg van spoorweglawaai en verkeerslawaai en zegt iets over de luchtkwaliteit. Basis hiervoor is de lopende verkeersprognose 2015 (inclusief realisatie Haarlems Verkeers- en Vervoersplan en herstructurering Waarderpolder). Tevens zijn de risicozones voor externe veiligheid weergegeven.

Geluid

Bij het inventariseren waar er sprake is van een suboptimale milieukwaliteit zijn als eerste indicatie ruwweg de geluid- en concentratieklassen aangehouden die door de Gemeentelijke gezondheidsdienst (GGD) worden toegepast in haar Gezondheids Effect Screeningen (GES). Hierbij is geen cumulatie meegenomen tussen bijvoorbeeld wegverkeer, railverkeerslawaai en industrielawaai.

Geluidhinder railverkeer.

Aangegeven zijn de gebieden waar door geluidhinder als gevolg van railverkeer gesproken kan worden van een vrij matige of ongunstiger milieukwaliteit.

Geluidhinder wegverkeer.

Aangegeven zijn de gebieden waar door geluidhinder als gevolg van wegverkeer de milieukwaliteit als zeer matig of ongunstiger kan worden omschreven. Dit volgens de door de GGD gehanteerde scorelijst voor Gezondheids Effect Screening.

Industrielawaai Waarderpolder

Bij vestiging worden bedrijven beoordeeld in hoeverre hun geluidsbijdrage past binnen deze geluidscontour.

Luchtverontreiniging

Verhoogde concentraties luchtverontreiniging zien we langs de drukste wegen uit de hoofdstructuur van het HVVP; naast de invalswegen vanuit het oosten (Amsterdamsevaart, Oudeweg, Schipholweg/Buitenrustlaan) behoren daartoe ondermeer de Westelijke Randweg en de centrumring (o.a. Bolwerken).

In algemene zin kan door het fietsgebruik te bevorderen een alternatief geboden worden voor het (binnen)stedelijk autoverkeer, hetgeen bijdraagt aan de luchtkwaliteit. Ook de toepassing van schone voertuigbrandstoffen (aardgas, electriciteit) waarvoor Haarlem zich inzet) en het verplaatsen van verkeer uit belast woongebied naar minder gevoelige locaties draagt bij aan een relevante verbetering van de luchtkwaliteit.

Concentratie van fijn stof (PM10)

De fijnstofgehalten in Haarlem vallen overal in de klasse matig. Overal wordt ruim voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor fijn stof.

Concentratie van stikstofdioxide

Aangegeven zijn de wegen waarlangs de milieukwaliteit als gevolg van het stikstofdioxidegehalte in de lucht als zeer matig kan worden omschreven. Opgemerkt wordt dat een ongunstiger luchtkwaliteit (onvoldoende volgens de wet of de GES-score) niet optreedt. Er wordt overal voldaan aan de wettelijke grenswaarden.

Veiligheid en hinder


Zone externe veiligheid

Op een aantal wegen en spoorlijnen moet rekening worden gehouden met een veiligheidszone van gevaarlijke stoffen.

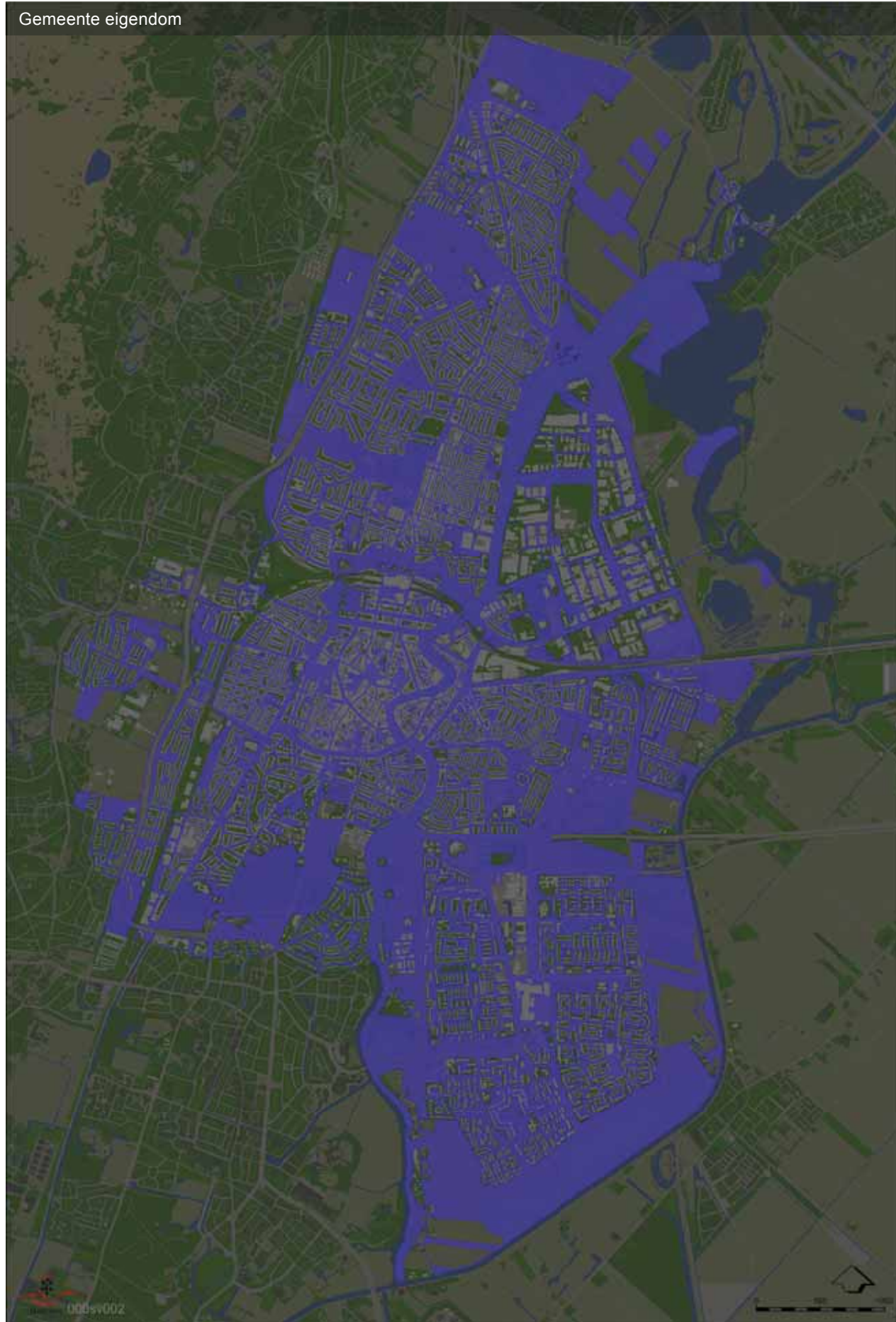
Voor de gebieden rondom Schiphol zijn contouren vastgesteld die aangeven waar beperkingen voor bouwhoogten gelden (voor nieuwe situaties). Op de kaart zijn de contouren aangegeven. Ook onder het straalpad van de telecommunicatietoren aan de Oudeweg is een hoogtebeperking van toepassing (max. 80 m). Daarnaast moet rekening worden gehouden met beperkingen voor grote aaneengesloten wateroppervlakten. Dit houdt in dat er in nieuwe situaties geen plassen groter dan 3 hectare gerealiseerd mogen worden in verband met de aantrekkende kracht die dit heeft op (trek)vogels en het gevaar dat die vogels kunnen opleveren voor het vliegverkeer.

Nieuwe ontwikkelingen binnen 50 meter van een tankstation zullen getoetst moeten worden op risico's. Voor LPG stations geldt een veiligheidscontour van 80 – 120 meter rond het vulpunt.

LEGENDA HINDER

-  zone met een geluidbelasting railverkeer vanaf 60 dB
-  zone met een geluidbelasting wegverkeer vanaf 60dB
-  zone met een geluidbelasting railverkeer vanaf 60 dB
-  wegen met een concentratie stikstofdioxide (NO2) boven 30 µg/m3
-  zone externe veiligheid

Gemeente eigendom



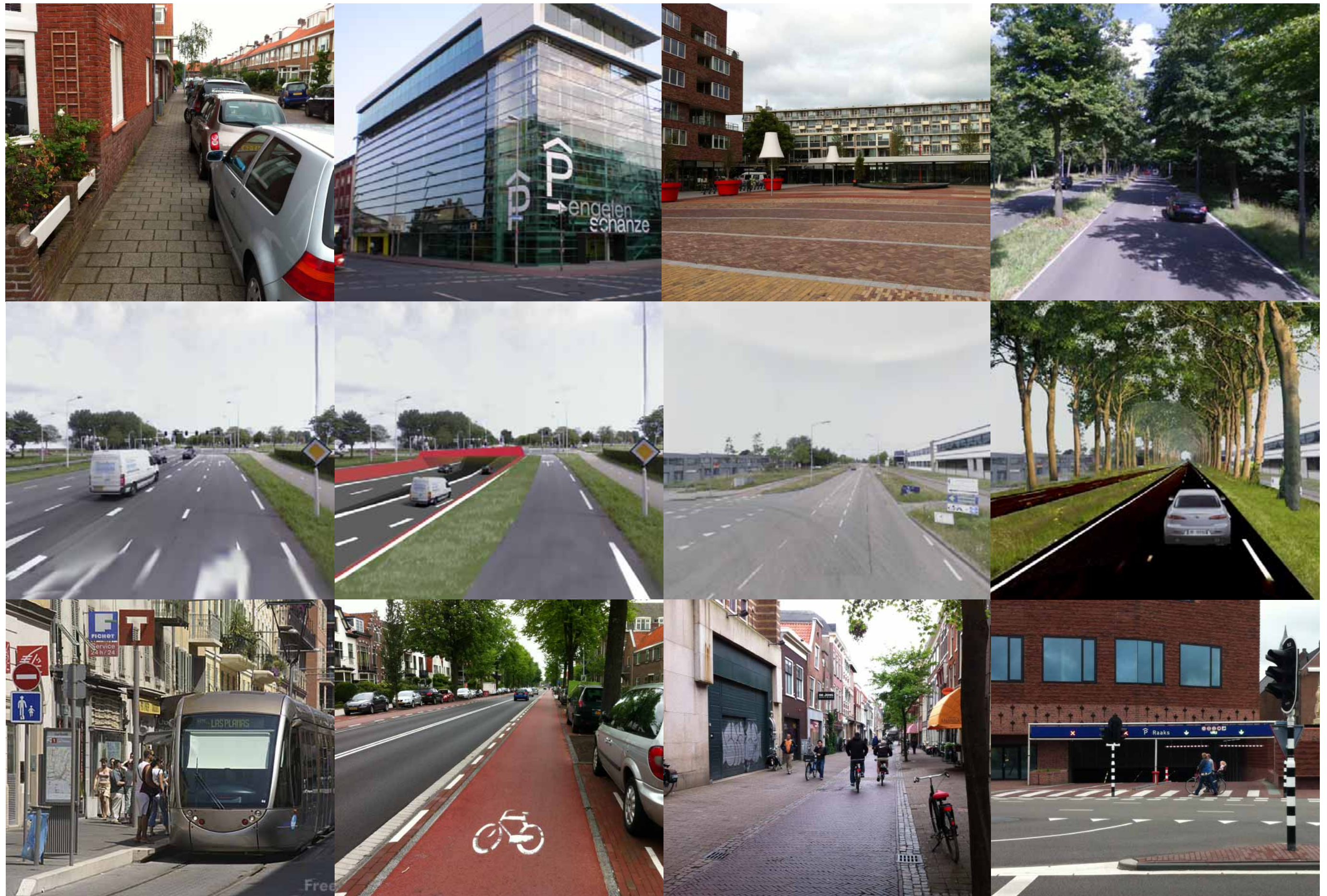
2.14 Voorwaarde stellende kaart D: Gemeentelijk eigendom

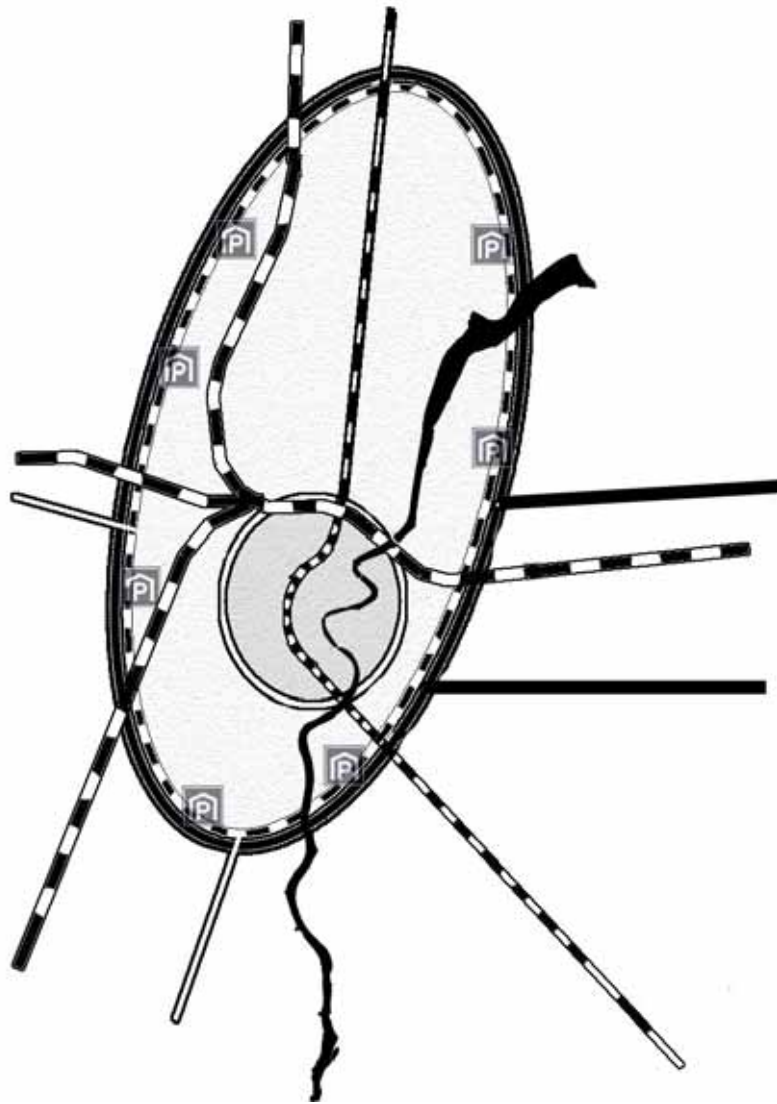
De kaart hiernaast toont het areaal aan gemeentelijk eigendom. Het gemeentelijk eigendom van Haarlem bevindt zich zowel boven als onder de grond en bestaat onder andere uit wegen, pleinen, groen, water, bruggen, viaducten, oevers en kades, openbare verlichting en speelvoorzieningen bovengronds en riolering ondergronds.

In de openbare ruimte heeft het bevoegd gezag direct invloed op de inrichting van het gemeentelijk eigendom. Voor gebieden die niet in eigendom van de gemeente zijn, is de invloed indirect geregeld middels verordeningen en regelgeving.

LEGENDA GEMEENTELIJK EIGENDOM

 Gemeentelijk bezit





3 Samenhangend perspectief

In dit hoofdstuk zijn de afzonderlijke thema's uit hoofdstuk 2 met elkaar in samenhangend perspectief gebracht. Uitgangspunt daarbij is dat de integraliteit tussen de verschillende thema's zichtbaar wordt. Dit is een voorwaarde om tot zorgvuldige, volledige afwegingen te komen die tot keuzes kunnen leiden.

Hett perspectief is weergegeven in vier onderwerpen, die samen de belangrijkste discussiepunten vormen voor deze nota op hoofdlijnen.

De onderwerpen zijn:

1. Toegankelijkheid en doorstroming;
2. Leefbaarheid;
3. Ongedeeld Haarlem;
4. Verbreding economische scope van Haarlem.

Zoals gemeld in hoofdstuk 1, zijn bij het opstellen van deze verkenning de drie ijkpunten bereikbaarheid, kwaliteit leefomgeving en economische groei gebruikt als toetsingscriterium.. Dit zorgt voor een consequente afweging bij het maken van de beleidskeuzes.

3.1 Toegankelijkheid en doorstroming

Voorgestelde aanpak

Uit de in hoofdstuk 2 behandelde thema's op het gebied van de verschillende vervoersstromen en ring (thema's 2, 3, 4 en 5) komt de volgende voorgestelde aanpak naar voren:

- Aanleg ring voor autoverkeer: ring om de stad gaat sneller dan routes door de stad;
- Aanvullingen van routes in (H)OV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer), voornamelijk vertramming;
- Aanvullingen in en prioritering van het fietsroutenetwerk.

Om een oplossing te vinden voor het groeiend verkeer en autobezit en tegelijkertijd de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid te verbeteren is een model uitgedacht waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen toegankelijkheid en doorstroming. Terwijl iedere plek in de stad toegankelijk blijft, wordt snelheid buiten de stad gefaciliteerd.

Voor gemotoriseerde verkeer wordt de ring rond de stad de snelste verbinding om rond, in en uit de stad te komen. Binnen de ring past het autoverkeer zich aan in snelheid en aan andere verkeersdeelnemers. De goede doorstroming op de ring leidt tot dusdanige tijds winst dat het doorgaande verkeer de route buitenom kiest. De stad in en uit zal de kortste route vanaf de ring worden gekozen. Aan de ring worden wijkparkeergarages en bezoekersparkeergarages (centrum) gekoppeld, waarmee de ruimteclaim van geparkeerde auto's in de stad zal afnemen. De stad zal autolouwer worden waarmee meer ruimte komt voor functies die de leefbaarheid van de stad vergroten.

Er komt meer ruimte voor de fietser en het (H)OV netwerk wordt versterkt en uitgebreid.

In het fietsnetwerk wordt sterker onderscheid gemaakt tussen doorstroom routes en bestemmingsroutes om een vlotte, aangename verplaatsing per fiets te stimuleren. Om het centrum wordt een fietsring aangelegd voor snelle doorstroming, in het centrum deelt de fietser de openbare ruimte met andere gebruikers en functies. In het (H)OV netwerk wordt onderscheid gemaakt tussen snelle en directe regionale verbindingen en frequente verbindingen met korte halteafstanden binnen de stad. Bij beiden wordt ingezet op vertramming van bestaande en nieuwe traces. Deze ingrepen moedigen de gebruiker aan vaker de fiets en/of (H)OV te pakken en sluiten aan op de doelstellingen die samenhangen met de ring.

Doorwerking

De bereikbare stad

De aanleg van de ring zal tijds winst voor autoverkeer opleveren door de snelle doorstroming van de ring en meer gerichte afslagen voor bestemmingsverkeer. De stad blijft per auto goed bereikbaar. De bereikbaarheid wordt verder vergroot door sterker in te zetten op fietsverkeer in de stad en (H)OV zowel in de stad als regionaal.

De leefbare stad

De autolouwe stad levert ruimtewinst in de openbare ruimte voor langzaam verkeer, groen, bomen spelen en water.

De gezonde stad

De stad zal meer het domein van voetgangers en fietsers worden. Het gebruik van langzaam verkeer wordt gestimuleerd met de komst van de ring, omdat er meer ruimte vrijkomt voor deze gebruikers en deze ruimte beter kan worden vormgegeven.

De schone stad

Milieu hinder zal zich concentreren rond de ring en afnemen in de stad. Door de concentratie op een hoofdroute kan gericht ter plekke milieumaatregelen worden genomen.

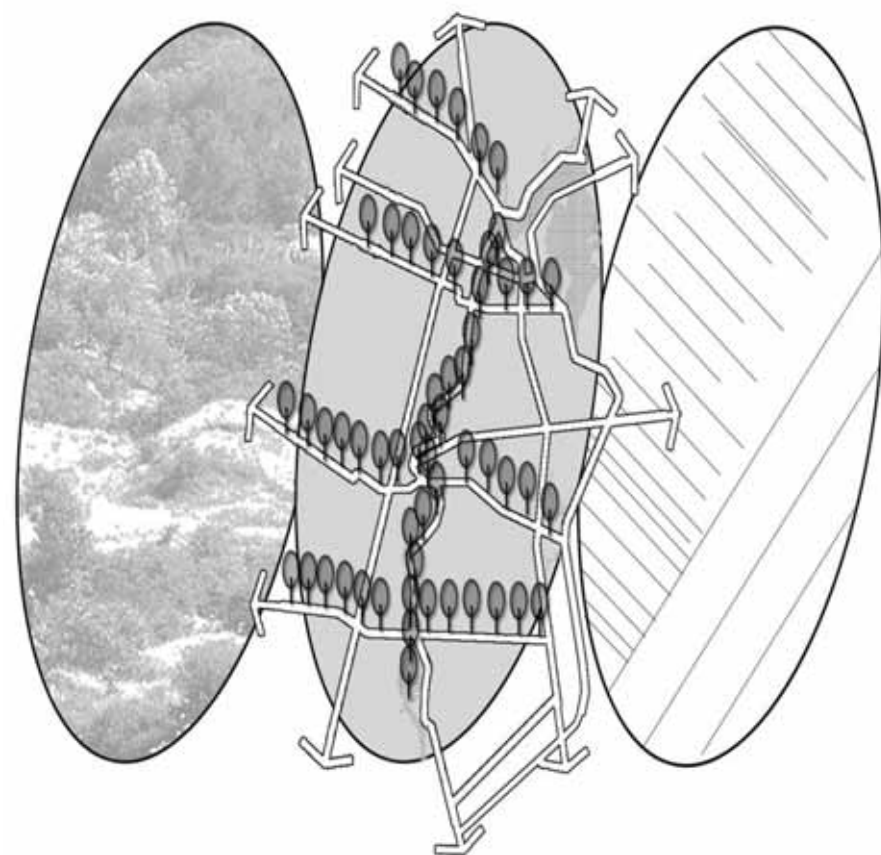
De woonstad

Met de genoemde ruimtewinst en kwaliteitsslag in de vormgeving van de openbare ruimte ontstaan kansen voor de ontwikkeling van nieuwe woonmilieus in de stad.



Veelzijdigheid Haarlems Groen





3.2 Leefbaarheid

Voorgestelde aanpak

Voortbordurend op de voorgestelde aanpak en doorwerking van de toegankelijkheid en doorstroming komt uit de in hoofdstuk 2 behandelde thema's op het gebied van groen, bomen, water en spelen (thema's 5, 6, 7, 8 en 9) de volgende voorgestelde aanpak naar voren:

- De aanleg van een groen, recreatief netwerk dat de ten oosten en ten westen van Haarlem liggende landschappen met elkaar verbindt en een vergroening van de stad met zich mee brengt;
- De recreatieve routes binnen het fietsnetwerk aansluiten op het groen-recreatieve netwerk;
- Noodzakelijke ingrepen in het waternetwerk in het kader van de huidige staat en de klimaatsverandering;
- Waar mogelijk zowel noodzakelijke als wenselijke watergangen bovengronds en in samenhang met het groen-recreatieve netwerk realiseren;
- Stapsgewijze verschuiving van kleine, ingerichte speelplekken naar een fijnmazig netwerk van informele speelruimte in de straten en op de stoep, gekoppeld aan het groen-recreatieve netwerk.

De populariteit en groene beleving van de woonstad Haarlem heeft in belangrijke mate te maken met enerzijds de inrichting van de directe woonomgeving en anderzijds de nabijheid van het duinlandschap aan de westzijde en het polderlandschap aan de oostzijde. Het traditioneel denken in m² groen per eenheid is niet relevant in deze wijde blik en wordt daarom losgelaten. Uitgangspunt wordt het versterken van de beleving en de nabijheid en bereikbaarheid van groengebieden voor inwoners en bezoekers.

Door haar langgerekte vorm zijn de landschappen van de buitengebieden in principe makkelijk bereikbaar. Ambitie is om iedere wijk te voorzien van een rustige recreatieve route voor voetganger en fiets naar het buitengebied. De routes vormen een samenhangend groen netwerk door de stad die groengebieden in en buiten de stad met elkaar verbindt. De onder de vorige paragraaf behandelde ringgedachte biedt ruimte om deze kwaliteit van Haarlem nog verder te versterken en daarmee haar economische potentie te verzilveren.

Doorwerking

De groene stad

De beleving van Haarlem als groene stad wordt versterkt. Met het groen-recreatieve netwerk wordt heel Haarlem groener, juist ook de momenteel groen-arme wijken. Elke inwoner heeft vanuit de straat zicht op een vorm van groen, van vergroende gevels tot bomenrijen en parken.

De blauwe stad

Haarlem gaat, gedeeltelijk vanuit noodzaak, gedeeltelijk vanuit wenselijkheid, sterker dooraderd worden door water. Waterlopen, waterplassen en waterbergingsgebieden worden gekoppeld aan het groen-recreatieve netwerk, waardoor water een belangrijk element vormt in de vergroting van de leefbaarheid van de stad.

De speelstad

Een fijnmazig netwerk van informele speelmogelijkheden in een stimulerende inrichting van de openbare ruimte biedt kinderen van verschillende leeftijden de mogelijkheid zich in de stad te bewegen en ontwikkelen.

De (be)leefbare stad

De inzet is om diverse functies in de directe leefomgeving zodanig te combineren dat het geheel meer is dan de som der delen. Denk bijvoorbeeld aan waterlopen, speelvoorzieningen, fiets- en wandelroutes en boomstructuren. Het combineren van functies is niet het klakkeloos stapelen van functies. De kunst is juist om een evenwichtige mix te vinden. Een mix die bepaald wordt door Genius Loci (de geest van de plek), keuze van functies en een samenhangende vormgeving.

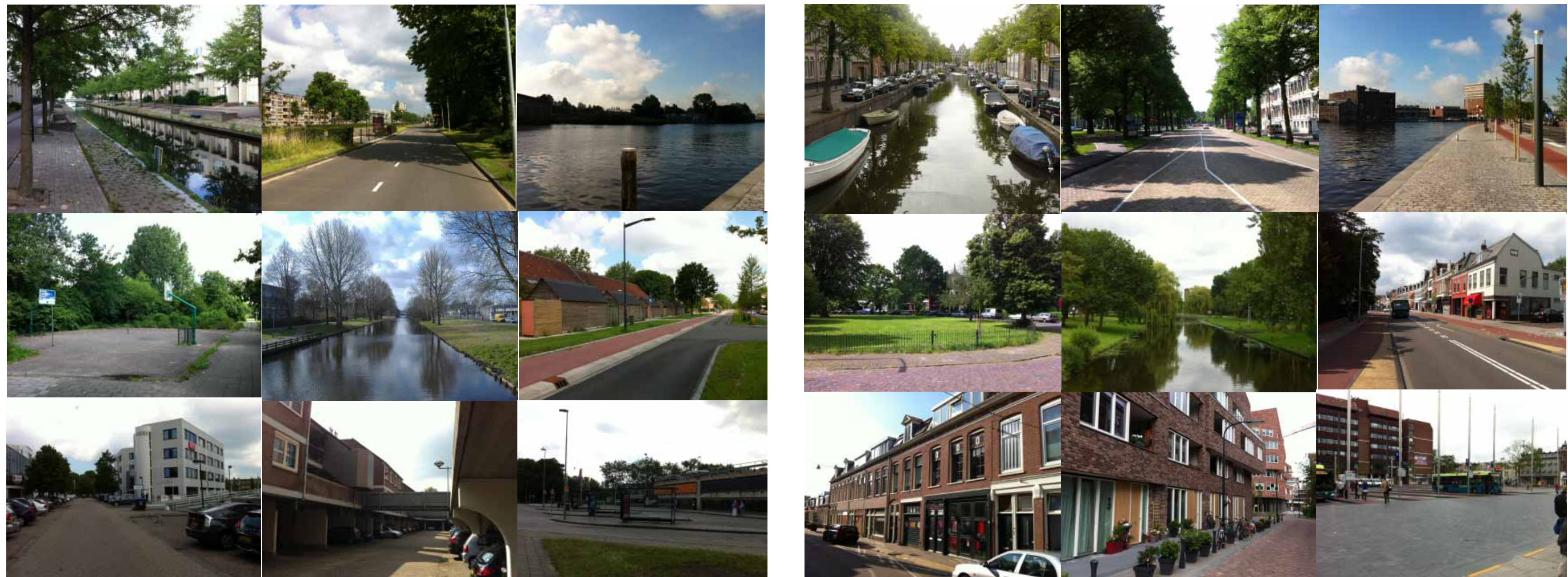
De gezonde stad

Het voorgestelde samenhangende netwerk werkt gezond gedrag in de zin van wandelen, fietsen, spelen en bewegen in de hand. Het netwerk biedt ook een gezonde leefomgeving.

De toekomstbestendige stad

Met een dusdanige vergroting van de leefbaarheid wordt een nieuwe kwaliteitsstandaard voor de inrichting van de openbare ruimte van de stad ingezet, die toekomstbestendigheid van de aantrekkelijkheid van de stad biedt voor de lange termijn. Kansen ontstaan voor de (door)ontwikkeling van kwalitatieve woonmilieus omdat met de kwaliteit van de openbare ruimte de economische potenties in de stad toenemen.

Omdat het uitgangspunt is om groene, water-, speelstructuren en langzaam verkeer hiervoor in te zetten is toekomstbestendigheid ook van grote betekenis in de klimaattechnische zin van het woord.



Haarlem Oost

Haarlem West



Aansluiten bij bestaande kwaliteiten in Haarlem Oost



3.3 Ongedeeld Haarlem

Voorgestelde aanpak

Naar aanleiding van de constatering dat de kwaliteit van de openbare ruimte voor Haarlem in verschillende opzichten van groot belang is, is de huidige stand van zaken per wijk van Haarlem opgenomen. Dit komt ondermeer voort uit de in hoofdstuk 2 behandelde thema's lange lijnen en kwaliteit van openbare ruimte (thema's 1 en 10). Het blijkt dat Haarlem op meerdere vlakken bepaalde verdeeldheid in de stad kent. De volgende aanpak wordt hiervoor voorgesteld:

- Onverdeelde stadsdelen: de ruimtelijke kwaliteit van Haarlem Oost optrekken aan die van Haarlem West;
- Onverdeelde stadswijken: het opheffen van fysieke barrières die tussen wijken aanwezig zijn;
- Betere stedelijke dooradering van economische potentie door de versterking van stadsstraten;
- Het aansterken van woonmilieus die in leefbaarheid en populariteit achterlopen.

Het blijkt dat het westelijk deel aanzienlijk hoger scoort op uitstraling, kwaliteit en toekomstwaarde dan het oostelijk deel. Dat is ondermeer te zien aan de hogere waarde van vastgoed en een positievere beoordeling van de leefbaarheid. Dit is opmerkelijk omdat de woondichtheid in het westen substantieel hoger ligt. Hogere dichtheden leiden in dit geval dus juist tot een hogere waardering van de leefbaarheid.

Haarlem en haar inwoners zijn zich (ten onrechte) onbewust van de onvermoede en onbenutte mogelijkheden: Haarlem herbergt een verborgen schat aan de oostkant van het Spaarne met de potentie tot kwaliteitsslagen in verdichting, openbare ruimte en daarmee economische potentie.

De functie wonen vervult in Haarlem Oost weliswaar een dominante rol maar kan op het gebied van uitstraling, kwaliteit en toekomstwaarde nog veel meer tot ontwikkeling worden gebracht. De stedelijke kwaliteit van Haarlem West kan in Oost op geheel eigen(tijdse) wijze worden toegepast in de vorm van verdichting, waarbij wordt uitgegaan van de bestaande kwaliteiten van Oost. Verdichting, mits dit zorgvuldig en in samenhang met de openbare ruimte gebeurt, kan een grote meerwaarde voor Haarlem Oost betekenen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, maar ook economische waarde en toekomstwaarde, met als doel een onverdeeld Haarlem.

Onderdeel van een onverdeeld Haarlem is ook het slechten van barrières naar woonwijken. Sommige woonwijken zijn door aangrenzende barrières afgezonderd, waardoor kansen op

doorontwikkeling minimaal worden. Voor Haarlem Oost vormt juist het Spaarne een barrière, hoewel de rivier gelijktijdig haar grootste kracht is. Voorstel is om met bruggen Oost en West veel intensiever met elkaar te verknopen.

De economische en multifunctionele aanjagers van de stad zijn de stadsstraten, die vanuit het centrum de verschillende wijken en delen van Haarlem in kruipen. De stadsstraten structuur is nog aanwezig, maar wordt versterkt en aangevuld en goed aangetakt op de Haarlemse stadsstructuur van lange lijnen en werk- en winkelcentra van de stad. Voornamelijk in Haarlem Oost hebben de stadsstraten nu vaak maar één functie, en wel als verkeerader. Deze straten fungeren voor het merendeel als barrière, in plaats van als drager van de stadsstructuur.

Doorwerking

De onverdeelde stad

De stad kent een grotere gelijkheid en samenhang in ruimtelijke kwaliteit, leefbaarheid en toekomstwaarde, terwijl de veelzijdigheid van afzonderlijke karakteristieken van wijken behouden blijft.

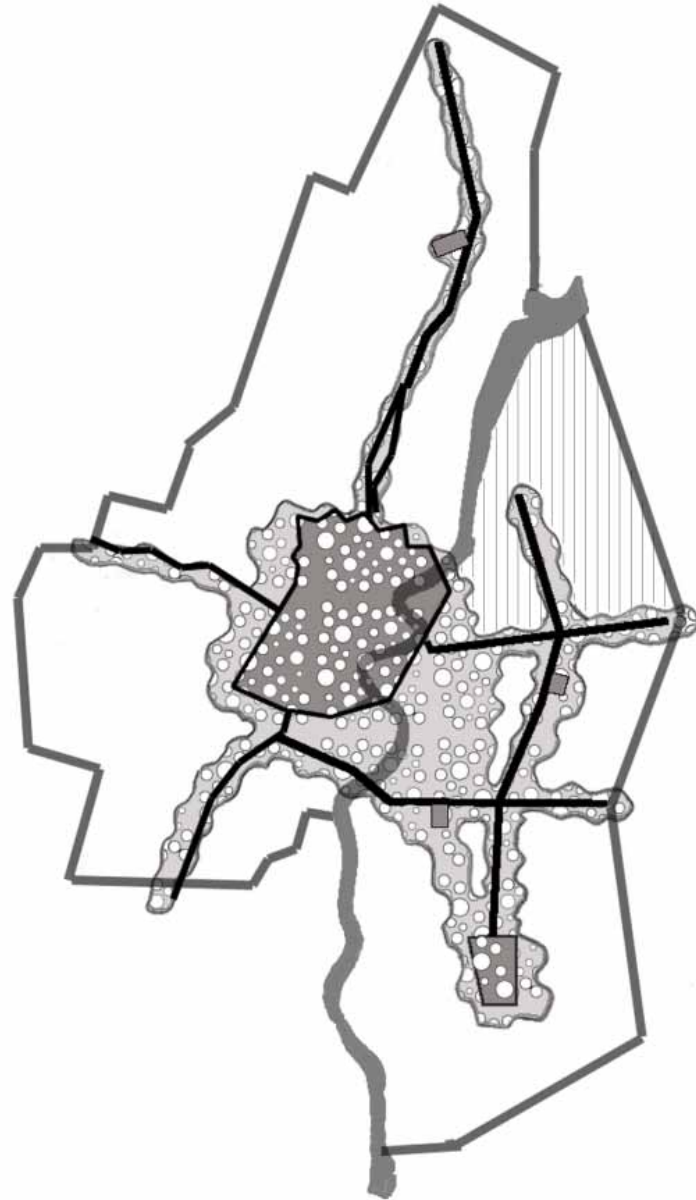
De populaire stad

Ieder stadsdeel en iedere stadswijk kent haar eigen specifieke kwaliteiten die gezamenlijk voor een grote variëteit aan mensen aantrekkelijk zijn. De populariteit van de stad als woonstad zal als gevolg van deze diversiteit aan woonmilieus verder vergroten.

De rijke stad

De verschillende wijken van Haarlem worden economisch gedragen door de stadsstraten die uitwaaiëren uit het centrum en de levendigheid en multifunctionaliteit de stad in trekken. De verhoogde kwaliteit van de openbare ruimte versterkt de functie van de stadsstraten en geeft meerwaarde aan de diversiteit van de Haarlemse woonwijken.





3.4 Verbreding economische scope van Haarlem

Voorgestelde aanpak

De economische potentie die een kwaliteitsslag in de openbare ruimte op verschillende schaalniveaus met zich meebrengt blijkt uit de voorgaande paragrafen. Deze potentie kan vervolgens op verschillende vlakken verder worden uitgenut.

De in hoofdstuk 2 behandelde thema's lange lijnen, de verschillende vervoersstromen, kwaliteit openbare ruimte en economische dragers (1, 2, 3, 4, 5 en 10) zijn van invloed op de Haarlemse economie. Bereikbaarheid, zichtbaarheid en kwaliteit van openbare ruimte zijn nog steeds belangrijke randvoorwaarden. Tegenwoordig komen daar veranderingen in bedrijfsvoering, de nieuwe economie en de regionale samenhang bij kijken. Het samenhangend perspectief verbreding economie komt voort uit de volgende voorgestelde aanpak:

- Benutten van potenties die de economische veranderingen bieden
- Regionale verbindingen: de ringstructuur om Haarlem en de regionale HOV-lijnen zorgen voor een vlotte aansluiting op de omgeving.
- Toegankelijkheid: werkgebieden, stadscentrum en de stadstraten blijven voor alle verkeerssoorten bereikbaar, auto, fiets, voetganger en ov.
- Kwaliteit van de openbare ruimte wordt als vestigingsfactor onderkend en meegenomen in elke afweging.
- Meer menging in wijken en het hergebruik van oude panden wordt gestimuleerd.

In de economie van Haarlem zijn verschillende ontwikkelingen waarneembaar. regionale verspreiding van de werkgelegenheid, verzakelijking van traditionele maakindustrie, meer zorg, meer toerisme en de opkomst van de nieuwe economie, het nieuwe werken. Gelet op het belang van de economie wil Haarlem op de ontwikkelingen in te spelen. De openbare ruimte speelt daar een onmiskenbare rol in.

Met het verschuiven van de werkgelegenheid richting Amsterdam en Schiphol is Haarlem voor veel inwoners een forenzenstad geworden. Voor de dagelijkse pendel is een goede aansluiting op werkgelegenheid in de regio van groot belang. Dat versterkt het belang van de regionale ringstructuur. Daarbij wil Haarlem vervoersalternatieven bieden. Een (H)OV-lijn richting de Zuidas, maar ook de fietssnelweg richting Amsterdam en Schiphol vormen daar onderdeel van.

Een groeisector voor Haarlem is het toerisme, met meer bezoeken van buiten de stad aan Haarlem, maar ook door Haarlemers zelf. Met

een brede toegankelijkheid voor verschillende vervoersmiddelen en een uitgebreid parkeernetwerk kan deze groei ondersteund worden.

De vergrijzing zal een forse groei van de zorgsector teweeg brengen. Hieruit volgt een vraag naar nieuwe zorgfuncties in de wijk die voor ouderen makkelijk bereikbaar zal zijn.

De opkomst van de nieuwe economie brengt ook een vraag naar werkruimte nabij de woning mee. Dit biedt kansen voor meer menging in woonwijken en speciaal langs de stadstraten.

Voortschrijdende verzakelijking in de Waarderpolder, biedt natuurlijk(e) kansen voor verdere verdichting en menging. Onder invloed van deze beweging zullen de hoofdwegen door de Waarderpolder steeds meer een representatieve functie krijgen voor de gevestigde bedrijven.

Doorwerking

De toegankelijke stad

Bij het goed benutten van economische potenties is het van groot belang dat werkgebieden, stadscentrum en de stadstraten toegankelijk blijven. Toegankelijkheid betekent enerzijds de bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten, auto, fiets, voetganger en ov. Anderzijds heeft toegankelijkheid te maken met de dimensionering en vormgeving van de openbare ruimte voor deze vervoersstromen. Een gebied of straat wordt toegankelijker naarmate het meer comfortabel in gebruik en vormgeving is.

De gemengde stad

Traditionele zware industrie in de Waarderpolder zal meer en meer plaats maken voor gemengde bedrijvigheid. Dit betekent minder milieuhinder en meer kansen voor menging en verdichting. Langs stadstraten en in woonwijken komt meer ruimte voor werken aan huis in het kader van het nieuwe werken.

De gebruiksvriendelijke stad

Belang en gebruik van trottoir en fietsstroken in de stad neemt toe. Werkgelegenheid en zorg om de hoek leidt tot meer voetgangers en fietsers op straat. Meer toeristen en ouderen hebben belang bij een breed trottoir en makkelijk oversteken.



Colofon

De 'Structuurvisie Openbare Ruimte' werd in opdracht van en door de gemeente Haarlem opgesteld.

Aan de structuurvisie hebben gewerkt:

Bestuurlijk opdrachtgevers: Ewout Cassee
Rob van Doorn

Ambtelijk Opdrachtgevers: Nanda Hagedoorn
Lex Hendriksen

Gedelegeerd opdrachtgevers: Hans van der Straaten
Rob Koning

Supervisor: Max van Aerschot

Projectmanager: Sarah Ros

Projectteam: Roald van Splunter
Rolf Tjerkstra
Pau Tjioe Kho
Wouter Wuite
Jolanda Schwarz
Jurian Voets
Mieneke Zijlmans
Marijtte Mulder
Marco Schotvanger
Martijn Dekker
Niels van Esterik
Ton van Schie

ook met dank aan:

Albert van der Stelt, Jan Appelman, Arnoud Kuiper, Frank van Hattum, Wimmy Hengst, Jan Koster, Martine de Graaf, Cécile Hubers, Annemarieke Schneiders, Anja van Zalinge, Hans Bueno de Mesquita, Hargo van der Hoek, Hans Heijlond van het Hul.

Projectassistent: Emily Nijboer

Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de gemeente Haarlem.

© Gemeente Haarlem 2012

Bronvermelding

De volgende rapportages worden door ons gezien als essentieel om trends uit te destilleren.

1. Samenvatting Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012.
2. Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte, Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig; Ministerie van Infrastructuur en Milieu, maart 2012.
3. Welvaart en Leefomgeving, een scenariostudie voor Nederland in 2040; Centraal Planbureau, Milieu- en Natuurplanbureau en Ruimtelijk Planbureau, 2006.
4. Essay Stedelijke vernieuwing op uitnodiging; KEI en Nicis Institute, maart 2012.
5. Toekomst Stedelijke Vernieuwing na 2014; KEI en Nicis Institute, maart 2012.
6. Stilstand is achteruitgang; Atlas voor gemeenten, 13 januari 2012.
7. Intergemeentelijke Structuurscan Zuid-Kennemerland, in concept
8. Toekomstwaarde Nu, verdienmodellen voor gebiedsontwikkeling, ministeries EL&I en I&M, d.d. xx
9. Regionale bereikbaarheidsvisie, PM
10. Bevolkingsprognoses Bevolkingsprognose 2009–2060, CBS, 12 maart 2010
11. The Triumph of the City, Ed Glaeser, 2011
12. P.M.
13. Daarnaast is gebruik gemaakt van interne rapportages van de gemeente Haarlem.
14. De ontwikkelingsstrategie van Haarlem e.o, gemeente Haarlem, in concept.
15. Haarlem Duurzaam, Kadernota, gemeente Haarlem, augustus 2011.
16. Integraal Waterplan Haarlem (IWP 2012), gemeente Haarlem, in concept.
17. Verbreed Gemeentelijk Rioleringsplan (vGRP 2012), gemeente Haarlem, in concept.
18. Nota Dak, Sz/RB 2012
19. Praktijkrichtlijn duurzame stedenbouw, gemeente Haarlem 2005 P.M.

Afbeelding voorzijde: www.haarlemsbouwplannen.nl

Colofon:
Uitgave van de
gemeente Haarlem

Adres:
Postbus 511
2003 PB Haarlem

T 023 – 511 30 00
F 023 – 511 34 40

Versie:
Juli 2012