



Haarlem

Mei 2016

Gemeente Haarlem

Structuurvisie Openbare Ruimte
Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040
Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam



Opgesteld door	Gemeente Haarlem
Titel rapport	Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040
In samenwerking met	Goudappel Coffeng
Illustraties en afbeeldingen	Gemeente Haarlem, tenzij anders vermeld.

Voorwoord

Voor u ligt een voorzet van het college hoe in de toekomst om te gaan met de toenemende mobiliteit; het *Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040*.

Het ontwikkelingsmodel vormt de basis voor de in 2017 door de gemeenteraad van Haarlem vast te stellen Structuurvisie openbare ruimte. Om een volgende stap te kunnen maken gaan wij graag in gesprek met onze regionale partners, burgers en andere belanghebbenden over de ontwikkelingsrichting die hierin wordt geschetst.

Haarlem, stad in beweging

De druk op de openbare ruimte in Haarlem is groot en wordt in de toekomst alleen maar groter. In het voorliggende ontwikkelingsmodel gaan wij in op de vraag hoe mobiliteit op duurzame wijze kan worden gefaciliteerd. Daarmee bedoelen we een efficiënt ruimtegebruik met een minimale milieubelasting waarbij gelijktijdig een kwaliteitsslag in de openbare ruimte kan worden gemaakt.

Uitgaande van de opgaven die voor ons liggen op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, verduurzaming en maatschappelijk welzijn komen wij tot zeven met elkaar samenhangende hoofdkeuzen. Daarin staat de primaire keuze voor voetganger, fiets en het openbaar vervoer (OV) centraal. Hiermee samenhangend is het de bedoeling om alleen nog het noodzakelijke bestemmingsverkeer in de stad te faciliteren.

Belangrijke maatregelen om de mobiliteit in Haarlem duurzaam te verbeteren en tegelijkertijd een ruimtelijke kwaliteitsslag te maken zijn

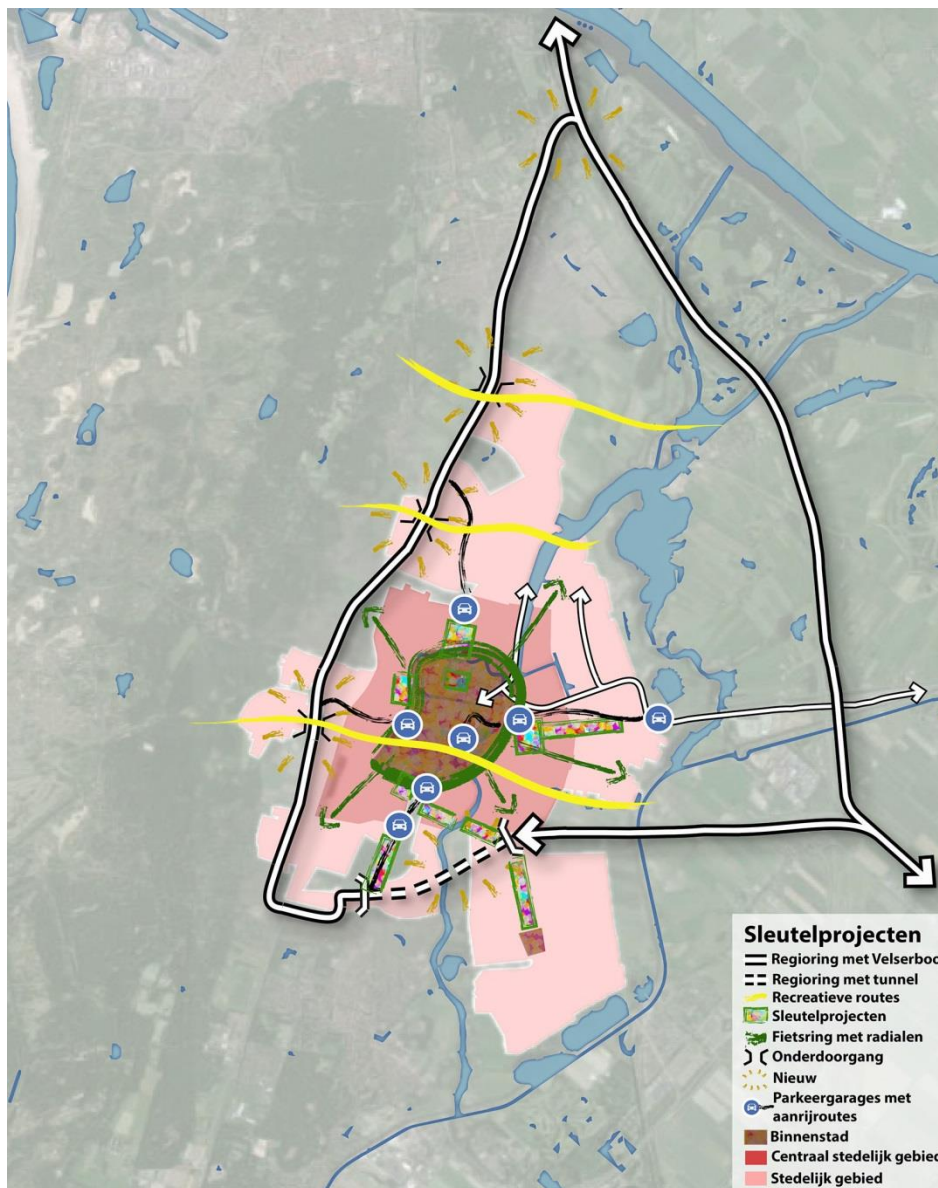
het vergroten van de binnenstad, de transformatie van parkeerring naar fietsring met meer ruimte voor groen, water en verblijven en het verbeteren van regionale verbindingen en het vertrammen van de “noord-zuid” OV lijn.

De auto blijft welkom in Haarlem, maar wordt zo veel mogelijk om de stad geleid. Parkeren in garages wordt toegankelijker gemaakt en de bezoekers krijgen meer keuzevrijheid in termen van afstand tot het centrum en prijs.

Om het gemotoriseerd verkeer te optimaliseren komt een tunnel onder het Spaarne opnieuw in beeld, evenals een betere aansluiting op de A9 aan de noordzijde van de stad. Beide maken deel uit van een grote regionale ring om Haarlem. Deze maatregelen bieden enorme kansen, niet alleen voor het regionaal verkeer, maar ook voor het beter aan elkaar verbinden van Schalkwijk en de rest van Haarlem op economisch, sociaal en ruimtelijk gebied.

De bijkomende milieueffecten van alle verkeerskundige ingrepen worden nog onderzocht.

In dit ontwikkelingsmodel is een overzicht opgenomen van de voorgenomen sleutelprojecten en regionale beleidstrajecten.



Haarlem, samen in beweging

De projecten in dit ontwikkelingsmodel zijn niet vandaag of morgen gerealiseerd, en sluiten vaak aan op een reeds ingezette weg. Zoals het aanleggen van mooie en soms ook snelle voetgangers- en fietsroutes, verbeteren van de gebruikersvriendelijkheid van het OV, het optimaliseren van de (regionale) routes rond de stad en de toegang naar de stad voor auto's.

Om een kwaliteitssprong in de openbare ruimte te kunnen realiseren is soms niet uitgesloten dat de capaciteit van een enkele weg in de toekomst moet worden uitgebreid. Het is dan ook goed te beseffen dat het ontwikkelingsmodel het jaar 2040 als horizon heeft.

Dit kan en wil Haarlem ook niet alleen doen. Daarom nodigen wij u uit te reageren op het voorliggende ontwikkelingsmodel.

Het college van burgemeester en wethouders

Haarlem, mei 2016

Inhoudsopgave

1. Waarom een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem?	6
1.1 Inleiding	6
1.2 Voorafgaande stappen.....	7
1.3 Duurzame mobiliteit en technologische ontwikkelingen.....	8
1.4 Proces.....	8
2. Wat zijn de opgaven voor Haarlem?.....	11
2.1 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam.....	11
2.2 Een metropolitane economie	12
2.3 Ruimte: de aantrekkelijke stad	14
2.4 Gezonde stad	15
2.5 Verkeer: de bereikbare stad.....	16
3. Zeven hoofdkeuzen voor duurzame mobiliteit	19
0. Haarlem kiest voor zonering van de stad.....	19
1. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit	22
2. Haarlem kiest voor auto te gast in een verruimd centraal stedelijk gebied.....	23
3. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring	24
4. Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes.....	25
5. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad	26
6. Haarlem kiest voor het versterken van de OV-corridor	27
7. Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool.....	28
4. Netwerken	31
4.1 Voetgangers en fietsers	31
4.2 Openbaar vervoer	34
4.3 Wegennetwerk en parkeren	36
4.4 Conclusie	39
5. Uitvoeringsagenda	41
5.1 Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte	41
1. Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort	42
2. Kennemertunnel en ruimtelijk knooppunt Buitenrust	43
3. Entreeroute Oudeweg/Spaarndamseweg/Hooimarkt	44
4. Station Haarlem/Schoterweg/Rijksstraatweg	45
5. Opwaardering westelijke randweg	45
6. Boulevard Westelijke Centrumring	46
7. Velservoog (verbinding N208-A22-A9)	46
8. Stadsstraat Europaweg	47
9. Fietsparkeren	48
10. Houtplein	49
5.2 Regionale beleidstrajecten	50
11. Versterken metropolitane OV-structuur	50
12. Versterken van de metropolitane fietsstructuur	50
13. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) regionaal wegverkeer ..	51
14. Haarlem Bezoekersstad	51
6. Effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.....	53
6.1 Kwantitatieve effecten wegverkeer	53
6.2 Kwalitatieve effecten ontwikkelingsmodel	55

1. Waarom een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem?

1.1 Inleiding

De druk op de openbare ruimte in Haarlem is groot en wordt in de toekomst alleen maar groter. Met het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte - wil de gemeente Haarlem haar visie geven op de ontwikkeling van het mobiliteitssysteem vanuit een brede opgave voor de stad op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, economische vitaliteit, verduurzaming en maatschappelijk welzijn.

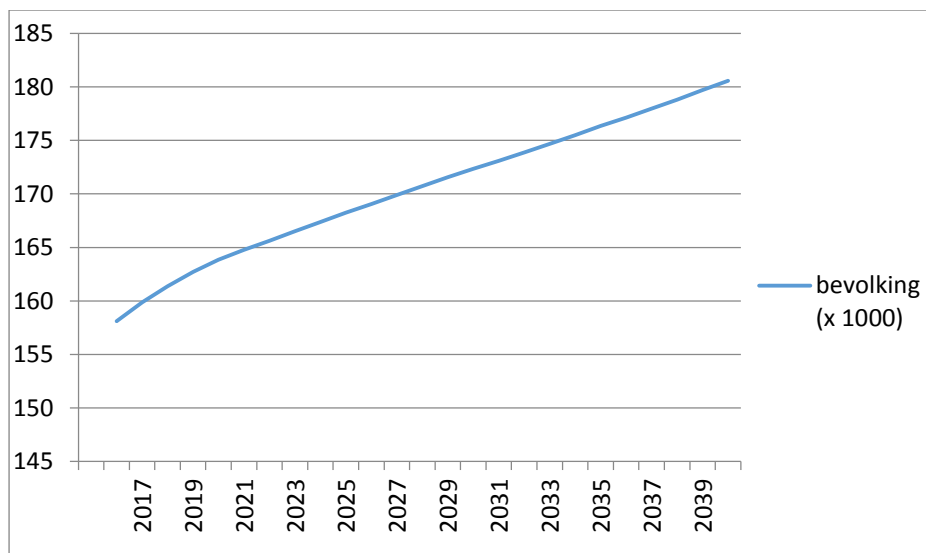
Het duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte geeft de hoofdkeuzen aan in onderlinge samenhang van mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling. Het biedt daardoor de visie van het college op de manier waarop Haarlem de kwaliteit van de openbare ruimte wil verbeteren; meer ruimte voor water en groen wil scheppen, de bereikbaarheid van de stad wil garanderen, tegelijk de mobiliteitsgroei wil faciliteren en het beslag op milieu en klimaat wil verminderen.



Hoge druk op de openbare ruimte in Haarlem

De verkeersfunctie, van voetganger tot auto, is de meest elementaire functie in de openbare ruimte. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte geeft antwoord op de vraag hoe een duurzame vorm te geven aan de mobiliteit in Haarlem en tegelijkertijd een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te kunnen maken. Duurzaamheid is een integraal onderdeel hiervan: efficiënt ruimtegebruik, met een minimale milieubelasting.

Naar verwachting zal de Haarlemse bevolking in 2040 zijn toegenomen tot 180.000 inwoners. Los van de bevolkingsgroei neemt ook de mobiliteitsbehoefte van de Haarlemmer toe. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte faciliteert de verwachte mobiliteitsgroei door meer ruimte te bieden aan voetgangers, fietsers en (H)OV. Tegelijkertijd garandeert het de bereikbaarheid per auto. In het ontwikkelingsmodel wordt de basis gelegd voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte door langs wegvakken met een hoge ruimtelijke potentie meer ruimte voor groen, water en verblijf te bieden. Een kwaliteitsslag die ook van belang is voor het leefmilieu en klimaat. De samenhangende hoofdkeuzen uit dit Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en ruimte hebben een duidelijke onderlinge samenhang. Dit vraagt om een akkoord over de hoofdlijnen van de visie. Binnen deze visie worden Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleids-trajecten nader uitgewerkt.



Volgens de prognoses stijgt de bevolking boven de 180.000 inwoners (bron: DIA Haarlem)

1.2 Voorafgaande stappen

Hoofdkoers en thema's Structuurvisie openbare ruimte

In het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte (2013) (2013/190436) is als hoofdkoers benoemd het "behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu". Haarlem wil hiermee uitdrukken dat het een stad wil zijn (blijven) waar ontmoeting en stedelijk leven centraal staan. Wonen in een kwalitatief goede leefomgeving en in een stedelijke economisch-culturele diversiteit, dat is de basis voor een prettige en toekomstbestendige stad. De Structuurvisie openbare ruimte heeft een tijdshorizon tot 2040.

De hoofdkoers is vertaald in drie thema's die ieder betekenis hebben voor de openbare ruimte:

- Vitale stad
- Metropolitane economie
- Duurzame mobiliteit

Voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn de drie thema's uitgewerkt tot opgaven. De opgaven voor een Vitale stad zijn onderverdeeld in ruimtelijke en gezondheidsopgaven.

Bestuurlijke richting

Begin 2016 hebben de raadscommissies Ontwikkeling en Beheer de volgende richting meegegeven voor de uitwerking van een Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte:

- Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad en regionale autoverbindingen om de stad en extra regionale fietsverbindingen tussen de steden.
- Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende modaliteiten voorgesteld.

De prioritering luidt als volgt:

- Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
- Het belang van de (elektrische) fiets als de primaire vervoerswijze in de stad.
- Het belang van het openbaar vervoer.
- Het belang van het lokale gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

1.3 Duurzame mobiliteit en technologische ontwikkelingen

Technische innovaties beïnvloeden de mobiliteit en gedrag. Bij het opstellen van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte is kritisch gekeken naar de op handen zijnde technologische ontwikkelingen die de mobiliteit in de toekomst verder zullen veranderen. Denk hierbij aan zelfrijdende auto's, verder gebruik van data voor real time informatie, innovatie in energieproductie en nieuwe ICT-toepassingen.

Voor de openbare ruimte van Haarlem kunnen technologische ontwikkelingen kansen bieden. Kansen om de milieubelasting te reduceren, om de openbare ruimte efficiënt te gebruiken, om verschillende vervoersmiddelen te combineren en om de straat van ruimteclaims te ontlasten. De precieze consequenties zijn nu nog moeilijk in te schatten.



Technologische ontwikkelingen (bron: FFWD Mobility Event)

Doelen voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn duidelijk; inzetten op reductie milieuhinder, inzetten op slimme doorstroming in de stad, meer ketenmobiliteit en beperking van het ruimtebeslag van verkeer op straat. Daarom zullen de ontwikkelingen nauw-

lettend worden gevolgd. Wanneer zich kansen voordoen voor duurzame mobiliteit zullen deze maximaal worden benut.

1.4 Proces

Ambities van Haarlem kunnen niet alleen door het gemeentebestuur worden gerealiseerd. Samenwerking is gewenst en nodig met onze regionale partners (buurgemeenten, Provincie Noord Holland), maar ook met burgers, bedrijfsleven, vervoerders en maatschappelijke instellingen. Het voorliggende rapport is daarom een voorzet van het college bedoeld om het gesprek aan te gaan over de hoofdrichting: 'spreekt de ontwikkelingsrichting aan'? 'Wat vindt u sterk en wat behoeft aandacht'?

Op basis van de reacties en de gesprekken wordt het concept afgerond en geïntegreerd in de Structuurvisie openbare ruimte alvorens het voor besluitvorming inclusief formele inspraakprocedures wordt aangeboden aan de gemeenteraad.

De uitvoeringsagenda bij het voorliggende ontwikkelingsmodel bevat de verschillende Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten, die een nadere uitwerking vormen van de gekozen ontwikkelingsrichting. Elk van deze projecten zal binnen de gegeven kaders worden uitgewerkt en een eigen besluitvormingstraject doorlopen.



2. Wat zijn de opgaven voor Haarlem?

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte wil een bijdrage leveren aan de belangrijkste opgaven waar Haarlem voor staat. Het gaat dan zowel om economische, ruimtelijke, gezondheids-, milieukundige, sociale als verkeerskundige opgaven. Maar elk van deze opgaven wordt vanuit het bredere regionale verband, waar Haarlem onderdeel van uitmaakt, benaderd.

2.1 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam

Haarlem en Zuid-Kennemerland staan niet op zichzelf. Ze raken steeds meer verweven met een grotere regio, de metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook dagelijks woon-werk en recreatief verkeer speelt zich op dit schaalniveau af. Amsterdam heeft de metropoolregio nodig voor een sterke (inter)nationale concurrentiepositie, die de regio een duurzame welvaart biedt. In 2050 woont naar verwachting 70% van de wereldbevolking in stedelijke regio's. De internationale concurrentiestrijd is een strijd tussen stedelijke regio's. Het versterken van de specifieke kwaliteiten van Haarlem is daarom belangrijk, niet alleen voor de stad, maar voor de hele regio.

'Quality of life'

De manier waarop we werken, wonen, winkelen en recreëren verandert als gevolg van ICT-ontwikkelingen fundamenteel. Elkaar ontmoeten op goed bereikbare en aantrekkelijke locaties wordt steeds belangrijker. In de internationale concurrentiestrijd om talentvolle kenniswerkers groeit daarbij het belang van 'quality of life' als vestigingsplaatsfactor. Haarlem heeft hierin, samen met de omliggende groene gemeenten, veel te bieden voor de MRA.

Identiteit en eigenheid

Op winkelgebied vervangt internet een deel van de doelaankopen. Daar staat tegenover dat voor 'funshopping' de totale kwaliteitsbeleving steeds belangrijker wordt, inclusief bereikbaarheid, parkeren, kwaliteit van de openbare ruimte en culturele evenementen. Dit stelt nieuwe eisen aan de binnenstad van Haarlem uit oogpunt van de bezoeker. Identiteit en eigenheid van de binnenstad is een sleutelfactor voor succes. Haarlem heeft veel potentie op dit gebied die optimaal moet worden benut.

Ruimtelijke kwaliteit

Daarnaast zijn trends als gezond leven, beschikbaarheid van groene ruimten (in en om de stad) en een groei van duurzame mobiliteit als fiets en trein duidelijk waarneembaar. De kern van de opgave is de groeiende mobiliteit in de stad op te vangen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte naar een hoger plan te brengen. Mobiliteit ten dienste van goed functionerende en kwalitatief hoogwaardige (economische) centra en woonwijken in de stad. Een goede ruimtelijke kwaliteit vertaalt zich daarbij in een hoger welbevinden van de Haarlemmer en een hogere onroerend goed waarde.



Waternverbinding Meerwijk; situatie voor en na aanpassing

2.2 Een metropolitane economie

Met een aantal thema's en ontwikkelingen wordt rekening gehouden bij de uitwerking van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte.

Het regionale schaalniveau is leidend

De recente bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Holland laten zien dat de verstedelijkingsopgave in de MRA en vooral ook voor de aantrekkelijke regio Haarlem – Amsterdam uitdagend is. Voor de aanpak

van deze complexe opgave is een goede samenwerking met MRA partners als Amsterdam, Noord-Holland en tussen de partners in de MRA West een voorwaarde. Haarlem wil samen met Zuid-Kennemerland en Velsen goede afspraken maken binnen de MRA over de versterking van het hoogwaardige woon-werkmilieu, betere infrastructurele verbindingen met Amsterdam en Schiphol en het benutten van het groeiende toerisme.

Verknoping met de regio verbeteren

Steeds meer Haarlemmers werken buiten Haarlem. Dit vraagt om het versterken van metropolitane netwerken naar belangrijke werk- en voorzieningslocaties per auto, fiets en OV in Schiphol en Amsterdam, maar ook naar verder gelegen locaties in de Randstad. Andersom komt een groot deel van de mensen die in Haarlem werken uit de omliggende gemeentes en dit stelt eisen aan de multimodale regionale bereikbaarheid van het centrum van Haarlem, Winkelcentrum Schalkwijk en van de Waarderpolder.

De Haarlemse economie verandert

De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven als trekkers van de lokale economie neemt verder af. Daar staat tegenover een groeiende rol van start-ups, scale ups (bedrijven die groter groeien), groeiende bezoekersstromen en een belangrijke potentie voor toerisme die beter kan worden benut. Beiden vragen om meer ruimte voor verblijf en voor voetgangers in de stad. Tegelijkertijd is Haarlemse economie sterk verbonden met de MRA. Haarlem biedt aanvullende kwaliteiten die moeten worden versterkt.



Metropoolregio Amsterdam (bron: MRA)

Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups

Haarlem heeft relatief veel hoger opgeleiden en zzp-ers. Dit vraagt om kleinschalige interactie- en productiemilieus, maar ook ruimte voor uitgroei en vasthouden van groeiende bedrijven. Deze milieus worden in de binnenstad en schil rond de binnenstad aangetroffen. De opgave is om de levendigheid in die schil te versterken, deze schil beter met de stad te verbinden en vrije locaties te herontwikkelen. Een bijzondere opgave ligt er in het verbinden van zuidwest hoek Waarderpolder (Fiege, Nieuwe Energie) met de stad.



3D Makers Zone

Potentie voor toerisme benutten

De markt voor toerisme groeit enorm. Vanuit de magneet Amsterdam neemt ook het toerisme in omliggende steden toe. Haarlem en omgeving heeft een grote nog veelal onbenutte potentie. De opgave is om naast citymarketing, de authenticiteit en de stedelijke kwaliteit te verbeteren, als ook de vindbaarheid van de parels in de stad. Ook de relatie met het groene recreatiemilieu, cultuurhistorisch rijke landschap (met buitenplaatsen) en de kustzone (Amsterdam Beach) kan worden versterkt om het meerdaagse toerisme te vergroten.

Haarlem bezoekstad versterken

Bij het nieuwe winkelen staat de belevingswaarde centraal. Het gaat dan niet alleen om de omgeving en het winkelaanbod, maar ook om horeca, cultuur en evenementen. Kortom: de totale kwaliteitsbeleving. De reis er

naar toe en het parkeren maken daar ook onderdeel van uit. Voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte is de opgave om voor de voetganger de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte verder te verhogen, ook buiten de traditionele binnenstad, zoals rond het Spaarne, in de Waarderpolder en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Daarbij moet ook de kwaliteit van de mobiliteitsvoorzieningen (stations, knooppunten, parkeergarages, aanrijroutes van en naar de stad, looproutes van station en parkeergarages naar de binnenstad, wandelroutes naar toeristische attractiepunten) worden verhoogd: denken vanuit de bezoeker in alle onderdelen!

2.3 Ruimte: de aantrekkelijke stad

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem nadrukkelijk invulling geven aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de stad. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte maakt hier een essentieel onderdeel van uit. De volgende thema's raken direct of indirect aan de mobiliteit.

Opvangen van de groeiende woningvraag

In MRA-verband zijn afspraken gemaakt omtrent de opvang van de woningbehoefte in de regio. Haarlem staat voor de opgave om 10.000 woningen te realiseren. In het algemeen is er een groei van de markt voor stedelijk wonen, die ook voor Haarlem in een groeiende vraag resulteert. Haarlem kiest daarom ook voor binnenstedelijke verdichting met behoud van kwaliteit. Herstructurering van de locaties, met name aan de oostflank van de stad en het transformeren van leegstaande gebouwen vormen speerpunten.



Klokhuisplein

Levendige stadsstraten

De historische aanloopstraten, zoals de Zijlweg en de Rijkstraatweg, vormen een kenmerkend deel van Haarlem. Ze kenmerken zich door een multifunctioneel gebruik, drukte en uitwisseling. De inzet is om de kwaliteit en het karakter te versterken door het verhogen van de oversteekbaarheid en de verblijfskwaliteit samen met het gebruik als fietsroutes.

Meer water en groen

De veranderingen in het klimaat vragen om maatregelen: de klimaatbestendige stad. Het verhogen van het waterbergend vermogen en het vergroenen van de stad vormen daarin belangrijke elementen. Dit kan

worden gekoppeld aan het verhogen van de belevingswaarde van de openbare ruimte. Ook om deze reden is het van belang het ruimtebeslag door stilstaand en rijdend autoverkeer terug te dringen.

Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving

Haarlem kenmerkt zich door een langgerekte vorm, met een historische noord-zuidstructuur als gevolg van de ondergrond (strandwallen) en de loop van het Spaarne. De lange lijnen in de stad (het stratenpatroon, de waterlopen en de spoorverbindingen) lopen overwegend van noord naar zuid. Opgave is om de historische lading van de lange structuurlijnen weer beleefbaar te maken. Door de langwerpige vorm van Haarlem is het buitengebied aan weerszijden van de stad altijd onder handbereik. Hier is de opgave om het buitengebied vanuit de stad beter bereikbaar te maken voor recreatief verkeer (wandelen en fietsen). Dit betekent dat in de stad het groene karakter en de continuïteit van de (recreatieve) oost-west-lijnen moeten worden versterkt zodat de relatie tussen Haarlem en haar omgeving (duinen, strand en Spaarnwoude) verbetert.

2.4 Gezonde stad

Gezonde stad is een breed en veelzijdig thema. Het gaat om veiligheid, maar ook om het tegengaan van een mogelijke sociale tweedeling. Langer thuis wonen, het bevorderen van bewegen in de stad en het tegengaan van hinder en milieubelasting door verkeer valt hier ook onder. Aan al deze opgaven levert het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte een bijdrage.

Langer en eerder zelfstandig wonen

Ouderen wonen langer zelfstandig. Dit stelt eisen aan de woonomgeving. Dagelijkse voorzieningen dienen veilig bereikbaar te zijn. Barrières moeten worden voorkomen (en dus van goed oversteekbaar zijn). Ook voor kinderen is het belangrijk zelfstandig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Door verschillende ontwikkelingen (schoolkeuze, langere afstanden, onveiligheid) dreigt de leeftijd waarop kinderen zelfstandig naar school kunnen steeds hoger komen te liggen. Aandacht is nodig voor veilige schoolroutes, waarbij confrontaties met vrachtverkeer zoveel mogelijk worden voorkomen.

Noodzaak om meer te bewegen

Het maatschappelijke belang van gezondheid neemt toe. Met de inrichting in de wijken kan en willen we daar op inspelen. Meer ruimte voor spelen op straat, meer groen in de nabijheid en meer informele speelvoorzieningen of spelaanleidingen. Ook voor volwassenen is meer bewegen en actieve recreatie van belang. Een keuze voor de fiets past hierin. Maar ook meer aandacht voor wandelroutes en recreatieve fietsroutes vanuit de wijken naar het aangrenzende landschap.



Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer

De maatschappelijke acceptatie van verkeershinder neemt af. Vanzelfsprekend moet aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit- en geluidhinder worden voldaan. Maar een gezond leefmilieu vraagt verdergaande inzet: rust en schone lucht zijn immers kernwaarden die bescherming verdienen. Ambitie van Haarlem is te gaan voldoen aan waarden voor geluid en luchtkwaliteit die veiliger zijn voor de gezondheid. In 2025 voor de luchtkwaliteit (WHO-gezondheidsadviesnormen), in 2030 ook voor geluid (GGD- GES score minimaal voldoende). Voor het klimaat is de ambitie om in 2030 via de mobiliteit 30% minder CO2 uit te stoten. Ook de hinder van verkeer door trillingen en verkeersonveiligheid vraagt om een actieve aanpak, waarbij routes voor vrachtwagens en busverkeer worden geoptimaliseerd vanuit oogpunt van hinder voor de omgeving.

Werken aan een ongedeelde stad

Een thema met een toenemend belang is sterk toenemende sociale ongelijkheid, mede als gevolg van het verdwijnen van banen in het middensegment als gevolg van de digitalisering. Ook in Haarlem is het gevaar van een groeiende sociale segregatie aanwezig. Verschillen in bevolkingsopbouw van de wijken op de westoever en op de oostoever. Het is daarom van groot belang de oost-westlijnen te versterken en Schalkwijk en Oost beter te hechten aan de rest van Haarlem.

2.5 Verkeer: de bereikbare stad

Specifieke opgaven liggen er ook in het afwikkelen van verkeersstromen. Of het nu gaat om de groeiende fietsersstromen, de doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de afwikkeling van het regionale gemotoriseerde verkeer of de bereikbaarheid van de binnenstad (voor de toenemende stroom bezoekers, waaronder toeristen). Ook nieuwe opgaven dienen zich aan: hoe wordt de parkeerdruk in de wijk beheerst? Hoe kan beter worden aangesloten op beheer en onderhoud, zowel in de wijze waarop de openbare ruimte wordt ingericht als in de koppeling aan projecten van beheer en onderhoud?

Groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen

De populariteit van de fiets groeit sterk in Haarlem. Dit hangt samen met een toename van hoger opgeleiden in de stad en een groeiend gebruik van de fiets in het voor- en natransport naar de trein. Tegelijkertijd zorgt de opkomst van de e-fiets voor nieuwe kansen in het versterken van de rol van de fiets op langere afstanden. Beide trends brengen ook weer nieuwe uitdagingen met zich mee: hoe kan het groeiende fietsverkeer

worden geacommodeerd, zowel op de routes als bij stallingen op stations en in de binnenstad?

Regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden

De ligging van Haarlem ten opzichte van de andere gemeenten in Zuid-Kennemerland en het strand zorgt traditioneel voor een grote druk van oost-west georiënteerd autoverkeer in de stad. Dit vraagt om een heldere keuze voor de manier waarop dit regionale doorgaande verkeer in Haarlem in goede banen wordt geleid.

Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden

Stilstaande auto's leggen een groot beslag op de openbare ruimte in de stad. Het gaat niet alleen om de eigen auto, maar ook om deelauto's en elektrische laadpunten, laad- en losruimten en bezoekersparkeren. Per deelgebied kunnen deze factoren sterk wisselen. Dit vraagt om een effectief beleidskader waarin heldere keuzes kunnen worden gemaakt, met als doel een goed afgewogen ruimtetoedeling in de openbare ruimte voor alle functies: parkeren, groen, voetgangers, fietsers, spelen etc. .

Bereikbaarheid binnenstad garanderen

De groei van het toerisme en het recreatieve winkelbezoek zorgen voor nieuwe uitdagingen voor de binnenstad. Het gaat lang niet alleen om het voorkomen van capaciteitsknelpunten. OV- en fietsverbindingen moeten comfortabeler en sneller; aanrijroutes voor parkeergarages moeten ook voor de bezoeker goed vindbaar zijn. De uitdaging ligt in het verhogen van de belevingswaarde van het 'product' Haarlem als geheel. Kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, samen met aantrekkelijke looproutes zijn daarin belangrijk.

Metropolitane verbindingen verbeteren

De toenemende integratie op regionaal niveau zorgt voor groeiende metropolitane mobiliteitsstromen. Hierdoor ontstaan knelpunten op de regionale hoofdwegen en in het regionaal openbaar vervoer. Binnen het metropolitane openbaar vervoer is een kwaliteitssprong nodig, waarbij traditionele diensten van sprinters, metro's en bussen opgaan in een samenhangend metropolitane OV-netwerk. Fietsrelaties naar knooppunten in het metropolitane OV-netwerk moeten worden versterkt en tegelijkertijd dient een netwerk van regionale snelfietsroutes tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden ontwikkeld te worden.



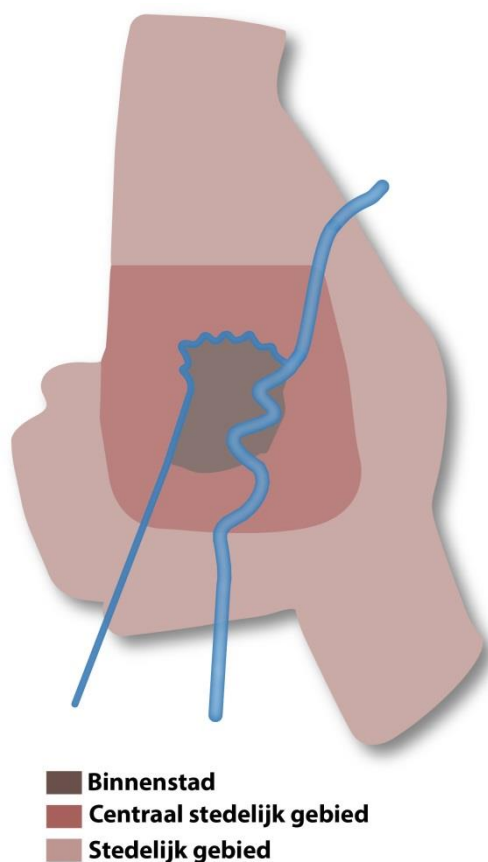
Parkeren in parkeergarages (bron: Dasha Elfring)



3. Zeven hoofdkeuzen voor duurzame mobiliteit

0. Haarlem kiest voor zonerings van de stad

De verschillende ruimtelijke, economische, sociale en verkeerskundige opgaven vragen om maatwerk. Om die de juiste plek te bieden in Haarlem wordt de stad onderscheiden naar drie verschillende zones: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het overige stedelijke gebied.



De Binnenstad

De historische binnenstad heeft zich door de tijd ontwikkeld tot het stadscentrum met de daarbij behorende concentratie van stedelijke voorzieningen. De openbare ruimte is krap en fijnmazig. De centrale positie maakt de binnenstad goed bereikbaar voor een groot aantal voetgangers en fietsers, het autobezit is laag. Door het winkelbestand en culturaanbod is dit de uitgelezen plek voor toeristen.

Ontwikkelrichting:

De verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers staat centraal in de binnenstad. Het streven is een gemengd voetgangersgebied waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De lage snelheid en het beperkte aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikt voor menging van de verkeersdeelnemers. Maatgevende snelheid in de binnenstad is die van de voetganger en fietser. Uitzondering vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum. De overige buslijnen moeten over een betrouwbare en vlotte doorstroming beschikken. Geparkeerde auto's - van zowel bewoners als bezoekers - en fietsen worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone worden bij herinrichtingen in principe geen verkeerslichten bij geplaatst, tenzij dat strikt nodig is. Bij kruispunten met verkeerslichten wordt in principe één opstelstrook voor het autoverkeer toegepast, vanwege de schaarse ruimte. Doorstroming van voetganger, fietser en openbaar vervoer staat voorop. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Belgiëlaan en het Spaarne ter hoogte van de Damstraat.

Het Centraal stedelijk gebied

Het centraal stedelijk gebied omvat de buurten op loopafstand van de binnenstad. Onder druk van de populariteit van de binnenstad vindt hier een transformatie plaats. Er komen meer bewoners en nieuwe gebruikers, creatieve industrie en start-ups. Het resultaat vertaalt zich in een gemengd stedelijk milieu waar wordt gewoond en gewerkt. Een dergelijke ontwikkeling zien we ook in de zuidwest hoek van de Waarderpolder waar de oude industrie is weggetrokken en nieuwe ondernemingen zich nestelen in de verlaten gebouwen. Het resultaat is een zich vernieuwend stedelijk werkgebied van creatieve en experimentele bedrijvigheid. In praktisch het hele centraal stedelijk gebied is sprake van een compacte openbare ruimte waar mee gewoekerd moet worden.



Stratbeeld uit het Centraal stedelijk gebied

Ontwikkelrichting:

De centrale positie en de ontwikkeling van een stedelijk woon/werkmilieu biedt goede kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer OV-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal hoofzakelijk een voetgangers- en fietsmilieu

worden waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Maatgevende snelheid is die van de fietser. Een lage maximale snelheid maakt menging van fietsers met andere verkeersdeelnemers mogelijk. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen moeten over een betrouwbare en vlotte doorstroming beschikken. Geparkeerde auto's van bezoekers en bewoners worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone is het doel het aantal verkeerslichten te verminderen. Bij kruispunten met verkeerslichten in principe maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer, om voldoende verblijfsruimte te creëren rondom kruispunten. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Leidsevaart en de Schoterweg.



Stratbeeld uit het Centraal stedelijk gebied

Het Stedelijk gebied

Buiten het centraal stedelijk gebied en tegen het buitengebied aan liggen de jongste wijken, zowel voor- als naoorlogs. In de vooroorlogse wijken is de hoeveelheid openbare ruimte al ruimer dan direct rond het centrum. De wijken beschikken over voldoende groen en parken. Op straat blijft het zoeken naar de juiste balans tussen de verschillende functies. De naoorlogse wijken kenmerken zich in het algemeen door weinig menging van woon- en werkfuncties en een ruime openbare ruimte. Dit is zichtbaar in de aparte woon-, werk- en winkelgebieden. Op straat is er meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren. De positie aan de rand van de stad biedt de mogelijkheid om snel in het buitengebied en de regio te komen.



Straatbeeld uit het Stedelijk gebied



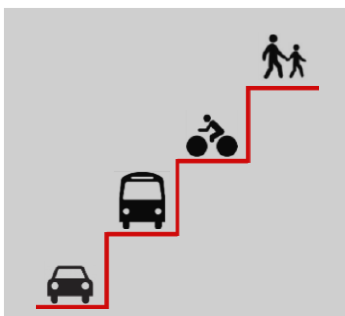
Straatbeeld uit het Stedelijk gebied (bron: Cees Otto)

Ontwikkelrichting:

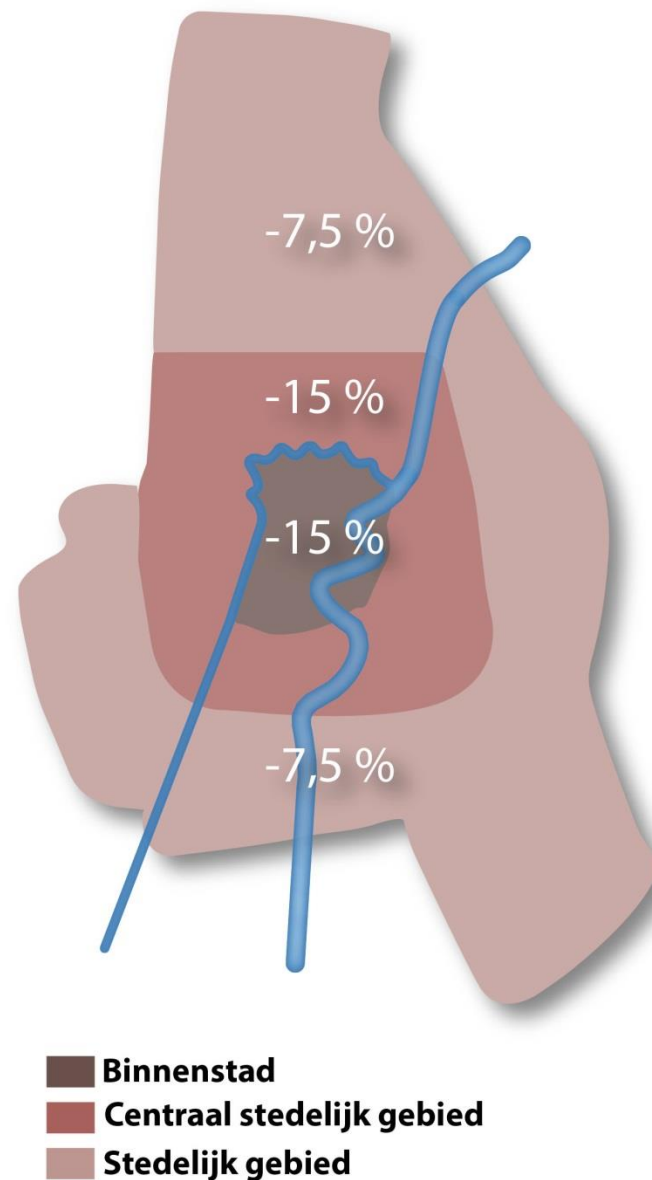
De randen van de stad kennen over het algemeen minder problemen in de openbare ruimte. In de woonstraten zal er voldoende ruimte voor verblijf, spelen, de voetganger en bomen komen. De straatinrichting nodigt uit steeds meer interne verplaatsingen per fiets af te leggen. De maatgevende snelheid is 30 km/u zodat een combinatie van fietsers met gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bij voorkeur hebben kruispunten met verkeerslichten maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer. Ook hier geldt dat voor fietsers en voetgangers voldoende opstelruimte nodig is.

1. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

Om de stad goed toegankelijk te houden en de leefbaarheid te vergroten wil Haarlem inzetten op een verandering van vervoermiddelkeuze in Haarlem. Vooral in, van en naar het centraal stedelijk gebied is de inzet dat in 2030 het belang van het gemotoriseerd verkeer met 15% verder afneemt ten opzichte van de huidige trend, ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Maar ook in de rest van Haarlem streven we naar een relatieve afname: -7,5% minder gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de trend. We bereiken dit door directe, aangename en comfortabele routes voor fietsers en verbetering van het metropolitane netwerk van fiets en OV. Gekoppeld aan deze netwerkverbeteringen zetten we ook in op een programma van verschoning van de mobiliteit (bevorderen rijden op groen gas en elektriciteit, zero emission stadslogistiek en zero emission OV), gedragsverandering en ontwikkeling en bevordering van multi-modale mobiliteit (park + ride, park + bike en bike + ride). Zodra technisch mogelijk wil Haarlem maximaal gebruik maken van innovatieve vervoers-middelen en manieren van gedrags-beïnvloeding.



Prioritering van belang tussen de mobiliteiten



2. Haarlem kiest voor auto te gast in een verruimd centraal stedelijk gebied

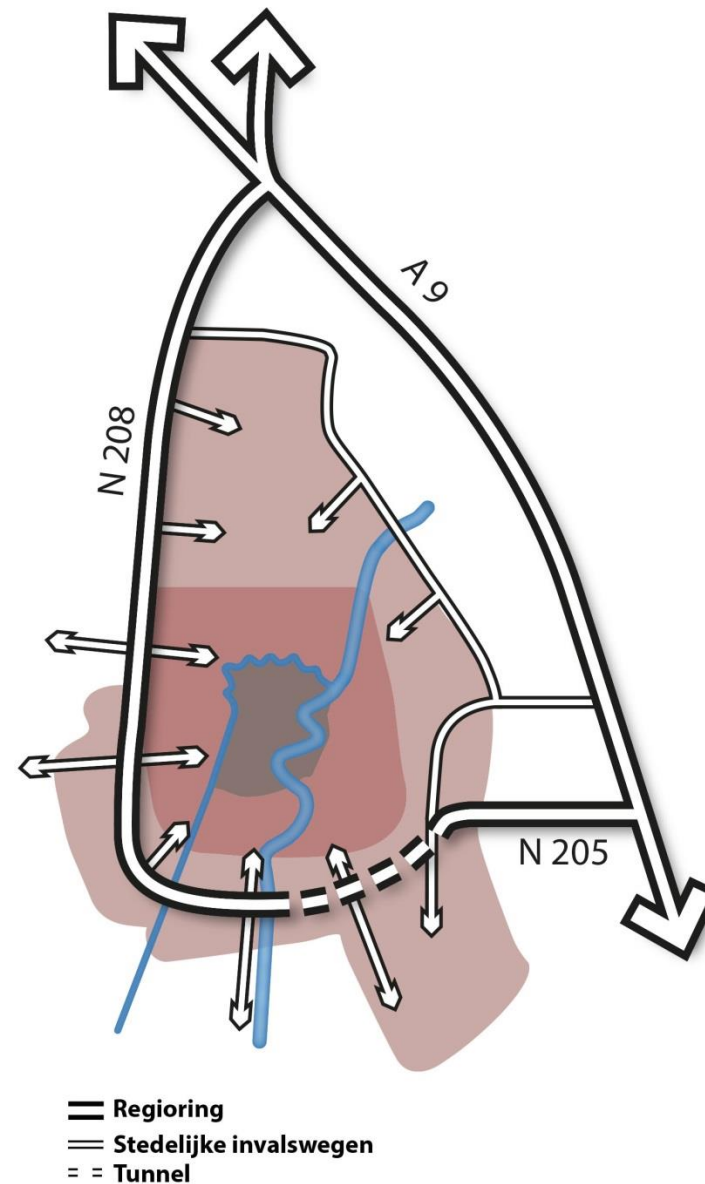
Om het profiel van Haarlem als bezoekstad te versterken maken we een kwaliteitssprong in een groter centraal stedelijk gebied met een sprong over de Bolwerken, de Herensingel, de Leidsevaart, de zuidelijke Vesten en het Spaarne. In dit centraal stedelijk gebied is de auto te gast en zijn intensiteiten en snelheden beperkt. Waar de centrum- en parkeerring nu nog de binnenstad omsluit en ook veel doorgaand verkeer verwerkt, wordt deze route onderdeel van de binnenstad en ondergaat daarmee een kwaliteitssprong. Dit maakt het gebruik van deze route door voetgangers en fietsverkeer aantrekkelijker. Ook de Bolwerkroute krijgt een meer beperkte functie voor het autoverkeer, in hoofdzaak voor de omliggende woongebieden. Binnen het centraal stedelijk gebied geldt 'auto te gast'. Dit betekent dat vooral ruimte wordt geboden voor bestemmingsverkeer. Auto's zonder herkomst of bestemming in het gebied worden daarom langs alternatieve routes geleid. Door de oostflank van het centraal stedelijk gebied te ontlasten van doorgaande autostromen wordt de relatie van de wijken met het centrum versterkt en ontstaat ruimte voor een transitieopgave. Binnen het centraal stedelijk gebied beperken we de omvang van het parkeren in de openbare ruimte ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Gekoppeld aan deze netwerkverbeteringen zetten we ook in op een programma van verschoning van de mobiliteit (bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit), gedragsverandering en ontwikkeling en bevordering van multimodale mobiliteit (park + ride, park + bike en bike + ride).



Kruisstraat , situatie voor en na aanpassing

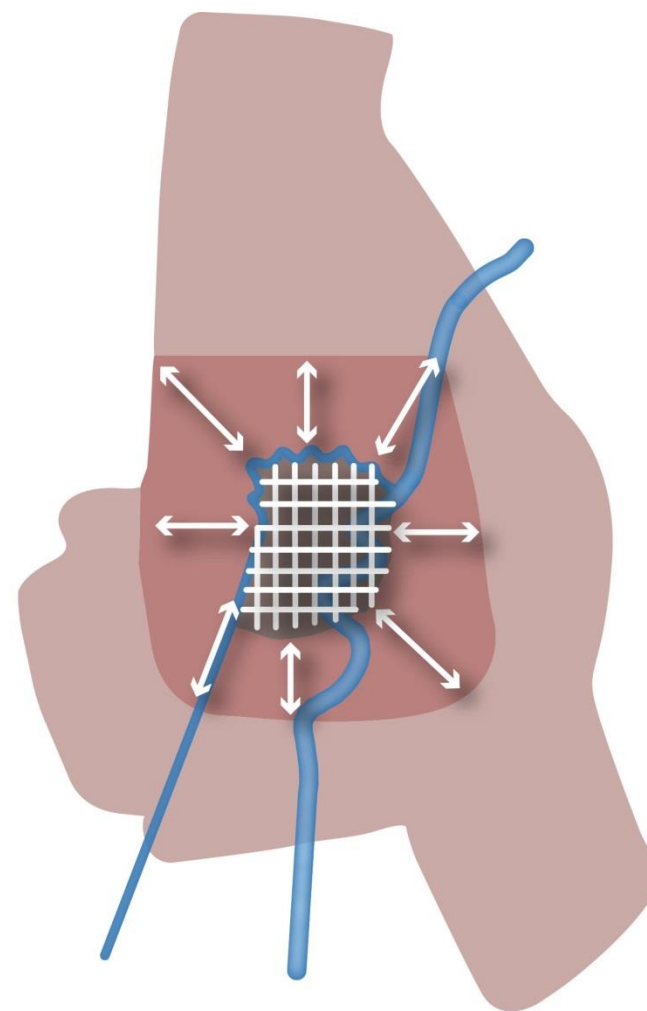
3. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring

In het belang van de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad kiest Haarlem voor het bundelen van het doorgaande autoverkeer op de zuidelijke ring, de Randweg en de A9. Om dit mogelijk te maken en tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van Houtplein en omgeving en de relatie tussen Haarlem en de Haarlemmerhout te versterken is aanleg van de Kennemertunnel tussen de Schipholweg en de Dreef noodzakelijk. Met deze investering scheppen we in het netwerk de ruimte om met name de Dreef, Kamperlaan, Paviljoenslaan en Buitenrustbruggen te ontlasten van doorgaand verkeer en hier voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, water en groen meer prioriteit te geven. Door de A9 te zien als onderdeel van de ring rond Haarlem is structurele verbreding van de noordoostelijke randweg niet noodzakelijk, wel blijft de structurele bereikbaarheid van de Waarderpolder essentieel. Verkeer van en naar de garages in de binnenstad en de stadswijken in Haarlem wordt langs van te voren vastgestelde routes geleid en wel zodanig dat overlast en hinder maximaal wordt beperkt.



4. Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes

Haarlem wil inwoners en bezoekers verleiden om lopend door de stad te dwalen, vooral in het centraal stedelijk gebied. Daarom wil de stad doorgaan op de ingeslagen weg om looproutes van een kwaliteitssprong te voorzien. Er is al veel gedaan aan de looproute vanaf het station naar de binnenstad. Andere belangrijke looproutes liggen er naar de toeristische voorzieningen en de parkeergarages. Ook het verbeteren van looproutes vanuit de wijken naar de stad, veilige schoolroutes en routes naar voorzieningen en OV-haltes binnen de wijk zijn belangrijk. Daarnaast streven we naar het verbeteren van de recreatieve looproutes in relatie met de omgeving van de stad (ommetjes door het buitengebied).

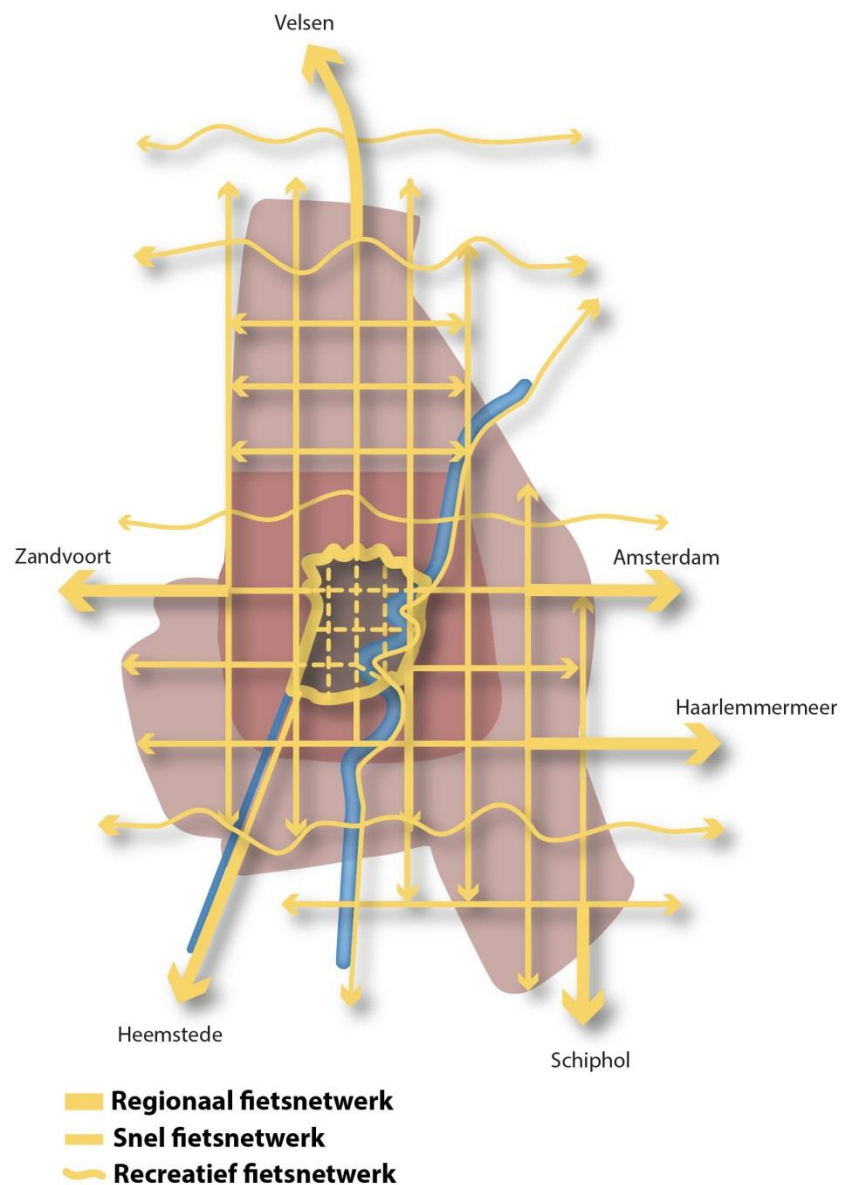


 **Mazen netwerk, binnenstad**

 **Voetgangers verbinding met de binnenstad**

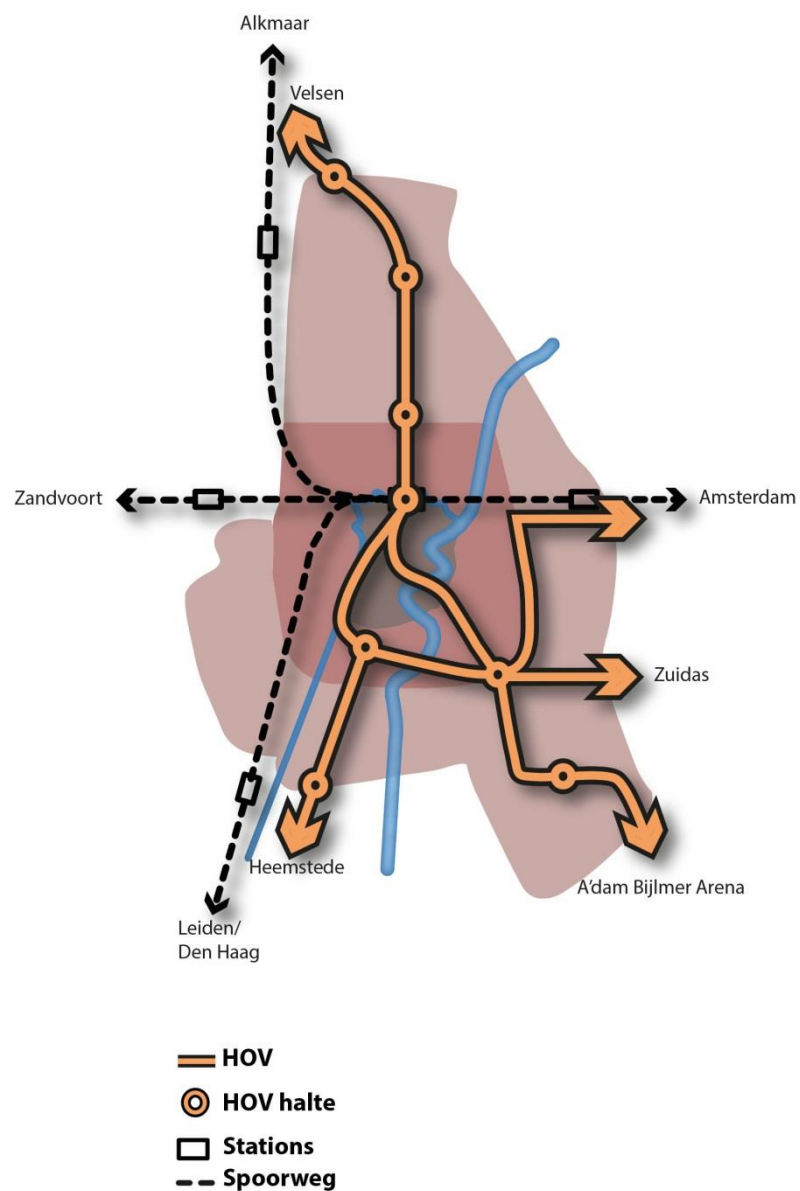
5. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad

Uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik zet Haarlem in op het gebruik van de fiets binnen de stad als belangrijkste vervoermiddel. Dit willen we bereiken door ruimtelijk de lange lijnen in de stad te versterken, gecombineerd met het verbeteren en veraangenamen van de fietsroutes langs deze lijnen. Dit leidt tot doorlopende fietsroutes langs historische routes, levendige stadsstraten, waterlopen en groencorridors. Hiermee wordt ook de onderlinge cohesie van de stadsdelen vergroot, zowel in noord-zuidrichting als in oost-westrichting. Interne verplaatsingen per auto zijn mogelijk, maar minder direct. Ook de recreatieve fietsroutes vanuit de stad van en naar de omgeving worden verbeterd, zowel voor de eigen inwoners als om meerdaags bezoek (recreatie en toerisme) te vergroten.



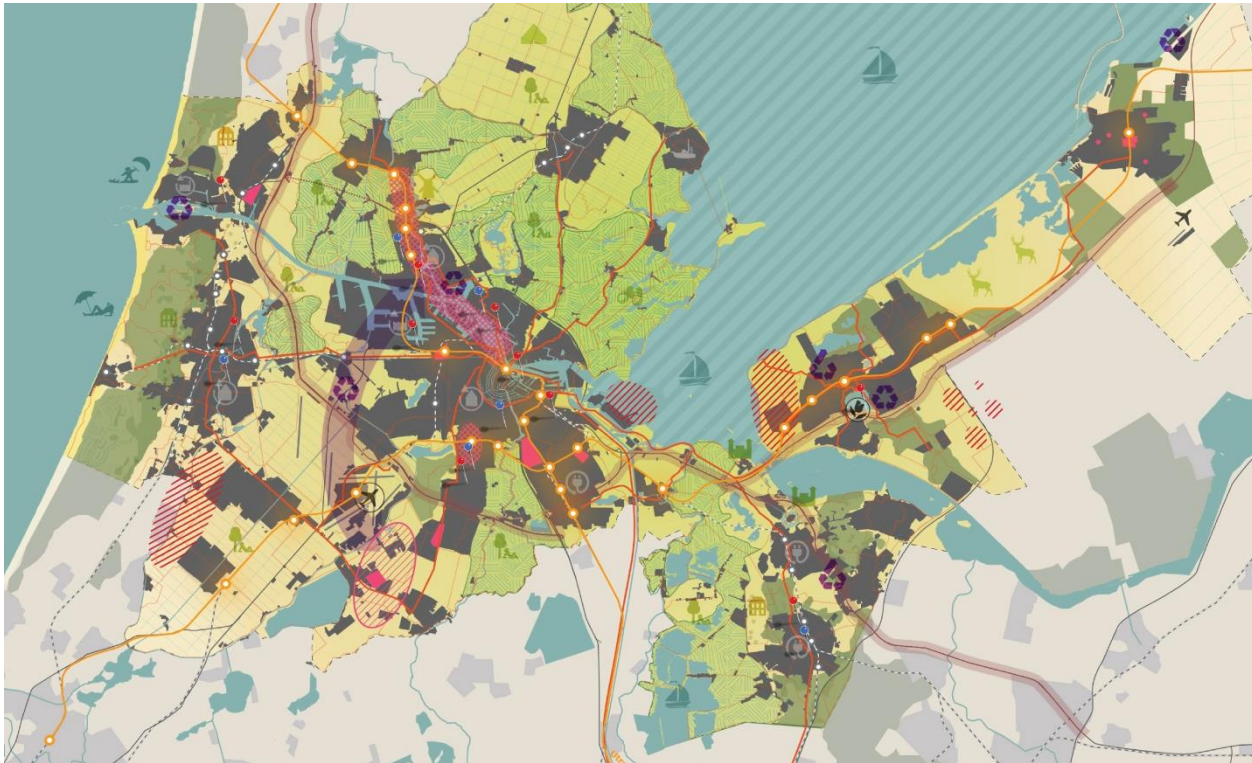
6. Haarlem kiest voor het versterken van de OV-corridor

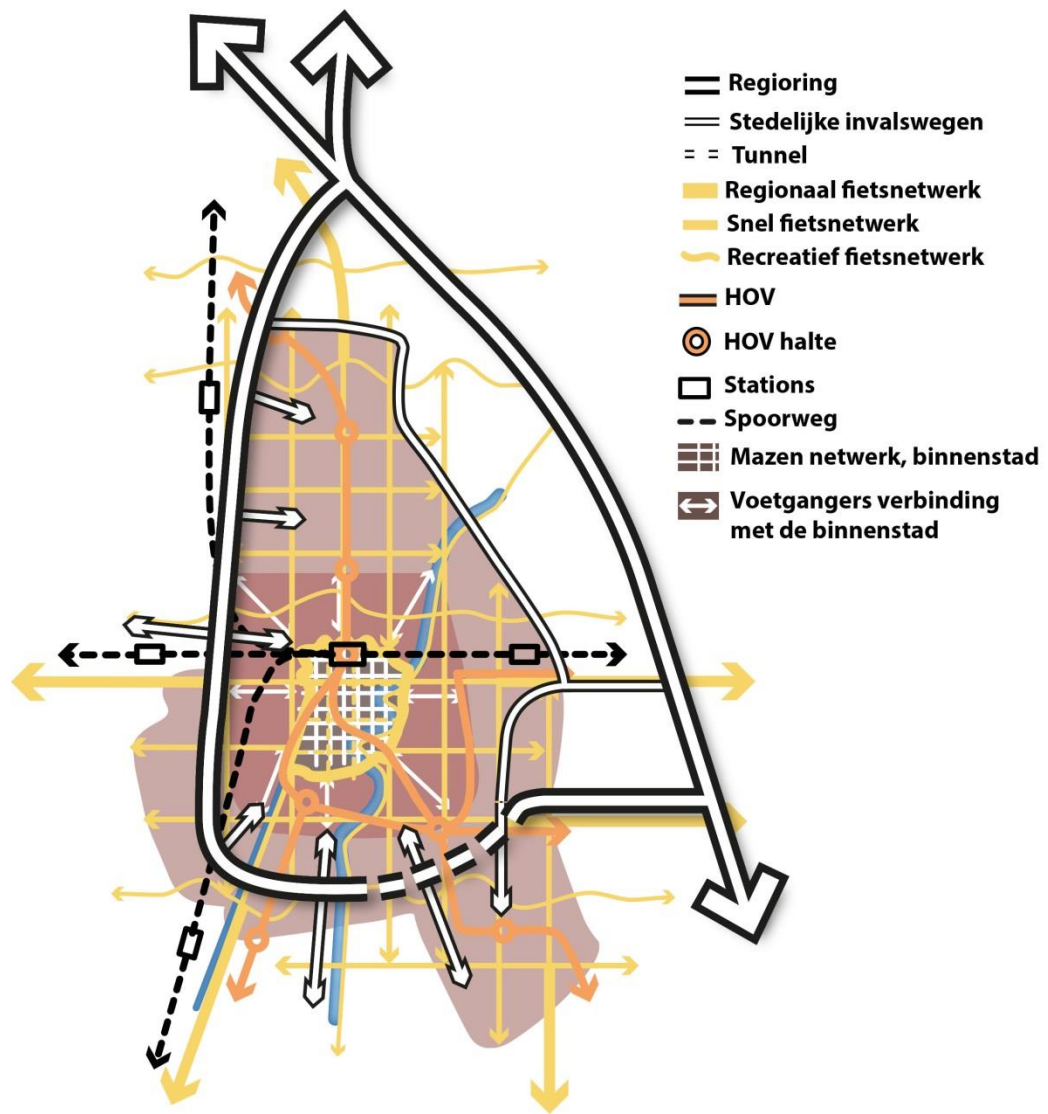
Om een snelle en betrouwbare doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk te maken kiest Haarlem voor het versterken van de metropolitane OV-corridor in de stad. Deze centrale noord-zuidas loopt van het Delftplein, via de Rijksstraatweg, het station en de binnenstad naar Schalkwijk en Schiphol enerzijds en Houtplein en Heemstede anderzijds. Op de as van Delftplein naar Schalkwijk wordt gestreefd naar het vergroten van de stedenbouwkundige samenhang, versterking structuur en een verbetering van de kwaliteit van de ruimte door op termijn de as te vertrammen en regionale bussen aan te takken. Op treinstation Haarlem worden noord- zuid lijnbussen aan elkaar verknoopt. Het station wordt daarmee minder vaak gebruikt als eindhalte. Passagiers hoeven dan minder over te stappen. Verder wordt in overleg met de openbaar vervoerpartners bepaald hoe het ruimtegebruik voor het busstation beperkt kan worden, zonder nadelen voor de functionaliteit. De HOV-verbinding naar de A9 wordt gefaciliteerd via de knooppunten Houtplein en de Buitenrustbruggen. De auto is ondergeschikt op tracés en op knooppunten. De ruimtelijke kwaliteit van de haltelocaties en knooppunten staat centraal. Door de Kennemertunnel (voorheen de Mariatunnel) verbetert de aansluiting van Schalkwijk op de stad met een goed gesitueerd knooppunt bij het Spaarne. Verknoping met fietsvoorzieningen is belangrijk.



7. Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool

De binnenstad, de Waarderpolder en winkelcentrum Schalkwijk moeten goed, direct en multimodaal (fiets, OV en auto) vanuit de hele regio bereikbaar zijn. Metropolitane vervoersvoorzieningen als Rijkswegen, spoorwegen en hoogwaardige fietssnelwegen zijn binnen 15 minuten vanuit de wijken bereikbaar. We kiezen voor regionale hoogwaardige snelfietsroutes en HOV naar belangrijke bestemmingen in de MRA.







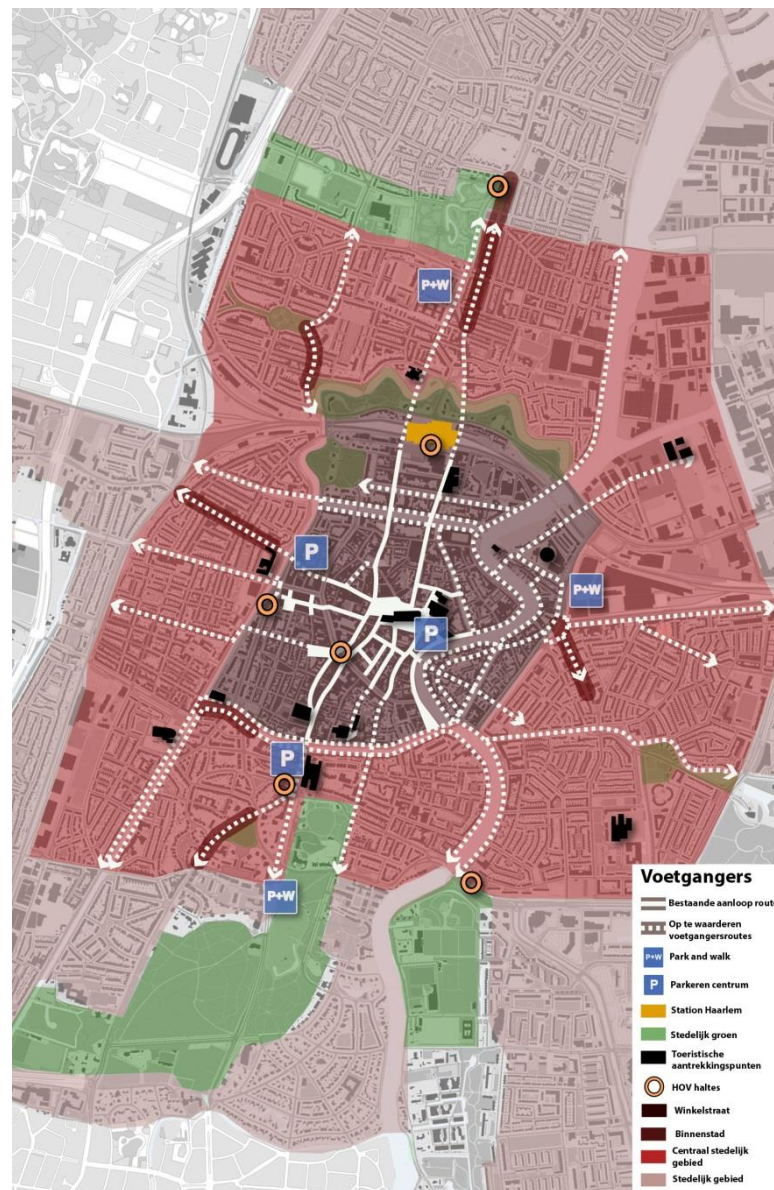
4. Netwerken

Vanuit de hoofdkeuzen in het vorige hoofdstuk worden de netwerken en de netwerkstrategie per modaliteit hieronder nader uitgewerkt. Vanuit deze netwerken worden in het volgende hoofdstuk Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten gedefinieerd.

4.1 Voetgangers en fietsers

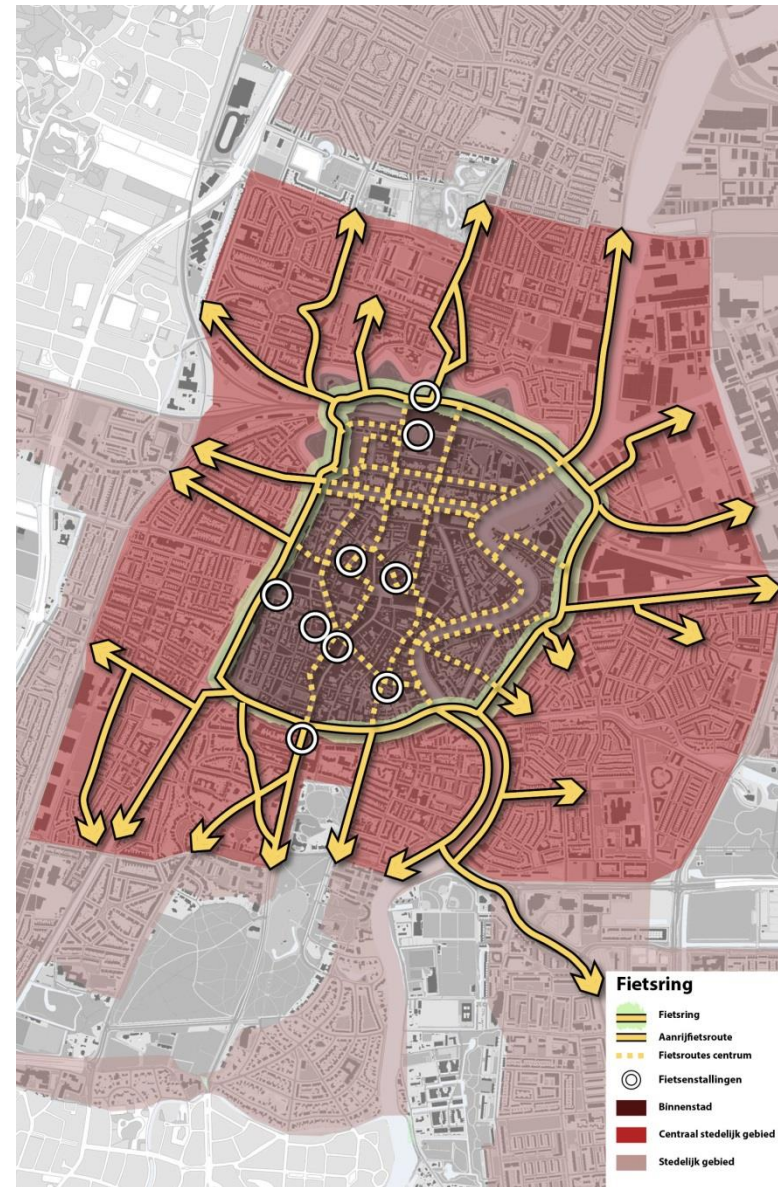
Voetgangersgebieden en -routes

De wandelroutes in het centraal stedelijk gebied moeten worden versterkt. Hierbij zijn de routes van en naar het kernwinkelgebied van belang en de koppeling aan de parkeergarages, de fietsenstallingen en de openbaar-vervoerknopen. Ook kiezen we voor het vergroten van het 'dwaalmilieu' door de binnenstad aansluitend bij de toeristische trekpleisters en het Spaarne als ruimtelijk verbindend element. Om deze reden is het voorstel om de Kamp als parkeergarage niet langer als bezoekersgarage te gebruiken maar meer in te zetten voor bewonersparkeren. Hiermee kan in het zuidoostelijk deel van de binnenstad de auto verder uit de openbare ruimte worden gehaald. Compenserende parkeercapaciteit wordt gevonden in het gebied rond de Amsterdamse Poort. Ook rond voorzieningencentra en OV-punten in de rest van de stad wordt de openbare ruimte aantrekkelijker gemaakt, gericht op de voetganger.



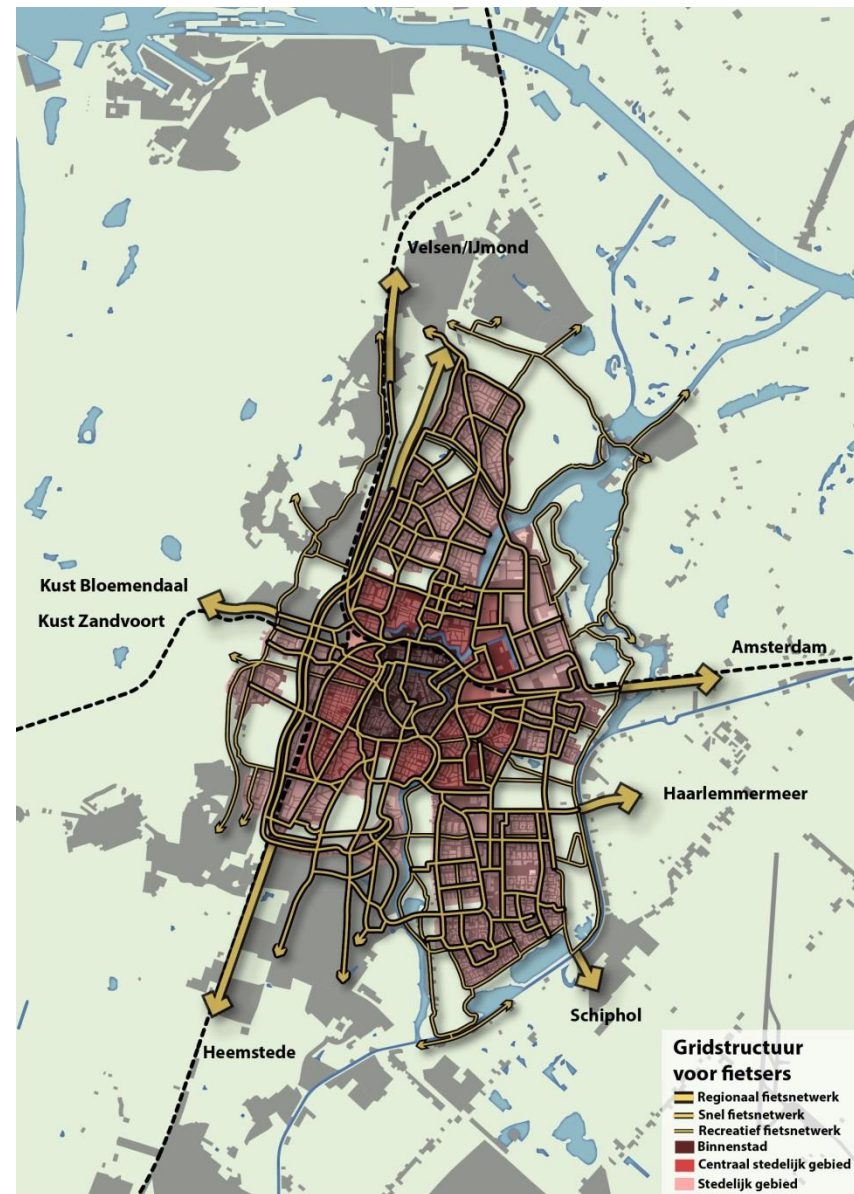
Fietsring rond de binnenstad en fietsparkeren in de binnenstad

In de centraal stedelijk gebied staan voetgangers en fietsers als gebruikers van de openbare ruimte centraal. Verkeerslichten moeten zoveel mogelijk worden voorkomen; gemengd gebruik van de ruimte zoveel mogelijk bevorderd. Dit kan alleen bij lage verkeersintensiteiten en lagere snelheden voor het autoverkeer. Binnen de centraal stedelijk gebied ligt het kernwinkelgebied waar de nadruk op de verblijvende bezoeker komt te liggen. Hierdoor wordt doorgaand fietsverkeer verleid om het centrum heen te rijden. De voormalige parkeerring wordt primair ingericht voor doorgaand fietsverkeer. Bij de herinrichting ligt de nadruk op de fietser als hoofdgebruiker en het versterken van de belevingswaarde. Goede fietsparkeervoorzieningen sluiten aan op de fietsroutes, de overlast van het fietsparkeren wordt aangepakt met meer of grotere fietsenstallingen voor bezoekers op strategische locaties en hotspots in de binnenstad. De verwachte toename van het aantal buurtstallingen voor bewoners zorgt ervoor dat er meer fietsparkeercapaciteit wordt vrijgespeeld voor bezoekers.



Gridstructuur voor fietsers

Aansluitend op de fietsring rond de binnenstad wordt het stedelijk grid van Haarlem voor fietsers versterkt. Ook de (regionale) recreatieve routes en de regionale snelfietsroutes sluiten hierop aan. Binnen het centrum ligt een zekere nadruk op de centrale as door Haarlem, waarmee ook Noord en Schalkwijk aan de stad worden aangesloten. Barrières op deze as in de vorm van de Bolwerkenroute en de kop van de Schipholweg worden zowel voor fiets als openbaar vervoer geslecht. De andere radialen die het stedelijk gebied met het centrum verbinden worden geoptimaliseerd. Ook de fietsbereikbaarheid van de Waarderpolder wordt verbeterd door de betere aansluiting van het gebied op de fietsring.



4.2 Openbaar vervoer

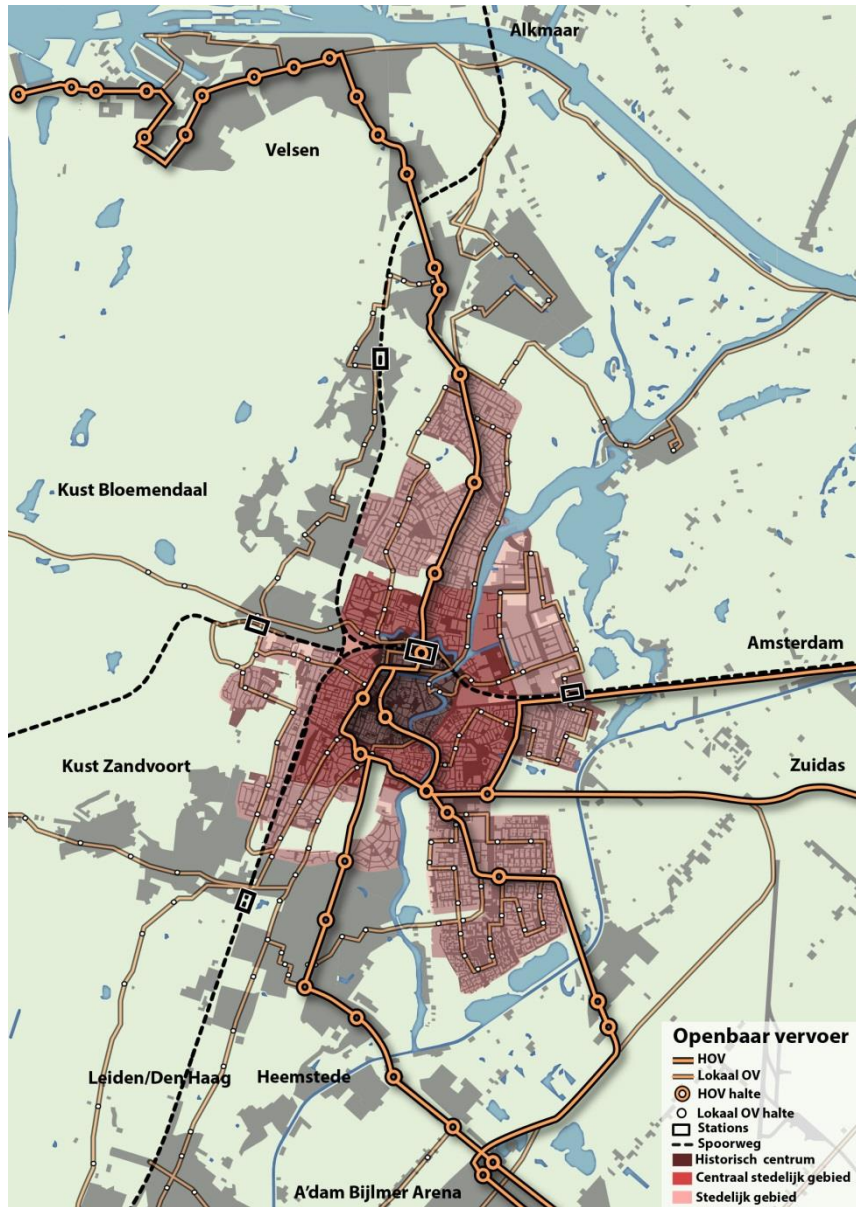
Het openbaar vervoer in Haarlem krijgt een steeds belangrijkere functie als onderdeel van het metropolitane netwerk van de regio Amsterdam. Dit betekent dat we kiezen voor een hoofdstructuur voor het openbaar vervoer in Haarlem op basis van de spoorwegen en de HOV-assen in de stad. Op het spoor wil de gemeente zich inzetten voor meer en betere intercityverbindingen met het hoofdstation. Sprinters zouden op termijn vervangen moeten worden door inzet van lightrail met hogere frequenties, meer stations en een meer directe verbinding met de stedelijke centra in Amsterdam. Tegelijkertijd blijft de gemeente inzetten op HOV via de A9 naar de werkgelegenheidslocaties in de regio Amsterdam. Op de Kennemerlijn en de lijn naar Zandvoort en Bloemendaal aan Zee is op termijn inzet van lightrail wenselijk.



(bron: HTM/ Siemens AG)

Binnen de stad maken we werk van verbeteren van de doorstroming van de busdiensten op de doorgaande noord-zuidas, waarmee Schalkwijk, de binnenstad, het station en Haarlem Noord met Amsterdam, Amstelveen, Hoofddorp, Schiphol en Velsen worden verbonden. Op deze route is snelheid van belang. Het aantal haltingen kan beperkt zijn, maar de knooppunten moeten wel zorgvuldig worden gekozen en in het stedelijk weefsel worden ingepast. Op termijn is vertraming van deze as wenselijk om daarmee de verblijfskwaliteit van het centrum en het comfort van de reizigers verder te verhogen. NS-station Haarlem vormt een belangrijk knooppunt op deze as. Hier ligt ruimte om de verknoping van het station met doorgaand noord-zuidgeoriënteerd busverkeer verder te verbeteren.

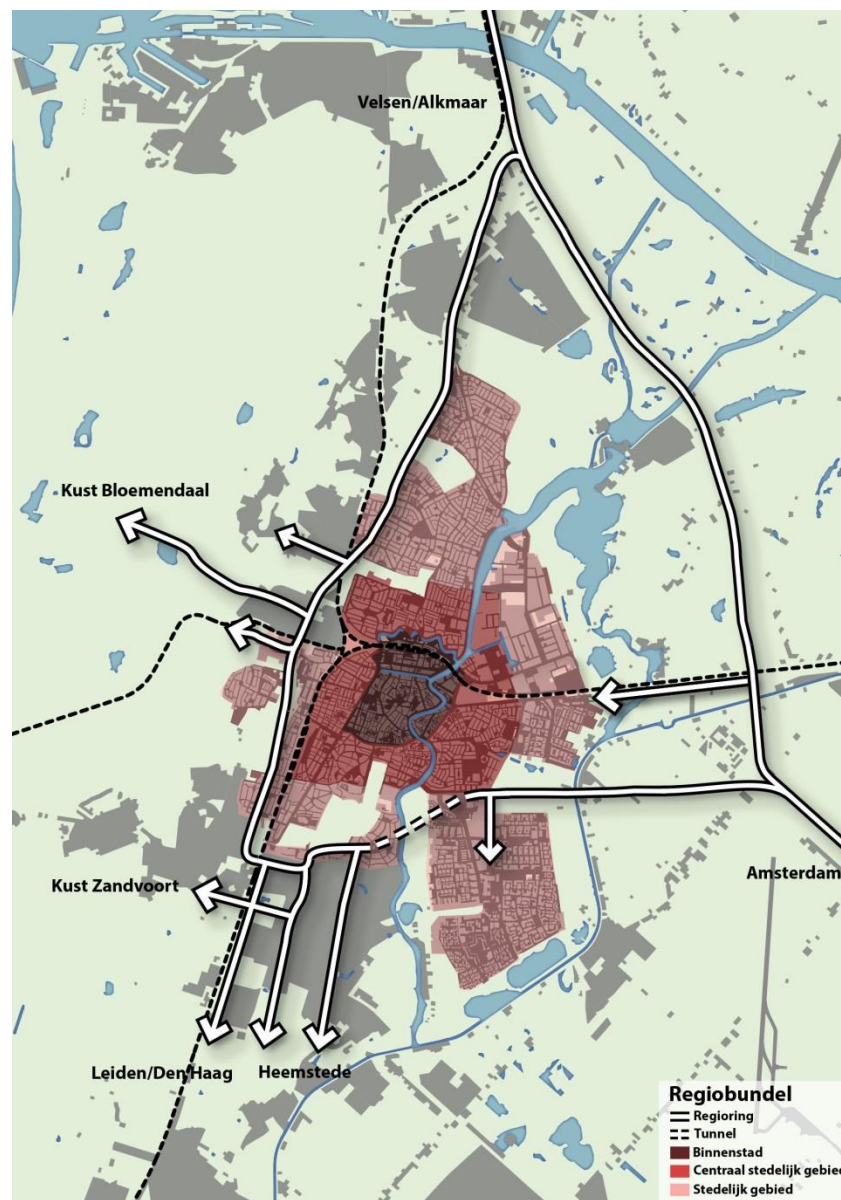
Door aanleg van de Kennemertunnel kan een aantrekkelijk gelegen knooppunt voor openbaar vervoer worden geboden bij het Spaarne (ten oosten van de Buitenrustbruggen). Hier komen de hoofdroutes van en naar verschillende richtingen samen. Dit kan worden gecombineerd met een goede fietsbereikbaarheid en het verbeteren van de doorstroming op de hoofdroute van de R-netlijn 300. Daarnaast is ook het knooppunt bij het Houtplein van belang voor de aansluiting op de regionale lijnen richting Heemstede en Bollenstreek.



4.3 Wegennetwerk en parkeren

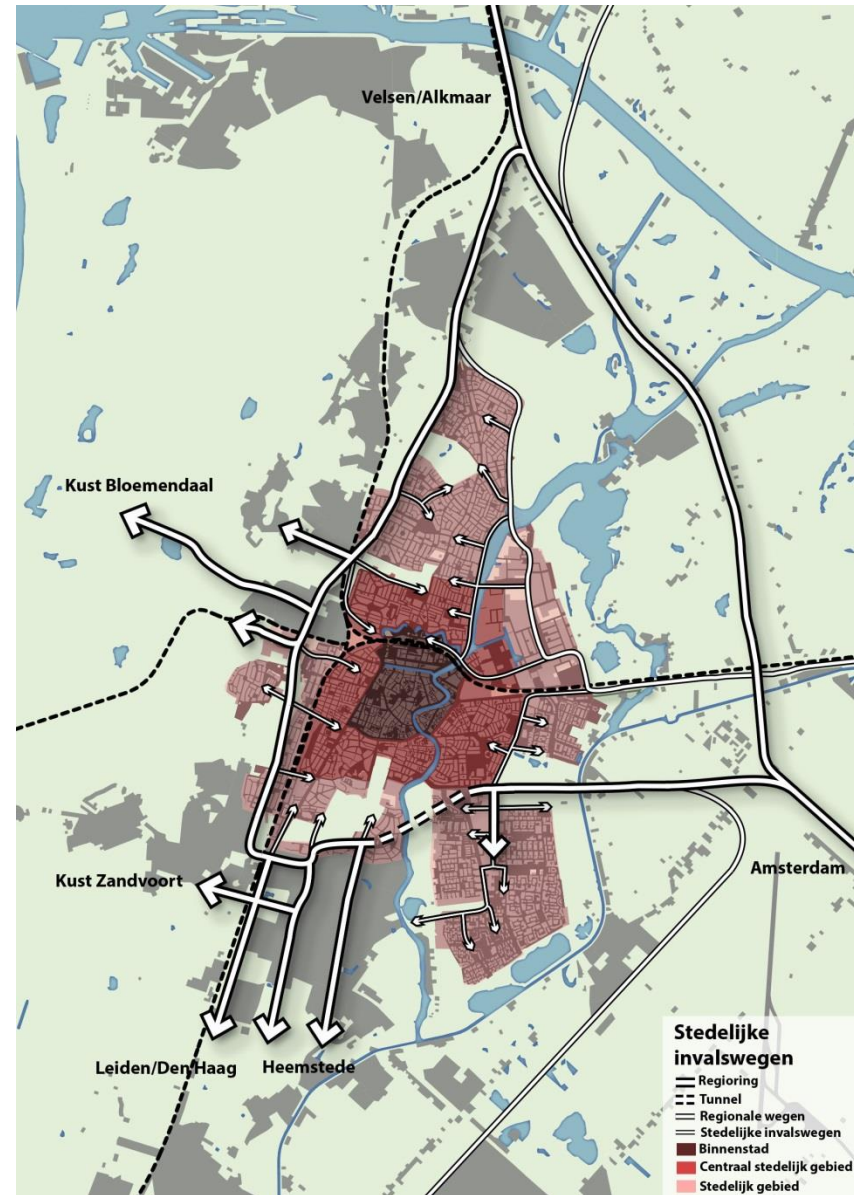
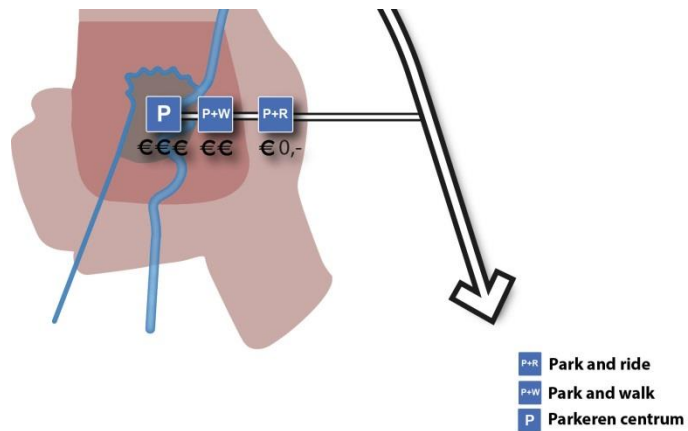
Regioring

Ten aanzien van het regionale verkeer kiest Haarlem voor een Regioring waar verdere versterking noodzakelijk is en waar regionaal doorgaand verkeer op kan worden geconcentreerd. Onderdeel van deze Regioring vormen de Schipholweg, Kennemertunnel, Westelijke Randweg, Knooppunt Velsen en de A9. De doorstroming en rijsnelheid op deze Regioring worden geoptimaliseerd, mede door de Kennemertunnel en realisatie van de Velservoog bij Knooppunt Velsen. Hiermee wordt tevens de robuustheid van de passage van het Noordzeekanaal versterkt voor het landelijke wegennetwerk. Verkeer met een herkomst of bestemming buiten de Regioring wordt gestimuleerd zo lang mogelijk van de Regioring gebruik te maken op weg naar een herkomst of bestemming in Haarlem. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) zoals bewegwijzering, het verlenen van prioriteit, groene golven en aan de andere kant het gedoseerd toelaten van verkeer op andere routes ondersteunen dit gewenste gebruik van de Regioring door regionaal verkeer en extern verkeer van en naar Haarlem.



Stedelijke invalswegen

Vanaf de Regioring zijn de wijken van Haarlem en de binnenstad door middel van stedelijke invalswegen bereikbaar. Vanuit de woonwijken wordt extern verkeer zo snel mogelijk naar de Regioring geleid. Ook sluiten de invalswegen aan op de verschillende segmenten van de binnenstad: Amsterdamse Poort, Grote Markt, Haarlemmerhout en Centrum-West. De parkeerfaciliteiten sluiten hierop aan: respectievelijk de nieuwe faciliteit bij de Amsterdamse Poort, de Appelaar, Dreef/Houtplein en Raaks. De informatievoorziening wordt op grotere afstand, vanaf de Regioring dus, verbeterd gericht op de bezoeker van de stad. Bezoekers worden gestimuleerd om al vanaf de Regioring de juiste invalsroute te kiezen. Tevens worden daarbij Park&Walk (goedkoper parkeren) en Park&Ride (gratis parkeren) aan de invalswegen aangeboden. Het belang van de onderlinge verbinding van de centrumparkeervoorzieningen neemt daarmee sterk af.



Route Vondelweg – Waarderweg – Prins Bernardlaan

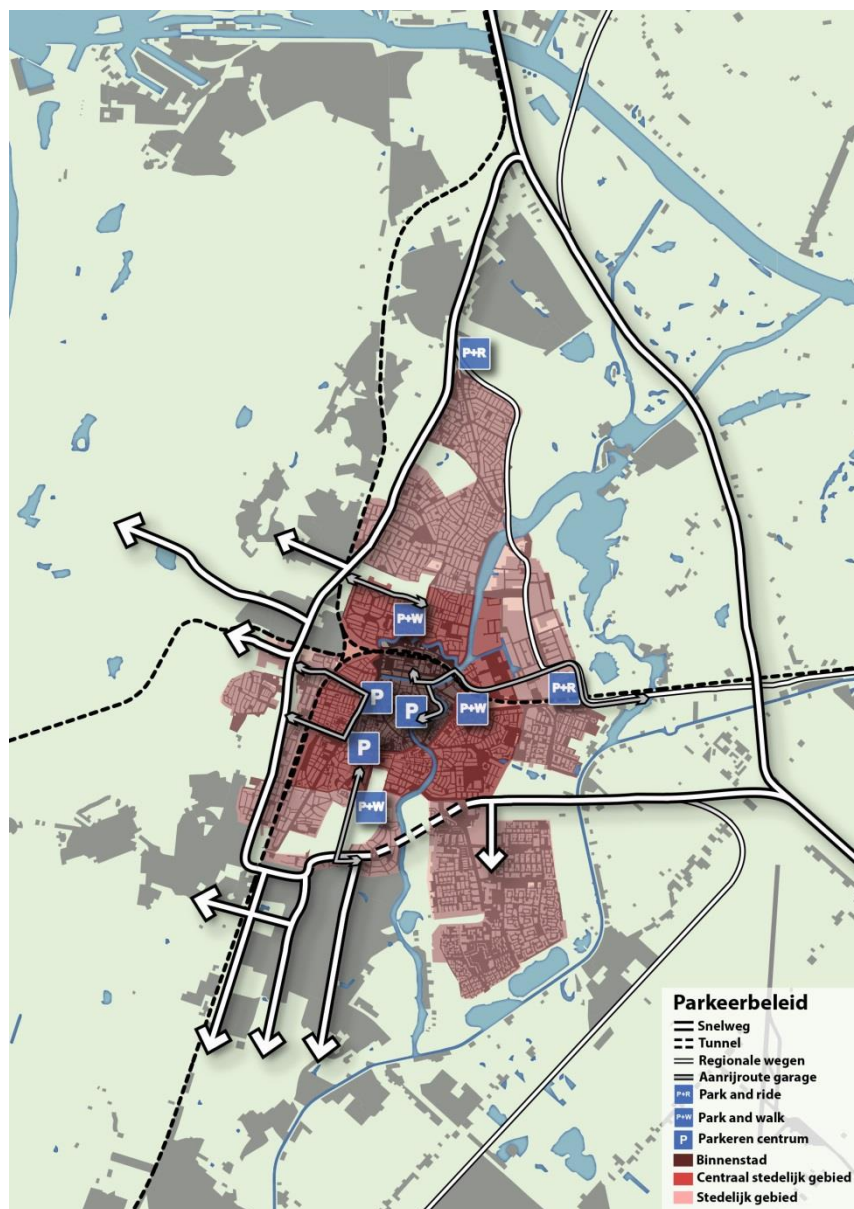
Binnen het huidige verkeerssysteem heeft de route Vondelweg – Waarderpolder – Prins Bernardlaan een driedubbele functie: het ontsluiten van de Waarderpolder, het verbinden van Haarlem Noord met Schalkwijk en het verzamelen van doorgaand verkeer uit Haarlem Noord naar de A9. Voor de ontlasting van de route wordt ingezet op de Velservoeg. De inrichting moet op de functies worden afgestemd. Dat betekent dat hij enerzijds voldoende capaciteit moet hebben, maar anderzijds geen alternatief voor het gebruik van de A9 mag bieden. Dit kan worden bereikt door capaciteit te bieden zonder de doorstroomsnelheid te zeer te verhogen.

Parkeerbeleid

Gekoppeld aan de zones in de stad kan ook het parkeerbeleid nader worden uitgewerkt. In het binnenstadsgebied streven we naar het terugbrengen van de ruimte die de auto's op straat innemen. Waar mogelijk bieden we parkeren in garages aan, ook voor bewoners. De mogelijkheid voor bezoekers om te parkeren op straat wordt beperkt. Bezoekersgarages die in kwetsbare stadsgedeelten liggen of een weinig klantvriendelijke uitstraling kennen, zoals parkeergarage De Kamp en het Stationsplein, vervallen of worden voor bewoners benut. Op de kop van de Amsterdamse Vaart wordt een parkeergarage toegevoegd, gekoppeld aan het te herontwikkelen programma daar.

In de centraal stedelijke zone is de ruimte voor parkeren op straat ook beperkt. Dit betekent inzet op multifunctioneel gebruik van de voorzieningen. Ruimtelijke kwaliteit en ruimte voor voetgangers en fietsers zijn primair van belang. De beschikbaarheid van (tweede) bewonersver-

gunningen is beperkt en de bezoekersregeling gemaximaliseerd. In de overige delen van de stad zijn er geen beperkingen, maar wordt wel gereguleerd parkeren ingevoerd. Het blijft in deze gebieden in beginsel mogelijk een tweede parkeervergunning aan te vragen en ook geldt er een soepele bezoekersregeling.



4.4 Conclusie

De economische, ruimtelijke, gezondheids-, milieukundige, sociale en verkeerskundige opgaven waar Haarlem voor staat (zie hoofdstuk 2) zijn in dit hoofdstuk vertaald in zeven samenhangende hoofdkeuzen in de gewenste netwerkontwikkeling voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto. Parkeer- en stallingsvoorzieningen sluiten hier op aan. Samen vormen deze keuzen het richtinggevende beleidskader voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte voor Haarlem, waarmee zowel de ruimtelijke kwaliteit in de stad kan worden versterkt als bereikbaarheid duurzaam kan worden verbeterd. Hiermee kunnen de doelstellingen van de Structuurvisie openbare ruimte - een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu, onderscheiden naar de thema's vitale stad, metropolitane economie en duurzame mobiliteit worden gerealiseerd. Deze beleidskeuzen leiden tot Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten die met eenzelfde integrale kwaliteitsambitie moeten worden opgepakt en uitgewerkt. In het volgende hoofdstuk worden deze projecten benoemd.



5. Uitvoeringsagenda

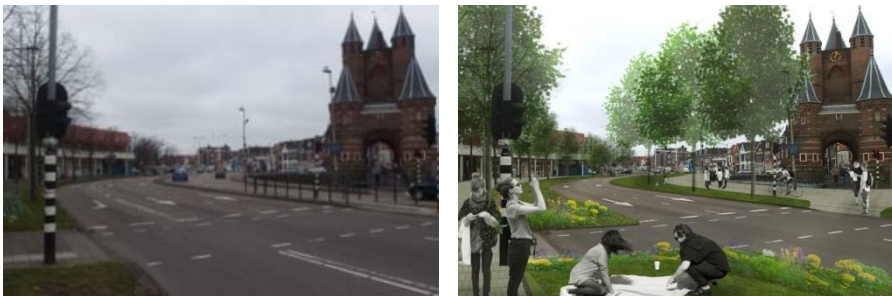
De hoofdlijnen uit het duurzaam ontwikkelingskader moeten worden uitgewerkt in Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte en Regionale beleidstrajecten.

5.1 Sleutelprojecten Mobiliteit en Ruimte

De ambities uit het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte moeten worden vertaald in ruimtelijke ingrepen in de stad, gericht op aanpassingen van het netwerk voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en auto en verbeteringen van de ruimtelijke kwaliteit. Veel van die ingrepen kunnen op het niveau van deelgebieden worden aangepakt. In dit hoofdstuk worden de gebied overstijgende ofwel Sleutelprojecten benoemd. Ze zijn belangrijk voor de stad als geheel om de transitie naar duurzame ontwikkeling te kunnen maken. Er is ook een onderlinge samenhang, waarbij de projecten elkaar versterken en niet los van elkaar kunnen worden ontwikkeld. Daarnaast zijn er beleidstrajecten waarin de visie veelal in regionaal verband verder moeten worden uitgewerkt.

1. Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort

De hele zone rond de Amsterdamse Poort en zuidwesthoek van de Waarderpolder heeft de potentie om onderdeel van het binnenstadsmilieu te worden. Hiermee sluit de transformatie van de zone Amsterdamse Poort en Waarderpolder beter aan op de ruimtelijk-economische potentie van het gebied. Dit betekent dat de ruimte voor het doorgaande autoverkeer in dit gebied sterk moet worden teruggebracht. De Amsterdamse Poort markeert de aankomst in het centrum. Het terugbrengen van het water in de Oostersingelgracht en Papentorenvest versterkt het ruimtelijk karakter. De Catherijnebrug wordt een brug voor langzaam verkeer. Het bestemmingsverkeer naar Haarlem Noord en Centrum wordt primair via de Oudeweg geleid. Regionaal doorgaand verkeer via de route Schipholweg/ Kennemer-tunnel/ Westelijke Randweg. Daarnaast wordt een parkeergarage voor bezoekersparkeren ontwikkeld aan de kop van de Amsterdamse Vaart. Van hieruit worden looproutes naar de binnenstad versterkt die ook bijdragen aan een betere aansluiting van de Waarderpolder. De bezoekersgarage bij het station wordt voor bewonersparkeren gebruikt.



Impressie zone Amsterdamse Poort



Impressie Amsterdamse Poort

2. Kennemertunnel en ruimtelijk knooppunt Buitenrust

Het doorgaande oost-westverkeer wordt gebundeld op de Schipholweg en via de Kennemertunnel, onder het Spaarne en de Haarlemmer Hout naar de Westelijke randweg geleid. De Kennemertunnel maakt tegelijkertijd onderdeel uit van de bereikbaarheidsmaatregelen in het kader van Amsterdam Beach. De oostelijke aansluiting ligt voorbij de Prins Bernardlaan en de westelijke toegang sluit aan op de Spanjaardslaan. Door de tunnel ontstaat bij het Spaarne/Buitenrust de ruimte om voetgangers, fietsers en HOV vanuit Schalkwijk aan te sluiten op het centrum van Haarlem. Hier kan een goed toegankelijke knooppunt voor het OV worden geboden, gekoppeld aan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. Ook de Paviljoenslaan, Kamperlaan, Buitenrustlaan kan heringericht worden.

Door de halte Europaweg te verplaatsen naar de splitsing Europaweg/Schipholweg ontstaat een OV-knooppunt, dat als gevolg van de Kennemertunnel, ook ruimtelijk goed kan worden ingepast. Het knooppunt verbindt de stadsstraten Europaweg en Schalkwijkerstraat met elkaar. Het R-net en OV lijnen kunnen hier aan elkaar verknoopt worden met extra programma, mogelijkheden voor P&R en fietsenstallingen. De route Europaweg en Schalkwijkerstraat wordt tevens een snelle comfortabele route voor fietsers tussen centrum en Schalkwijk; de barrièrewerking neemt af en de levendigheid neemt toe. De relatie met het water kan optimaal worden benut. De Buitenrustbrug blijft alleen functioneren voor het lokale verkeer en HOV.



(bron: Goudappel Coffeng)

3. Entreeroute Oudeweg/Spaarndamseweg/Hooimarkt

De verdere bundeling van het autoverkeer heeft gevolgen voor de entreeroute vanaf de A9. De route via de A200 naar de fly-over en Oudeweg wordt de hoofdroute voor het verkeer naar de stad. Van en naar Haarlem Noord rijdt het verkeer dan verder via de Oudeweg en de Waarderweg. Aan de entreeroute liggen alle parkeervoorzieningen. Verkeer vanaf de Oudeweg richting de binnenstad krijgt weer de mogelijkheid om op de Prinsenbrug linksaf te slaan richting Friese Varkenmarkt. De verdeling tussen het verkeer over de Amsterdamsevaart en Oudeweg verandert zo volledig. Amsterdamsevaart verliest zijn betekenis voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. Fly-over en Oudeweg worden dan drukker. Mogelijkerwijs kan dit betekenen dat de capaciteit van de Oudeweg en Prinsenbrug moet worden uitgebreid. Het reserveren van de Catharijnebrug voor voetgangers en fietsers betekent dat de doorrijhoogte onder het spoorviaduct over de Friese Varkenmarkt geschikt moet worden gemaakt voor vrachtverkeer, touringcars en lijnbussen.



Prinsenbrug

4. Station Haarlem/Schoterweg/Rijksstraatweg

De noord-zuidroute tussen het Station, de Schoterweg en de Rijksstraatweg is voor het HOV en het fietsverkeer de belangrijkste route. Deze route wordt zoveel mogelijk vrijgemaakt van autoverkeer. De Kennemerbrug wordt daarom afgesloten voor verkeer van en naar Noord. Dit verkeer wordt gestimuleerd om via de Spaarndamseweg of de Waarderweg te rijden. Hiermee vereenvoudigt de kruising bij het Kennemerplein en verbetert de oversteekbaarheid. De HOV-as krijgt verder vorm door maatregelen ter bevordering van de doorstroming en het terugdringen van hinder door parkerend verkeer. Bij het station kan veel voor het HOV worden bereikt door een doorgaande as te ontwikkelen, die rechtstreeks aansluit op het station. Nieuwe mogelijkheden ontstaan door de herlocatie van de parkeerfaciliteit. De barrièrewerking voor kruisend verkeer wordt ook door ruimtelijke maatregelen verminderd. Door de sluiting van de Kennemerbrug, gecombineerd met een lagere doorrijnsnelheid en meer kruisend verkeer, zal er ook over de Bolwerkroute minder verkeer rijden. Mogelijk kunnen over de hele route verkeerslichten vervallen en kan ook in oost-westrichting de functie voor het regionaal fietsverkeer worden versterkt, gekoppeld aan het verhogen van de ruimtelijke kwaliteit.

5. Opwaardering westelijke randweg

Verkeer van en naar Haarlem (Noord) zal meer via de Westelijke Randweg moeten worden geleid. Deze route is qua capaciteit hiervoor geschikt. Waar mogelijk kan de doorrijnsnelheid verder worden verbeterd, waarmee de functie van de Regioring als verdeelroute ook sterker wordt. In ruimtelijk opzicht is van belang dat de ruimtelijke inpassing wordt verbeterd en de barrièrewerking vanuit de wijken in Haarlem, ook voor fietsers en voetgangers teruggebracht.



6. Boulevard Westelijke Centrumring

De Westelijke Centrumring, bestaande uit de Kinderhuissingel, de Raaksbruggen en de Wilhelminastraat, krijgt meer een boulevardkarakter, met een versmald profiel en zonder verkeerslichten. De route wordt nu vooral gebruikt als doorgaande route voor autoverkeer tussen de werkgebieden in de metropoolregio en woongebieden in Haarlem west. Dit verkeer dient meer van de Regioring gebruik te maken die hiervoor ook wordt verbeterd. De centrumring krijgt daarmee meer een functie voor bestemmingsverkeer en voor doorgaand fietsverkeer rond de binnenstad. De fietsroutes in de binnenstad blijven wel belangrijk voor het bestemmings-fietsverkeer en ook voor doorgaande fietsers. Maar deze krijgt hiermee een alternatieve route, ook op tijdstippen dat het druk is in de binnenstad (tijdens winkeltijden, weekenddagen, evenementen). De route gaat verder onderdeel uitmaken van de noord zuid snelfietsroute tussen Heemstede en Velsen. Aan de andere kant kunnen de wijken in Haarlem West beter op het centrum worden aangesloten (Patronaat, Brouwersvaart, Zijlweg), doordat de barrièrewerking wordt weggenomen en de oversteekbaarheid voor voetganger en fiets verbetert.

7. Velserboog (verbinding N208-A22-A9)

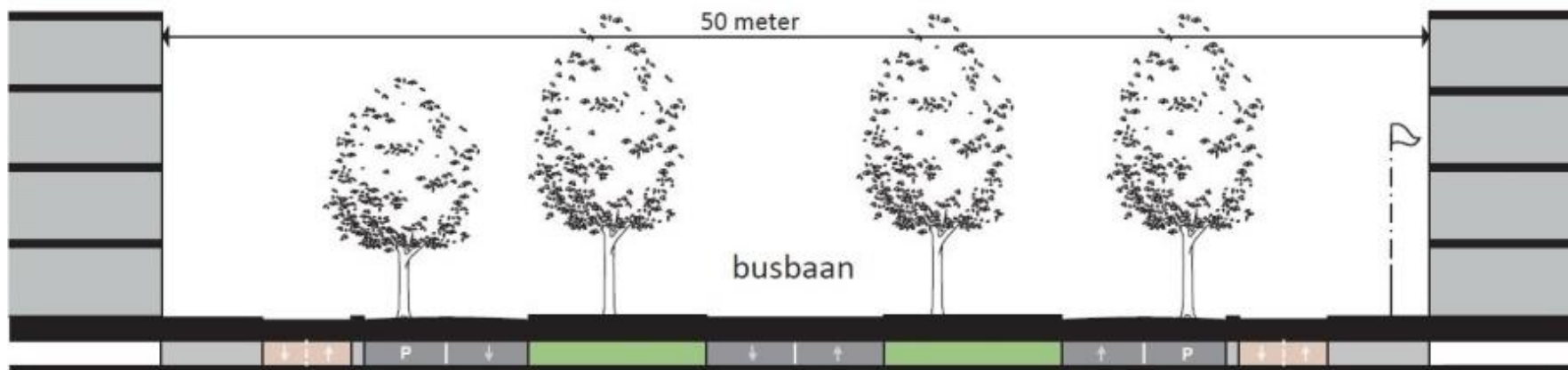
De Velserboog verbindt de westelijke randweg (N208) met de A9 en maakt reeds onderdeel uit van de regionale bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland en van IJmond. Door de Velserboog kan verkeer van en naar Zuid-Kennemerland en Haarlem Noord beter om de stad worden geleid, omdat hiermee de reistijd naar de A9 via de Waarderweg wordt verkort. Een belangrijke optie is om verkeer van/naar de A208 rechtstreeks van/naar de A22 te laten rijden, waardoor de N202 wordt ontlast en meer verkeer via de Wijkertunnel van en naar de A/N208 kan rijden. Een nadere keuze tussen deze alternatieven moet in regionaal verband verder worden uitgewerkt.



Uitsnede structuurvisiekaart Velsen 2025 (bron: Structuurvisie Velsen)

8. Stadsstraat Europaweg

De Europaweg verbindt Schalkwijk met de rest van Haarlem. Momenteel is deze functie voor autoverkeer dominant. Gevolg is dat veel autoverkeer vanuit Schalkwijk ook via ondergelegen routes door Haarlem rijdt. Inzet is om de Amerikaweg de belangrijkste in- en uitvalsroute voor Schalkwijk te maken, waardoor er op de Europaweg ruimte ontstaat voor functiemenging van fiets, het HOV en ruimtelijke intensivering. Het profiel kan daarmee ook worden teruggebracht naar 2x1 met de ruimte voor een eigen HOV-baan, fietspaden en trottoirs.



Principeprofiel Europaweg als Stadsstraat

9. Fietsparkeren

Veel bewoners en bezoekers van de binnenstad ervaren overlast van de vele op straat geparkeerde fietsen. Met verschillende maatregelen worden deze knelpunten verzacht. Voor bezoekers aan de binnenstad worden fietsparkeervoorzieningen gerealiseerd in het Raaksgebied en in de omgeving van de Botermarkt/Verwulft. Voor openbaar vervoer-reizigers worden fietsenstallingen op OV knooppunten uitgebreid, waaronder op NS station Haarlem. Particuliere initiatieven hebben tot gevolg dat het aantal buurtfietsenstallingen voor bewoners toeneemt. Bewoners worden hierdoor niet langer gedwongen in fietsenrekken te plaatsen. Die ruimte komt vrij voor bezoekers van de binnenstad en andere attractiepunten.



(bron: Dasha Elfring)

10. Houtplein

Het Houtplein vormt een belangrijke entree voor de binnenstad en tevens een belangrijke OV-knoop voor R-netlijnen aan de zuidzijde van de binnenstad. Diverse hoofdfietsroutes komen hier ook gebundeld samen. Om tot een ruimtelijke kwaliteitssprong te komen en tevens fiets en R-net stromen goed te kunnen afwikkelen wordt het Houtplein autoluw gemaakt. Dit kan worden bereikt door de 'sluiproute' van de Tempeliersstraat naar Rustenburgerlaan/Dreef voor auto's er uit te halen. De verbetering van het Houtplein maakt ook de voetgangersroute van Dreefgarage (P&W) naar binnenstad aantrekkelijker.



(bron: Delva Landscape Architects)

5.2 Regionale beleidstrajecten

11. Versterken metropolitane OV-structuur

Door de verschillende maatregelen in het wegennetwerk wordt de positie van de HOV-routes en de knooppunten in Haarlem versterkt. De metropolitane OV-structuur wordt samen met de regionale partners afgemaakt door:

- Een doorgaande HOV-as van Delfplein tot Schalkwijk inclusief doorgaande verbinding bij het station Haarlem met optie op vertramming op termijn en verknoping van onderliggende busdiensten.
- Intensivering van R-netlijnen naar Schiphol, Zuidas, Hoofddorp
- Een verbetering van de overige OV-knooppunten, gekoppeld met voorzieningen voor ketenmobiliteit bij Schalkwijk Centrum, Buitenrustbrug, Delftplein, Haarlem Spaarnwoude en Heemstede-Aerdenhout.
- De ontwikkeling van een nieuw OV-knooppunt bij het Spaarne/Buitenrustbrug en verbetering van het knooppunt Hout.
- Een intensivering op het spoor van regionale/metropolitane (light-) railverbindingen met meer stations (in de regio Zuid Kennemerland onder andere langs de Kennemerlijn), hogere frequenties en hogere snelheden naar Amsterdam Centraal, Zuid, de Kennemerlijn, Zandvoort en de Bollenstreek.
- Een verbeterde aansluiting van station Haarlem op het intercitynetwerk naar Utrecht, Amersfoort, Leiden, Alkmaar en de metropoolregio Den Haag/Rotterdam.

Deze maatregelen worden samen met de regionale partners verder uitgewerkt.

12. Versterken van de metropolitane fietsstructuur

Door de verschillende maatregelen in het wegennetwerk wordt ook de positie van de fiets in Haarlem versterkt. Doorgaande fietsroutes worden geconcentreerd op de voormalige parkeerring rond de binnenstad, waar de functie voor autoverkeer wordt beperkt. Hierop aansluitend worden ook de metropolitane fietsroutes versterkt. Ook Waarderpolder en Schalkwijk Centrum worden hierin opgenomen.



13. DVM-maatregelen (Dynamisch VerkeersManagement) regionaal wegverkeer

Naast de al genoemde fysieke maatregelen wordt ook het regionale DVM-systeem op de hoofdstructuur aangepast. De voorkeursroutes moeten samen met de regionale partners nader worden bepaald en door prioriteiten in de verkeersregelininstallaties ondersteund. Daarnaast wordt de bewegwijzering en parkeerverwijzing op regionaal niveau gereorganiseerd met de Regioring als basis.

14. Haarlem Bezoekstad

De groei van het toerisme en het brede scala aan eigen kwaliteiten biedt Haarlem een uitstekende basis om in toerisme te investeren. Aangezien veel kwaliteiten samenhangen met de directe omgeving van Haarlem ligt ook hier samenwerking voor de hand. Zodat interessante plekken in en rond Haarlem makkelijk vindbaar en multimodaal bereikbaar zijn. Een belangrijk aspect van marketing is te redeneren vanuit de bezoeker: Wat ziet een bezoeker onderweg? Wat is de sfeer op straat? Nodigt de omgeving uit om langer te blijven?

Een welkome stad betekent ook dat de bezoeker per auto gemakkelijk en direct naar de juiste parkeergarage wordt geleid. Behalve realtime-informatie op de ring is het noodzakelijk opnieuw naar de naamgeving van de parkeergarages te kijken. Is voor een willekeurige bezoeker *Centrum-Oost* en *Grote Markt* niet veel duidelijker in plaats van *Raaks* en *Appelaar*?

Het waternetwerk om de stad en de aansluiting op regionale waterwegen bieden grote potenties voor het watertoerisme. Met Amsterdam zou Haarlem een uitstekende bestemming voor de riviercruisevaart zijn. Dat betekent dat de sluis bij Spaarndam verlengd moet worden. In Haarlem

zullen de looproutes van de afmeervoorzieningen naar de binnenstad aantrekkelijk moeten zijn.

De omgeving van Haarlem biedt ook uitstekende kansen voor toerisme op twee wielen. Regionale en stedelijke recreatieve routes zullen naadloos op elkaar aansluiten. Een gastvrije stad biedt de fietsende toerist vindbare en veilige stallingsruimte.



Haarlemse Vaardagen



6. Effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte

De effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn op twee manieren nader beschouwd: kwantitatief en kwalitatief. Bij de kwantitatieve effecten ligt de nadruk op de effecten op het autoverkeer. Kwalitatief op de ruimte voor water en groen in de stad.

6.1 Kwantitatieve effecten wegverkeer

Voor het berekenen van de kwantitatieve effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte wordt gebruik gemaakt van een verkeersmodel. Met een verkeersmodel kunnen de verkeerskundige effecten van aanpassingen of oplossingen in het wegennetwerk worden doorgerekend, zoals het effect van een nieuwe wegverbinding.

De basis van het verkeersmodel wordt gevormd door een realistische weergave van de huidige situatie. In dit geval het Haarlemse verkeersmodel met als basisjaar 2014. Vervolgens worden prognose-scenario's gemaakt aan de hand van vastgestelde plannen voor nieuwe weginfrastructuur en woningen en Haarlemse kencijfers. De prognose neemt de cijfers van 2030 als richtpunt, waarbij met een bandbreedte wordt rekening gehouden met een lage of een hoge economische groei. In deze paragraaf zijn de hogere trendcijfers gebruikt.

Tabel 1 Aantal autoritten

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	700	2.800	6.500	17.000
Centraal Stedelijk		6.000	36.000	48.000
Stedelijk Haarlem			83.000	162.000

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014)

De meeste autoritten worden gemaakt vanuit Haarlem naar de rest van Nederland: 17.000 vanuit de binnenstad, 48.000 vanuit het centraal

stedelijk gebied en 162.000 vanuit overig Haarlem. In totaal circa 230.000 autoritten per dag. Het aantal autoritten dat binnen Haarlem blijft ligt veel lager: circa 135.000 autoritten per dag. Verreweg het grootste deel hiervan, 83.000 ritten, worden gemaakt buiten de binnenstad en het centraal stedelijk gebied om. Binnen de binnenstad en het centraal stedelijk gebied worden slechts een kleine 10.000 autoritten per etmaal gemaakt. In de huidige situatie wordt de auto nog maar heel beperkt gebruikt voor ritten in de binnenstad (700 ritten).

Tabel 2 Trendmatige groei autoritten 2030 (huidig = 100)

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	91	85	91	94
Centraal Stedelijk	81	92	103	115
Stedelijk Haarlem	89	101	106	130
Buiten Haarlem	95	115	130	

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014)

Trendmatig groeit het gebruik van de auto in Haarlem maar niet overall even sterk. Het aantal interne autoritten binnen Haarlem daalt zelfs, vooral van en naar de binnenstad (ca -10%). Het sterkst neemt het aantal autoritten toe tussen stedelijk Haarlem en de rest van Nederland (+30%).

Effect Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte

Tabel 3 Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte 2030 (huidig = 100)

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Buiten Haarlem
Binnenstad	77	80	77	80
Centraal Stedelijk	80	78	87	98
Stedelijk Haarlem	75	85	98	120
Buiten Haarlem	81	97	120	

Bron: Goudappel Coffeng, Model DMR 2030

Ondanks de ambities uit hoofdkeuze 1 is er in het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en ruimte nog sprake van groei van het aantal

autoritten, maar alleen op de relaties vanuit stedelijk Haarlem naar de rest van Nederland (+20%). Vanuit het centraal stedelijk gebied naar de rest van Nederland stabiliseert het aantal autoritten net als het aantal autoritten binnen stedelijk Haarlem. Vooral autoritten die aan de binnenstad en het centraal stedelijk gebied zijn gerelateerd nemen verder af.

Aantal autokilometers per zone in de stad

Tabel 4 Aantal kilometers op wegvakken

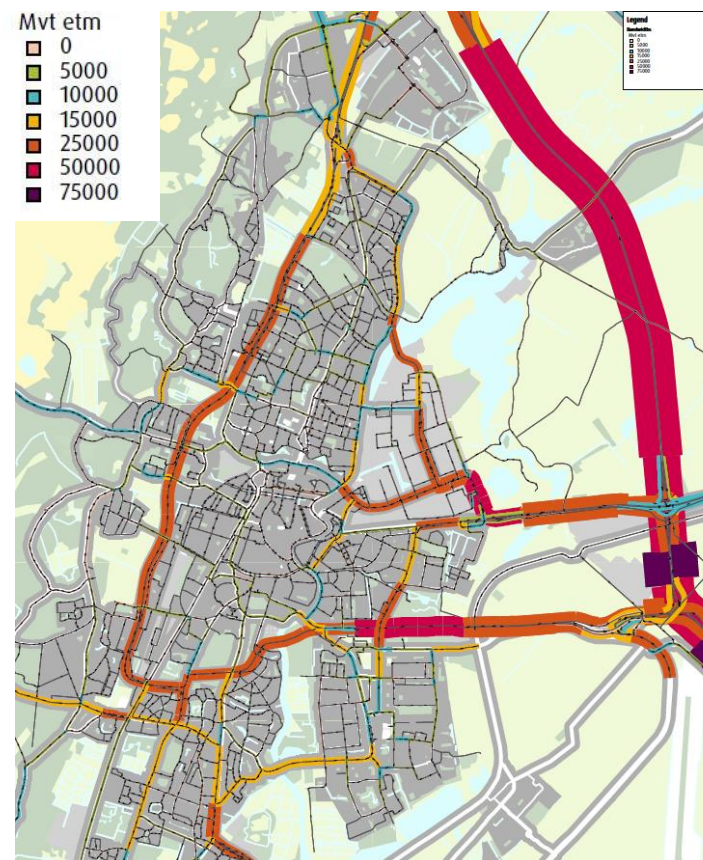
	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Totaal
Nu (2014)	102.500	320.000	1.000.000	1.422.500
Trendsituatie 2030	111.500	360.000	1.250.000	1.700.138
DMR 2030	74.000	250.000	1.240.000	1.564.000

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014) en DMR 2030

Niet alleen door het aantal autoritten treden effecten op, maar ook door de veranderingen in de routekeuze. Beide effecten samen beïnvloeden het aantal autokilometers dat in totaal in de verschillende zones van de stad wordt gereden. Door het totale pakket aan maatregelen neemt het aantal kilometers die in de binnenstad worden gereden af van 102.500 nu naar 74.000 in 2030. Een daling met bijna 30%. Ook in het centraal stedelijk gebied is er een aanzienlijke afname, tegenover een lichte groei trendmatig. In totaal neemt het aantal autokilometers op het wegennetwerk in Haarlem nog licht toe (circa 10%), maar aanzienlijk minder dan in de trend en vooral op het wegennetwerk buiten de binnenstad en het centraal stedelijk gebied.

De totale intensiteit op de wegvakken is te zien op het nevenstaande kaartje. De kleur en dikte van de balk geven het aantal motorvoertuigen weer. Duidelijk zichtbaar is het intensieve gebruik van de A9. In de stad zijn regioring en stedelijke invalswegen goed herkenbaar in het patroon

van rode en oranje wegvakken. Hier concentreren zich de grootste intensiteiten van gemotoriseerd verkeer in de stad. Door de voorgestelde maatregelen worden de overige wegvakken in het stedelijk gebied geel en blauw. In beginsel is voor de verkeersafwikkeling op deze wegvakken een wegindeling van 2 rijstroken voldoende. In een groot deel van het centrumgebied zijn de intensiteiten zodanig laag geworden dat menging van verkeerssoorten mogelijk is.



Motorvoertuigen p/etmaal op basis van DMR 2030 (bron: Goudappel Coffeng)

6.2 Kwalitatieve effecten ontwikkelingsmodel

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte vormt het geraamte van de Structuurvisie openbare ruimte. Er begint zich al duidelijk af te tekenen welke ruimtelijke kwaliteitswinst er op bepaalde plekken in de stad kan worden behaald.

Zo ontstaat de mogelijkheid om de omgeving van de Amsterdamse Poort een kwaliteitsboost te geven door het opengraven van de Papentorenvest en de Gedempte Oostersingelgracht. De Catharijnebrug wordt een langzaam-verkeersbrug. Hierdoor wordt de Papentorenvest een woonstraat in het centrummilieu waar geen doorgaand autoverkeer meer komt en ontstaat er ook ruimte voor meer groen en bomen.

De knip voor autoverkeer op de Kennemerbrug leidt er toe dat het karakter van de Bolwerkenroute verandert van doorgangsroute naar een groene allée. Vanaf de noordzijde van het station wordt een loper naar het Frans Halsplein uitgerold voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer en krijgt Haarlem-Noord een sterke verbinding met het stationsgebied en het historische centrum van de stad.

Maar ook op andere plekken leidt de omvorming van de centrumring tot “fiets-boulevard” tot grote kwaliteitsverbeteringen. Het ontwarren van de verkeerskundige spaghetti rond de Raaksbruggen levert ruimte op voor meer groen en verblijf en een verbeterde oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers, en ook rond het Houtplein kan een flinke kwaliteitswinst worden behaald door het uitvoeren van de reeds bestaande plannen voor de verplaatsing van het busstation.

Behalve de “fiets-boulevard” rond het centrum krijgen ook andere fietsroutes in de stad een kwaliteitsimpuls: de recreatieve fietsroutes

worden zo veel mogelijk groen aangekleed en doorgezet in het landschap en op de fietsradialen (die de wijken met het centrum verbinden) komt meer ruimte voor de fiets en wordt de barrièrewerking van kruispunten verminderd.

Door een combinatie van maatregelen wordt Schalkwijk op een goede manier aan de stad gehecht: de Europaweg wordt omgevormd tot stadsstraat (die door een relatief lage verkeersintensiteit goed oversteekbaar is) en de aanleg van de Kennemertunnel maakt het mogelijk om ten oosten van de Buitenrustbruggen een nieuw stedelijk knooppunt te ontwikkelen met een hoge ruimtelijke kwaliteit. Hierdoor wordt het voor de inwoners van Schalkwijk aantrekkelijk om zich lopend of per fiets richting het centrum te verplaatsen.

Voor de hele stad geldt dat er meer aandacht voor de voetganger komt: in het centrum door uitbreiding van het “dwaal-milieu” (waardoor het centrum van Haarlem aantrekkelijker wordt voor zowel bewoners als bezoekers) en in de rest van de stad worden de voorzieningen voor voetgangers rond voorzieningencentra en OV-haltes verbeterd.

Tot slot geldt algemeen dat de ambities op het gebied van terugdringen van autoverkeer in de stad een gunstig effect hebben op de leefbaarheid in de wijken en het welbevinden van de inwoners van Haarlem.

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte biedt een goede basis om in het vervolg van de Structuurvisie openbare ruimte de andere ambities voor de openbare ruimte (op het gebied van groen, water, spelen, cultuurhistorie, klimaatbestendigheid, economie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit enzovoorts) te kunnen realiseren.