

November 2017



Haarlem

Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Inspraaknota



Inhoud

<i>Inspraaknota Structuurvisie openbare ruimte</i>	<i>4</i>
ALGEMEEN	6
ZONERING	7
BELEIDSTHEMA'S	7
BELEIDSTRAJECTEN	19
SLEUTELPROJECTEN	20
AFWEGINGSMETHODIEK	24
UITVOERINGSAGENDA	24
PARTICIPATIE	27
STATUS VAN DE STRUCTUURVISIE EN PROCES	28
MILIEUEFFECTRAPPORTAGE	28
AANPASSINGEN OP DE KAARTEN	30

Inspraaknota Structuurvisie openbare ruimte

Fase 1 en 2 van de Structuurvisie openbare ruimte

Bij het opstellen van de Structuurvisie openbare ruimte is niet over één nacht ijs gegaan. Het traject is gestart in 2011. In elk van de fasen van het traject is geparticipeerd. Zo is in de eerste twee fasen in 2012 en 2013 online een platform ingericht en is op een aantal bijeenkomsten gesproken over de inrichting van de openbare ruimte. Er waren inloopbijeenkomsten en ontwerpessies waarin bewoners, belangenverenigingen en wijkraden en de gemeente samen in gesprek zijn gegaan. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de participatienota bij het Voorontwerp (2013). Het traject kon toen niet tijdig voor de verkiezingen worden afgesloten en heeft enige tijd stil gelegen omdat opnieuw capaciteit en budget moest worden vrijgemaakt. In 2015 heeft het huidige college de draad weer opgepakt.

Een nieuw mobiliteitsmodel als onderdeel van de Structuurvisie

Bij de start van de derde fase is, vooruitlopend op de volledige Structuurvisie openbare ruimte, eerst nagedacht over de vraag hoe het mobiliteitssysteem van Haarlem kan worden verbeterd. Immers, de meest elementaire functie van de openbare ruimte is de verkeersfunctie; mobiliteit te voet, op de fiets, met het (H)OV of met de auto. Na bespreking van een afwegingskader voor duurzame mobiliteit door de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling begin 2016, heeft dit medio 2016 geleid tot het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte. Dit ontwikkelingsmodel is een belangrijk onderdeel van de integrale Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte. Samen met onderwerpen als groen, water en cultuurhistorie, die immers ook een geschikte plek verdienen in de openbare ruimte.

Participatie over het conceptontwerp van de Structuurvisie

De uitkomsten van de eerste twee fasen en het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte hebben in 2017 geleid tot het conceptontwerp Structuurvisie openbare ruimte. Over het conceptontwerp van de Structuurvisie is in de periode van 24 maart tot en met 17 april geparticipeerd met de stad. In deze fase kon iedereen via de website www.sorhaarlem.nl zijn reactie achterlaten. Ook zijn er twee participatieavonden georganiseerd in het ABC Architectuurcentrum en in het Seinwezen. Daarnaast zijn tijdens de derde fase gesprekken gevoerd met betrokkenen, zoals omliggende gemeenten, de Fietsersbond en Vereniging Haarlem.

Inspraak over de Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte

Op basis van de participatiereacties is het conceptontwerp van de Structuurvisie op onderdelen aangepast en in de vorm van een Ontwerp Structuurvisie vrijgegeven voor inspraak. Via advertenties in huis-aan-huis bladen, oproepen via social media, nieuwsberichten van de gemeente en door e-mails aan de wijkraden is bekendheid gegeven aan twee bijeenkomsten in het kader van de inspraak, én aan de mogelijkheid om schriftelijk een zienswijze in te dienen. De bijeenkomsten vonden plaats op 5 en 7 september 2017 in de stadsdelen Oost en Noord. De oproep op social media maakte veel reacties los. Veel van deze reacties waren gericht op thema's die zijdelings met de structuurvisie te maken hebben, zoals de huidige bereikbaarheid van de stad en het onderhoud van de openbare ruimte. De zienswijzen die via de website www.sorhaarlem.nl en per e-mail (sor@haarlem.nl) zijn binnengekomen laten zien dat de indieners zich hebben verdiept in de visie. Uit de reacties blijkt dat verschillend wordt gedacht over de toekomstige inrichting van de openbare ruimte. Waar de

één vindt dat er meer ruimte voor de fiets moet zijn, is de ander van mening dat de auto te weinig ruimte krijgt. Dit onderstreept nogmaals dat het belangrijk is dat - zoals dat ook in de Structuurvisie is gedaan - keuzes worden gemaakt en er prioriteiten worden gesteld.

De reacties zijn verwerkt in een Inspraaknota

Van 18 augustus tot en met 28 september heeft de Structuurvisie openbare ruimte ter inzage gelegen. Een grote groep Haarlemmers heeft de moeite genomen om te benoemen wat zij goed vinden of waar ze tegen zijn. In totaal heeft de gemeente 44 officiële reacties ontvangen. Er zijn reacties ontvangen van zowel individuele bewoners als van verschillende belangengroepen. Daarnaast zijn ook de opmerkingen van raadsleden en insprekers uit de commissiebehandeling op 6 juli 2017 meegenomen in de inspraaknota.

Het college bedankt alle indieners van zienswijzen voor hun reactie.

In totaal zijn 332 vragen, opmerkingen of suggesties ontvangen. Veel van de reacties gaan over dezelfde onderwerpen. Om voor iedereen duidelijk te maken wat de reacties waren, zijn de inspraakreacties die betrekking hebben op een zelfde onderwerp zoveel mogelijk gebundeld. De opmerkingen en vragen zijn geclusterd tot de 121 vragen en opmerkingen die u – voorzien van een reactie van het college - aantreft in deze bijlage.

Voor u ligt het overzicht van de verwerking van alle reacties. Elke gebundelde inspraakreactie heeft een nummer gekregen. Alle indieners van een inspraakreactie ontvangen een persoonlijk bericht met daarin benoemd onder welke nummers zij het commentaar kunnen terugvinden op hun inspraakreactie.

ALGEMEEN

1 *Wij zijn positief over de ambities die de gemeente heeft op het gebied van bereikbaarheid en het toevoegen van meer kwaliteit door waterstructuren te herstellen en extra groen, natuur en bomen toe te voegen.*

Dank voor uw positieve reactie.

2 *Wij onderschrijven het gedachtegoed van de Structuurvisie*

Dank voor uw positieve reactie.

3 *Met de primaire keuze de voetganger, fiets en openbaar vervoer (OV) centraal te stellen stemmen wij van harte in*

Dank voor uw positieve reactie.

4 *We missen urgentiegevoel en échte ambitie.*

De mening dat de Structuurvisie urgentie en ambitie ontbeert deelt het college niet. Hoofdstuk 3 van de Structuurvisie gaat in op de doelen van de visie en de opgaven die daar onder vallen. Een gevoel van urgentie zal verder tot uiting komen in het nog uit te werken uitvoeringsprogramma en de projecten. Ambitie en urgentie zitten ook besloten in gedragsverandering en dus in de kleinere projecten.

5 *Wat zegt de Structuurvisie over de samenhang van de openbare ruimte en de (te verdichten) bebouwde omgeving?*

In 2005 is het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit Structuurplan is een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem. De Structuurvisie openbare ruimte gaat primair over de openbare ruimte. Groen en bomen dragen over het algemeen bij aan een prettige woonomgeving. Verder staat in de Woonvisie beschreven dat bouwen alleen kan binnen de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke kwaliteit en met behoud van kwalitatief groen. Bouwen in een bestaande stad is altijd een afweging tussen verschillende belangen. In de Structuurvisie openbare ruimte wordt vooral het belang van de openbare ruimte voor de stad inzichtelijk gemaakt.

6 *Wat draagt de Structuurvisie bij aan het ondernemers- en vestigingsklimaat?*

Het vestigingsklimaat wordt onder andere bepaald door de kwaliteit van de openbare ruimte en bereikbaarheid. Echter het ondernemers- en vestigingsklimaat wordt door meer factoren bepaald, die in de Structuurvisie niet aan bod komen. Zie hiervoor andere gemeentelijke en regionale beleidsstukken.

7 *De Structuurvisie houdt onvoldoende rekening met ondernemers (waaronder de Waarderpolder). Veel klanten en werknemers komen met de auto.*

Dat de bereikbaarheid van de Waarderpolder voor gemotoriseerd verkeer van groot belang is voor de vitaliteit van het bedrijventerrein is helder. Het verkeersmodel dat onder de Structuurvisie ligt, gaat dan ook uit van een verbreding van de Oudeweg en de Waarderweg naar 2x2 rijstroken.

ZONERING

8 *Is de zonering van de Structuurvisie ook van toepassing op het groen?*

De zonering van de Structuurvisie is ook van toepassing op het groen en water. De verschillende ruimtelijke, economische, sociale, klimaat- en verkeerskundige aandachtspunten vragen om maatwerk. Afhankelijk van de positie in de stad krijgen de aandachtspunten een andere uitwerking.

9 *Is er bij de zonering rekening gehouden met wijkspecifieke kenmerken?*

Wijkspecifieke kenmerken zijn niet opgenomen in de zonering. Voor opgaves in de wijken is de afwegingsmethodiek van toepassing.

10 *Blijft de Waarderpolder uitsluitend voor bedrijvigheid?*

De zonering van het centraal stedelijk gebied is ruim getrokken over de wijken rond de binnenstad waar nieuwe vormen van stedelijkheid en bedrijvigheid plaatsvinden. Deze verandering vraagt om een ander type openbare ruimte met meer fietsgebruik, aangenaam verblijfsklimaat enz. Dit is het gebied op loopafstand van het centrum.

In de Waarderpolder voltrekt zich een zelfde soort ontwikkeling. Denk aan Nieuwe Energie, de Fiege hallen, 3D-Makerszone en de tijdelijke huisvesting van de skaters. Deze nieuwe vormen van gebruik en de daarbij passende openbare ruimte hangen samen met de ontwikkeling van de nieuwe economie en de toename van claims op de openbare ruimte. In deze hoek van de Waarderpolder wordt een transformatie voorzien van traditionele bedrijvigheid naar een ondernemerszone. Die vraagt om een andere, fijnmazige, aantrekkelijker openbare ruimte, met naast de autoverbindingen ook fietsverbindingen, groen en een aangenaam verblijfsklimaat. Naar aanleiding van opmerkingen tijdens de inspraakperiode is dat deel dat in de Waarderpolder ligt zichtbaar gemaakt als centraal stedelijke ondernemerszone. Dat contrasteert met de functionele inrichting van de openbare ruimte op een traditioneel bedrijfsterrein als de rest van de Waarderpolder. De Structuurvisie wil aan dit andere type bedrijvigheid en ondernemen een goede plek in de stad bieden.

Ter versterking zijn in de Structuurvisie naar dit gebied extra fietsverbindingen opgenomen (de Industriehavenbrug en Krugerbrug vanuit Noord).

Binnen de zonering van het centraal stedelijk gebied wordt dit deel van de Waarderpolder beter aangesloten op de stad, zij het met een economische component. De Structuurvisie openbare ruimte doet geen uitspraken over wonen.

11 *Zegt de Structuurvisie ook iets over het gebruik van leegstaande panden?*

De Structuurvisie gaat over het behoud en de versterking van de openbare ruimte. De invulling van leegstaande panden valt buiten de opdracht van de Structuurvisie.

BELEIDSTHEMA'S

12 *Fijn dat de groenstructuren en landschappen behouden blijven.*

Dank voor uw positieve reactie.

13 *Jammer dat er uiteindelijk minder groen in de stad overblijft.*

De plannen in de Structuurvisie leiden niet tot minder groen in de stad. Bestaande plantsoenen en parken zijn belangrijk voor de stad en worden behouden. De Structuurvisie is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie op hoe de gemeente om zou moeten gaan met die openbare ruimte. De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen, richt zich op de stedelijke netwerken en doet vooral uitspraken over de hoofdstructuur.

In de Structuurvisie is een afwegingsmethodiek opgenomen voor afwegingen op projectniveau. Het belang van bomen en groen heeft daarin een hoge prioriteit.

14 Graag met prioriteit plekken in Haarlem zoeken om waterpieken op te vangen.

Dank voor uw suggestie. In de Structuurvisie is veel aandacht voor de effecten van klimaatverandering. Strandjes, wadi's en retentiebekkens helpen bij het tegengaan van wateroverlast bij hevige regenval. In de toekomst zal meer ruimte nodig zijn voor deze watermaatregelen.

15 Wat doet de Structuurvisie er aan om de verdichting (woningbouw) in Haarlem niet ten koste van het groen te laten gaan?

In 2005 is het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit Structuurplan bevatte een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem. De Structuurvisie openbare ruimte gaat primair over de openbare ruimte. Niet over de particuliere ruimte of te bebouwen ruimte. Groen en bomen dragen over het algemeen bij aan een prettige woonomgeving. Verder staat in de Woonvisie beschreven dat bouwen alleen kan binnen de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke kwaliteit en met behoud van kwalitatief groen. Bouwen in een bestaande stad is altijd een afweging tussen verschillende belangen. In de Structuurvisie openbare ruimte wordt in ieder geval het belang van de openbare ruimte voor de stad inzichtelijk gemaakt.

16 Ik wil graag meer ruimte voor ecologische zones en stadsnatuur.

Er zijn verschillende ecologische zones en plekken in de stad. Deze zijn belangrijk en daarom zijn ze weergegeven op de ecologische kaart. Deze plekken verschillen in functie, een standaard maat is daardoor niet te geven. Er is een platform voor stadslandbouw waar mensen terecht kunnen voor vragen. Dit is bij Stichting Platform Haarlem Groener.

17 Hoe brengt u het belang van de kwaliteit van groen en bomen in de praktijk?

In Haarlem staan veel bomen in een sterk versteende omgeving. Sommige bomen hebben te weinig ruimte onder de grond. In de Structuurvisie wordt de wens uitgesproken de gemiddelde leeftijd van bomen in de hoofdbomenstructuur te verhogen naar circa tachtig jaar. Als nieuwe bomen worden geplant in een versteende omgeving gebeurt dat in boombunkers, een soort betonnen bakken, die er voor zorgen dat een boom tot volle wasdom kan komen. Dat is nodig want de waarde van een volwassen boom voor de ecologie, voor het straatbeeld en het microklimaat is enorm groot. Specifieke groeiplaatsvoorwaarden staan vermeld in het HIOR. Boombunkers worden alleen gebruikt waar dit nodig is. Een boombunker vergt een extra investering bij de aanleg.

18 Wat betekent de Structuurvisie voor onze wijk?

De Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte in de hele stad. In de Structuurvisie wordt aangegeven welke functie waar prioriteit heeft. Bewoners kunnen zelf mede invulling geven aan de inrichting van de openbare ruimte in hun wijk. Hoe uw wijk er uit zal komen te zien is een uitwerking die de gemeente graag per project samen met u maakt.

19 Wij hebben een idee over de inrichting van een specifieke plek, rekening houdend met het gedachtegoed van de Structuurvisie.

Er is veel ruimte voor initiatieven uit de wijken zelf. Over de inrichting van plekken bevat de

Structuurvisie een paragraaf over objecten op straat. Het is belangrijk dat objecten niet willekeurig worden geplaatst in de openbare ruimte, maar dat ze strategisch worden neergezet zodat ze ook goed gebruikt kunnen worden. Hoe uw wijk er precies uit zal komen te zien is een uitwerking binnen het project - en overeenkomstig de afwegingsmethodiek uit de Structuurvisie - die de gemeente samen met u maakt.

20 Kan van het Houtmanpad ook een fietspad worden gemaakt?

Het Houtmanpad is in de Structuurvisie als recreatieve route opgenomen. Dat wil zeggen een aantrekkelijke route voor voetgangers en/of fietsers van de stad naar het buitengebied. De belangrijke fietsroutes van Haarlem naar het westen lopen nu over de Zijlweg en de Vlaamseweg. Gezien de maatschappelijke weerstand bij eerdere plannen in die richting ligt het niet voor de hand dat het Houtmanpad een fietspad wordt.

21 Wij maken ons zorgen over de gevolgen van het gebruik van evenementenlocaties voor onze parken en groen.

In deze visie voor de openbare ruimte kiest de gemeente voor een betere spreiding van evenementen. De Structuurvisie maakt geen keuze over meer of grotere evenementen. De nota Evenementenbeleid 2018-2022 - die binnenkort wordt vrijgegeven voor inspraak - zal dieper ingaan op de hoeveelheid en omvang van evenementen.

22 Wij willen graag meer watergangen (en voorzieningen) om te varen.

De Structuurvisie heeft als uitgangspunt om de ontbrekende schakels op de waterrecreatiekaart bevaarbaar te maken voor sloepen. In de toelichting op de recreatiekaart water wordt aangegeven dat de gemeente ook oevers toegankelijk wil maken en voorzieningen als verblijfsplekken en opstapplaatsen wil aanleggen.

23 Kunt u meer aandacht besteden aan de cultuurhistorische waarde van onze stad?

In onze beleving is de waarde van de cultuurhistorie stevig gepositioneerd in de Structuurvisie. Zie hiervoor met name de themakaart cultuurhistorie en - mede naar aanleiding van de inspraakreacties de aanscherping ervan - het belang van cultuurhistorie in de afwegingsmethodiek.

24 Wat doet de Structuurvisie aan hittestress?

In de Structuurvisie worden onderwerpen als hittestress en water op straat bij hevige regenval genoemd. Ook zijn bij de themakaarten een hittestresskaart en een water-op-sstraat kaart opgenomen. Klimaatadaptatie is een nieuw onderwerp. Op dit moment lopen onderzoeken naar mogelijke ingrepen om de effecten van regen en hitte zoveel mogelijk te beperken. De nota Klimaatadaptatieagenda gaat verder in op de maatregelen die nodig zijn voor klimaatadaptatie.

25 Hoe wordt bij de inrichting van de openbare ruimte de toegankelijkheid voor voetganger, en in het bijzonder die van kinderen en mindervaliden, meegenomen?

In de Structuurvisie wordt op verschillende manieren rekening gehouden met de voetganger. Allereerst in de hoofdkeuzes verblijfskwaliteit en de kwaliteit van de looproutes. Bij de prioritering van claims op de openbare ruimte wordt binnen het onderdeel mobiliteit allereerst naar het belang van de voetganger gekeken. Uiteraard zijn schoolgaande kinderen, ouderen en mindervaliden, waaronder slechtzienden, belangrijke groepen. Het tegengaan van 'verrommeling' en het willekeurig plaatsen van objecten in de openbare ruimte is juist voor deze groepen erg belangrijk.

26 *Waarom staan er niet meer loop- of recreatieve routes op de kaart?*

Langs bijna alle straten in Haarlem zijn voetpaden/trottoirs. Dit weergegeven op een kaart maakt het niet duidelijker. In de Structuurvisie openbare ruimte wordt de afwegingsmethodiek geïntroduceerd. Binnen deze methodiek wordt prioriteit gegeven aan de belangen van voetgangers en fietsers. Dit betekent dat bij herinrichtingsprojecten voor wat betreft de mobiliteit eerst wordt gekeken naar het belang van de voetganger, dan dat van de fietser, het openbaar vervoer en ten slotte de automobilist. Dat betekent niet dat de verkeerdeelnemers ook in die volgorde de ruimte toebedeeld krijgen, maar dat in die volgorde de belangen van de verkeersdeelnemers worden afgewogen. Op basis van het gewenste straatbeeld wordt de locatie bepaald waar bijvoorbeeld geparkeerde auto's, bomen of afvalcontainers terecht kunnen komen. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers, voetgangers, water en bomen alleen de restruimte krijgen toebedeeld. Met de introductie van de zonering krijgt de voetganger ook in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied een prominentere plaats. Op de recreatiekaart staan routes die de belangrijke recreatieve structuren door Haarlem aangegeven, deze volgen zoveel mogelijk groene plekken in de stad en verbinden de stad met het buitengebied.

27 *Hoe worden fysieke barrières in de stad geslecht?*

In de Structuurvisie worden verschillende barrières onderscheiden. Dit zijn barrières die men kan ervaren als je je door de stad beweegt, en die door verschillende gebruikers anders zullen worden beleefd. De oversteekbaarheid van een drukke straat kan voor een voetganger als barrière worden gezien. In diezelfde straat verkeersregelinstallaties plaatsen, werpt een barrière op voor de doorstroming van bijvoorbeeld het openbaar vervoer, de fiets en auto. Dit zijn barrières op lokaal niveau en ze zullen ook op projectniveau moeten worden uitgewerkt. Het Spaarne vormt een natuurlijke scheiding tussen west en oost Haarlem, waarbij de bruggen en de pontverbinding zorgen dat je het water kunt oversteken. In de Structuurvisie worden op enkele themakaarten, zoals de fietskaart, ontbrekende schakels aangegeven. De Structuurvisie wil op het gebied van de fietsbereikbaarheid de barrières tussen de Waarderpolder en de stad verminderen. Hiertoe worden enkele ontbrekende schakels genoemd zoals een fietsbrug in het verlengde van de Paul Krugerkade. Een fietstunnel in het verlengde van de Prins Bernardlaan en betere oversteekplaatsen ter hoogte van Station Haarlem Spaarnwoude. In het westen van de stad behoeft de oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg verbetering voor voetgangers en fietsers naar het buitengebied.

28 *Wij onderschrijven de prioriteit die u aan de fiets geeft en de beleidsvoorstellen voor de fiets.*

Dank voor uw positieve reactie. De Structuurvisie is een integrale visie, waarbij een cultuuromslag over het denken over mobiliteit ertoe bijdraagt dat Haarlem bereikbaar en leefbaar blijft. De keuze en bijbehorende beleidswensen voor voetgangers en fietsers, dragen hier in grote mate aan bij.

29 *Kunt u meer aandacht besteden aan het fietsbeleid in de Structuurvisie?*

Een belangrijke pijler in de Structuurvisie zijn de maatregelen die nodig zijn om mensen in de stad zich meer te laten verplaatsen per fiets. De Structuurvisie legt de basis voor de denkrichting voor de maatregelen. De daadwerkelijke invulling hiervan zal pas na vaststelling in projecten plaatsvinden.

Na vaststelling van de Structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld, waar ook maatregelen voor fietsers onderdeel van uit zullen maken.

De teksten bij de themakaart 'fietsnetwerkaart' en bij de hoofdkeuze 'fiets binnen de stad' zijn naar

aanleiding van de inspraakreacties verduidelijkt en aangepast.

30 Waaron ontbreekt de Dolhuysbrug in de Structuurvisie?

De raad heeft bij de behandeling van het voorbereidingskrediet Dolhuysbrug (september 2017) het amendement aangenomen om voor de uitwerking van mogelijke oplossingen voor de fietsknelpunten rond het Kennemerplein en de Schoterweg tenminste één andere variant voor de Dolhuysbrug volwaardig uit te werken. Vooralsnog is de Dolhuysbrug daarom niet opgenomen in de Structuurvisie openbare ruimte.

31 Wat gaat u doen om het fietsgebruik te stimuleren?

De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen en geeft handvatten voor keuzes waardoor meer ruimte toebedeeld kan worden aan maatregelen die lopen en fietsen stimuleren. De Structuurvisie is nog geen uitvoeringsprogramma. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt ook een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin komt ook aandacht voor het beleidstraject 'gedrag en verleiders'.

32 Zet de Structuurvisie ook in op ontvlochten fietsroutes?

Naar aanleiding van de inspraak is in de Structuurvisie meer aandacht voor ontvlochten fietsroutes. Deze zijn ook op kaart weergegeven.

33 Wat gaat u doen aan de ontbrekende schakels op de fietskaart?

Een ontbrekende schakel op de fietskaart is een tracé of een verbinding die er nu niet is, waardoor het netwerk niet optimaal functioneert. Ontbrekende schakels kunnen tunnels en/of bruggen zijn onder/over water, spoor of drukke autoroutes, maar ook fietspaden die er nu nog niet liggen, waardoor de route veel korter en aantrekkelijker wordt. Voorbeelden zijn een fietstunnel (of brug) in het verlengde van de Bernardlaan naar de Waarderpolder of een ongelijkvloerse fietskruising onder de Westelijke Randweg.

De gemeente wil eigenlijk alle ontbrekende schakels verwezenlijken, maar realiseert zich ook dat dit financieel niet allemaal haalbaar is omdat er meer beleidswensen zijn. Na het vaststellen van de Structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma gemaakt. Vervolgens zal de gemeente, samen met maatschappelijke partners en andere overheden, financiering zoeken zodat zoveel mogelijk ontbrekende schakels gerealiseerd kunnen worden.

34 Wat doet de Structuurvisie met fietsparkeren?

Parkeervoorzieningen voor fietsen, zowel in de binnenstad als in woonwijken, verdienen aparte aandacht. Als steeds meer mensen de fiets gebruiken voor verplaatsingen in de stad moet er meer ruimte komen voor het parkeren van fietsen. Zowel bij woningen (al dan niet inpandig) als op de plaats van bestemming. Met name in de binnenstad en rond winkels en HOV-haltes ligt hier een grote opgave. Als het fietsparkeren niet goed wordt geregeld heeft dit een negatieve uitwerking op de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

Naar aanleiding van de inspraak is het aspect fietsparkeren een integraler onderdeel van de Structuurvisie geworden, zowel in teksten als op de fietsnetwerkaart.

35 Waaron zijn er in het centrum fietsroutes verdwenen

De Structuurvisie betekent keuzes maken om ruimte te verdelen en de stad leefbaar te houden. Op veel plekken komt er meer ruimte voor de fietser. In de binnenstad wordt primair gekozen voor de voetganger. Rondom de binnenstad wordt gekozen voor een fietsring waarop het goed, snel en

comfortabel doorfietsen is met goede fietsparkeervoorzieningen.

Dat houdt niet in dat fietsers in de binnenstad niet meer welkom zijn. Vaak gaan fietsers en voetgangers goed samen. Maar in de binnenstad wordt de fietser niet overal met eigen fietsvoorzieningen gefaciliteerd ten koste van de voetganger (met uitzondering van de Fietsring, de Gedempte Oude Gracht en de Kruisstraat).

36 Hoe waarborgt u de veiligheid van fietsers bij het mengen met autoverkeer?

De Structuurvisie is een visie voor de openbare ruimte. Om de doelen uit de Structuurvisie te bereiken is een cultuuromslag nodig in het denken over ruimteverdeling. Het idee is dat met de Structuurvisie-aanpak er in het centraal stedelijk gebied (veel) meer fietsers rijden en minder auto's. Dit vraagt een nieuw soort inrichting. Per locatie wordt vanuit de Structuurvisie-gedachte een ontwerp gemaakt, waarbij verkeersveiligheid hoog in het vaandel staat. Een cultuuromslag betekent dat er veranderingen worden gevraagd, ook van fietsers en automobilisten. Want zonder veranderingen geen cultuuromslag. Een fietsstraat is nu bijvoorbeeld een aantrekkelijke en een aanvaardbare inrichtingsvorm, waar dit in het verleden als onwenselijke of zelfs onveilige inrichting beschouwd werd.

37 Kunt u meer invulling geven aan het ov-beleid in de Structuurvisie?

Een belangrijke pijler in de Structuurvisie zijn de maatregelen die nodig zijn om vaker te kiezen voor het openbaar vervoer in plaats van de auto. De Structuurvisie legt de basis voor de denkrichting voor de maatregelen. Extra complex hierbij is dat de gemeente niet het bevoegd orgaan is voor het openbaar vervoer. Zie daarvoor ook het antwoord bij de vraag "Hoe gaat u uw ambities voor het openbaar vervoer realiseren, want hier gaat de gemeente toch niet volledig over?"

38 Wij vinden het ov belangrijk voor de buurten. Waarom zet u vooral in op HOV?

In de Structuurvisie wordt uitgegaan van het behoud van de huidige buslijnen. Voor de HOV-routes zijn extra ambities geformuleerd. Extra ambities voor de lijnvoering van de 'gewone' bussen of busvervoer op maat, zullen in overleg met de provincie en de concessiehouder onderzocht kunnen worden.

39 Wat verstaat u onder een HOV-knooppunt?

HOV-knooppunten zijn strategisch gelegen plekken waar het HOV-netwerk het fiets- en /of autonetwerk kruist. De HOV-knooppunten bieden de mogelijkheid om over te stappen op andere vervoersvormen. Aantrekkelijke HOV-knooppunten zijn essentieel voor het verbeteren van de ketenmobiliteit en het versterken van de multimodale bereikbaarheid van en in de metropool. Het is belangrijk dat de knooppunten goed toegankelijk zijn voor iedereen, dat het fijn is om er te verblijven en het liefst worden de knooppunten gecombineerd met voorzieningen. Voldoende stallingsmogelijkheden voor fietsen zet mensen ertoe aan om vaker voor de fiets en het OV te kiezen.

40 Wij hebben een ander voorstel voor een busroute

De ligging van de huidige busroutes is bepaald op basis van het bereiken van een zo groot mogelijk verzorgingsgebied. De provincie en de vervoerder zijn primair verantwoordelijk voor de lijnvoering. In de Structuurvisie zijn zoveel mogelijk de bestaande busroutes aangehouden, behalve bij de busroute over de Wagenweg omdat de gewenste inrichting als fietsstraat slecht samengaat met de functie busroute (in verband met de verkeersveiligheid). Verder is in de Waarderpolder de

busroute verlegd.

41 Is het inzetten op optimale trein- en busverbindingen niet beter dan het strand beter bereikbaar maken per auto?

Haarlem en de regio zetten in op een goede multimodale bereikbaarheid. Doorgaand verkeer wordt om de stad geleid. Maar daarnaast wordt vooral ingezet op fiets- en openbaarvervoerverbindingen, ook richting het strand.

42 Kunt u een doorkijkje geven over de eventuele vertraming/lichtrail naar de regio?

In relatief veel inspraakreacties is gevraagd naar de eventuele vertraming en er is een suggestie voor een andere route gedaan.

Haarlem onderkent het belang van goede verbindingen binnen de metropoolregio. Haarlem en Zuid-Kennemerland raken meer en meer verweven met een groter gebied, de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook het dagelijkse woon-werk en recreatief verkeer spelen zich steeds vaker af op dit schaalniveau. Dit maakt dat het openbaar vervoernetwerk - evenals het fiets- en autonetwerk - een regionale opgave is waar samen met regiogemeenten, provincie en rijk aan wordt gewerkt. In MRA-verband wordt gewerkt aan een OV-Toekomstbeeld. Haarlem zet zich in dit verband in voor een light-rail verbinding tussen Zandvoort en Amsterdam (aansluitend op het Amsterdamse metronet), een rechtstreekse treinaansluiting naar Amsterdam-Zuid en verbetering van het HOV middels een vrije busbaan op de A9 en vertraming van het HOV-tracé IJmuiden-Schiphol over de Rijksstraatweg en het Zuidtangent tracé.

Een tram over de centrumring is een interessante suggestie maar de schaal van Haarlem is te klein om dit soort investeringen rendabel te krijgen.

43 Ik ben tegen het vertrammen van het HOV-trace.

Een vertraming van het HOV-tracé (onder andere in Haarlem-Noord) is een kwaliteitsimpuls voor het openbaar vervoer en draagt bij aan de doelen van de Structuurvisie. Op het moment dat een mogelijke vertraming in de toekomst aan de orde is, is er binnen het project eerst ruimte voor participatie en inspraak. Hierbij is uiteraard het woongenot van de bewoners in de betreffende straten een belangrijk aandachtspunt.

44 Geef meer aandacht aan de HOV-verbindingen richting Amsterdam/Schiphol.

Haarlem onderkent het belang van goede openbaar vervoer verbindingen met de metropoolregio. Haarlem en Zuid-Kennemerland raken meer en meer verweven met een groter gebied, de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook het dagelijkse woon-werk en recreatief verkeer spelen zich steeds vaker af op dit schaalniveau. Dit maakt dat het openbaar vervoernetwerk - evenals het fiets- en autonetwerk - een regionale opgave is waar Haarlem samen met regiogemeenten, provincie en rijk aan werkt. Bijvoorbeeld door het verlengen en verdichten van lijnen, het filevrij maken van routes, proeven met Intercitybussen. Maar ook regionale beleids- en lobbytrajecten zoals het vertrammen van de HOV lijn naar Schiphol of benodigde spooraanpassingen voor een spoorverbinding van Haarlem-Zuidas passen binnen deze ambitie.

45 Hoe gaat u uw ambities voor het openbaar vervoer realiseren, want hier gaat de gemeente toch niet volledig over?

De Structuurvisie is een visie voor de openbare ruimte. Om de doelen uit de Structuurvisie te

bereiken is een cultuuromslag nodig in het denken over ruimteverdeling. Bij ons én bij andere overheden. Haarlem is de gesprekspartner voor de provincie en het rijk waar het gaat om ruimte in de stad voor het openbaar vervoer. De Structuurvisie biedt ons een basis voor overleg en onderhandeling met onze partners voor de komende twintig jaar, onder andere over goed openbaar vervoer in de stad en naar de regio. Hoe deze afspraken en onderhandelingen vorm krijgen is een punt voor de uitwerking in het uitvoeringsprogramma.

46 Wat zegt de Structuurvisie over de doorstroming van ingaand en uitgaand verkeer?

De ondertitel van de Structuurvisie luidt Haarlem 2040: groen en bereikbaar. Met de Structuurvisie is een visie ontwikkeld waarmee Haarlem richting 2040 de stad en regio bereikbaar wil houden. Het inwonertal en het aantal bezoekers van Haarlem neemt toe. Als nu niet wordt voorgesorteerd op de toekomst komt de bereikbaarheid van de stad in het geding. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het verkeersmodel was dat elke plek in Haarlem bereikbaar moet blijven voor de auto. Door bijvoorbeeld zo lang mogelijk het autoverkeer te bundelen op de regioring rondom de stad wordt een automobilist in de toekomst uitgenodigd om een andere route gaan rijden. Binnen de stad voorziet de Structuurvisie in wegen die gelijkmatig verspreid vanaf de regioring de stad of regio insteken. De inrichting van dergelijke wegen zal zijn ingesteld op het autoverkeer.

47 Hoe gaat u uw ambities voor minder auto's in de binnenstad realiseren?

De Structuurvisie wil met het beïnvloeden van gedrag zorgen dat mensen lokaal minder vaak voor de auto kiezen. Een andere inrichting van de openbare ruimte draagt er toe bij dat mensen vaker de fiets en het openbaar vervoer gebruiken en minder de auto pakken. De gemeente schept de randvoorwaarden, zoals bredere trottoirs en fietspaden en een goed ov, maar de inwoners zullen een cultuurverandering in gang moeten zetten.

48 Ik betwijfel of de Regioring ertoe leidt dat mensen vaker de auto laten staan , omdat je soms verder moet rijden. Neemt u ook maatregelen om sluijverkeer in de wijk tegen te gaan?

Het bundelen van het autoverkeer op de Regioring gaat alleen werken als de routes dwars door de stad heen minder aantrekkelijk zijn dan de route over de ring. Wij zijn het met u eens dat dan aanvullende maatregelen moeten worden getroffen om sluijverkeer door de wijken tegen te gaan. Hoe deze maatregelen precies moeten worden vormgegeven is nog een studie op zich en dit behoort tot de uitwerking van de Structuurvisie.

49 Niet voor iedereen is de fiets een alternatief voor de auto. Houdt de Structuurvisie wel voldoende rekening met kwetsbare groepen?

Haarlem onderschrijft uw opmerking. De Structuurvisie openbare ruimte beoogt een herschikking van de mobiliteitsstromen. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het verkeersmodel is dat elke plek in Haarlem bereikbaar blijft met de auto. Zie daarnaast ook het antwoord op de vraag "Hoe wordt bij de inrichting van de openbare ruimte de toegankelijkheid voor voetganger, en in het bijzonder die van kinderen en mindervaliden, meegenomen?"

50 Waarom heeft u drie kaarten voor de auto, terwijl voetganger, fiets en ov prioriteit hebben?

De themakaarten dienen ter verduidelijking van de netwerken en geven niet de prioriteit aan. De Structuurvisie stelt veel aanpassingen voor het gemotoriseerd verkeer voor, en op verschillende niveaus: regionaal, lokaal en met parkeeralternatieven voor bezoekers. Dat wordt inzichtelijker op drie verschillende kaarten in plaats van alles op één kaart te zetten. In de prioritering gaat het om een weging van belangen, en dat kan op bepaalde plaatsen inderdaad betekenen dat de fietser of

het ov meer ruimte krijgt dan de voetganger.

51 Wat doet de gemeente om doorgaand verkeer te verminderen voordat de Kennemertunnel gerealiseerd is?

In de Structuurvisie zet de gemeente in op een modal shift (meer verplaatsingen met het openbaar vervoer of de fiets en minder met de auto), ook voor regionaal verkeer. De structuurvisie is een visie, niet een uitvoeringsplan. Er is geen plan A, en ook geen plan B. Het idee van de Structuurvisie gaat met name uit van maatregelen die mensen verleiden om vaker het ov en de fiets te nemen in plaats van de auto. Dat kan door het aantrekkelijker (sneller) maken van het openbaar vervoer, en door het investeren in aantrekkelijke fietsverbindingen in Haarlem en naar de regio. Anderzijds kan dat door het minder aantrekkelijk maken van autoroutes. De Structuurvisie heeft een voorkeur voor verleiden, maar hiervoor is veel draagvlak nodig. Andere maatregelen die bijdragen aan het bundelen van autoverkeer op de Regioring of het bemoeilijken van (al dan niet doorgaande) autoritten door Haarlem kunnen mogelijk op meer weerstand rekenen.

52 De Structuurvisie houdt onvoldoende rekening met ondernemers. Veel klanten komen met de auto.

De ondertitel van de Structuurvisie luidt Haarlem 2040: groen en bereikbaar. Met de Structuurvisie is een visie ontwikkeld waarmee Haarlem richting 2040 de stad en regio bereikbaar wil houden. Trendmatig neemt het inwonertal en het aantal bezoekers van Haarlem richting 2040 toe. Als nu niet wordt voorgesorteerd op de toekomst komt, naar verwachting, de bereikbaarheid van de stad in het geding. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het verkeersmodel was dat elke plek in Haarlem bereikbaar moet blijven voor de auto. Door bijvoorbeeld zo lang mogelijk het autoverkeer te bundelen op de regioring rondom de stad is de verwachting dat een automobilist in de toekomst mogelijk een andere route kiest. Binnen de stad voorziet de Structuurvisie in wegen die verspreid vanaf de regioring de stad of regio insteken. De inrichting van deze wegen zal zijn ingesteld op het autoverkeer.

53 Ik wil graag meer/minder straten op de gemotoriseerd vervoerkaart.

De kaart met het hoofd-autonetwerk van Haarlem geeft aan waar er binnen Haarlem op de 'hoofdontsluiting bebouwde kom'-wegen maximaal 50 kilometer per uur mag worden gereden. Dit is het samengestelde stelsel van wegen waar het openbaar vervoer doorheen gaat, ontsluitingsroutes van de wijken en de aanrijroutes van de nood- en hulpdiensten. Dat betekent niet dat de route door de van Eedenstraat en Florapark onmogelijk wordt. De route door de Tempeliersstraat waar u aan refereert kent een knip op het Houtplein voor gemotoriseerd verkeer, de doorgaande route is alleen voor het openbaar vervoer.

54 Wij zijn tegen het afschaffen van de categorie in het HVVP '30km/u met bus'.

Ruimteverdeling in een stad met schaarse openbare ruimte vraagt om heldere keuzes. Die worden in de Structuurvisie gemaakt, onder andere door het laten vervallen van de categorie '30km/u met bus'. Deze categorie is in de praktijk namelijk een zogenaamde 'grijze weg'. Laatste inzichten geven aan dat deze inrichting niet wenselijk is; een inrichting die past bij het gewenste gedrag is veiliger. Met het vaststellen van de Structuurvisie komt deze categorie uit het HVVP te vervallen. Als er een lijnbus (niet HOV) rijdt is het afhankelijk van de zone of de bus zich aanpast aan de snelheid (in de binnenstad of het centraal stedelijk gebied) of dat de snelheid en bijbehorende weginrichting aangepast wordt aan de lijnbus (buiten het centraal stedelijk gebied).

55 *Wij ondersteunen de keuze om 30km/u (uitgezonderd HOV assen) als uitgangspunt te nemen voor het centraal stedelijk gebied.*

Dank voor uw positieve reactie. In de structuurvisie is het uitgangspunt dat de reguliere bussen zich in het centraal stedelijk gebied aanpassen. Daarbuiten, in het stedelijk gebied, worden de wegen ingericht op een goede doorstroming.

56 *Waarom staat de Bernardtunnel niet op de kaart?*

In de Structuurvisie wordt voorgesteld de Prins Bernardlaan in te richten als ontsluitingsweg bebouwde kom. Een autotunnel die de Prins Bernardlaan aansluit op de Oudeweg maakt daar geen deel van uit. Deze tunnel is niet nodig voor het laten functioneren van het mobiliteitssysteem van Haarlem (waarbij autoverkeer zoveel mogelijk om de stad heen geleid wordt via de Regioring). Daarnaast is de autotunnel en de aansluiting van de tunnel op de Oudeweg ruimtelijk moeilijk inpasbaar en leidt een extra tunnel tot extra kosten. Wel is in de Structuurvisie een fietstunnel in het verlengde van de Prins Bernardlaan opgenomen.

57 *Wij hebben een idee over verkeersaanpassingen in de binnenstad, rekening houdend met het gedachtegoed van de Structuurvisie.*

Dank voor uw suggestie. In de Structuurvisie wordt voorgesteld om de huidige centrumring om te vormen naar fietsring. Precieze uitwerking van dit idee zal in een apart project nader vorm moeten krijgen. De benodigde ruimte voor royale fietspaden zal met name gevonden moeten worden in het omvormen van opstelvakken voor auto's bij kruisingen (waar dit mogelijk is). Maar ook éénrichtingsverkeer / verkeerscirculatie zou een oplossing kunnen bieden. Dit vraagt nog wel om nader onderzoek, en samenwerking met bewoners en bedrijven.

58 *Wij hebben een idee over verkeersaanpassingen in onze wijk, rekening houdend met het gedachtegoed van de Structuurvisie. We willen graag betrokken worden bij de uitvoering.*

De gedachte van de Structuurvisie is om doorgaand verkeer via de Regioring om Haarlem heen te geleiden en alleen het verkeer dat bestemming of herkomst in Haarlem heeft vanaf de ring de stad in te geleiden. Echter ook het openbaar vervoer heeft ruimte nodig, bijvoorbeeld om elkaar te kunnen passeren. Voor de hele stad zal de komende jaren moeten worden onderzocht wat de gewenste en noodzakelijke verkeerscirculatiemaatregelen zijn om de doelen uit de Structuurvisie te verwezenlijken. Wij stellen uw ideeën hierbij op prijs.

59 *Wij ondersteunen de centrale gedachte van de Structuurvisie dat we toe moeten naar een lager autobezit. Ik heb een suggestie.*

Dank voor uw ondersteunende reactie voor de visie. Inderdaad wordt in de visie de ambitie uitgesproken van een 'modal shift': het verleiden van mensen om andere vervoersmiddelen te kiezen dan de auto.

60 *Waarom kiest Haarlem niet voor wegbeprijzing om autogebruik te verminderen?*

Het college onderschrijft het belang van prijsprikkels. U ziet dat ook terug bij de keuzemogelijkheden voor parkeren door bezoekers van de stad. Wegbeprijzing is een andere mogelijkheid, waarvan u terecht aangeeft dat hier op landelijk niveau over wordt besloten. Maar er zijn verschillende manieren denkbaar om mensen een dergelijke omslag te laten bereiken, zoals informeren of door als overheid het goede voorbeeld te geven. De Structuurvisie gaat ook in op het beïnvloeden van gedrag. Een andere inrichting van de openbare ruimte draagt er toe bij dat mensen vaker de fiets en het openbaar vervoer gebruiken en minder de auto pakken. De

gemeente schept de randvoorwaarden, zoals bredere trottoirs en fietspaden en een goed ov, maar de inwoners zullen een cultuurverandering in gang moeten zetten.

61 Wat zegt de Structuurvisie over openbare parkeergarages?

Een goed ondernemersklimaat is gebaat bij een multimodale bereikbaarheid: bereikbaarheid per fiets, openbaar vervoer én auto.

Parkeergarages moeten voor de bezoeker eenvoudig bereikbaar zijn. De uitdaging ligt in het verhogen van de belevingswaarde van het 'product' Haarlem als geheel. De informatievoorziening over parkeren wordt dusdanig verbeterd dat bezoekers vanaf de Regioring via de kortste aanrijroute naar het centrum worden geleid. Op weg naar een centrumgarage krijgt de bezoeker verschillende voorzieningen aangeboden.

- Park & Ride: gratis parkeren bij de stadsrand voorzien van na-transport per fiets, trein of HOV.
- Park & Walk: goedkoper parkeren in het centraal stedelijk gebied met goede looproutes de stad in. Aan de Oudeweg, nabij de Koepel komt een nieuwe Park & Walk-garage.
- Centrumgarage: aan iedere kant van de binnenstad ligt een garage.

In de Structuurvisie wordt verder voorgesteld de parkeergarages de Kamp en Stationsplein in te zetten voor bewonerparkeren. Hierdoor kunnen in het centrum op bepaalde plekken in de openbare ruimte parkeerplaatsen komen te vervallen. In de omgeving van de Koepel wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd, bedoeld voor bezoekers van de binnenstad.

Momenteel wordt gekeken welke kleine aanpassingen aan de bebording doorgevoerd kunnen worden om de vindbaarheid van parkeergarages te verbeteren. Een dynamisch vol/vrij-indicatiesysteem is kostbaar. Onderzocht wordt of dit voor de Haarlemse situatie nodig is.

62 Wat doet de Structuurvisie aan het oplossen van de parkeerproblematiek in woonwijken?

In december 2016 heeft de gemeenteraad maatregelen vastgesteld om het parkeerbeleid te moderniseren. Deze zullen bijdragen aan het verlagen van de parkeerdruk, met name in gereguleerd gebied. De maatregelen zoals die in de raad zijn vastgesteld om het parkeren te moderniseren passen binnen de Structuurvisie. Bij de uitbreiding van gereguleerd gebied hoort een proces waarbij de bewoners worden geënuquêteerd.

63 Ik heb een suggestie voor een optimalisatie van de Regioring.

Het college onderschrijft de door insprekers geschetste urgentie. De Structuurvisie biedt met een Regioring een koers om de groeiende mobiliteit op duurzame wijze te organiseren. Het optimaliseren van de Regioring vraagt inzet en een lange adem.

Er zijn verschillende verbetersuggesties voor de Regioring binnengekomen. Deze variëren van een kleinere ring via het tracé Vondelweg, tot een ruimere Regioring tot voorbij het zuiden van Heemstede. De Regioring in de Structuurvisie is zo gekozen dat het zowel een aantrekkelijke route is voor regionaal verkeer als voor verkeer binnen Haarlem.

64 Brengt bundeling van het verkeer op de regioring buiten de voordelen ook een hogere CO2- uitstoot met zich mee?

De vraag of de bundeling van autoverkeer een hogere CO2-uitstoot veroorzaakt is geëvalueerd in het milieueffectrapport, in samenhang met de overige maatregelen in de Structuurvisie. Uit vergelijking van het aantal autokilometers in de situatie in 2030 met Structuurvisie en zonder Structuurvisie (autonoom) blijkt dat er per saldo een vermindering van de CO2-uitstoot bereikt wordt. De vermindering van autoritten in het Structuurvisiescenario werkt sterker door dan de iets

langere ritlengte (omrijden) als gevolg van het bundelen op de ring, en het saldo is een afname van de CO₂-uitstoot.

65 *Wij zijn bang dat de Kennemertunnel extra verkeer aantrekt.*

Haarlem wordt geconfronteerd met een bevolkingsgroei. Dat leidt tot een toename van verkeer in de stad. In de hele regio geldt dat sprake is van een bevolkings- en verkeerstoename. Daarnaast wordt een groei van het toerisme naar Haarlem en Amsterdam Beach verwacht. Voor het milieueffectonderzoek (zie de bijlage Milieueffectrapport bij de Structuurvisie) zijn onder andere de effecten op het verkeer beoordeeld. Daarvoor zijn modelberekeningen gemaakt met een verkeersmodel. Er is gekeken wat er gebeurt met het verkeer tot 2030 als er geen aanvullende maatregelen worden genomen, en als de ambities uit de Structuurvisie gerealiseerd zijn. Een van de conclusies is dat het verkeer zich inderdaad verplaatst naar de plek die wordt beoogd: rondom de stad in plaats van dwars door de stad. Zo ontstaat op meer plekken in de stad ruimte voor groen en water. Door in de stad ruimte te maken, zorgen we ook voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer en regionale fietsroutes. De Kennemertunnel faciliteert op deze manier de groei van het openbaar vervoer en het fietsgebruik in de stad.

66 *Veranderen de milieueffecten als de Kennemertunnel anders wordt ingepast?*

De locatie en uitvoering van de Kennemertunnel is een indicatief voorbeeld. Een aangepast tracé kan leiden tot andere milieueffecten. Omdat daarbij rekening kan worden gehouden met de informatie uit het milieueffectrapport zullen deze naar verwachting gunstiger zijn. Wanneer aanleg van een tunnel concreter in beeld komt wordt opnieuw een milieueffectrapport opgesteld om de milieueffecten van verschillende uitvoeringen en locaties van de tunnel te beoordelen.

67 *De Kennemertunnel is een goed idee, maar wij hebben suggesties hoe het beter kan.*

Bedankt voor uw suggesties. Met de Structuurvisie plaatst het college de ambitie voor een Kennemertunnel opnieuw op de agenda. Er wordt nu nog geen besluit genomen over een lange of korte variant en de inpassing daarvan. Dit komt wel aan de orde bij de voorbereiding en uitvoering van het project de Kennemertunnel. Op het moment dat Haarlem samen met de regio een besluit neemt over de tunnel, wordt daarbij onder meer aandacht besteed aan de inpassing, de ruimtelijke effecten voor de omgeving, de effecten voor regionaal en lokaal verkeer en een kostenverdeling.

68 *Kunt u meer zeggen over het tracé van de Kennemertunnel en de dekking van de kosten?*

De Structuurvisie is een visie. Nadere uitwerking van de Kennemertunnel vindt als apart project plaats in de vervolgfase. Dan zal worden onderzocht welke variant van de tunnel het meeste effect sorteert en hoe de financiering georganiseerd kan worden. De Kennemertunnel loopt globaal van de Schipholweg/kruispunt Prins Bernhardlaan, onder het Spaarne, de Buitenrustlaan en de Haarlemmerhout door tot aan het kruispunt Fonteinlaan/Spaanslaan.

69 *Ik ben bang dat de Kennemertunnel de verkeersproblemen niet oplost.*

De Structuurvisie is opgebouwd uit hoofdkeuzes, waarvan 'bundelen op de Regioring' een belangrijke is. De Kennemertunnel is in de Structuurvisie als een sleutelproject geformuleerd, omdat dit in belangrijke mate bijdraagt aan het verbeteren van de Regioring en tegelijkertijd ruimte vrij speelt voor het slechten van barrières en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en doorstroming van het HOV. Daarnaast is niet gezegd dat met alleen de Kennemertunnel de Regioring vervolmaakt is voor autoverkeer. Zowel voor als na de realisatie van de Kennemertunnel zijn optimalisaties op het tracé van de Regioring noodzakelijk. Dat geldt in ieder geval op de

kruispunten.

BELEIDSTRAJECTEN

70 Wij missen aandacht voor de klimaatopgave.

Wij hebben uw opmerking ter harte genomen. De energietransitie zal uiteraard een beroep doen op de openbare ruimte. Nu gebeurt dat al met bijvoorbeeld warmte-koude opslag. Ook het energienetwerk zal veranderen. Het is nog niet helemaal duidelijk wat de gevolgen zijn voor de openbare ruimte. Naar aanleiding van reacties uit de stad en de Commissie m.e.r. is in de Structuurvisie meer aandacht gegeven aan de klimaatopgave.

71 Ik ben blij met de aandacht voor spelen in de Structuurvisie.

Dank voor uw positieve reactie.

72 Wat zegt de Structuurvisie over parkeren in de openbare ruimte (zowel voor fietsen als auto's)?

De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen, een stip op de horizon. Met de twaalf hoofdkeuzen blijft de stad ook in 2040 leefbaar. Voldoende parkeergelegenheid draagt bij aan een leefbare en multimodaal bereikbare stad. Voor wat betreft parkeren, zet de Structuurvisie in op meer parkeren aan de randen van de stad. Met de toevoeging van een extra parkeergarage aan de rand van het centrum kunnen bezoekers die via de Oudeweg de stad binnenkomen parkeerplaatsen worden aangeboden. Daarnaast maakt een nieuwe parkeergarage in de buurt van de Koepel het mogelijk om de parkeergarages Stationsplein en de Kamp te gaan gebruiken voor bewonersparkeren (waardoor het aantal parkeerplaatsen op straat in het centrum kan afnemen). In de Structuurvisie wordt ingezet op het stimuleren van duurzame mobiliteit, waardoor op termijn (door verminderd autogebruik en autobezit) minder parkeerplaatsen nodig zijn. Maar ook andere initiatieven, zoals deelconcepten voor auto of fiets, het gebruiken van leegstaande commerciële parkeerterreinen en maatregelen uit het programma moderniseren parkeren kunnen daar aan bijdragen. In december 2016 heeft de gemeenteraad maatregelen vastgesteld om het parkeerbeleid te moderniseren. Deze dragen bij aan het verlagen van de parkeerdruk, met name in gereguleerd gebied. De maatregelen zoals die in de raad vastgesteld zijn om het parkeren te moderniseren passen binnen de Structuurvisie.

73 Welke uitspraak doet de Structuurvisie over parkeren op eigen terrein?

De Structuurvisie gaat over de ruimteverdeling van de openbare ruimte. Doordat bij nieuwe ontwikkelingen parkeren uitsluitend op eigen terrein plaats vindt, conform het huidig beleid, hoeft die ruimtevrage niet ook in de beperkte openbare ruimte te worden opgelost.

74 Waarom zegt de Structuurvisie niets over het beperken van zwaar verkeer door het centraal stedelijk gebied?

De Structuurvisie openbare ruimte doet uitspraken over het verdelen van de schaarse openbare ruimte waarbij rekening gehouden wordt met alle belanghebbenden, waaronder de bevoorrading van winkels en bedrijven. In het lopende beleidstraject 'stedelijke distributie' staat beschreven dat de gemeente samen met betrokkenen zoekt naar oplossingen die bijdragen aan de ambitie om een aantrekkelijke en sociale en bereikbare stad te blijven.

75 Een betere afstelling van de verkeerslichten leidt tot een betere doorstroming.

De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen geeft de gewenste ontwikkelingsrichting aan voor

het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem. Daarmee biedt de Structuurvisie een kader waarmee bij de uitwerking op het niveau van projecten keuzes kunnen worden gemaakt die bijdragen aan een groen en bereikbaar Haarlem. Het anders afstellen van verkeerslichten is een uitvoeringsmaatregel die inderdaad kan bijdragen aan de doelstellingen van de Structuurvisie, maar dat is heel erg afhankelijk van de specifieke locatie. Bij sommige kruisingen kan het zijn dat juist het fiets- of busverkeer meer prioriteit moet krijgen boven de doorstroming van automobilisten. Kortom, per project/locatie moet worden gekeken hoe aan alle hoofdkeuzes en beleidswensen invulling kan worden gegeven. Daarvoor is de afwegingsmethodiek ontworpen.

76 *Suggestie voor een aanpassing van de tekst bij de Velserversbinding.*

Dank voor uw suggestie. De tekst is hier op aangepast.

77 *Wat zegt de Structuurvisie over gedragsverandering om de openbare ruimte het domein van de voetganger en fietser te laten zijn?*

Om de doelen van de Structuurvisie te bereiken is ook de hulp van inwoners en bedrijven hard nodig. Er zijn verschillende manieren denkbaar om een dergelijke omslag te bereiken, zoals informeren, door als overheid het goede voorbeeld te geven, of prijsprikkels te gebruiken. De Structuurvisie vraagt om een vervolg hoe deze omslag samen met de stad te bereiken; dit moet terug komen in het uitvoeringsprogramma. Ideeën uit de stad en ervaringen van andere gemeenten kunnen een antwoord geven op de vraag hoe Haarlem haar inwoners, bezoekers en werknemers kan verleiden tot duurzaam gedrag.

SLEUTELPROJECTEN

78 *Ik ben blij met het sleutelproject Amsterdamse Poort*

Dank voor uw positieve reactie.

79 *Ik ben blij met het sleutelproject Stadsstraat Schalkwijk*

Dank voor uw positieve reactie.

80 *Ik heb een suggestie voor het sleutelproject Stadsstraat Schalkwijk.*

Het laatste stukje 'Schalkwijkerstraat' tussen de Herensingel en de Verfroller heet Antoniestraat. Het is niet de bedoeling het gedeelte van de Antoniestraat in de Burgwalbuurt bij het sleutelproject te betrekken. Het sleutelproject gaat om het tracé van de Verfroller tot aan de Schipholweg.

81 *Ik heb bezwaar tegen een verdubbeling van de Oudeweg. Ik heb andere suggesties.*

In het mobiliteitsmodel wordt uitgegaan van verbreding van de Oudeweg tot 2x2 rijstroken om de autobereikbaarheid van Haarlem op peil te houden. Afwaarderen van de Oudeweg ligt dus niet voor de hand. Wel wordt de Gedempte Oostersingelgracht minder druk en kan hier het profiel worden versmald. Dit betekent voor de Oudeweg dat er minder voorsorteervakken nodig zijn om op de Gedempte Oostersingelgracht te komen.

82 *Ik heb een suggestie voor het sleutelproject Welkom in Haarlem via de Oudeweg.*

De functie van de Oudeweg als hoofdentree van Haarlem vanuit het oosten wordt in de Structuurvisie bevestigd. In het brede profiel in combinatie met de bomenstructuur zit een ambitie. De fietsroutes langs het Spaarne en de routing van de Oudeweg naar de binnenstad via de Prinsenbrug vormen een stevige opgave bij de nadere uitwerking in een project. Over het toestaan van wonen laat de Structuurvisie zich niet uit. Het in deze Structuurvisie voorgestelde profiel van

de Oudeweg is zowel met als zonder woningbouw te realiseren.

83 Ik heb vraagtekens bij het sleutelproject Welkom in Haarlem via de Oudeweg.

U geeft terecht aan dat de Structuurvisie op bepaalde punten gedetailleerd is. Zoals bijvoorbeeld over het mogelijk maken van de linksaf-beweging op de Prinsenbrug. Dit heeft tot doel om de Catharijnebrug om te kunnen vormen naar langzaam verkeersbrug (en toch de binnenstad bereikbaar te houden voor gemotoriseerd verkeer). Hoe dit precies wordt vormgegeven is een kwestie van nadere uitwerking.

84 Ik heb vraagtekens bij het sleutelproject Welkom in Haarlem via de Oudeweg.

Het is niet de bedoeling om op de Bolwerkenroute extra rijstroken te maken (hier gaat dus geen groen en water verloren). Wel is het doel om de oversteekbaarheid van de Bolwerkenroute te verbeteren voor fietsers, openbaar vervoer en voetgangers, wat kan leiden tot een verminderde doorstroming van het autoverkeer in oost-west richting.

85 De Structuurvisie houdt onvoldoende rekening met winkeliers en bewoners. Veel klanten komen met de auto en bewoners willen geen sluipverkeer in woonstraten.

Er zijn veel vragen gesteld over de bereikbaarheid van Haarlem Noord. De tekst bij sleutelproject 5 Aansluiting van Noord op de binnenstad is daarom verduidelijkt in de Structuurvisie.

Het afsluiten van de Kennemerbrug voor autoverkeer ten gunste van een betere doorstroming voor fietsers en openbaar vervoer is één van de meest gevoelige punten uit de Structuurvisie.

Deze maatregel staat echter niet op zich, maar is een onderdeel van een sleutelproject, waarmee invulling wordt gegeven aan meerdere hoofdkeuzen.

Deze maatregel draagt er toe bij om autoverkeer gebruik te laten maken van de Regioring. Het doel is immers dat de automobilist om de stad heen rijdt in plaats van er dwars door heen. Dat wordt gestimuleerd door de Regioring aantrekkelijk te maken. Maar op de Kennemerbrug is een extra zetje nodig. Anders blijft de route via de Bolwerken en de Rijksweg namelijk té aantrekkelijk voor autoverkeer, wat de kans vergroot dat auto's niet de Regioring nemen maar dwars door de stad blijven rijden.

Het is goed om in ogenschouw te nemen dat een dergelijke maatregel de weg – letterlijk – vrij maakt voor de vervoersmiddelen waar de Structuurvisie juist meer ruimte voor wil maken: de voetganger, fietser en het (H)OV. En:

- draagt bij aan de omvorming van de centrumring naar fietsring,
- de oversteekbaarheid voor fietsers en ov op de Bolwerken wordt veel gunstiger als deze ingewikkelde autoverbinding er uit gaat.
- kwaliteitsverbetering van de Bolwerken,
- verbetert de kwaliteit van de looproutes.
- bevordert duurzame mobiliteit,
- draagt bij aan het uitgangspunt dat de auto te gast is in het centraal stedelijk gebied.

De Structuurvisie is een visie en de sleutelprojecten markeren de belangrijkste strategische locaties in de stad. Voor de sleutelprojecten is een voorbeelduitwerking is gemaakt; hoe zouden die eruit kunnen zien als de hoofdkeuzes van de Structuurvisie in ruimtelijke ingrepen worden vertaald. De sleutelprojecten zijn dus nog geen concrete projecten. Pas als de 'Aansluiting van Noord op de binnenstad en stadsstraat Rijksweg' een echt project wordt, wordt bepaald hoe de inrichting, waaronder de verkeerscirculatie op de Bolwerken en in Haarlem Noord, er precies uit gaat zien. Dan zal nader onderzocht worden op welke locatie en in welke richting(en) de maatregel het beste

invulling geeft aan de hoofdkeuzen van de Structuurvisie. Is het bijvoorbeeld mogelijk om met een andere afstelling van de verkeerslichten de gewenste effecten te bereiken? Of is een gedeeltelijke of een gehele afsluiting van de brug voor autoverkeer noodzakelijk? Hiervoor is te zijner tijd veel onderzoek nodig. Waar komen bijvoorbeeld de klanten van de Cronjé en omliggende ondernemers vandaan, wat betekent de afsluiting van de Kennemerbrug voor autoverkeer voor de economische belangen van de ondernemers, hoe kan de bevoorrading georganiseerd worden en welke aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen zijn nodig om een toename van sluipverkeer in de wijken te voorkomen? Ook is het verstandig om (na het doen van onderzoek en het maken van een plan) een nieuwe situatie eerst een paar maanden uit te proberen om te zien wat er daadwerkelijk gebeurt. Dit biedt de mogelijkheid om de voorgestelde maatregel te evalueren en eventueel zonder al te veel kosten weer terug te draaien of aan te passen.

86 Ik denk niet dat de toegankelijkheid van het Bolwerkenpark verbetert door het sleutelproject Aansluiting van Noord op de binnenstad en de stadsstraat Rijksstraatweg.
Het klopt dat net als de Bolwerkenroute ook het spoor een grote barrière in de stad is. De Bolwerkenroute wordt wel een minder grote barrière als de oversteekbaarheid wordt verbeterd. Het is nadrukkelijk niet de bedoeling dat een wijziging op de Kennemerbrug (in welke vorm dan ook) tot een wezenlijke toename van het sluipverkeer op de Kloppersingel en Schotersingel gaat leiden. Aanvullende verkeersmaatregelen moeten dit tegengaan. De toegankelijkheid van de Bolwerken vanuit Noord blijft dus gewaarborgd.

87 Ik vind een extra ondergrondse fietsenstalling onder het Kennemerplein een goed idee.
Dank voor uw positieve reactie. De ondergrondse fietsenstalling kan inderdaad een positief effect hebben op de oversteekbaarheid van fietsers van en naar het station. Behalve op deze plek zet de Structuurvisie in op veel meer fietsparkeermogelijkheden.

88 Ik ben blij met het sleutelproject Aansluiting Noord op de binnenstad en stadsstraat Rijksstraatweg, maar ik maak me zorgen of het echt uitgevoerd gaat worden.
Dank voor uw positieve reactie. De Structuurvisie is een ambitieuze visie. Een breder draagvlak voor de Structuurvisie leidt naar onze overtuiging tot een grotere kans van slagen. Zie ook het antwoord op de vraag “Hoe gaat u ervoor zorgen dat de Structuurvisie ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd?”

89 Heeft u er rekening mee gehouden dat er mensen langs de Regioring wonen?
Haarlem is een historische stad met beperkte openbare ruimte en blijft toch groeien. Hierdoor groeit ook het aantal verplaatsingen binnen en van- en naar Haarlem. Met de Structuurvisie wordt ingezet op een structuurverandering: een groter aandeel van het aantal verplaatsingen moet via de fiets en het openbaar vervoer.
Met de hoofdkeuze ‘bundelen op de regioring’ wordt ervoor gekozen het autoverkeer langer rond de stad te sturen, bijvoorbeeld via de Westelijke Randweg. Hierdoor ontstaat op meer straten meer ruimte voor de fietser en het openbaar vervoer.
Omdat de gemeente inzicht wil in de te verwachte milieueffecten van deze (en andere) hoofdkeuze(s) is een Plan MER opgesteld. Uit de Plan MER blijkt dat door de keuzes de mobiliteit anders te organiseren er minder autoverplaatsingen zullen zijn dan zonder de maatregelen uit de Structuurvisie. Dit wordt gedurende de uitvoering van de Structuurvisie gemonitord.
Op sommige locaties blijkt een negatief effect voor wat betreft verkeer, geluid of uitstoot. Bijvoorbeeld bij de tunnelmonden en langs de Westelijke Randweg: de Regioring. Daarentegen

treedt op heel veel locaties juist een positief effect op voor geluid, uitstoot en verkeer. Dat wordt vooral zichtbaar in de stad, langs de wegen die nu als doorgaande route gebruikt worden, en die vooral is bedoeld voor lokaal verkeer om van en naar de Regioring te rijden.

In eerdere plannen zaten meerdere ondertunnelingen in het ontwerp. In de Structuurvisie wordt gekozen voor het ondertunnelen van het grootste knelpunt voor doorstroming én uitstoot. Dat is ter plaatse van de Kennemertunnel.

90 *Ik ben blij met het sleutelproject Zuidelijke entree*

Dank voor uw positieve reactie.

91 *Houden jullie bij de keuze voor goed openbaar vervoer ook rekening met overlast die dit voor omwonenden kan veroorzaken, zoals trillingen en gezondheid?*

In de Structuurvisie zijn er voor de toekomst HOV-routes aangewezen waar het openbaar vervoer in belangrijke mate de inrichting zal bepalen. Deze routes worden zoveel mogelijk ingesteld op het gebruik door zware voertuigen zoals bussen, om zoveel mogelijk trillingen in de huizen tegen te gaan. De provincie is concessieverlener voor het openbaar vervoer in deze regio. Samen met de provincie zorgt Haarlem voor een goed ov-netwerk in de stad, waarbij de verkeersveiligheid één van de aandachtspunten is. Door technologische ontwikkelingen ligt het in de lijn der verwachting dat het openbaar vervoer steeds schoner wordt. Vanaf december 2017 rijden de eerste zero-emissie bussen en vanaf 2025 moeten alle nieuwe bussen zero-emissie zijn. Dit is gunstig voor de gezondheid.

92 *Ik heb een suggestie voor het sleutelproject Zuidelijke entree binnenstad en stadsstraat Wagenweg.*

Het sleutelproject Houtplein is een voorbeelduitwerking. Bij de feitelijke herinrichting van de Tempeliersstraat is het inderdaad een goed idee om de brede trottoirs te voorzien van bomen. Hierbij moet uiteraard wel bekeken worden of het plaatsen van bomen mogelijk is met de onder de grond liggende kabels en leidingen.

93 *Ik ben blij met het sleutelproject Woonboulevard Prins Bernardlaan.*

Dank voor uw positieve reactie.

94 *Ik heb een suggestie voor het sleutelproject Woonboulevard Prins Bernardlaan.*

Over de precieze uitwerking van de verkeersstructuur op specifieke locaties doet de Structuurvisie geen uitspraken. Vanwege de hoge verkeersintensiteit op de Schipholweg ligt de aanleg van een rotonde op deze plek niet voor de hand.

95 *Ik ben blij met het sleutelproject Dwars door Schalkwijk*

Dank voor uw positieve reactie.

96 *De bedoeling van het sleutelprojecten Dwars door Schalkwijk is mij niet duidelijk.*

Het sleutelproject Dwars door Schalkwijk gaat over het toevoegen van een prettige route de stad in en de stad uit. Meer fietsers en wandelaars kunnen zo via een aangename route over de Belgiëlaan, de Kennedylaan en de Floris van Adrichemlaan naar het groen aan de rand van Schalkwijk wandelen of fietsen. Fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en ook komt er meer ruimte voor water en groen. De groene zoom van Schalkwijk wordt met dit project toegankelijker gemaakt.

97 *Ik heb een voorstel voor een nieuw sleutelproject.*

In de inspraak is een groot aantal voorstellen gedaan voor een sleutelproject. De meeste van deze sleutelprojecten passen heel goed binnen de Structuurvisie-gedachte, maar zijn niet een sleutelproject zoals dat in de Structuurvisie bedoeld is. De volgende suggesties zijn ontvangen:

- OV-knoop Buitenrust
- Poort van Noord / inrichting Delftplein
- Fiets en autoparkeervoorzieningen op eigen terrein
- Stationsplein
- Multimodaal knooppunt Spaarnwoude
- HOV-knooppunten als parels in de stad
- bereikbaarheid werk-ikennisgebieden Amsterdam Zuid
- bereikbaarheid werk-ikennisgebieden Amsterdam Oost
- bereikbaarheid werk-ikennisgebieden Hoofddorp en Schiphol (tram)

Sleutelprojecten zijn projecten waarin verschillende hoofdoopgaven samen komen en een ruimtelijke vertaling krijgen. De sleutelprojecten zijn van belang voor de hele stad. Naast een stedelijke betekenis straalt de kwaliteitsverbetering ook af op de omliggende wijken.

Als een beleidswens niet is opgenomen als sleutelproject, betekent dat niet dat het geen prioriteit kan zijn bij de uitwerking van de Structuurvisie. En andersom, een sleutelproject in de Structuurvisie kan ook op een andere manier uitgewerkt worden. Op het moment dat wordt besloten dat de sleutelprojecten daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd, volgt de gebruikelijke werkwijze. Met het vaststellen van de Structuurvisie worden dus niet ook de sleutelprojecten vastgesteld.

Om het belang van regionale verbetering van het HOV beter op de kaart zetten is naar aanleiding van de inspraakreacties het regionale sleutelproject opgeknipt in drie regionale sleutelprojecten: multimodale bereikbaarheid in de metropool, versterken regionale fiets-bereikbaarheid en versterken regionale ov-bereikbaarheid.

AFWEGINGSMETHODIEK

98 *Wij hebben vragen over/ aanvullingen op de afwegingsmethodiek openbare ruimte.*

De afwegingsmethodiek heeft geleid tot verschillende vragen en opmerkingen uit de stad. Ook raadsleden en de Commissie m.e.r. zijn hierop in gegaan. Dit was voor het college reden om de afwegingsmethodiek te herzien. Allereerst is onderscheid gemaakt tussen inhoudelijke prioritering en procesmatige stappen. Wat betreft de inhoudelijk prioritering wordt meer aandacht besteed aan klimaatadaptatie. Het college wil dat deze afwegingsmethodiek uniform en verplicht wordt toegepast bij alle voorgenomen ingrepen in de openbare ruimte. Dus zowel bij inrichtingsprojecten als bij plaatsing van bijvoorbeeld elektrische laadpalen, afvalcontainers of bij fietsparkeren.

UITVOERINGSAGENDA

99 *Hoe gaat u ervoor zorgen dat de Structuurvisie ook daadwerkelijk wordt uitgevoerd.*

Voor het toekomstbestendig inrichten van de stad zijn visie, draagvlak en geld noodzakelijk. Met de Structuurvisie wordt de eerste stap gezet. Fysieke projecten in de openbare ruimte kennen een lange voorbereidings- en uitvoeringsperiode. Het is dus daarom dat Haarlem nu al nadenkt over wat er de komende decennia moet gaan gebeuren in de openbare ruimte.

Een breed draagvlak voor een lange termijnvisie op de openbare ruimte heeft , naar onze

overtuiging, een grotere kans van slagen. Om die reden is de afgelopen jaren veel gesproken met bewoners, belangengroepen, ondernemers, medeoverheden en (andere) deskundigen. Ook is de gemeenteraad al vanaf 2012 betrokken bij elke belangrijke inhoudelijke stap van de Structuurvisie. Op het moment dat de stad en de raad zich scharen achter de Structuurvisie wordt volop ingezet op de uitvoering. Bij de uitvoering van alle maatregelen wordt steeds het reguliere participatie- en inspraaktraject doorlopen.

Een belangrijke stap is een uitvoeringsprogramma en een inkomstenwervings- en lobbystrategie. Deze wordt in 2018 door de gemeenteraad vastgesteld. Waar nu nog vooral verkennende gesprekken zijn gevoerd met medeoverheden, zullen de komende bestuursperiode concretere gesprekken worden gevoerd.

100 Wij hebben vragen over/ aanvullingen op de uitvoeringsagenda.

Tijdens de inspraakperiode zijn veel vragen gesteld over de uitvoeringsagenda. In de Ontwerp Structuurvisie werd te veel de nadruk gelegd op de sleutelprojecten, terwijl juist de samenhang tussen beleidsontwikkeling op verschillende aspecten, projecten van de themakaarten en de regionale sleutelprojecten belangrijk is. Terugdringen van verkeer is geen doel op zich. Wel is het zo dat de (regionale) bereikbaarheid goed moet worden georganiseerd om extra ruimte te scheppen voor de versterking van de andere doelen: aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie. Het is nu nog te vroeg om precies aan te kunnen geven welke projecten eerst kunnen, en welke later. Wel wordt daar in de uitvoeringsagenda in algemene zin op ingegaan. Wij delen uw mening dat het belangrijk is om een goed uitvoeringsprogramma te maken als basis voor de realisatie van deze visie.

101 In welke volgorde gaan projecten uitgevoerd worden?

Tijdens de inspraakperiode zijn veel vragen gesteld over de uitvoeringsagenda. In de Ontwerp Structuurvisie werd te veel de nadruk gelegd op de sleutelprojecten, terwijl juist de samenhang tussen beleidsontwikkeling op verschillende aspecten, projecten van de themakaarten en de regionale sleutelprojecten belangrijk is. Terugdringen van mobiliteit is geen doel op zich, het terugdringen van het autoverkeer wel. Door de (regionale) bereikbaarheid goed te organiseren en het autoverkeer zo lang mogelijk te bundelen op de regioring, kunnen straten in de stad meer worden ingericht voor fiets en ov, waardoor aan de mobiliteitsbehoefte kan worden voldaan. Tevens kan daarmee extra ruimte worden geschept voor de versterking van de andere doelen: aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie. Het is nu nog te vroeg om precies aan te kunnen geven welke projecten eerst kunnen, en welke later. Wel wordt daar in de uitvoeringsagenda in algemene zin op ingegaan. Het college deelt uw mening dat het belangrijk is om een goed uitvoeringsprogramma te maken als basis voor de realisatie van deze visie.

102 Kunnen we alvast beginnen met de uitvoering van de Structuurvisie, ook als de Kennemertunnel er nog niet is?

De Structuurvisie is opgebouwd uit hoofdkeuzes, waarvan 'bundelen op de Regioring' een belangrijke is. De Kennemertunnel is in de Structuurvisie als een sleutelproject geformuleerd, omdat dit in belangrijke mate bijdraagt aan het verbeteren van de Regioring en tegelijkertijd ruimte vrij speelt voor het slechten van barrières en het verbeteren van de fietsbereikbaarheid en doorstroming van het HOV.

Niet alle maatregelen in de Structuurvisie zijn onderling afhankelijk van elkaar. Ook zonder Kennemertunnel kan een aantal veranderingen in de stad doorgevoerd worden, zoals het

realiseren van de fietsring om de binnenstad. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma opgesteld. Hierin wordt de planning van de Kennemertunnel nader uitgewerkt, maar ook de vele andere maatregelen in het centraal stedelijk gebied die nodig zijn om in dat deel van de stad de keuze voor de fiets te stimuleren ten gunste van het autogebruik. Ook binnen sleutelprojecten is fasering mogelijk. Zo kan al eerder met het Houtplein worden begonnen. En als over twintig jaar blijkt dat verwachtingen over autogebruik onjuist zijn gebleken en de tunnel niet nodig is, dan ligt het niet voor de hand om samen met de regio vele miljoenen te investeren in een tunnel. De kans is veel groter dat de groei wel doorzet zoals de modellen laten zien en dan moet Haarlem daar wel op anticiperen. Daarom is het belangrijk om ons op die toekomst voor te bereiden, onderzoeken te doen, te lobbyen en geld te sparen. Overigens geldt dat op het tracé van de Regioring optimalisaties noodzakelijk zijn. Dat geldt zowel voor, als na de realisatie van de Kennemertunnel.

103 Wat zijn de gevolgen als alle projecten doorgaan behalve de Kennemertunnel?

Als alle sleutelprojecten doorgaan behalve de Kennemertunnel is de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem op veel plekken sterk verbeterd. Maar dan ligt er in Haarlem-Zuid nog wel een opgave om de leefbaarheid te verhogen en de Haarlemmerhout beter aan de stad te hechten.

Zonder de Kennemertunnel blijft niet alleen de barrièrewerking tussen Schalkwijk en de rest van Haarlem bestaan, er worden dan ook belangrijke concessies gedaan aan de doorstroming van het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Regioring. Naast een verslechtering van de leefbaarheid rondom de Kamperlaan/Buitenrustlaan ondervindt vooral het regionale verkeer voor Zuid Kennemerland hier hinder van. De bereikbaarheid van de regio voor de auto wordt daardoor minder waardoor de economische vitaliteit achteruit kan gaan. Ook zal het regionale verkeer op weg naar Amsterdam, de kuststreek en Schiphol door de langere reistijd naar andere routes zoeken. En die gaan door het stedelijk gebied heen. Extra belasting van de straten belemmert de doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets in de stad. Dat heeft ook geen gunstig effect voor het welzijn en de gezondheid. Dan zijn er aanvullende circulatiemaatregelen nodig om dit te voorkomen. Deze maatregelen zullen zwaarder zijn en op meer plaatsen genomen moeten worden naarmate de kwaliteit van de doorstroming op het zuidelijke deel van de Regioring meer achterblijft. Reden genoeg om wel op de Kennemertunnel in te blijven zetten.

104 Heeft Haarlem voldoende geld om de Structuurvisie uit te voeren?

In de Structuurvisie staan diverse beleidstrajecten en projecten beschreven. De kosten van de verschillende (mogelijke) maatregelen en ruimtelijke ingrepen variëren enorm. Zo kan een aantal maatregelen of beleidstrajecten worden uitgevoerd binnen de middelen die beschikbaar zijn in de Haarlemse begroting. Andere projecten zoals de aanleg van een tunnel of het terugbrengen van water in de grachten kosten veel tot zeer veel geld. De planhorizon van de Structuurvisie ligt op 2040. Er is dus geruime tijd om met regulier budget voor groot onderhoud een deel van de maatregelen uit te voeren. En een aantal fysieke projecten staat al geprogrammeerd, zoals bijvoorbeeld de Amsterdamse Vaart en het Houtplein. Daarnaast is een aantal maatregelen dat in de Structuurvisie wordt voorgesteld van bovenlokaal belang. Hier wil Haarlem samen met andere overheden optrekken. Dat geldt bijvoorbeeld voor regionale fietsroutes, het verder verbeteren van het HOV en de Regioring. Deze Regioring ziet het college als een regionale opgave om de bereikbaarheid voor de hele regio te verbeteren. De opgave hier is om de verbetering van de Regioring ook als een gezamenlijk gedeeld probleem aan te pakken en de mogelijke oplossingen samen met de regionale partners nader uit te werken en te optimaliseren.

105 Leveren alle investeringen wel op wat u beoogt?

Niet alle baten zijn in geld uit te drukken, terwijl de investeringskosten van ingrepen in de openbare ruimte dat wel zijn. Bijvoorbeeld de baten van schonere lucht en minder geluidsoverlast, een betere gezondheid en meer groen. Een kosten-batenafweging die verder strekt dan alleen de directe financiële kosten en baten, en waarbij ook duurzaamheids- en maatschappelijke effecten worden vertaald in geld, kan een belangrijke meerwaarde leveren.

Bij de uitvoering van de Structuurvisie zal regelmatig sprake zijn van alternatieve oplossingen en keuzes om een project te realiseren. Investeringskosten in infrastructuur leiden niet alleen tot een beter mobiliteitssysteem. Doordat we de openbare ruimte efficiënter kunnen inrichten, kan de ruimte die daarmee wordt vrijgespeeld ook direct worden toebedeeld aan ambities voor een groen, gezond en leefbaar Haarlem.

106 Ik maak me zorgen over de realisatie van de ambities uit de Structuurvisie als er geen extra aandacht komt voor beheer en onderhoud.

Beheer en onderhoud spelen ook een belangrijke rol in de beleving van de openbare ruimte. Maar de Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie op hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. Het geeft aan welke functie waar prioriteit heeft. Over beheer en handhaving worden afspraken gemaakt in het Strategisch plan beheer en onderhoud. Daarin staat ook welk onderhoudsniveau Haarlem nastreeft.

PARTICIPATIE

107 Met welke partijen wordt uitvoering gegeven aan deze Structuurvisie?

Voor het opstellen van het uitvoeringsprogramma zal overleg worden georganiseerd. Voor uitvoering van concrete projecten zal participatie en inspraak worden georganiseerd conform de wijze waarop dit ook nu bij projecten in de openbare ruimte gebeurt, dat wil zeggen samen met bewoners, ondernemers, maatschappelijke instellingen en andere belanghebbenden.

108 Wat gaat u doen met de reactie van bewoners op de Structuurvisie en projecten die daaruit voort vloeien?

Alle reacties uit het participatie- en inspraaktraject zijn gewogen en hebben deels tot aanpassingen van de Structuurvisie geleid. De reacties uit de periode 2012/2013 zijn meegenomen in het Voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte (augustus 2013). De participatiereacties die in de periode 24 maart tot en met 17 april 2017 zijn ontvangen, zijn verwerkt in de ontwerp Structuurvisie die werd vrijgegeven voor inspraak. De inspraakreacties van de afgelopen maanden zijn verwerkt in de voorliggende definitieve Structuurvisie. De nog te ontvangen reacties bij toekomstige projecten zullen gewogen en behandeld worden conform de gangbare participatie- en inspraak procedures bij projecten.

109 Wij ondersteunen de centrale gedachte van de Structuurvisie dat we toe moeten naar een lager autobezit. Ik heb een suggestie.

Dank voor uw ondersteunende reactie. Inderdaad wordt in de visie de ambitie uitgesproken van een 'modal shift': het verleiden van mensen om ook andere vervoersmiddelen te kiezen dan de auto.

STATUS VAN DE STRUCTUURVISIE EN PROCES

110 *Wat is de status van de Structuurvisie?*

De Structuurvisie openbare ruimte is een visie en biedt een ontwikkelrichting voor de langere termijn (2040). Het document stelt de kaders voor ingrepen in de openbare ruimte. De Structuurvisie loopt vooruit op, en gaat onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.

111 *Wat betekent de Structuurvisie voor reeds vastgesteld beleid?*

De Structuurvisie vervangt op sommige onderdelen eerder vastgesteld beleid en is daarnaast een aanvulling op bestaand beleid. Bij strijdig beleid prevaleert de Structuurvisie. In de nog op te stellen Omgevingsvisie wordt exact opgenomen welke delen van vigerende beleidsnota's komen te vervallen.

112 *Wordt er bij lopende projecten al rekening gehouden met de ambities in de Structuurvisie?*

De voorbereiding van fysieke projecten in de openbare ruimte neemt veel tijd in beslag. De Structuurvisie openbare ruimte geldt formeel als kaderstellend op het moment dat de gemeenteraad deze heeft vastgesteld. Concreet betekent dat dat er nu nog projecten lopen of onlangs zijn afgerond die niet langs 'de meetlat' van de Structuurvisie zijn gelegd. Het gedachtengoed van de Structuurvisie wordt breed gedeeld, zowel bestuurlijk als binnen de ambtelijke organisatie. De eerste stappen om volgens de Structuurvisie te werken zijn gezet; er lopen al projecten die u ook in de Structuurvisie ziet staan. Bijvoorbeeld onderdelen van de sleutelprojecten Amsterdamse Poort en stadsstraat Schalkwijk. Oftewel, waar mogelijk en voor zover binnen de kaders van het vigerende beleid wordt al in lijn met de Structuurvisie gewerkt. Waar dat nog niet mogelijk was is het goed te beseffen dat de Structuurvisie openbare ruimte een beeld schetst hoe Haarlem er in 2040 uit kan zien. In de komende tientallen jaren wordt naar de nieuwe situatie toegewerkt. Voor sommige projecten is nog veel onderzoek nodig. Daar waar projecten nu nog niet volledig in lijn zijn met de Structuurvisie, kunnen deze bij herprofilering en onderhoudswerkzaamheden worden bijgewerkt in de richting van het beeld dat het bestuur voor Haarlem 2040 voor ogen heeft.

113 *Ik heb een vraag/opmerking over het proces.*

Met het vaststellen van de Structuurvisie openbare ruimte stelt de gemeenteraad de visie vast, de hoofdkeuzes. Er wordt nog geen besluit genomen over de uitvoering van concrete projecten en 'details'. De precieze uitvoering krijgt gaandeweg vorm. Eerst komt een uitvoeringsprogramma terug in de raad, op een later moment volgen de concrete projecten. Bij de projecten in de openbare ruimte worden belanghebbenden betrokken; zoals bewoners, ondernemers, belangengroepen. In die zin heeft u gelijk als u stelt dat er nog veel zaken moeten worden uitgewerkt en aangevuld, maar dat gebeurt dus pas na vaststelling van de visie. Wat betreft het parallel laten lopen van de Milieurapportage met de Structuurvisie; dat is een bewuste keuze geweest. Op die manier konden de *resultaten van de rapportage leiden tot inhoudelijke verbeteringen van de Structuurvisie*.

114 *In hoeverre heeft u overleg met mede overheden?*

Haarlem ziet zich uitdrukkelijk als onderdeel van de regio. In het tweede hoofdstuk van de visie wordt daar op ingegaan. Het wordt benoemd bij de uitwerking van onderwerpen als bereikbaarheid per fiets, met het ov en de auto, economie en toerisme. En ook in het hoofdstuk uitvoeringsagenda

en het realiseren van de visie spelen andere overheden een belangrijke rol. Bij de totstandkoming van de Structuurvisie is - zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau - regelmatig gesproken over de inhoud ervan.

115 Kunt u de Structuurvisie overzichtelijker schrijven?

De Structuurvisie is geredigeerd en een aantal onderdelen is herschreven en ingekort. Het college verwacht dat dit bijdraagt aan de leesbaarheid en toegankelijkheid ervan. Nadat de Structuurvisie is vastgesteld wordt een brochure gemaakt voor geïnteresseerden en initiatiefnemers met als doel op hoofdlijnen te informeren over de keuzes uit de Structuurvisie.

116 Ik heb een opmerking naar aanleiding van de illustraties in de Structuurvisie.

De illustraties zijn sfeerimpressies van bepaalde situaties in de openbare ruimte. De afbeeldingen zijn niet gekozen om iemand in of uit te sluiten; enkele zijn daarom ook aangepast.

MILIEUEFFECTRAPPORTAGE

117 Waarom moet een milieueffectrapport worden opgesteld?

Het milieueffectrapport is verplicht voor deze Structuurvisie omdat:

- a. De Regioring zal leiden tot verbredingen van twee naar vier rijstroken op een tracé van wegen met een totale lengte van meer dan vijf km. Hierbij geldt dat een weg in zijn geheel moet worden meegerekend ook al hoeft maar een beperkt deel ervan daadwerkelijk verbreed te worden (bijvoorbeeld de Oudeweg). Een combinatie van een aantal verspreide, kleine stukjes, opgeteld bij de lengte van de Kennemertunnel, leidt daardoor tot een tracélengte boven de milieueffectrapport-ondergrens van 5km.
- b. Toegenomen verkeer op de Westelijke Randweg door bundeling op de Regioring kan leiden tot extra stikstofbelasting en verstoring van wettelijk beschermd natuurgebied (Natura 2000: Zuid-Kennemerland).

118 Ik heb vraagtekens bij de objectiviteit van de milieueffectrapport. Is het milieueffectrapport opgesteld door een onafhankelijke partij?

Het milieueffectrapport is opgesteld door een erkend adviesbureau (Royal Haskoning DHV) met veel kennis en ervaring op het gebied van milieueffectrapportage en met eigen experts voor elk deelonderwerp, inclusief verkeer. Van een erkend adviesbureau mag een professionele en objectieve advisering en beoordeling, ook van door anderen uitgevoerde onderzoeken, verwacht worden. Het college deelt daarom niet de door indiener geplaatste vraagtekens. Daarnaast is de kwaliteit -en daarmee ook de objectiviteit- van het milieueffectrapport getoetst door de onafhankelijke Commissie voor de milieueffectrapportage. Het advies van de Commissie (Commissie m.e.r. advies 3176 Structuurvisie Openbare ruimte Haarlem) stelde geen tekortkomingen vast op het gebied van objectiviteit.

119 De milieueffecten zijn berekend met input van het verkeersmodel. Wij zijn het niet eens met de aannames die daarbij zijn gebruikt.

Voor het milieueffectrapport en voor de ontwikkeling van verkeersmaatregelen in de Structuurvisie, is de beoogde toekomstige situatie na realisatie van het plan (Structuurvisie) vergeleken met de toekomstige situatie zonder het plan (autonome ontwikkeling). Dit is de gebruikelijke aanpak bij toetsing en analyse van de effecten van een plan. Het betekent onder meer dat ook de beoogde afname van autoverkeer erin is verwerkt is. De Structuurvisie en de uitvoeringsprogramma's moeten de voorwaarden hiervoor scheppen. Dit is toegelicht in paragraaf 4.1 en bijlage A1 van het

milieueffectrapport.

Een model is altijd een benadering van de werkelijkheid en een prognose van de toekomstige ontwikkeling. De verwerkte aannames en scenario's zijn pas achteraf objectief te toetsen en kunnen tussentijds veranderen. Bij de keuze van een model en de daarin te verwerken aannames wordt gestreefd naar een balans tussen (onder meer) het detailniveau van het plan, de nauwkeurigheid van het model (en de aannames daarin), en de kosten van de berekeningen. Eenzelfde afweging moet gemaakt worden voor het aantal door te rekenen scenario's en updates van invoergegevens.

In een Structuurvisie worden gewenste structuur en beleid naar de toekomst slechts op hoofdlijnen aangegeven. De modellering kan bij dit abstractieniveau het best aansluiten met gangbare, robuuste scenario's. Immers de kaders zijn globaal en veel keuzes voor de feitelijke invulling moeten en kunnen pas in een (veel) latere fase plaatsvinden, waarvoor in veel gevallen dan opnieuw berekeningen met de dan actuele modellen en inzichten gemaakt worden.

In de berekeningen van de Structuurvisie en het milieueffectrapport is gebruik gemaakt van de op dat moment beschikbare en robuuste scenario's. Waar in het model aannames moesten worden gedaan voor locaties omdat deze nog niet vastlagen (bijvoorbeeld de Kennemertunnel) is een indicatieve keuze gemaakt op basis van 'expert judgement'. In de wetenschap dat nauwkeuriger locatie- en tracékeuze in de uitvoeringsfase en in vervolgbesluiten op de Structuurvisie naar dan bestaande inzichten plaatsvinden en opnieuw getoetst worden.

Het milieueffectrapport is getoetst door de onafhankelijke Commissie m.e.r.. Ten aanzien van de aanpak van de verkeersmodellering en daarop gebaseerde milieuberekeningen in het milieueffectrapport zijn door de Commissie geen tekortkomingen gesignaleerd. Wel is aanbevolen bij vervolgbesluiten de technologische mobiliteitsontwikkelingen naar dan actuele inzichten mee te wegen, en de realisatie van in het model opgenomen verwachtingen regelmatig te monitoren en evalueren. Wij kunnen ons daar uiteraard in vinden.

120 Op welke punten zorgt het milieueffectrapport voor aanpassingen in de Structuurvisie?

De conclusies en aanbevelingen in het milieueffectrapport geven vooral een aantal aandachtspunten en aandachtlocaties mee voor de uitvoeringsfase van de Structuurvisie. Deze dienen bij vormgeving en locatiekeuze in besluitvorming over vervolgprojecten te worden meegewogen en geoptimaliseerd (onder andere ten aanzien van locatie en uitvoering van de Kennemertunnel en de sloepenroute). Zie daarvoor paragraaf 9.4 in de Structuurvisie. De Commissie m.e.r. heeft het milieueffectrapport vervolgens getoetst. De aanbevelingen van de Commissie hebben geleid tot aanvullingen en verbeteringen in de Structuurvisie, met name een duidelijker toelichting op de relatie tussen de doelen van de Structuurvisie en het belang van klimaatadaptatiemaatregelen in relatie tot de openbare ruimte. Zie ook de toelichting in het raadsstuk bij de Structuurvisie openbare ruimte.

AANPASSINGEN OP DE KAARTEN

121 *Ik heb een suggestie voor een wijziging op de kaart.*

Er zijn diverse suggesties gedaan om de kaarten te verbeteren. Dank daarvoor. Niet alle suggesties zijn overgenomen.

De gemeente heeft zelf ook een paar aanvullingen en correcties op de kaarten doorgevoerd.

Op de kaarten zijn onder andere de volgende wijzigingen aangebracht:

- vervolmaken wijkbomenstructuur door toevoegen Van Nesstraat en Middenweg;
- toevoegen waardevolle plekken en molens;
- Jaagpad en Houtmanpad gewijzigd (op andere kaart);
- toevoegen recreatieve route ten noorden van de Fuikvaart;
- correcties op grondgebied van de gemeente Velsen
- toevoegen Ontvlochten fietsroutes;
- toevoegen fietsparkeren nabij de fietsring.

