



Informatienota

Onderwerp: Concept-ontwerp Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 Groen en Bereikbaar

BBV nr: 2017/81694

1. Inleiding

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Haarlem wil een aantrekkelijke en gezonde stad zijn voor bewoners en bezoekers. Een stad met een prettige openbare ruimte die de Haarlemmer verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem wil ook een welkome stad zijn voor bezoekers. Mobiliteit is geen doel op zich maar een middel om Haarlem toegankelijk te houden. Van groot belang is de verbondenheid van Haarlem met zijn omgeving. De brede doelstelling voor de openbare ruimte vat Haarlem samen onder de titel van de structuurvisie; 'Haarlem, Groen en Bereikbaar'.

Aanleiding voor de Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem groeit en merkt dat het aantal claims op de openbare ruimte toeneemt. Zowel onder als boven de grond nemen de eisen van de verschillende gebruikers toe. Aparte busbanen, meer fietsers, meer water, meer groei-ruimte voor bomen en gescheiden afvalinzameling betekenen allen ruimteclaims op de openbare ruimte. Daar komt de komende jaren de opgave van de klimaatsverandering bij. Extremere temperaturen en hevigere regenbuien vragen ook om aanpassing van de openbare ruimte. En dat alles in een openbare ruimte waarvan de oppervlakte de komende jaren niet zal toenemen, maar waar wel meer mensen komen wonen.

Haarlem heeft tot nu toe veel sectoraal beleid gemaakt waarbij één aspect centraal staat. De optelsom van aparte beleidswensen leidt tot zogenoemde normconcurrentie. Dit wil zeggen dat de schaarste aan ruimte in de stad ertoe leidt dat randvoorwaarden van verschillende beleidsterreinen elkaar in de weg zitten.

Kortom, Haarlem heeft behoefte aan een integrale visie op de openbare ruimte, waarbij de claims op de openbare ruimte onderling worden afgewogen en er heldere keuzes worden gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte en de stad; de Structuurvisie openbare ruimte.

Het is belangrijk om te beseffen dat de Structuurvisie openbare ruimte uitspraken doet over de *netwerken*, en niet over allerlei losse projecten. De (onderlinge) samenhang en volgtijdelijkheid is bepalend voor de uiteindelijke realisatie van de Structuurvisie openbare ruimte.

De Structuurvisie openbare ruimte heeft een tijdshorizon tot 2040.

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.

De Structuurvisie openbare ruimte is samen met de Toekomstvisie, de Transitienota Sociaal Domein, de Woonvisie, de Economische Agenda en het Bereikbaarheidsprogramma Zuid Kennemerland een goede ruimtelijke, economische en sociale onderbouwing voor trajecten die Haarlem in regionaal verband wil oppakken.

Fasering Structuurvisie openbare ruimte en participatie en het Duurzaam mobiliteitsmodel
In de vorige bestuursperiode (fase één en twee van de visie) zijn al een hoofdlijnennotitie (2012/263392) en voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte (2013/243920) vastgesteld door het college. Daar is de stad in 2012-2013 uitgebreid bij betrokken. De resultaten van die participatie (2013/243920) vormen de inhoudelijke basis van waaruit in deze laatste fase van de visie verder is gewerkt.

Vooruitlopend op de integrale afweging van alle belangrijke functies in de openbare ruimte, is in 2016 alvast nagedacht over de vraag hoe het mobiliteitssysteem van Haarlem kan worden vernieuwd. Dit vanuit het besef dat de verkeersfunctie (de mobiliteit te voet, op de fiets, met het openbaar vervoer of auto) de meest elementaire functie van de openbare ruimte is. De raadscommissies Ontwikkeling en Beheer hebben een afwegingskader meegegeven voor de uitwerking van een Duurzaam mobiliteitsmodel (2015/515603). Het slim organiseren van het verkeerssysteem leidt er toe dat ruimte kan worden vrij gespeeld voor andere belangrijke functies in de stad.

2. Kernboodschap

Haarlem wil een openbare ruimte die aansluit bij een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. Dit vraagt om het behoud en versterken van de openbare ruimte, waarbij de schaarse ruimte zo goed mogelijk wordt benut en ingericht.

De structuurvisie openbare ruimte zorgt voor een integrale afweging van claims en belangen
In de aanloop zijn zoveel mogelijk claims en gebruikers van de openbare ruimte in beeld gebracht. Op basis van deze inventarisatie is een afweging gemaakt die zoveel mogelijk recht doet aan de verschillende eisen die in het dagelijks gebruik aan de openbare ruimte van de stad gesteld worden.

Reeds ingezette beleidstrajecten zoals de waarde van groen, parkeren, klimaatadaptatie, stedelijke distributie en cultuurhistorie (hoofdstuk 6.2) worden in lijn met de visie voortgezet.

Regionale (beleids)trajecten Haarlem bezoekstad, de Velserverbinding, dynamische verkeersmanagement (DVM) en multimodale bereikbaarheid in de metropool (hoofdstuk 6.3) worden in lijn met de visie en in nauwe samenwerking met de regio uitgewerkt.

Verder worden de volgende *Haarlemse (beleids)trajecten*, zoals gedrag en verleiders en het belang van smart data uit hoofdstuk 6.4 nader uitgewerkt.

Het college legt de voorgestelde vertaling van de visie in *sleutelprojecten* en *themakaarten groen, ecologie, bomen, recreatie, erfgoed, water, hitte, voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer* (hoofdstuk 6) de komende periode ter consultatie voor aan de stad, regio en andere belanghebbenden. Hierop kan mondeling worden gereageerd tijdens de ‘participatiedag Structuurvisie openbare ruimte’ op dinsdagavond 4 april 2017 en van 24 maart tot en met 17 april 2017 schriftelijk per mail of via de website.

Het college vraagt de leden van de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling of zij zich kunnen vinden in de voorgenomen inhoud van de Structuurvisie openbare ruimte.

3. Consequenties

De Structuurvisie openbare ruimte maakt keuzes en beschermt

De Structuurvisie Openbare ruimte biedt een integrale visie op de openbare ruimte van de stad. De eenduidige visie zorgt voor heldere keuzes vooraf. Daarmee wordt voorkomen dat bij de uitvoering van projecten verschillende ruimte claims willekeurig worden ‘gehonoreerd’ en waarbij minder sterke functies dreigen te worden weggedrukt.

Een structuurvisie openbare ruimte biedt duidelijkheid

Met de Structuurvisie openbare ruimte kunnen toekomstige projecten in de openbare ruimte sneller en goedkoper worden gerealiseerd, doordat de gemeenteraad hierin kaders heeft vastgesteld voor de keuzes waarover nu nog per project wordt gediscussieerd. Dat gebeurt met name voor het eigen grondgebied, waar nodig wordt ook over de gemeentegrenzen heen gekeken

Een structuurvisie maakt Haarlem 2040-proof

Verandering gaat niet vanzelf. Met een duidelijk toekomstbeeld voor ogen kan Haarlem heel gericht investeren in de stad om binnen de regio in 2040 een groene en bereikbare stad te zijn.

De Structuurvisie openbare ruimte hangt samen met de Toekomstvisie en Omgevingswet

De Structuurvisie openbare ruimte ligt in lijn met de richting die wordt ingezet in de Toekomstvisie Haarlem 2040. Verder loopt de visie vooruit op en gaat onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie.

Een lange termijn visie op de openbare ruimte is wettelijk verplicht

Het is een wettelijke verplichting om een lange termijn visie op te stellen op de ruimtelijke ontwikkeling. De gemeenteraad heeft in 2005 het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Met het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (2008) is dit structuurplan van rechtswege een structuurvisie geworden. Deze structuurvisie omvat echter voornamelijk een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem en de ontwikkeling ervan. Voor de onbebouwde omgeving is op het schaalniveau van de structuurvisie onvoldoende richtinggevend kader beschikbaar. Als deelherziening van de bestaande structuurvisie zal de nieuwe Structuurvisie openbare ruimte het kader bieden voor de ruimtelijke ontwikkeling van de openbare ruimte in de stad. Na invoering van de Omgevingswet kan de Structuurvisie openbare ruimte worden opgenomen in de verplichte Omgevingsvisie en -plan.

Samengevat houdt het concept ontwerp Structuurvisie openbare ruimte in:

De Structuurvisie openbare ruimte zet zich in om - binnen de regio - van Haarlem een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad te maken.

Deze ambitieuze doelstelling wordt uitgedrukt met de begrippen ‘groen’ en ‘bereikbaar’, waarbij groen en bereikbaar in deze visie ruim moeten worden geïnterpreteerd.

De Structuurvisie openbare ruimte geeft richting aan de koers om te komen tot een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu.

De twaalf hoofdkeuzes van de Structuurvisie openbare ruimte

In het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte (2013) (2013/190436) is als *hoofdkeers* benoemd het “behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig
2017/81694 Conceptontwerp Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem Groen en Bereikbaar

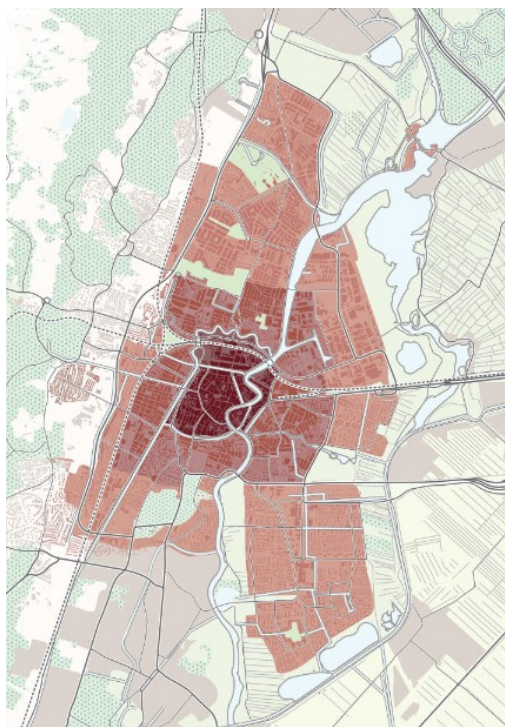
woonmilieu”. Haarlem wil hiermee uitdrukken dat het een stad wil zijn waar ontmoeting en stedelijk leven centraal staan. Wonen in een kwalitatief goede leefomgeving en in een stedelijke economisch-culturele diversiteit, dat is de basis voor een prettige en toekomstbestendige stad.

De hoofdkoers valt uiteen in vier *doelen*:

1. Aantrekkelijke stad
2. Gezonde stad
3. Een metropolitane economie
4. Bereikbare stad.

Om richting 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen maakt Haarlem twaalf hoofdkeuzes.

De hoofdkeuzes worden voorafgegaan door de constatering dat de juiste plek voor een functie mede wordt bepaald door het gebied in Haarlem waar het om gaat. Daartoe wordt een *zonering van de stad* geïntroduceerd, bestaande uit de zones: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het overige stedelijke gebied.



Voor elke hoofdkeuze geldt dat deze consequenties heeft voor de openbare ruimte.

1. Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit, waardoor bewoners zich thuis voelen, ondernemers zich graag in Haarlem vestigen en bezoekers met plezier gebruik maken van de openbare ruimte.

2. Haarlem kiest voor recreatieve mogelijkheden en routes.
3. Haarlem kiest voor stadsnatuur, waarbij de aanwezige diversiteit en ecologische potenties worden behouden en versterkt.
4. Haarlem kiest voor gezonde straatbomen, want bomen leveren een belangrijke bijdrage aan het welzijn en de gezondheid van de Haarlemmers.
5. Haarlem kiest voor klimaatbestendigheid; door een netwerk van watergangen en een grotere water bergingscapaciteit worden toenemende pieklasten opgevangen.
6. Haarlem kiest voor ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes, zodat inwoners en bezoekers worden uitgenodigd om meer te gaan lopen.
7. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad. Uit het oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik wordt ingezet op het gebruik van de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad.
8. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit door in te zetten op een verandering van vervoermiddelkeuze; meer voetgangers, fietsers en OV en minder autogebruik.
9. Haarlem kiest voor de auto te gast binnen het centraal stedelijk gebied. Hier zijn de intensiteiten en snelheden beperkt, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor voetganger en fietser. Overigens blijft het gebied gewoon bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer krijgt alternatieve routes aangeboden. Bezoekers parkeren aan de rand van het gebied of in garages.
10. Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor, waarbij wordt ingezet op snelle hoogfrequente openbaar vervoerverbindingen met de regio.
11. Haarlem kiest voor ketenmobiliteit. Doordat reizigers op weg gemakkelijk fiets, openbaar vervoer en auto combineren wordt het autonetwerk verder ontlast.
12. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring. Verkeer van en naar de garages in de binnenstad en de stadswijken in Haarlem worden langs voorkeursroutes geleid. Doorgaand regionaal verkeer hoeft dan niet meer door de stad te rijden.

Betekenis van de hoofdkeuzes

De twaalf hoofdkeuzes zijn in deze Structuurvisie openbare ruimte vertaald naar themakaarten voor groen, ecologie, bomen, recreatie, erfgoed, water, hitte, voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Daarmee slaat Haarlem een duidelijke richting in naar een groene en bereikbare stad in 2040.

Betekenis netwerken

Op een aantal plekken in de stad is voldoende ruimte beschikbaar om de gewenste claims in te passen. Op andere plekken komt door de hoofdkeuzes uit deze visie juist ruimte vrij, bijvoorbeeld door de auto over de grote ring om de stad heen te laten rijden is er minder verkeersruimte nodig, wat weer mogelijkheden biedt het groenareaal te vergroten, met bijvoorbeeld meer ruimte voor bomen, trottoirs of fietspaden.

Afwegingsmethodiek en benodigde alternatieven

Er wordt een afwegingsmethodiek voorgesteld voor plekken in de netwerken waar onvoldoende ruimte is om aan alle wensmaten van de verschillende ruimteclaims te voldoen. De afwegingsmethodiek geeft inzicht wat op die plek een meer noodzakelijke of gewenste functie is ten opzichte van de andere functies.

Veel Haarlemmers gebruiken hun auto voor werk, sociale activiteiten en winkelaankopen. Het Haarlem van nu laat zien dat een groot deel van de openbare ruimte in beslag wordt genomen door individuele auto's.

De keuze om openbare ruimte vrij te maken voor groen, voetganger en fietser betekent dat de bewoners alternatieven kunnen kiezen voor de eigen auto. Alternatieven zoals parkeergarages te reserveren voor bewoners en door extra parkeerfaciliteiten te bieden.

De prioritering is in de praktijk niet altijd te realiseren

Hoewel in de visie richtinggevende uitspraken worden gedaan voor de inrichting van de openbare ruimte, kunnen er bij de voorbereiding van concrete projecten in de netwerken toch dilemma's ontstaan. Dat komt omdat pas in die fase detailonderzoek wordt gedaan naar de projectomgeving. Dan kan bijvoorbeeld blijken dat de bestaande inrichting niet of moeilijk kan worden gewijzigd, of dat dit ongewenst is. Denk bijvoorbeeld aan de ligging van ondergrondse kabels en leidingen of aan bomen die nog jarenlang mee kunnen. Of dat een nieuw project afhankelijk is van een ander, nog niet uitgevoerd project. Dit kan zelfs tot nieuwe discussies leiden over een locatie waarvan de inschatting op dit moment is dat de verschillende netwerken kunnen worden ingepast in de beschikbare ruimte.

De structuurvisie lost niet alle problemen op voor de mazen

De structuurvisie geeft een visie op het gebruik van de openbare ruimte. De handvatten voor de netwerken zijn ook bruikbaar in de mazen (de plaatsen/buurtten tussen de netwerken). In de mazen spelen lokale opgaven voor de openbare ruimte: speelruimte, parkeersituaties, bomen, geveltuinen en verblijfsveiligheid. Allerlei zaken die de kwaliteit van de directe leefomgeving uitdrukken.

Voor de mazen is niet onderzocht of en in welke mate de handvatten voor de netwerken bruikbaar zijn. Dat was ook niet het doel van deze structuurvisie.

Financiële haalbaarheid

De maatregelen die Haarlem moet nemen om de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte te realiseren leveren de stad veel op, maar vereisen ook aanzienlijke investeringen.

De definitieve Structuurvisie openbare ruimte zal een uitvoeringsagenda bevatten met een inschatting van de kosten van de beleidscapaciteit, investeringen en programmagelden die nodig zijn om de visie te realiseren, evenals mogelijke fasering, samenwerkingspartners en dekkingsmogelijkheden.

Bij de sleutelprojecten die in de ontwerpvisie worden genoemd vallen vooral de Kennemertunnel (voorheen Mariatunnel), de Velserverbinding en een vertramming van de noordzuid HOV-as op. De kosten van de projecten bedragen honderden miljoenen euro's. Deze stadsoverstijgende projecten vergen een inspanning van zowel stad als medeoverheden. De eerste twee leggen een solide basis om de auto-ontsluiting van Haarlem en regio vlot en efficiënt te organiseren. In de stad komt vervolgens ruimte vrij voor andere vormen van mobiliteit en verbetering van de openbare ruimte. Bovendien maakt de regionering tunnels op andere trajecten – en de daarmee samenhangende kosten en maatschappelijke discussies - overbodig. Een lightrailverbinding maakt het mogelijk dat naar de toekomst toe het aantal reizigers van Haarlem richting de Haarlemmermeer, Schiphol en Amsterdam-zuidoost kan blijven groeien.

De baten van de maatregelen uit de visie zijn lastig in geld uit te drukken. Enkele voorbeelden bij de doelen:

1. *Opbrengsten voor een vitale en toekomstbestendige stad.* Een levendige stad trekt meer bezoekers en levendigheid maakt een stad veiliger. Een ongedeelde stad en

een stad die uitnodigt tot meer bewegen kan leiden tot opbrengsten binnen het sociaal domein, bijvoorbeeld in de vorm van gezondheidswinst. Met een andere organisatie van de indeling van de openbare ruimte kan het inwoneraantal van de stad doorgroeien zonder uitbreiding van de openbare ruimte of verdere afname van het groen areaal. Dit geldt ook voor een lagere emissie van schadelijke stoffen en minder verkeersongelukken. Meer ruimte voor water en groen helpt de hittestress terug te dringen, wat voordelen oplevert voor gezondheid en arbeidsproductiviteit;

2. *Opbrengsten voor Duurzame mobiliteit.* Goede regionale verbindingen – zowel voor fietsers, OV als auto's – zijn niet alleen belangrijk voor Haarlem, maar voor de hele regio. Vooral ondernemers hebben groot belang bij de multimodale bereikbaarheid van de stad voor zowel inwoners, werknemers en bezoekers. Snellere OV-verbindingen leiden niet alleen tot tijdswinst, maar ook tot lagere kosten.
3. *Opbrengsten voor Haarlem als onderdeel van een metropolitane economie.* Start-ups, scale-ups en toerisme leiden tot meer bedrijvigheid.

Communicatiekanttekeningen en risico's

De Structuurvisie openbare ruimte is een *stedelijke* visie.

De Structuurvisie openbare ruimte doet uitspraken over de *netwerken*, niet over de buurtgebonden opgaven.

Het risico bestaat dat de Structuurvisie openbare ruimte wordt gezien als een verzameling losse projecten. De (onderlinge) samenhang en volgtijdelijkheid van de uitvoering Structuurvisie openbare ruimte moet daarom steeds goed worden benadrukt.

4. Vervolg

Momenteel lopen de volgende trajecten en voorbereidingen:

Uitwerken van de uitvoeringsagenda

De definitieve Structuurvisie openbare ruimte zal een uitvoeringsagenda bevatten met een inschatting van de kosten voor de beleidscapaciteit, investeringen en programmagelden die nodig zijn om de visie te realiseren, evenals mogelijke fasering, samenwerkingspartners en dekkingsmogelijkheden.

Het participatie- en inspraaktraject

In een wereld waar problemen niet ophouden bij de gemeentegrenzen, kunnen deze ook niet door de gemeente alleen worden opgelost. Dat geldt niet alleen voor het sociaal domein, maar ook voor het fysieke. Haarlem zoekt voor de verder uitwerking van de visie en de implementatie daarvan actief verbinding met omliggende gemeenten, de provincie Noord-Holland en binnen de MRA.

In vervolg op het eerdere participatietraject over de Structuurvisie openbare ruimte uit 2012 wil het college ook de stad, regio en andere belanghebbenden (deels opnieuw) betrekken en informeren. Het gaat hierbij met name over de vertaling van de visie in mogelijke

sleutelprojecten, Haarlemse en regionale (beleids-)trajecten, beleidsregels en betekenis van die regels voor de stedelijke netwerken.

Gedurende de periode 24 maart tot en met 17 april kunnen inwoners van Haarlem in het kader van de participatie hun reactie op de Structuurvisie geven. Deze reacties worden gezien als een toets op het voorliggende stuk, die nog tot aanpassingen van de Structuurvisie openbare ruimte kunnen leiden. Hierna vindt de formele inspraakprocedure plaats. In de aanloop naar de participatie worden verschillende middelen ingezet: meerdere bijeenkomsten, een digitaal platform, artikelen in de krant.

Wettelijk verplichte Milieueffectrapportage

Momenteel wordt het onderzoek voor de Milieueffectrapportage uitgevoerd, waarbij de te verwachten effecten van de Structuurvisie openbare ruimte worden getoetst aan de regelgeving en aan de beleidsdoelen van de structuurvisie. De Milieueffectrapportage is wettelijk verplicht omdat de structuurvisie kaders stelt voor belangrijke ingrepen in de verkeersinfrastructuur. De kaders voor dit onderzoek (2016/486754) heeft het college in november 2016 vastgesteld in zijn Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Deze notitie is voor advies voorgelegd aan de commissie m.e.r. en waarop gelegenheid tot inspraak is gegeven.

De wijze van verwerking van het advies van de commissie m.e.r. en van de inhoudelijke zienswijzen op de NRD worden verantwoord in de Milieueffectrapportage, die uiteindelijk deel gaat uitmaken van de Structuurvisie openbare ruimte.

Consequenties voor de planning (Raadsjaaragenda)

De resultaten van de bespreking met de raadscommissies en de participatie worden verwerkt in de Ontwerpvisie. Dat geldt ook voor de Milieueffectrapportage die thans wordt opgesteld. De *Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte en de Milieueffectrapportage* worden vóór het zomerreces 2017 voorgelegd aan de gemeenteraad met het voorstel deze vrij te geven voor inspraak. Over de milieueffectrapportage wordt tevens een verplicht toetsingsadvies gevraagd van de commissie m.e.r..

Na de inspraakperiode worden de inspraakreacties verwerkt in de definitieve structuurvisie. Dat geldt ook voor het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. op de Milieueffectrapportage. De uiteindelijke *Structuurvisie openbare ruimte (met als onderdeel daarvan de Milieueffectrapportage)* wordt in de tweede helft van 2017 ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

5. Bijlagen

Bijlage 1: Concept ontwerp-Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040 Groen en Bereikbaar.

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester