

Onderwerp Voortgang en samenhang van projecten en ambities voor een duurzame en bereikbare binnenstad	
Nummer	2018/695821
Portefeuillehouder	Sikkema, C.Y.
Programma/beleidsveld	4.1 Duurzame stedelijke ontwikkeling
Afdeling	PG
Auteur	Molenaar, Fjodor
Telefoonnummer	023-5114512
Email	fmolenaar@haarlem.nl
Kernboodschap	Vanwege de vaststelling van het definitief ontwerp van de autoluwe binnenstad is deze informatienota opgesteld. De nota geeft een overzicht van lopende projecten gericht op mobiliteit, duurzaamheid en openbare ruimte in de binnenstad. De verschillende projecten hangen onderling samen en kennen afhankelijkheden waarover de gemeenteraad middels deze nota wordt geïnformeerd.
Behandelveorstel voor commissie	Het college stuurt de informatienota ter kennisname naar de commissie Beheer.
Relevante eerdere besluiten	
Besluit College d.d. 30 oktober 2018	1. het college stelt de informatienota aan de commissie vast. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

Met deze nota informeert het college de commissie Beheer over de voortgang en samenhang van de lopende projecten en de nieuwe ambities uit het coalitieprogramma om te werken aan een duurzame, groene en schone binnenstad. De ambitie van Haarlem is om 2030 klimaatneutraal te zijn en in 2050 klimaatbestendig. Een duurzame stad met schone lucht is ook een aantrekkelijke stad, goed voor onze economie. De beperkte ruimte in de binnenstad willen we zo benutten dat de stad aantrekkelijk, toegankelijk en veilig blijft.

De voornemens uit het nieuwe coalitieakkoord hebben grote invloed op de binnenstad van Haarlem. Het akkoord spreekt van een invoering van een milieuzone, uitbreiding van de autoluwe binnenstad, de bouw van meer inpandige fietsparkeervoorzieningen en een snelle fietsring om het centrum. Deze ambities versterken de lopende projecten voor een duurzame, groene en schone stad. Lopende projecten en toekomstige maatregelen zijn sterk van elkaar afhankelijk.

In deze nota volgt een kort overzicht van de diverse lopende projecten en hun onderlinge afhankelijkheid. Daarbij volgt een overzicht van een aantal van de ambities uit het coalitieprogramma Duurzaam Doen op het thema mobiliteit die raken aan de binnenstad en de wijze waarop het college hier in samenhang op wil sturen.

De nota wordt gelijktijdig met de vaststelling van het Definitief Ontwerp voor de autoluwe binnenstad en de Informatienota Bewoners naar de garage aan de commissie Beheer gezonden, om die maatregelen in te bedden in het totale scala aan lopende projecten en ambities in de Haarlemse binnenstad.

2. Kernboodschap

Het college beziet de projecten in de binnenstad die al lopen (de uitbreiding van de autoluwe binnenstad, de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt, het moderniseren van het parkeren middels Bewoners naar de garage en de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek) in samenhang met de ambities uit het nieuwe coalitieakkoord. Voor de verdere verduurzaming van de binnenstad en haar leefklimaat heeft de coalitie de invoering van een milieuzone voorgesteld, een fietsring om de binnenstad getekend, verzocht om een Deltaplan voor de fiets, en de ambitie voor meer autoluwe wijken in de binnenstad vastgelegd. Ook wordt er in deze bestuursperiode vanuit de SOR ambities en het Spaarneplan gewerkt aan de reconstructie van Nassaulaan, Donkere Spaarne en Koudenhorn en aan het SOR sleutelproject Raaks / Wilhelminastraat.

Deze nota geeft een totaaloverzicht van lopende en voorziene projecten en ambities en hun onderlinge afhankelijkheden.



3. Consequenties

Een aantal van de projecten in de binnenstad is al opgestart in de vorige raadsperiode. Daarbij zijn er een aantal die de bereikbaarheid beïnvloeden:

1. *Uitbreiding autoluwe binnenstad*: Dit voorjaar hebben belanghebbenden ingesproken op het ontwerp van het gebied dat wordt betrokken bij de autoluwe binnenstad. Het definitief ontwerp, de Nota van Antwoord en het separate verkeersbesluit over de ruimere toegangsregeling worden tegelijk met deze nota aan u voorgelegd;
2. *Herinrichting Nieuwe Groenmarkt*: Het voorlopig ontwerp voor de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt wordt binnenkort opnieuw aan u gepresenteerd. Nu met de door de raad gevraagde nadere onderbouwing van de variant met een ondergrondse fietsenstalling. Het ontwerp kan vervolgens ter inzage gelegd worden voor inspraak;
3. *Moderniseren Parkeren*: Het college informeert de commissie beheer binnenkort met een informatienota over de manier waarop zij uitvoering gaat geven aan de maatregel 'Bewoners naar de garage'. De informatienota zal op 6 november door het college vastgesteld worden. In het eerste kwartaal van 2019 zal het college de definitieve regeling met een collegebesluit vaststellen;
3. *Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES)*: Er wordt nieuw toegangsbeleid voor vrachtverkeer opgesteld. Zo kan het duurzame stedelijke distributiebeleid om stapsgewijs vanaf 2025 emissievrij te verladen in de binnenstad worden uitgevoerd. Hiervoor is een plan van aanpak in de maak.

De diverse maatregelen hebben een onderlinge afhankelijkheid:

1. De invoering van de autoluwe binnenstad richting Nieuwe Gracht was gepland op 1 januari 2019. Om te zorgen voor toegang voor mantelzorgers, deelauto's en kerkgangers worden aanpassingen gemaakt in het toegangsbeleid voor het voetgangersgebied cf. de toezeggingen in de Nota van Antwoord. Om te zorgen dat parkeervergunninghouders in het nieuwe autoluwe gebied vanaf de invoering kunnen kiezen voor een inpandig alternatief, is het nodig dat een besluit is genomen over de maatregel 'Bewoners naar de Garage' (Moderniseren Parkeren). Om de invoering van de noordelijke autoluwe binnenstad goed voor te bereiden en aan te laten sluiten bij de maatregel 'Bewoners naar de garage' wordt de ingangsdatum verschoven naar 1 juli 2019.
2. De herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt wacht op een raadsbesluit over een ondergrondse fietsenstalling. Na besluitvorming over de ondergrondse fietsenstalling, volgt de herinrichting van de Nieuwe Groenmarkt (al dan niet met fietskelder) een eigen proces. Aangezien dit een andere planning vraagt dan de invoering van de noordelijke autoluwe binnenstad, wordt de Nieuwe Groenmarkt separaat uitgevoerd. Naar verwachting wordt het definitief ontwerp voor de herinrichting in april 2019 vastgesteld. Hierna volgt de aanbesteding van het werk en de voorbereiding van de uitvoering. Herinrichting van het maaiveld (zonder fietsenstalling) kan in 2020 starten. Herinrichting met fietsenstalling kan naar het zich laat aanzien niet voor 2022 plaatsvinden vanwege de lange (technische) voorbereidingstijd en bijkomend benodigd archeologisch onderzoek.

3. De maatregel 'Bewoners naar de Garage' van het programma Moderniseren Parkeren wordt op korte termijn aan de raad gepresenteerd. Onderdeel hiervan is een parkeerdrukanalyse en een verdeelvoorstel voor de uitgifte van nieuwe abonnementen in relatie tot de beschikbare capaciteit van de parkeergarages in en rond de binnenstad. De maatregel kan naar verwachting per 1 april 2019 worden ingevoerd, en loopt daarmee vooruit op de uitbreiding van het autoluwe gebied. De informatienota Voortgang Moderniseren Parkeren komt in december naar uw commissie.
4. De Green Deal Zero Emission Stadslogistiek (GDZES) en het daarbij te ontwikkelen nieuwe toegangsbeleid voor vrachtvervoer in de binnenstad kan alleen worden uitgevoerd als de ICT en infrastructuur rond de uitgifte van ontheffingen en vergunningen in de Parkeerrechtendatabase (PRDB) geregeld is. Dan is het mogelijk om te handhaven op de toegangstijden en -regels. Met het huidige systeem lukt dat nog niet. Een besluit over de inzet van de ICT- en camerasystemen kan in april 2019 worden genomen. Hierna kan de techniek worden ingericht. Een goed functionerend Parkeer Rechten Data Base (PRDB) en invoering van de ICT- en camerasystemen wordt per 1 oktober 2019 verwacht. Het camerasysteem voor de uitvoering van het duurzame stedelijke distributiebeleid, inclusief de handhaving, kan op basis van het nieuwe toegangssysteem medio 2020 in werking treden.

In deze periode wordt ook ingezet op de onderstaande ambities uit het coalitieprogramma:

1. Milieuzone
Het college wil een milieuzone invoeren. In een milieuzone hebben motorvoertuigen alleen toegang wanneer zij aan een bepaalde milieuklasse (Euronorm) voldoen. Zo wordt de uitstoot van luchtverontreiniging verminderd en de vervanging van oudere, minder schone voertuigen versneld. We onderzoeken eerst wat de effecten van een milieuzone zijn voor het bedrijfsleven, voor welke voertuigtypen zij gaat gelden en wat de milieueffecten zijn. Uitgangspunt is om aan te sluiten bij afspraken die staatssecretaris Van Veldhoven hierover landelijk wil maken. Een startnotitie wordt aanvang 2019 met de gemeenteraad gedeeld. Een milieuzone kan eerder en voor een groter gebied worden ingevoerd dan een emissievrije zone waarin ook de CO₂-uitstoot bepalend is voor toelating, zoals in de GDZES. Door een goede afstemming van vorm en ingangsdatum van milieuzone en emissievrije zone kan de invoering van een milieuzone stimuleren om bij vervanging van een voertuig direct voor elektrisch te kiezen. Handhaving kan plaatsvinden met hetzelfde camerasysteem als het toelatingsbeleid vanuit de GDZES.
2. Fietsring om de binnenstad
Het moet voor Haarlemmers aantrekkelijk worden om de fiets te gebruiken. De gemeente wil tegelijkertijd voorkomen dat de fietsdrukke in de binnenstad te veel toeneemt. Sommige huidige binnenstadfietsroutes veroorzaken al overlast onder winkelend publiek. Een fietsring kan een aantrekkelijk alternatief voor fietsers zijn om van snel van de ene kant naar de andere kant van het centrum te komen. Het streven is om de raad in 2019 een uitwerking van de fietsring voor te leggen en hiermee werk met werk te maken door aan te sluiten bij het SOR sleutelproject Raaks / Wilhelminastraat en de herinrichting van de Raamvest, zodat in deze periode het eerste deel gerealiseerd kan worden.



3. Deltaplan Fiets

Het college wil openthoud op fietsroutes terugdringen en goede mogelijkheden om fietsen te stallen realiseren. Het in december 2017 verschenen startdocument Fietsparkeren geeft een analyse van de Haarlemse uitgangspositie, als basis voor het ambitieniveau. Aan de hand hiervan wordt in 2019 een uitvoeringsplan opgesteld en een begin gemaakt met de realisatie van meer fietsparkeergelegenheid. Waar mogelijk worden fietspaden verbreed, het autoluwe gebied vergroot en de regionale fietsroutes uitgebreid.

4. Meer autoluwe wijken

De verdere uitbreiding van de autoluwe binnenstad lijkt kansrijk in de wijk de Vijfhoek en mogelijk ook in de wijk Burgwal. Voor de Vijfhoek wordt in 2019 onderzoek gedaan naar een nieuwe verkeerscirculatie op basis van een plan van de buurt. Bij de herinrichting van de kade van de Burgwal aan het Spaarne ter hoogte van de Melkbrug en de Gravestenenbrug wordt een straatprofiel aangelegd waarmee het mogelijk is na het opheffen van de parkeerplekken een wandelpromenade langs het water te maken. Het college ziet ook hier kansen om samen met de wijk de mogelijkheden van een autoluwe wijk te onderzoeken. Voor beide trajecten is budget aangevraagd in het Uitvoeringsprogramma 2019 van de SOR.

In deze bestuursperiode zal vanuit de SOR ambities en het Spaarneplan in de binnenstad ook gewerkt worden aan (voorbereiding van) de reconstructies van Raaks / Wilhelminastraat, de Raamvest, de Nassaulaan en het Donkere Spaarne / Koudenhorn:

1. Rond Wilhelminastraat en Raaksbruggen staan we voor enkele samenhangende opgaven:

- Het uitvoeren van groot onderhoud aan de Wilhelmastraat/ Prins Hendrikstraat
- Het vervangen van het membraam / asfalt op de Raaksbruggen en Brouwersbrug
- Het herinrichten van de Raamvest
- Het uitvoeren van versnellingsmaatregelen voor het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)
- De bestuurlijke wens van het uitrollen van de autoluwe binnenstad (Vijfhoek)
- De bestuurlijke wens van een fietsring rond de binnenstad
- Het mogelijk afwaarderen van de verkeersfunctie van de Wilhelminastraat
- Het vergroenen van de lange lijn Wilhelminastraat/ Kinderhuisvest
- Het aanpassen van de verkeersregelininstallatie (VRI)

Hier liggen kansen om werk met werk te maken en doelstellingen van de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) uit te voeren. Om te bepalen hoe dit in samenhang moeten worden uitgevoerd, wordt in 2019 onderzoek gedaan naar de scoop en de project definitie. Hiervoor is budget aangevraagd in het Uitvoeringsprogramma van de SOR, terug te vinden als Sleutelproject Raaks.

2. In 2021/ 2022 wordt de Nassaulaan opnieuw ingericht. Deze schakel tussen de Gedempte Oude Gracht en de Parklaan is een van de laatste rafelranden van de openbare ruimte in de binnenstad. De weg is een HOV-route en een hoofdfietsverbinding. De laan is potentieel in te richten als een laan met veel groen. Vanwege de ambities in de SOR is het van belang de functie van Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan en Raaks te herzien. Er wordt in 2019

onderzoek gedaan naar de precieze herinrichting. Hiervoor is budget aangevraagd in het Uitvoeringsprogramma van de SOR. Het doel is om in 2020 deze plannen te toetsen bij de belanghebbenden door middel van een participatie- en inspraakproces.

3. De Koudenhorn en het Donkere Spaarne worden, zo is het voornemen van het college, in de komende periode opnieuw ingericht volgens de uitgangspunten van het Spaarneplan en het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR.) De kans is groot dat de kademuren en het asfalt groot onderhoud nodig hebben, waarop kan worden meegelift. In de Gebiedsopgave 2019 – 2023 wordt het water als waardevolle asset van de historische binnenstad benoemd. Deze reconstructie biedt daarmee een uitgelezen kans om de functies op, langs en over het water beter met elkaar te verbinden. De binnenstad kan een aantrekkelijke aansluiting voor langzaam verkeer krijgen over de Catharijnebrug en met de oostelijke Spaarne-oever. In 2019 worden de mogelijkheden voor deze reconstructie onderzocht. Hiervoor is budget aangevraagd in het Uitvoeringsprogramma 2019 van de SOR.

4. Vervolg

Al deze lopende projecten en nieuwe plannen vragen wat van bewoners, ondernemers, bezoekers en de gemeentelijke organisatie. Het college wil de strategie, de planning en de communicatie goed op elkaar afstemmen en extra inzetten op een zorgvuldig proces. De maatregelen worden stapsgewijs voorbereid en ingevoerd, zodat er genoeg tijd is om te wennen en iedereen zich kan voorbereiden op bijvoorbeeld andere manieren van vervoer. De gemeente wil eventueel ongemak zoveel als mogelijk beperken en oog houden voor de onderlinge afhankelijkheid van deze veelheid aan projecten. Ook daarom is een gestroomlijnde voorbereiding, uitvoering en communicatie nodig.

De actuele planning van genoemde projecten, in hun onderlinge samenhang, ziet er als volgt uit:

1. Ingangsdatum Maatregel 'Bewoners naar de Garage' – 1 april 2019
2. Besluitvorming Definitief Ontwerp Nieuwe Groenmarkt – 1 april 2019
3. Besluitvorming ICT- en camerasysteem duurzame stedelijke distributie – 1 april 2019
4. Ingangsdatum uitbreiding autoluwe binnenstad - 1 juli 2019
5. Functionerende Parkeerrechten-Database (PRDB) – 1 okt 2019
6. Invoering ICT- en camerasysteem duurzame stedelijke distributie – 1 juli 2020
7. Handhaving o.b.v. het nieuwe toegangssysteem – 1 juli 2020
8. Invoeringsdatum milieuzone - 1 januari 2021
9. Herinrichting Nieuwe Groenmarkt (variant zonder ondergrondse stalling) – 2020/2021

5. Bijlagen

Geen