



Haarlem

Maart 2017

sor@haarlem.nl

Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Conceptontwerp



Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Conceptontwerp

Inhoudsopgave

<i>Voorwoord</i>	<i>7</i>
<i>1 Inleiding</i>	<i>9</i>
1.1 Aanleiding en doel	9
1.2 Reikwijdte van de Structuurvisie openbare ruimte	10
1.3 Relatie met Toekomstvisie	10
1.4 Wettelijk kader, relatie met Omgevingswet	11
1.5 Totstandkoming van de Structuurvisie openbare ruimte	12
1.6 Opbouw van de Structuurvisie openbare ruimte	14
<i>2 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam</i>	<i>15</i>
<i>3 Analyse van de stad 2016; voor welke opgaven staat Haarlem?</i>	<i>17</i>
<i>4 Visie Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar</i>	<i>19</i>
Hoofdkoers en doelen	19
Visiekaart + toelichting (wordt later opgenomen in Ontwerp)	19
<i>5 Zonering, hoofdkeuzes en afwegingsmethodiek</i>	<i>21</i>
5.1 Haarlem kiest voor zonering van de stad	21
5.2 Hoofdkeuzes	24
5.3 Afwegingsmethodiek openbare ruimte	31
<i>6 Realisatie doelen Structuurvisie openbare ruimte; sleutelprojecten en themakaarten</i>	<i>34</i>
6.1 Sleutelprojecten	34
6.2 Themakaarten	57
<i>7 Haarlemse en regionale (beleids)trajecten</i>	<i>95</i>
7.1 Voortzetten en verbeteren Haarlemse (beleids)trajecten	95
7.2 Regionale Sleutelprojecten	98
<i>8 Uitvoeringsagenda en financiën</i>	<i>107</i>
<i>9 Bronvermelding</i>	<i>109</i>
<i>Afkortingen en begrippenlijst</i>	<i>109</i>
<i>Bijlage Analyse van de stad 2016; voor welke opgaven staat Haarlem?</i>	<i>110</i>

Voorwoord

Voor u ligt het conceptontwerp Structuurvisie openbare ruimte. Een belangrijke stap in een proces dat begon in 2011. Na afronding van het Voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte en de bijbehorende Participatienota uit 2013 heeft het proces enige tijd stil gelegen en is het in 2015 weer opgepakt. Omdat de Structuurvisie openbare ruimte een belangrijke en grote stap naar de toekomst is en wij hechten aan een zorgvuldig proces heeft het tot nu geduurd voordat we het concept aan de stad kunnen aanbieden.

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.

De uitgangspunten voor de Structuurvisie openbare ruimte zijn al geformuleerd in de eerste fase; het moment waarin de stad kenbaar kon maken waar de prioriteiten voor de inrichting van onze schaarse openbare ruimte zouden moeten liggen. Er is veel nagedacht, getekend, ontworpen en gediscussieerd binnen elk domein en met de stedelijke en regionale partners die de inrichting van de openbare ruimte bepalen. Verkeer, water en groen bepalen die openbare ruimte voor een groot deel. In de huidige fase verbinden we al die onderwerpen tot een samenhangende visie. Het is de uitdaging om deze nota zo ook te lezen; de structuurvisie is een zorgvuldig opgebouwde constructie met een sterke onderlinge samenhang. Als gemeente hopen we dat we in het gesprek dat we met de stad gaan voeren de relaties tussen de verschillende onderwerpen goed voor ogen kunnen houden.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Haarlem wil binnen de regio een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn. Een stad met een prettige openbare ruimte. Een stad die de Haarlemmers en bezoekers verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem wil ook een welkome stad zijn voor bezoekers. Haarlem is economisch en sociaal sterk verbonden met de regio. Dat vereist een slimme afhandeling van regionale verkeersstromen en goede verbindingen voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en autoverkeer. De brede doelstelling voor de openbare ruimte van Haarlem samen onder de titel van de structuurvisie; 'Haarlem 2040, Groen en Bereikbaar'.

Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken. 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 groeiruumte 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. Ondertussen komen er ook meer mensen in Haarlem. Het aantal gebruikers van de openbare ruimte zal verder groeien. Al deze claims zoeken hun plek in een openbare ruimte waarvan de oppervlakte niet zal toenemen.

Haarlem heeft tot nu toe veel sectoraal beleid gemaakt waarbij één aspect centraal staat. De optelsom van aparte beleidswensen leidt in praktijk tot normconcurrentie. Dit wil zeggen dat de schaarste aan ruimte in de stad ertoe leidt dat de randvoorwaarden van verschillende beleidsterreinen elkaar in de weg zitten. Haarlem heeft behoefte aan een integrale visie op de openbare ruimte, waarbij de claims onderling worden afgewogen en er heldere keuzes worden gemaakt over het gebruik van de openbare ruimte. Op deze manier wordt voorkomen dat op straat 'van alles een beetje' gebeurt of dat vitale maar minder sterke functies, zoals ruimte voor voetgangers, plantsoenen of speelruimte voor kinderen, worden weggedrukt.

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. De Structuurvisie geldt voor het eigen grondgebied van de gemeente Haarlem, waar nodig wordt ook over de gemeentegrenzen heen gekeken.

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.

1.2 Reikwijdte van de Structuurvisie openbare ruimte

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. Daartoe worden in de Structuurvisie openbare ruimte een zonering van de stad en een twaalfstal hoofdkeuzes voorgesteld. Die zijn vertaald naar ruimtelijke ingrepen in de stad in de vorm van sleutelprojecten en themakaarten voor ecologie, groen, bomen, water, hitte, voetganger, fiets, recreatie, erfgoed, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Nadat over de sleutelprojecten en themakaarten van gedachten is gewisseld met de stad worden deze later dit jaar in de Ontwerp structuurvisie op een hoger abstractieniveau weergegeven op een Visiekaart.

Hoewel in de structuurvisie richtinggevende uitspraken worden gedaan voor de inrichting van de openbare ruimte, kunnen er bij de voorbereiding van concrete projecten 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. Een afwegingsmethodiek maakt onderdeel uit van de Structuurvisie openbare ruimte, zodat bij individuele projecten altijd een vergelijkbare werkwijze wordt doorlopen en een goede motivatie bepalend is bij de besluitvorming om wel of niet af te wijken van de richtinggevende uitspraken in de structuurvisie zelf.

1.3 Relatie met Toekomstvisie

In deze bestuursperiode zal de gemeenteraad ook de Toekomstvisie Haarlem 2040 vaststellen. Deze visie is richtinggevend voor de Structuurvisie openbare ruimte. Waar de Toekomstvisie een denkrichting geeft over wat voor stad Haarlem wil zijn, worden in de Structuurvisie openbare ruimte keuzes gemaakt over de openbare ruimte en wat daar de komende decennia voor moet gebeuren. Beide visies kijken een kleine 25 jaar vooruit. Dat wil niet zeggen dat deze structuurvisie ook zo lang 'houdbaar' is. De langere termijn is vooral belangrijk om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen van welke projecten de komende decennia moeten worden voorbereid en uitgevoerd. Gezien de termijn, moet de uitvoeringsagenda die in de structuurvisie zal worden opgenomen – en over een aantal jaar in het Omgevingsplan - met enige regelmaat worden geëvalueerd.



1.4 Wettelijk kader, relatie met Omgevingswet

Haarlem is wettelijk verplicht om een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling vast te stellen. In 2005 heeft de gemeenteraad 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 vooral een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem en de ontwikkeling ervan. Zoals hierboven is aangegeven heeft Haarlem weinig integrale beleidskaders voor de onbebouwde omgeving.

De Structuurvisie openbare ruimte herzielt gedeeltelijk de structuurvisie uit 2005 en bevat het kader voor de ontwikkeling van de openbare ruimte in de stad. Een structuurvisie is alleen bindend voor de opsteller, in dit geval dus de gemeente Haarlem.

Met de Structuurvisie openbare ruimte wordt (gedeeltelijk) vooruitgelopen op de verplichting uit de Omgevingswet om een Omgevingsvisie vast te stellen. Zowel in een Omgevingsvisie als in een structuurvisie worden beleidslijnen geprioriteerd, waarbij de Omgevingsvisie een breder terrein zal gaan bestrijken dan alleen de openbare ruimte, maar ook de bebouwde omgeving. De Structuurvisie openbare ruimte is in deze de voorbereiding op een verbreding in een Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.

In een Omgevingsvisie wordt gebruik gemaakt van digitaal toegankelijke kaarten. Ter voorbereiding op deze methodiek gebruiken we in de Structuurvisie openbare ruimte ook kaarten die passen in een digitale informatie infrastructuur.

Beleidsmatige inbedding en HIOR's

De structuurvisie heeft uiteindelijk invloed op het bestaande en nog te maken (toekomstige) beleid. Waar de structuurvisie integraal en stadsbreed de hoofdlijnen uitzet, gaat sectoraal beleid in op een nadere uitwerking van ontwikkelwensen voor gebieden of thema's in de stad.

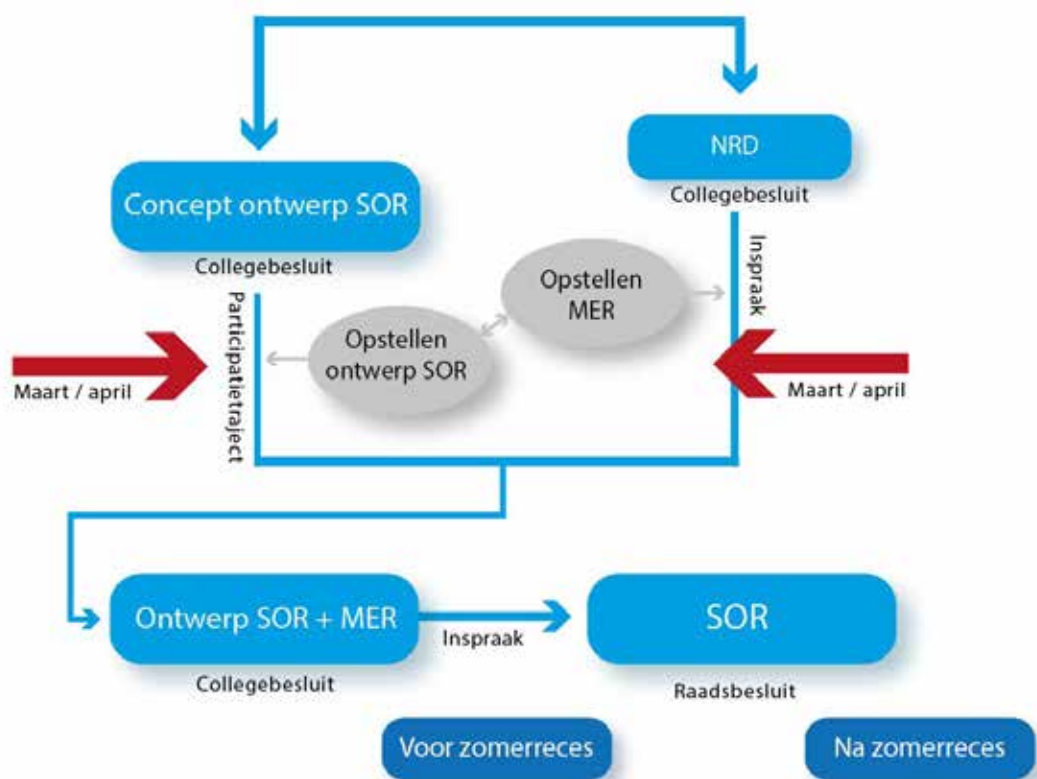
De Structuurvisie openbare ruimte heeft ook een sterke samenhang met de Handboeken voor de inrichting van de openbare ruimte (HIOR's). Binnen het kader dat de structuurvisie stelt voor

de toedeling van ruimte aan de verschillende functies in de openbare ruimte, doet een HIOR uitspraken over materiaalgebruik, met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit van de openbare ruimte (beeldkwaliteit).

1.5 Totstandkoming van de Structuurvisie openbare ruimte

In 2010 is het project Structuurvisie openbare ruimte van start gegaan. In de vorige bestuursperiode zijn al een Hoofdlijnennotitie en Voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte vastgesteld door het college. Daar is de stad toen uitgebreid bij betrokken. Nadat het project enige tijd heeft stil gelegen, is in 2015 de 3e en ontwerpfasen gestart.

Medio 2016 heeft het college de opzet van een Duurzaam ontwikkelingsmodel voor mobiliteit en ruimte (DMR) besproken met de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling. Dit model is geïntegreerd in het voorliggende conceptontwerp voor de Structuurvisie openbare ruimte.



SOR = Structuurvisie openbare ruimte

NRD = Notitie reikwijdte en detailniveau, kaderstellend voor de MER

MER = Milieueffectrapportage

De planning is er op gericht dat de Structuurvisie openbare ruimte in de 2e helft van 2017 kan worden vastgesteld door de gemeenteraad.

1.5.1 Participatie en inspraak

De implicaties van de Structuurvisie openbare ruimte zullen op termijn merkbaar zijn in de openbare ruimte. Inwoners van Haarlem zijn gebruikers van die openbare ruimte. Het inrichten van de openbare ruimte en de keuzes die daarbij moeten worden gemaakt, wil het gemeentebestuur samen met de inwoners doen. Tijdens de eerdere fasen van het opstellen van de Structuurvisie

openbare ruimte heeft een uitgebreid participatietraject plaatsgevonden. Inwoners en gebruikers van de stad konden hun mening geven over de functies in de stad en hoe deze functies zich tot elkaar verhouden. De inbreng en de beantwoording daarvan is terug te vinden in de Participatienota (2013).

In deze fase van het concept voor de Ontwerp-Structuurvisie openbare ruimte worden keuzes gemaakt voor de stad en wordt zichtbaar hoe dat uitpakt in de gebieden en op specifieke locaties. Hierover wordt binnenkort gesproken met de stad. De stad wordt met name uitgenodigd om mee te praten over - en digitaal te reageren op - de ideeën voor de sleutelprojecten en de themakaarten voor ecologie, groen, bomen, water, hitte, voetganger, fiets, recreatie, erfgoed, openbaar vervoer en auto.

Het college wil hier op meerdere momenten in maart en april 2017 over in gesprek gaan met de inwoners en andere geïnteresseerden om zo het ontwerp verder te verbeteren en te zorgen dat de ideeën breed worden gedragen in de stad.

1.5.2 Milieueffectrapportage

Gelijktijdig wordt momenteel een - wettelijk verplichte – Milieueffectrapportage opgesteld. De resultaten van het gesprek met de stad, de digitale participatie en de Milieueffectrapportage worden in het tweede kwartaal van 2017 verwerkt in de Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte.

Het opstellen van een plan-Milieueffectrapportage (plan-MER) is onderdeel van het proces van het tot stand brengen en vaststellen van de Structuurvisie openbare ruimte. De Milieueffectrapportage is wettelijk verplicht omdat de structuurvisie kaders stelt voor belangrijke ingrepen in de verkeersinfrastructuur. De kaders voor dit onderzoek 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.

1.6 Opbouw van de Structuurvisie openbare ruimte

Onderstaand schema laat zien hoe de structuurvisie is opgebouwd:



2 *Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam*

De ontwikkeling van de stad Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland staat niet op zichzelf. Stad en omgeving raken steeds meer verweven met een groter gebied, de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook het dagelijkse woon-werk en recreatief verkeer speelt zich steeds vaker op dit schaalniveau af. Amsterdam heeft het schaalvoordeel van de metropoolregio nodig voor een sterke internationale, economische concurrentiepositie, die de hele regio een duurzame welvaart biedt. Om deze reden wordt door de MRA ook al op ruimtelijk-economisch gebied samengewerkt met Utrecht, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Brainport Eindhoven.

Deze verstedelijkingstrend is wereldwijd zichtbaar geworden. In 2050 woont naar verwachting 70% van de wereldbevolking in stedelijke regio's (bron: Glaeser, Triumph of the cities). De regio's die tot de internationale top willen behoren moeten daarbij de competitie niet schuwen en/of slim samenwerken met andere metropolen binnen en buiten Europa. Haarlem kan met haar specifieke kwaliteiten een belangrijke bijdrage leveren in de MRA. Om deze reden is het belangrijk dat Haarlem haar stedelijke visies en agenda's ontwikkelt in een bredere, regionale context.



'Quality of life', leefkwaliteit

De manier waarop we werken, wonen, winkelen, verplaatsen en recreëren verandert als gevolg van digitale en technische ontwikkelingen en de toegenomen mobiliteit fundamenteel. Elkaar ontmoeten op goed bereikbare en aantrekkelijke locaties met interessante voorzieningen wordt steeds belangrijker. In de internationale concurrentiestrijd om talentvolle kenniswerkers groeit daarbij het belang van de leefkwaliteit als vestigingsplaatsfactor. Haarlem heeft hierin binnen de MRA veel te bieden.

Economische Identiteit en eigenheid

In de detailhandel vervangt internet een steeds groter deel van de doelaankopen. Daar staat tegenover dat voor 'funshopping' de totale kwaliteitsbeleving steeds belangrijker wordt. Een

aantrekkelijke mix met goede horeca, het monumentale karakter van de binnenstad, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en de organisatie van hoogwaardige culturele evenementen horen daarbij. Dit stelt nieuwe eisen aan de binnenstad van Haarlem vanuit het oogpunt van de bezoeker. Identiteit en eigenheid van de binnenstad is een sleutelfactor voor succes. Die wordt ondersteund met een optimale bereikbaarheid en comfortabele parkeervoorzieningen. Haarlem heeft veel potentie op dit gebied die in de ontwikkeling van de stad verder kan worden benut.

Ruimtelijke kwaliteit

Daarnaast bepalen trends als gezond leven, beschikbaarheid van groene plekken en een groei van duurzame mobiliteit van fiets en openbaar vervoer de aantrekkelijkheid van de stad. De kern van de opgave is de groeiende mobiliteit vanuit de regio in de stad op te vangen en tegelijkertijd de kwaliteit van de openbare ruimte naar een hoger plan te brengen: duurzame, regionale mobiliteit ten dienste van onze goed functionerende, leefbare, onderscheidende en kwalitatief hoogwaardige (economische) centra en woonwijken in Haarlem. Een goede ruimtelijke kwaliteit vertaalt zich daarbij in een hoger welbevinden van de Haarlemmer, de bezoeker en een hogere onroerend goed waarde.

Het regionale schaalniveau is leidend

De recente bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Holland (zie de Haarlemse woonvisie en het Regionaal Actieprogramma, RAP Wonen) laten zien dat de verstedelijkingsopgave in de MRA en vooral ook voor de aantrekkelijke regio Haarlem – Amsterdam uitdagend is. Voor de aanpak van deze complexe opgave is een goede samenwerking met MRA partners als Amsterdam, Almere, Zaanstad en Noord-Holland, maar ook met de naburige partners in de westflank van de MRA een voorwaarde. Haarlem wil samen met Zuid-Kennemerland, IJmond en Haarlemmermeer goede afspraken maken binnen de MRA over de versterking van het hoogwaardige woon-werkmilieu, recreatief gebruik van het groene buitengebied en betere infrastructurele verbindingen met Amsterdam en Schiphol ten behoeve van het forensenvervoer en de benutting van het groeiende toerisme.

3 *Analyse van de stad 2016; voor welke opgaven staat Haarlem?*

De Structuurvisie openbare ruimte levert een bijdrage aan de belangrijkste opgaven waar Haarlem voor staat. In de onderstaande paragrafen 3.1 tot en met 3.4 zijn deze kort samengevat. Een nadere uitwerking staat in de bijlage: Analyse van de stad 2016'.

3.1 Ruimtelijk: de aantrekkelijke stad

De Structuurvisie openbare ruimte wil nadrukkelijk invulling geven aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de stad. De openbare ruimte vervult een cruciale rol in de aantrekkelijkheid van de stad. Een prettige openbare ruimte verbindt de bewoners en gebruikers van de stad met elkaar en verbindt de stad met het buitengebied en de natuur.

- Opvang van de groeiende woningvraag
- Het belang van water en groen
- Natuur versterken
- Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving
- Levendige stadsstraten

3.2 Gezonde/ sociale stad

De gezonde stad is een breed en veelzijdig thema. Het gaat om veiligheid, maar ook om het voorkomen van een mogelijke sociale tweedeling. Onder de gezonde stad valt ook dat mensen langer thuis blijven wonen, dat je je in de stad makkelijker kunt bewegen en dat klimaathinder en milieubelasting door verkeer worden tegen gegaan.

- Het belang van groen voor welzijn
- Gebruik openbare ruimte voor jong en oud
- De maatschappij hecht meer waarde aan gezondheid
- Klimaatbestendige stad
- Energietransitie
- Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer
- Werken aan een ongedeelde stad



3.3 Een metropolitane economie

Haarlem bevindt zich in een economisch welvarende regio. Dat wil niet zeggen dat de Haarlemse economie niet aan verandering onderhevig is. Regionale verknoping en mondiale trends werken door in de Haarlemse economie. Naast de rol van centrumstad voor Zuid-Kennemerland komen daar nieuwe rollen bij. Nieuwe rollen die nieuwe kansen bieden voor de stad.

- Verknoping met de regio verbeteren
- De Haarlemse economie verandert
- Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups
- Potentie voor toerisme benutten
- Haarlem bezoekstad versterken

3.4 Verkeer: de bereikbare stad

Specifieke opgaven liggen er in het afwikkelen van verkeersstromen. Of het nu gaat om de groeiende fietsersstromen, de doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de afwikkeling van het regionale gemotoriseerde verkeer of om de bereikbaarheid van de binnenstad voor de toenemende stroom bezoekers, waaronder toeristen. Of hoe wordt de parkeerdruk in de wijken beheerst?

- Groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen
- Regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden
- Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden
- Bereikbaarheid binnenstad garanderen
- Metropolitane verbindingen verbeteren



4 *Visie Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar*

De Structuurvisie openbare ruimte zet zich in om 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.

Hoofdkoers en doelen

In het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte (2013) (2013/190436) is als hoofdkoers benoemd het "behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu". Haarlem wil hiermee uitdrukken dat het een stad wil zijn 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.

Elk van de doelen is onderzocht op de betekenis voor de Haarlemse openbare ruimte.

De verkeersfunctie, dat wil zeggen de mobiliteit te voet, op de fiets, per openbaar vervoer of met de auto, is de meest elementaire functie van de openbare ruimte. Vooruitlopend op het Conceptontwerp Structuurvisie openbare ruimte is eerst nagedacht over de vraag hoe het mobiliteitssysteem van Haarlem kan worden vernieuwd.

Uitgaande van de opgaven die Haarlem heeft liggen is een deelvisie uitgewerkt voor het duurzaam verbeteren van mobiliteit: het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte (2016). Het slim organiseren van het verkeerssysteem garandeert de bereikbaarheid van stad en regio en zorgt voor een kwaliteitsslag in de openbare ruimte. In de stad wordt verder extra ruimte vrijgespeeld. De extra ruimte wil Haarlem benutten voor verdere versterking van de andere doelen; aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie

Visiekaart + toelichting (wordt later opgenomen in Ontwerp)

PM

5 *Zonering, hoofdkeuzes en afwegingsmethodiek*

In hoofdstuk 3 staan de opgaven waar Haarlem binnen de doelen aantrekkelijke en gezonde stad, een metropolitane economie en een bereikbare stad voor staat.

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

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

1. Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit
2. Haarlem kiest voor recreatieve mogelijkheden en routes
3. Haarlem kiest voor ruimte voor stadsnatuur
4. Haarlem kiest voor gezonde straatbomen
5. Haarlem kiest voor klimaatbestendigheid
6. Haarlem kiest voor ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes
7. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad
8. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit
9. Haarlem kiest voor auto te gast in het centraal stedelijk gebied
10. Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor
11. Haarlem kiest voor ketenmobiliteit
12. Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring

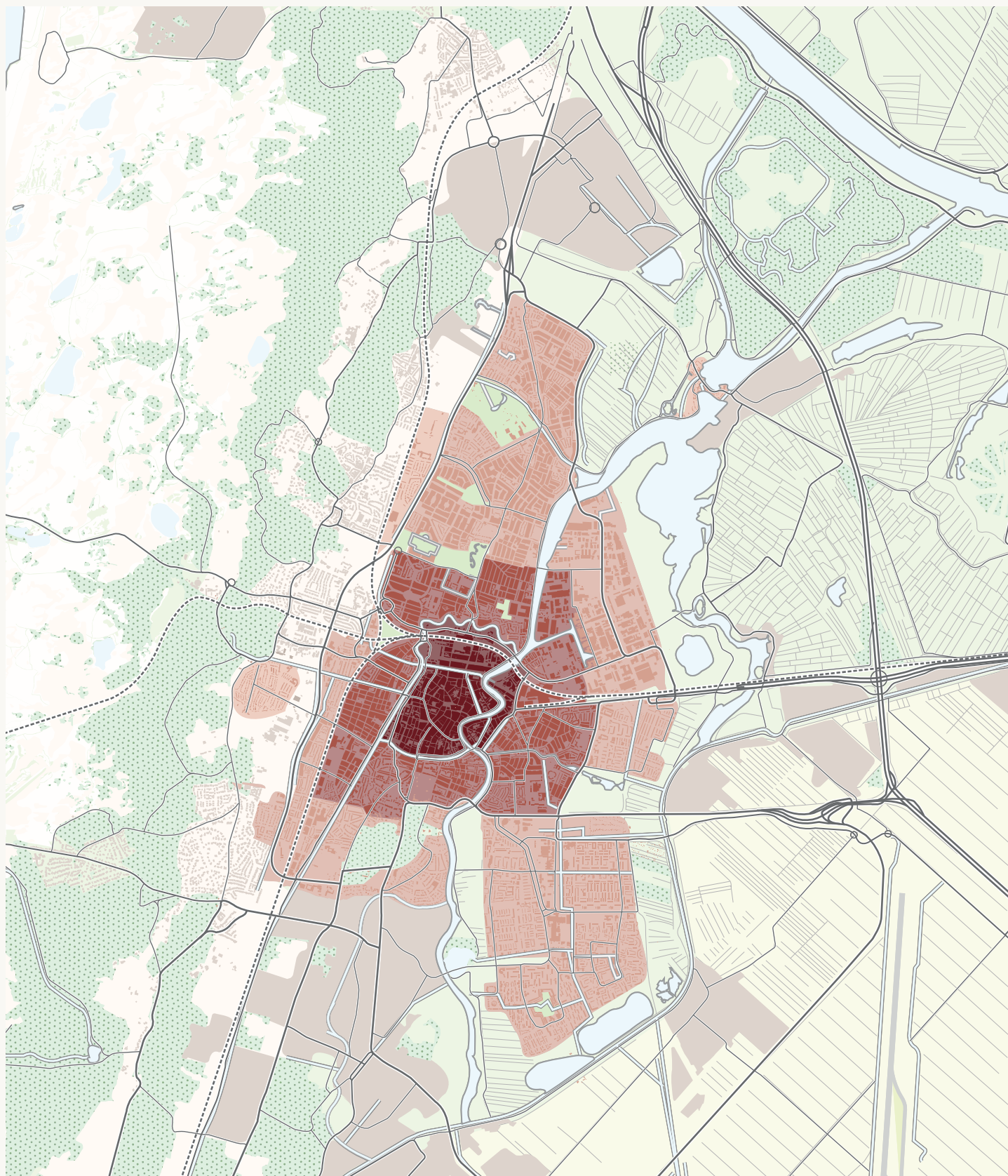
5.1 *Haarlem kiest voor zonering van de stad*

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

De Binnenstad

De historische binnenstad heeft zich door de tijd ontwikkeld tot het stadscentrum met de daarbij behorende concentratie van stedelijke voorzieningen. De openbare ruimte is krap en fijnmazig. Er is veel open water in de vorm van grachten en singels. Traditioneel is er in de historische stad maar weinig groen. Het belangrijkste park is de Bolwerken. Hier staan ook de meeste bomen van de binnenstad. De binnenstad is door haar centrale positie goed bereikbaar voor een groot aantal voetgangers en fietsers, het autobezit is laag. Met een uitgebreid en gevarieerd winkelbestand en cultuuraanbod is dit de uitgelezen plek voor toeristen.

Ontwikkelrichting: De verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers staat centraal in de binnenstad. Het streven is een gemengd voetgangersgebied waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De lage snelheid en het beperkte aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikt voor menging van de verkeersdeelnemers. De maatgevende snelheid in de binnenstad is die van de voetganger en fietser. Uitzondering vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum. De overige buslijnen profiteren mee van de goede doorstroming op de HOV-assen. Geparkeerde auto's - van zowel bewoners als bezoekers - en fietsen worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone worden bij herinrichtingen in principe geen verkeerslichten meer geplaatst, tenzij dat strikt noodzakelijk is. Bij kruispunten met verkeerslichten is het uitgangspunt dat er in principe één opstelstrook voor het autoverkeer is, vanwege de schaarse ruimte. De doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop. Voor fietsers



Zoningskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Stedelijk gebied



en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Belgiëlaan, en langs het Spaarne ter hoogte van de Damstraat. Flexibel gebruik van de openbare ruimte over de dag heen, zoals bij venstertijden, helpt het verblijfsklimaat voor voetgangers te reguleren op momenten van grote drukte. Water en groen blijven behouden. De oevers en het open water worden meer gebruikt voor recreatie. Net als de straten en pleinen worden parken en plantsoenen intensief gebruikt en verdienen ze een bijhorende inrichting en beheer.

Het Centraal stedelijk gebied

Het Centraal stedelijk gebied omvat de buurten op loopafstand van de binnenstad. Hier vindt onder druk van de populariteit van de binnenstad, een transformatie plaats. Hier vestigen zich meer bewoners en nieuwe gebruikers, zoals creatieve ondernemers en start-ups.

Deze transformatie biedt kansen voor nieuwe woningen, voorzieningen en de ontwikkeling van een nieuwe economie.

Het resultaat is een gemengd stedelijk milieu waar wordt gewoond, gewerkt en gerecreëerd. Ook in deze wijken is veelal sprake van een compacte openbare ruimte met weinig parken, water en bomen.

Voor het Centraal stedelijk gebied vertegenwoordigen de parken en singels van de voormalige bolwerken het belangrijkste groen in de wijk.



Ontwikkelrichting: De centrale positie en het in ontwikkeling zijnde stedelijk woonmilieu bieden goede kansen om de mobiliteit anders te organiseren; meer lopen, meer fietsen, meer OV-gebruik en een lager autobezit en -gebruik. Het centraal stedelijk gebied zal hoofdzakelijk een voetgangers- en fietsgebied worden waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Een lage maximale snelheid maakt menging van fietsers met andere verkeersdeelnemers mogelijk. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. De overige buslijnen rijden mee met het autoverkeer. Auto's van bezoekers en bewoners worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. In deze zone is het doel het aantal verkeerslichten te verminderen en alleen verkeerslichten daar te plaatsen waar dat echt nodig is, bijvoorbeeld in de buurt van scholen. Bij kruispunten met verkeerslichten komen in principe maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer, om zo voldoende verblijfsruimte te creëren rondom kruispunten. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken wordt op wegvakken gestreefd naar intensiteiten van maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is vergelijkbaar met de huidige intensiteiten op de Leidsevaart en de Schoterweg. Deze ontwikkelrichting leidt er toe dat ook de vraag naar verblijf, natuur en recreatie zal toenemen. De opgave concentreert zich op het beperkte aantal parken en pleinen in het centraal stedelijk gebied. Alleen door een andere inrichting van de openbare ruimte kan extra ruimte worden gecreëerd met aandacht voor groen en bereikbaarheid. Speciale routes naar de grotere groengebieden buiten het Centraal stedelijk gebied, zoals de Haarlemmerhout en Reinaldapark bieden extra recreatie mogelijkheden aan de bewoners. Hetzelfde geldt voor de oevers van waterlopen.

Het Stedelijk gebied

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



Ontwikkelrichting: De buitenwijken van de stad kennen over het algemeen minder problemen in de openbare ruimte. In de woonstraten zal er voldoende ruimte voor verblijf, spelen, de voetganger en bomen komen. De straatinrichting nodigt uit om voor steeds meer verplaatsingen in de wijk de fiets te pakken. Aantrekkelijke routes brengen ook het buitengebied binnen handbereik van fietsers en voetgangers. De ruimere opzet van de openbare ruimte biedt kansen voor uitbreiding van het waternetwerk en voor afkoppeling van hemelwater. De maatgevende snelheid is 30 km/u zodat een combinatie van fietsers en gemotoriseerd verkeer mogelijk is. Uitzondering zijn de HOV-assen en gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer. Bij voorkeur hebben kruispunten met verkeerslichten maximaal twee opstelstroken voor het autoverkeer. Ook hier geldt dat voor fietsers en voetgangers voldoende opstelruimte nodig is.

5.2 Hoofdkeuzes

5.2.1 Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit

Haarlem is een aantrekkelijke stad. Mensen wonen, werken en verblijven er graag. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. De kwaliteit van de openbare ruimte is bepalend voor de kwaliteit van leven. De verblijfskwaliteit staat dan ook centraal bij het nemen van beslissingen over de openbare ruimte.

Een goede verblijfskwaliteit maakt dat bewoners zich thuis voelen, dat ondernemers zich er graag vestigen en dat bezoekers met plezier gebruik maken van de Haarlemse openbare ruimte. Verblijfskwaliteit betekent aandacht voor degenen die gebruik maken van de straat en met name van het trottoir. De factoren waarmee rekening moet worden gehouden zijn mede afhankelijk van de plek. Is op straat voldoende ruimte, is het er schoon, behaaglijk en (sociaal) veilig? Is er voldoende speelruimte in de wijk en zijn er bijzondere plekken waarom het als bewoner als 'jouw' wijk voelt? Wordt er niet te veel ruimte op straat in genomen door geparkeerde auto's? Beschikken stadstraten over voldoende ruimte om elkaar te ontmoeten en voor uitstallingen en terrassen? De keuze voor verblijfskwaliteit houdt in dat dat bestaande kwaliteit moet worden behouden en waar nodig de kwaliteit moet worden verbeterd. Het betekent ook dat bij elke (voorgenomen) aanpassing van de openbare ruimte een zorgvuldige afweging moet plaatsvinden naar het effect daarvan voor de verblijfskwaliteit op straat. Dat voorkomt veel klachten over verloedering achteraf.



Klachten dat het buurtgroen vol met ondergrondse afvalcontainers staat, dat de loopruimte afgeknepen is door alle extra objecten op straat, dat door het woud aan borden de straat niet meer zichtbaar is en dat door lukraak leggen van kabels en leidingen er geen boom meer bij kan. Door meer in te zetten op parkeren aan de randen van de stad en door het realiseren van een extra parkeergarage aan de rand van het centrum wordt aangesloten bij de wens om het autogebruik en autobezit terug te dringen. Dit draagt bij aan het verhogen van de verblijfskwaliteit.

5.2.2 Haarlem kiest voor recreatieve mogelijkheden en routes

De openbare ruimte is er niet alleen om je in te verplaatsen. In de waardering van de leefomgeving vormt het recreatieve medegebruik een belangrijke factor. Daarom kiest Haarlem voor een openbare ruimte met goede recreatieve mogelijkheden. Dat betekent veel voor de openbare ruimte van de stad. Trottoirs zijn aangename plekken om te verpozen en te spelen. Pleinen zijn verblijfsruimtes en de pleinen zijn op meerdere manieren voor verschillende gebruikers bruikbaar. Fietsroutes lopen langs interessante locaties en zijn fraai ingericht. De waterlopen zijn bevaarbaar, met bestemmingen om naar toe te varen of te schaatsen. Vanaf het water is de stad goed zichtbaar. De oevers zijn aantrekkelijk met meer verblijfsplekken en toegankelijke ligplaatsen. Volkstuinen, sportcomplexen en begraafplaatsen zijn ook toegankelijk voor verschillende gebruikers. Met oog op het brede belang van spelen voor haar jonge inwoners zet Haarlem ook in voor behoud van de speelplekken.



5.2.3 Haarlem kiest voor ruimte voor stadsnatuur

Haarlem kiest ervoor de aanwezige biodiversiteit te behouden en de ecologische potenties verder te versterken. Natuur krijgt meer mogelijkheden in de bebouwde omgeving door bij projecten ook rekening te houden met de natuur door bijvoorbeeld de aanleg van dierentunneltjes en vleermuiskasten. Aangezien de combinatie water en groen een enorme meerwaarde biedt voor ecologie zet de gemeente in op verbetering van de waterkwaliteit en het benutten van schoon en

duin water. Waar mogelijk wordt gestreefd naar natuurvriendelijke oevers. Een natuurvriendelijke oever is een overgang van land naar water die zodanig is vormgegeven, dat de ontwikkeling van natuur uitdrukkelijk kansen krijgt. Deze oever kan groen zijn maar kan ook stenig zijn. Ook met deze keuze verwacht de stad een meerwaarde te bereiken voor recreatie, leefbaarheid en een aantrekkelijke omgeving.



5.2.4 Haarlem kiest voor gezonde straatbomen

Bomen leveren een belangrijke bijdrage aan het welzijn en de gezondheid van Haarlammers. Een gezonde boom heeft onder de grond veel ruimte nodig en voldoende afstand tot de gevels. Er worden extra maatregelen genomen om de groeiomstandigheden te verbeteren en de ondergrond van het wortelgestel zoveel mogelijk te vrijwaren van kabels, leidingen en grondwerkzaamheden. Ook kiest de stad voor een hoofdbomenstructuur, waar bomen tot volle wasdom komen en – bij wijze van spreken – minimaal tachtig jaar oud kunnen worden. Om dit te bereiken worden voor de hoofdbomenstructuur in principe boombunkers toegepast. De doorgaande rijen bomen van de hoofdbomenstructuur zorgen voor schonere lucht en verkoeling, zijn belangrijk voor dieren, maken de stad aantrekkelijk en bieden oriëntatie in de stad. Op niet alle plekken in de stad kunnen bomen staan. In de wijken kiest Haarlem voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Als het niet anders kan, liever wat minder, maar dan we gezonde en goed zichtbare bomen, dan veel bomen met een slechte kwaliteit.

5.2.5 Haarlem kiest voor klimaatbestendigheid

Om de toenemende pieklasten te kunnen verwerken wordt de bergingscapaciteit van het watersysteem vergroot. Haarlem wil dit doel bereiken door een fijnmazig netwerk van watergangen en het afkoppelen van regenwater. Waar mogelijk zal het regenwater in de bodem worden geïnfiltreerd, of tijdelijk worden geborgen in het straatprofiel of een verdiept veldje, zodat het water na het overtrekken van de regenbui alsnog kan worden afgevoerd. Het realiseren van nieuwe singels en waterlopen zorgen voor een verbeterde opvang en afvoer van het water. Haarlem en het Hoogheemraadschap werken gezamenlijk aan vergroting van de waterbergingscapaciteit. Denk bij waterprojecten aan grachten, singels, wadi's en waterpleinen. Een fijnmazig stelsel aan singels en vaarten reguleert de grondwaterstand, waardoor de risico's op grondwateroverlast (natte kelders en kruipruimtes) en grondwateronderlast (kans op funderingsschade in droge periodes) afnemen. Een compacte stad als Haarlem heeft veel versteende gebieden. Om in de toekomst op die plekken de kans op hittestress te verkleinen wordt de openbare ruimte lokaal aangepakt door natuurlijke koeling. Koeling van versteende plekken kan door groen of water toe te voegen of door

meer schaduw te creëren.

Klimaatprojecten nemen weliswaar veel openbare ruimte in, maar betekenen ook een meerwaarde voor Haarlem aan extra beplanting, natuur, recreatie en leefbaarheid in een aantrekkelijke stedelijke omgeving.



5.2.6 Haarlem kiest voor ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes

Haarlem wil inwoners en bezoekers verleiden om meer te gaan lopen in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied. Behalve fysieke ruimte op de trottoirs betekent dit ook iets voor de kwaliteit van de loopomgeving. Deze moet aangenaam en geschikt voor mindervaliden zijn. Dit speelt vooral langs de stadsstraten en rond voorzieningen en parken in de rest van de stad. Daarom wil de stad doorgaan op de ingeslagen weg om looproutes meer kwaliteit te geven. Er is al veel gedaan aan de looproute vanaf het station naar de binnenstad. Andere belangrijke looproutes lopen tussen de toeristische voorzieningen en de parkeergarages. Ook het toerisme vaart wel bij een aantrekkelijke loopomgeving in de binnenstad. In het dagelijks gebruik zijn goede looproutes vanuit de wijken naar de stad belangrijk, evenals routes in de wijk naar voorzieningen en Hoogwaardig openbaar vervoerhaltes. Verkeersveiligheid is een extra aandachtspunt bij schoolroutes en schoolomgevingen. Recreatieve looproutes in de stad sluiten aan op het landschap rondom Haarlem, waarmee de mogelijkheid wordt geboden ommetjes te maken door het buitengebied.

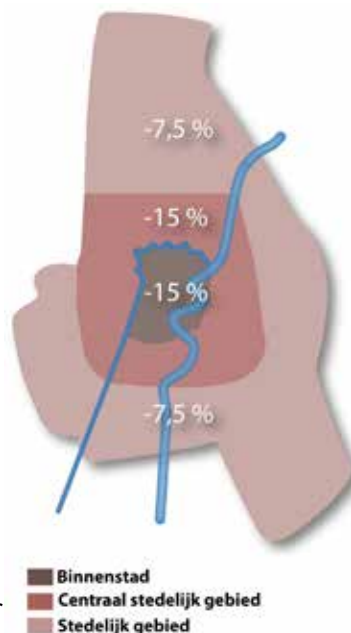
5.2.7 Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad

Uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik zet Haarlem in op het gebruik van de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad. De fietspopulatie zal de komende tijd meer divers worden. Leeftijdsverschillen nemen toe en de snelheidsverschillen op het fietspad nemen toe. Op de centrale aders in de stad zal het fietsverkeer flink gaan groeien. Fietsverkeer stimuleren betekent niet alleen oog hebben voor verkeerskundige aspecten als breedte van fietspaden, veiligheid, wachttijden enz. maar ook te kijken hoe de omgeving aangenaam wordt voor een kwetsbare gebruiker als de fietser. De nieuwe fietsring sluit naadloos aan op andere belangrijke regionale fietsstructuren en verbindt daardoor het centrum van Haarlem met andere kernen in de regio. De hoofdfietsroutes in de stad vallen samen met de lange lijnen in de stad. Dat houdt in dat veel fietsroutes samenvallen met historische routes, stadsstraten en waterlopen. Die historische samenhang betekent weer een kans de routes te veraangename met historische karakteristieken.

5.2.8 Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

Om de stad goed toegankelijk te houden en de leefbaarheid te vergroten wil Haarlem inzetten op een verandering van vervoermiddelkeuze in Haarlem. Interne verplaatsingen per auto blijven natuurlijk mogelijk, maar minder direct. Landelijk wordt er rekening gehouden met een autonome mobiliteitsgroei. Trendmatig groeit het gebruik van de auto in Haarlem, maar niet overal even sterk. Het aantal interne autoritten binnen Haarlem daalt zelfs, vooral van en naar de binnenstad. Het sterkst neemt het aantal autoritten toe tussen stedelijk Haarlem en de regio. In de Structuurvisie openbare ruimte leggen we per zone een ambitie vast ten opzicht van deze trend. Voor de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt aangesloten bij de Haarlemse tendens om het gebruik van de auto nog verder te laten afnemen. We denken een reductie van 15 procent ten opzichte van de autonome mobiliteitsgroei te kunnen bereiken. Dit ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Buiten het Centraal stedelijk gebied streven we naar een relatieve afname van 7,5 procent ten opzichte van de trend. Deze ambities bereiken we door directe, aangename en comfortabele routes voor fietsers en een verbetering van het netwerk binnen de MRA van fiets en openbaar vervoer.

Daarnaast zetten we in op een programma van schonere mobiliteit. Zoals het bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit, zero emission in het openbaar vervoer en de Landelijke Green Deal voor zero emission bij stedelijke distributie.



5.2.9 Haarlem kiest voor auto te gast in het centraal stedelijk gebied

Haarlem wil haar profiel als bezoekstad versterken en de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijken rond de binnenstad verbeteren. Dat kan door een kwaliteitssprong te maken in een groter centraal stedelijk gebied. De sprong gaat over de Bolwerken, de Herensingel, de Leidsevaart, de zuidelijke Vesten en het Spaarne. In dit centraal stedelijk gebied is de auto te gast en zijn verkeersintensiteiten en snelheden beperkt. Waar de centrum- en parkeerring nu nog de binnenstad omsluit en ook veel doorgaand verkeer verwerkt, wordt deze route onderdeel van de binnenstad; dit betekent een kwaliteitssprong. Hiermee is het gebruik van deze route door voetgangers en fietsverkeer aantrekkelijker. De Bolwerkenroute blijft onderdeel van de autostructuur, maar krijgt een meer beperkte functie. De hoofdfunctie is een ontsluiting van de omliggende woongebieden richting de Regioring. Binnen het centraal stedelijk gebied geldt dat de 'auto te gast' is. Dit betekent dat vooral ruimte wordt geboden voor bestemmingsverkeer. Auto's zonder herkomst of bestemming in het gebied worden langs alternatieve routes geleid. Door de oostflank van het centraal stedelijk gebied te ontlasten van doorgaande autostromen wordt de relatie van de wijken met het centrum versterkt en ontstaat ruimte voor een transitieopgave. Binnen het centraal stedelijk gebied komt er minder ruimte voor parkeren in de openbare ruimte, ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voordat dergelijke maatregelen kunnen worden uitgevoerd zijn eerst gedragen alternatieven (flankerende maatregelen) nodig. Gekoppeld aan deze netwerkverbeteringen zetten we ook in op een programma van schonere mobiliteit (het bevorderen van rijden op groen gas en elektriciteit), gedragsverandering en ontwikkeling en bevordering van multimodale mobiliteit (Park & Ride's, Park & Bike's en Bike & Bus).



5.2.10 Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor

Door een hogere frequentie en verlenging van lijnen wil Haarlem het OV-gebruik naar de regio stimuleren. Over het spoor zou naast trein ook een lightrailverbinding met de regio moeten komen. Ook kiest Haarlem voor een HOV-doorgang door de stad om een snelle en betrouwbare doorstroming van het openbaar vervoer mogelijk te maken. Deze, in de toekomst eventueel te vertrammen centrale noord-zuidas loopt vanaf Velsen, via het Delftplein en de Rijksstraatweg, het station en binnenstad naar Schalkwijk en Schiphol enerzijds en via Houtplein naar zuid-as dan wel Heemstede anderzijds. Op de as van Delftplein naar Schalkwijk wordt gestreefd naar het vergroten van de stedenbouwkundige samenhang, versterking van de structuur en een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit door op termijn op deze as een tram te laten rijden en regionale bussen aan te takken. Op treinstation Haarlem worden noord- zuid lijnbussen met elkaar verknoopt. Het station wordt daarmee minder vaak gebruikt als eindhalte. Passagiers hoeven dan minder over te stappen. Verder wordt in overleg met de openbaar vervoerpartners bepaald hoe het ruimtegebruik voor het busstation beperkt kan worden, zonder nadelen voor de functionaliteit. De HOV-verbinding naar de A9 wordt gefaciliteerd via de knooppunten Houtplein en de Buitenrustbruggen. De auto is ondergeschikt op tracés en op knooppunten. De ruimtelijke kwaliteit van de haltelocaties en knooppunten staat centraal. Door de Kennemertunnel verbetert de aansluiting van Schalkwijk op de stad met een goed gesitueerd nieuw OV-knooppunt bij het Spaarne. Openbaar vervoer en fietsvoorzieningen sluiten beter op elkaar aan.

5.2.11 Haarlem kiest voor ketenmobiliteit

Combineer de vervoerssystemen en netwerken die er al zijn. Om de autonetwerken binnen de stad te ontlasten kiest Haarlem voor het versterken van ketenmobiliteit. Het stedelijk autonetwerk wordt, zeker in de spits, geconfronteerd met groeiende piekbelasting. Een verandering van de model split is nodig om onze autonetwerken te ontlasten. Ketenmobiliteit betekent dat reizigers tijdens hun reis op een snelle en gemakkelijke manier de fiets, het openbaar vervoer en de auto kunnen combineren. Haarlem zet daarom in op een robuuste vervlechting van alle vervoersnetwerken en op de bewustwording om bestaande vervoerssystemen en netwerken slimmer te combineren en beter te benutten. Een bewuster reisgedrag draagt daarnaast ook bij aan andere beleidsdoelen zoals duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. Naast goede (H)OV-,fiets en autonetwerken

zijn ook strategisch gelegen knooppunten met goede overstapvoorzieningen belangrijk voor het slagen van ketenmobiliteit. Bijvoorbeeld door het realiseren van Park & Ride's en Park & Bike's aan de rand van de stad, waar de automobilist kan kiezen voor de (H)OV-bus, of de (E-)fiets om naar de eindbestemming te komen. Ook het inzichtelijk maken van de voordelen van (het al dan niet combineren) van de verschillende vervoerssystemen zal bijdragen aan het gebruiksgemak en dus reisgedrag. Zodra dit technisch mogelijk is, wil Haarlem daarom maximaal gebruikmaken van innovatieve manieren van gedragsbeïnvloeding. Denk hierbij aan de psychologie van het overstappen: wat scheelt het de gebruiker in tijd en kosten?



5.2.12 Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring

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



5.3 *Afwegingsmethodiek openbare ruimte*

In de inleiding is beschreven hoe de schaarste aan openbare ruimte kan leiden tot concurrentie van verschillende beleidswensen. In een eerdere fase van de Structuurvisie openbare ruimte zijn de knelpunten tussen de beleidswensen op de openbare ruimte in beeld gebracht. De vraag is nu; hoe weeg je de verschillende ruimteclaims tegen elkaar af? Een afwegingsmethodiek geeft de gemeente handvatten om de verschillende netwerken tegen elkaar af te wegen. Het prioriteren van functies is een belangenafweging en die wordt mede bepaald door de hoofdkeuzes van de stad, maar is daarnaast afhankelijk van de omgeving en de positie in een netwerk van de stad. Dat laatste wil zeggen: een afzonderlijk netwerk moet als geheel kunnen functioneren. Alle weggebruikers hebben belang bij een logische route om van de ene kant van de stad naar de andere kant te komen. Alle schakels moeten in elkaar haken.

Betekenis van de hoofdkeuzes voor de netwerken

Voor iedere beleidswens is een themakaart opgesteld. Er zijn themakaarten voor groen, ecologie, bomen, recreatie, erfgoed, water, hitte, voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. Op basis van de twaalf hoofdkeuzes uit deze visie is voor alle stedelijke netwerken nagegaan welke functies een plek zouden moeten krijgen, en hoeveel ruimte daar idealiter voor nodig is. Vanuit de hoofdkeuze voor meer verblijfskwaliteit blijkt het niet mogelijk een claim in een eenvoudige norm te vangen. Zo zou een trottoir minimaal twee meter breed moeten zijn om mensen er prettig te kunnen laten lopen. Een trottoir van drie meter breed is geschikt om te flaneren of om op te spelen. Een trottoir van 1,5 meter is minimaal nodig om elkaar op het trottoir fatsoenlijk te kunnen passeren. En om bomen tot volle wasdom te laten komen is een plantafstand van vier meter vanaf de gevel nodig. Voor een goede berm is het naast ruimte ook belangrijk dat het groen voldoende licht en zon vangt.

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.

Positie van de groen en waterstructuur

Tijdens de participatie in de vorige fase kwam het grote belang dat de bewoners hechten aan het groen naar voren. In de afweging is vervolgens gekozen de bestaande groenstructuur van Haarlemse parken en landschappen te beschermen.

Met oog op het belang van de klimaatadaptatie is het waternetwerk opnieuw onderzocht. De voorgestelde nieuwe watergangen zijn getrokken over plaatsen waar voldoende ruimte is voor realisatie.

De netwerken voor ecologie en recreatie vallen samen met de groen- en waterstructuur van de stad. Deze netwerken zijn vastgesteld op basis van de beschikbare kwaliteit en aanwezige ruimte. Bij afweging wordt geen concessie gedaan aan het netwerk voor groen en water.

Afwegingskader mobiliteit

Op straatniveau komt het regelmatig voor dat de gewenste ruimte niet voldoende aanwezig is. De gewenste ruimte zal dan moeten worden vrijgespeeld door te prioriteren. Als er in een straat onvoldoende ruimte is om aan alle ruimteclaims tegemoet te komen, kan de afwegingsmethodiek inzicht in wat op die plek de meest noodzakelijke functie ten opzichte van de anderen is.

In 2016 heeft het college een afwegingskader duurzame mobiliteit vastgesteld (2015/515566):

Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad, en op regionale autoverbindingen om de stad.

Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voorgesteld. De prioritering is als volgt:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen;
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerswijze;
3. Het belang van het openbaar vervoer;
4. Het belang van het lokale gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

Afwegingsmethodiek objecten in de openbare ruimte

Naast dit afwegingskader gericht op mobiliteit is een tweede afwegingskader nodig voor de belangen van stilstaande 'objecten' in de openbare ruimte: bomen, bermen, geparkeerde auto's, afvalcontainers, kabels en leidingen enz.

In sectoraal beleid is nauwelijks aandacht voor een integrale afweging voor het plaatsen van objecten. In praktijk heeft dat kwalijke gevolgen. Nieuwe objecten komen bijna altijd terecht in het groen of op het trottoir. Het toevoegen van teveel objecten kan ertoe leiden dat het straatbeeld bezwijkt onder de objecten en er geen aangename leefomgeving overblijft. Een overvol programma leidt er steeds vaker toe dat de objecten elkaar belemmeren; boomwortels en leidingen, straatlantaarns en bladerkronen, parkeerplaatsen en afvalcontainers.

Met de hoofdkeuzes in gedachten wil de gemeente bereiken dat het aantal objecten past in het straatbeeld en bij het bestaande leefklimaat. Deze methodiek vereist dat bij inrichtingen op straatniveau vooraf eerst het gewenste straatbeeld wordt bepaald. Vanuit het straatbeeld wordt afgeleid hoeveel ruimte beschikbaar is voor objecten. Dit oppervlak is dan maatgevend voor het toe te voegen programma. Vervolgens kan worden bepaald welk programma wordt ingevuld. Dit is maatwerk en afhankelijk van de situatie ter plekke.

Om ruimte te besparen is dubbelgebruik altijd een pre. Denk hierbij aan combinaties van elektrische laadpalen met lantaarnpalen of juist door het inzetten op alternatieven die bovengronds geen ruimte innemen, zoals het inductief opladen van elektrische auto's. Ook is dubbelgebruik voorstelbaar door de dag heen/gedurende de dag. 's Ochtends laden en lossen en parkeren, 's middags wandelen en fietsen. De afwegingsmethodiek objecten in de openbare ruimte is altijd maatwerk en dat kan bij iedere straat een ander resultaat hebben.

Toepassing afwegingsmethodiek openbare ruimte

Toepassing van het afwegingskader laat zien dat met het inpassen van meer noodzakelijke of gewenste functies er minder ruimte zal zijn voor andere functies, bijvoorbeeld voor parkeren. Daarmee slaat Haarlem een duidelijke richting in naar 2040, waarbij functies die nu nog regelmatig in het gedrang komen, zoals bomen, spelen en fietsers, meer ruimte zullen krijgen.

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 aan de randen van de stad.

Voor de binnenstad wordt dit nu voorgesteld bij de Stationsgarage en de Kampgarage. Andere mogelijkheid is het stimuleren en faciliteren van autodeelconcepten of het aantal geparkeerde auto's te reguleren.

Vanuit de visie en hoofdkeuzes wordt gezocht naar een evenwichtige mix van extra voorzieningen en maatregelen. De Structuurvisie openbare ruimte zet een route uit naar een aantrekkelijke en gezonde stad die Haarlem in 2040 wil zijn.

Tijdens de komende participatieronde gaat het college graag het gesprek aan met de stad, de regio en andere belanghebbenden over de netwerken en de prioritering daarvan.



6 *Realisatie doelen Structuurvisie openbare ruimte; sleutelprojecten en themakaarten*

De hoofdkeuzes uit de Structuurvisie openbare ruimte zijn vertaald in ruimtelijke ingrepen in de stad. Enerzijds door het benoemen in themakaarten van de gewenste structuur van groen, water, fiets, autoverkeer et cetera. Anderzijds door op specifieke plekken in de stad een verbetering van de netwerken te koppelen aan een kwaliteitsslag van de openbare ruimte: de Sleutelprojecten.

Sleutelprojecten zijn projecten waarin verschillende hoofdpogaven samen komen en een ruimtelijke vertaling krijgen. De meeste sleutelprojecten hebben een onderlinge samenhang, waarbij ze elkaar versterken. Ook zijn ze van belang voor de hele stad. Naast een stedelijke betekenis straalt de kwaliteitsverbetering ook af op de omliggende wijken. Een aantal sleutelprojecten is nieuw, andere zijn al vastgesteld beleid en worden door de Structuurvisie openbare ruimte opnieuw geagendeerd.

In de **themakaarten** worden de gewenste structuren voor groen, ecologie, bomen, recreatie, erfgoed, water, hitte, voetganger, fiets, openbaar vervoer en autoverkeer geïllustreerd. Op een aantal plekken in de stad is voldoende ruimte beschikbaar om de gewenste functies in te passen. Op andere plekken komt door de hoofdkeuzes uit deze visie juist ruimte vrij waardoor wegen kunnen worden versmald ten gunste van meer groen en bomen, meer voetgangersruimte en bredere fietspaden. Echter, regelmatig is de gewenste ruimte er ook niet en moet deze worden vrijgespeeld door te prioriteren. Hiervoor is in het vorige hoofdstuk van deze structuurvisie een afwegingsmethodiek voorgesteld voor straten in de netwerken waar onvoldoende ruimte is om aan alle wensmaten van de verschillende ruimteclaims te voldoen. De afwegingsmethodiek geeft handvatten om de verschillende functies en netwerken tegen elkaar af te wegen, waarbij rekening wordt gehouden met het belang van dit tracé in een bepaald netwerk, de plek in de stad en de samenhang met omliggende locaties.

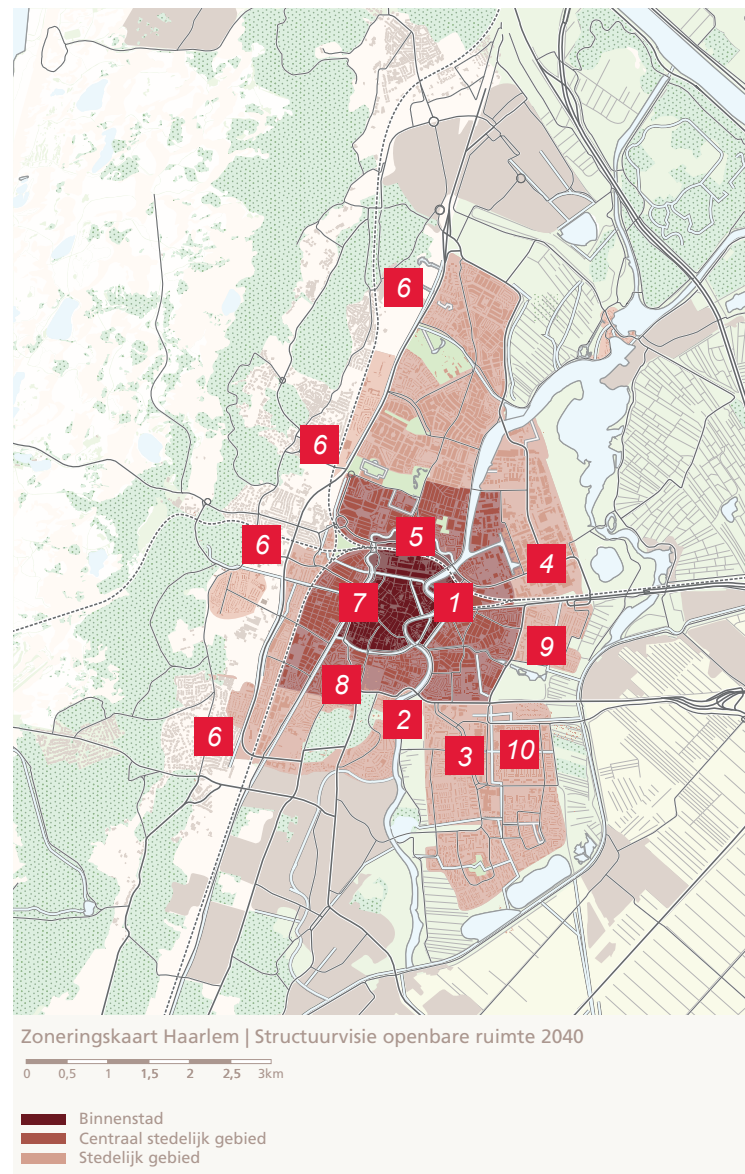
De ruimtelijke ingrepen in de stad zoals weergegeven door de sleutelprojecten en themakaarten worden na verwerking van de resultaten van de participatie opgenomen in de Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte en op een hoger abstractieniveau weergegeven in de Visiekaart (zie hoofdstuk 4.2).

6.1 *Sleutelprojecten*

Zoals hierboven aangegeven komen in de sleutelprojecten verschillende hoofdpogaven samen. Een van de kenmerken van een sleutelproject is dat het van belang is voor de hele stad en daarmee gebiedsoverstijgend is. Dit hoofdstuk laat voor elk sleutelproject zien hoe de locatie er in 2040 uit zou kunnen zien als een project in lijn met de Structuurvisie openbare ruimte kan worden uitgewerkt. Dat gebeurt aan de hand van bewerkte foto's en een toelichting. De sleutelprojecten hangen sterk met elkaar samen. Omdat ze elkaar versterken, maar ook qua volgtijdelijkheid in de uitvoering. De belangrijkste afhankelijkheden worden benoemd in de toelichting.

De sleutelprojecten in dit hoofdstuk zijn vooral als illustratie bedoeld van waartoe het vaststellen van de visie kan leiden. Op het moment dat wordt besloten dat de sleutelprojecten daadwerkelijk kunnen worden gerealiseerd, wordt de gebruikelijke werkwijze gevolgd. Voor de meeste projecten

en deelprojecten houdt dat in dat in overleg met de inwoners en ondernemers uit de stad, regio en belangenbehartigers van groen, water en mobiliteit, de plannen worden geconcretiseerd. Met het vaststellen van de Structuurvisie openbare ruimte worden dus niet ook de sleutelprojecten vastgesteld.

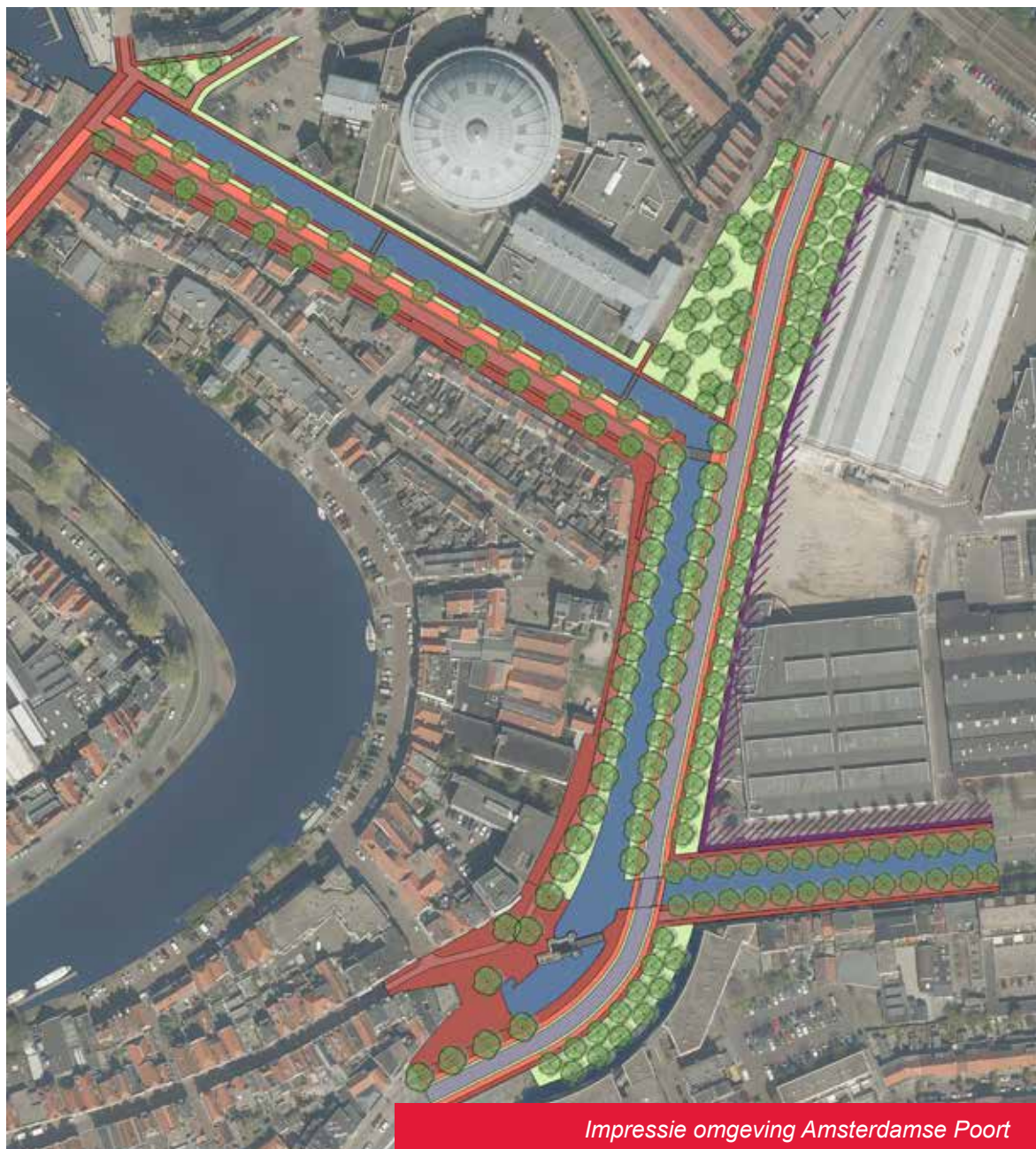


De Sleutelprojecten:

1. *Amsterdamse Poort: waterrijk onderdeel van de binnenstad*
2. *De Kennemertunnel heelt de stad*
3. *Stadsstraat Schalkwijk: meer levendigheid, minder verkeer*
4. *Welkom in Haarlem via de Oudeweg*
5. *Aansluiting van Noord op de binnenstad en stadsstraat Rijksstraatweg*
6. *Veilig richting de duinen: oversteekbaarheid Westelijke Randweg*
7. *Raaks: fietsen langs de singel en stadsstraat Zijlweg*
8. *Zuidelijke entree binnenstad en stadsstraat Wagenweg*
9. *Woonboulevard Prins Bernhardlaan: evenwicht tussen leefbaarheid en mobiliteit*
10. *Dwars door Schalkwijk naar het groen*

6.1.1 Amsterdamse Poort waterrijk onderdeel van de binnenstad (Papentorenvest – Amsterdamsevaart – Oostersingelgracht – Lange Hereninvest)

De Amsterdamsevaart is eeuwenlang de belangrijkste invalsroute van Haarlem geweest en de Amsterdamse Poort markeert van oudsher de entree van de binnenstad. De sterke toename van het autoverkeer in de 20e eeuw heeft geleid tot een openbare ruimte die gedomineerd wordt door autoverkeer. Door de invalsroute om te leggen naar de Oudeweg en het doorgaande autoverkeer niet meer via de centrumring af te wikkelen ontstaat in de omgeving van de Amsterdamse Poort ruimte voor water, groen en het herstel van historische structuren.



Doel

De hele zone rond de Amsterdamse Poort en de zuidwesthoek van de Waarderpolder heeft de potentie om onderdeel van het binnenstadsmilieu te worden. Hiervoor worden de historische watergangen Amsterdamsevaart, Papentorenvest en een deel van de Gedempte Oostersingelgracht open gegraven en wordt een groen singelprofiel geïntroduceerd. De waterstructuur heeft, behalve een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit, ook een belangrijke functie voor de doorstroming en waterberging en betekent een waardevolle uitbreiding van het sloepennetwerk. Met het realiseren van de groene singels ontstaat een groen milieu in de nabijheid van de Amsterdamse Buurt. Het voornemen om het voorplein van de Koepel te vergroenen sluit mooi aan op de nieuwe singelstructuur. Bovenstaande transformatie van de openbare ruimte van de Gedempte Oostersingelgracht, de Papentorenvest, de Amsterdamsevaart en de Lange Herenvest zorgt er voor dat dat er een aantrekkelijk gebied ontstaat waar het prettig is om te verblijven. Verder maken de Gedempte Oostersingelgracht en de Lange Herenvest onderdeel uit van de fietsring rond het centrum. Reductie van het autoverkeer (en de hiervoor benodigde ruimte) in het gebied rond de Koepel en het bestemmen van de Catharijnebrug voor langzaam verkeer zorgen ervoor dat de Amsterdamse Buurten voor fietsers en voetgangers beter met het centrum verbonden worden en dat de doorstroming voor fietsers op de fietsring sterk verbetert. In de buurt van de Koepel komt een nieuwe parkeergarage voor bezoekers van de binnenstad en de nieuwe omgeving vormt een aantrekkelijke looproute van de parkeergarage naar het centrum.



Project

Waar nu rond de Amsterdamse poort de wegen domineren, is de wens het doorgaand autoverkeer af te bouwen tot slechts bestemmingsverkeer. Autoverkeer dat de stad in wil vanaf de A9 en A200 kan via de fly-over en de Oudeweg de stad in of via de Prins Bernhardlaan. Vanuit de SOR sluiten we aan op de gebiedsvisie Oostradiaal waarin de wens is opgenomen om het water terug te brengen in de Amsterdamsevaart door het graven van een gracht in het midden met aan weerszijden een woonstraat.

De Papentorenvest is in de huidige situatie onderdeel van de doorgaande route voor autoverkeer naar Haarlem Centrum. Als de Amsterdamsevaart geen doorgaande route meer is en het verkeer naar het centrum over de Oudeweg geleid wordt, kan de Papentorenvest afgewaardeerd worden tot buurtontsluiting en kan de Catharijnebrug omgevormd worden tot brug voor fietsers en voetgangers. Hiermee ontstaat ruimte voor het graven van een watergang en de aanleg van een groen singelprofiel op de Papentorenvest en een deel van de Gedempte Oostersingelgracht. Ook de route Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest heeft alleen nog een lokale betekenis

voor autoverkeer in Haarlem-Oost en wordt omgevormd naar een groene singel met royale fietspaden. Deze fietspaden maken (als onderdeel van de fietsring) deel uit van het regionale fietsnetwerk.

De Amsterdamse Poort is en blijft het markeerpunt als toegang tot de binnenstad. Het terugbrengen van het water in de Amsterdamsevaart en Papentorenvest versterkt het ruimtelijk karakter van deze entree.

Voor bezoekers van de stad wordt aan de Gedempte Oostersingelgracht een parkeergarage ontwikkeld die via de Oudeweg te bereiken is. Vanuit de parkeergarage kunnen bezoekers op verschillende manieren de binnenstad in, bijvoorbeeld langs de singel van de Papentorenvest. De huidige parkeergarages Stationsplein en De Kamp worden ingezet voor bewonersparkeren. Dit maakt het mogelijk om in het centrum de hoeveelheid parkeerplaatsen op straat te verminderen (bijvoorbeeld op de Parklaan, Klein Heiligland en Groot Heiligland).



Afhankelijkheden

De uitvoering van dit sleutelproject hangt samen met verbetering van de entree route over de Oudeweg. Op de Prinsenbrug wordt een extra rijstrook voor auto's richting de binnenstad aangelegd. In praktijk zal worden bekeken of de afwaardering van de Amsterdamsevaart voor voldoende verkeersafname zorgt of dat er extra maatregelen nodig zijn.

6.1.2 De Kennemertunnel heelt de stad

(Schipholweg - Kennemertunnel tracé – Knooppunt Buitenrust – Haarlemmerhout)

De Schipholweg is één van de belangrijkste invalswegen van Haarlem. Door de verkeersdruk is de Schipholweg een fysieke barrière tussen Schalkwijk en de rest van Haarlem. Vanaf de Buitenrustbruggen gaat de Schipholweg over in de Buitenrustlaan. De doorgaande route N205 naar Haarlem Zuid en de regio doorsnijdt de verschillende delen van de Haarlemmerhout. Het tracé zorgt ervoor dat Haarlemmerhout en omliggende buurten slecht zijn aangesloten op het centrum. Het openbaar vervoer van en naar Schalkwijk gaat via de Schipholweg en de Europaweg. Op het kruispunt van de Europaweg en de Schipholweg moeten mensen die reizen met de verschillende lijnbussen overstappen. Voor de aansluitende bussen moeten ze een stuk lopen tussen de haltes Schipholweg en Europaweg, in een nogal anonieme verkeersomgeving. Door de aanleg van een tunnel die de Schipholweg met de Westelijke Randweg verbindt ontstaat

bovengronds ruimte om de verschillende delen van de stad (voor langzaam verkeer) beter met elkaar te verbinden en een nieuwe HOV-halte te realiseren ten oosten van de Buitenrustbruggen.

Doel

Eén van de hoofdkeuzes van de structuurvisie is het bundelen van autoverkeer op de grote ring. Om deze ringstructuur goed te laten functioneren is een betere verbinding nodig tussen de Schipholweg en de Westelijke Randweg. Andere hoofdkeuzes zijn de keuze voor de fiets, voor duurzame mobiliteit, een auto die te gast is in het centraal stedelijk gebied en het versterken van de HOV corridors. Samen betekenen deze keuzes voor dit traject dat het doorgaande verkeer onder het maaiveld moet worden geleid, via een tunnel. De tunnel betekent meer rust en ruimte op het maaiveld en zorgt er voor dat oost en west met elkaar worden verbonden. Niet alleen fysiek, maar ook sociaal. Het wordt aantrekkelijker om tussen de stad en Schalkwijk te lopen en te fietsen in plaats van de auto te pakken. Voor de regio levert de tunnel een belangrijke verbetering van de bereikbaarheid op. Met de tunnel ontstaat er aan de oostkant van de Buitenrustbruggen ruimte voor een busstation waar de verschillende HOV-lijnen met elkaar verknoopt kunnen worden.



Project

De Kennemertunnel loopt van de Schipholweg, kruispunt Prins Bernhardlaan, onder het Spaarne, de Buitenrustlaan en de Haarlemmerhout door tot aan het kruispunt Fonteinlaan/Spaansdijk. Verkeer vanaf de A9 wordt in twee fases de tunnel in geloodst met tunnelmonden aan de oostkant van de Bernhardlaan en ten oosten van het kruispunt met de Europaweg. De tunnel geleidt het drukke oost-westverkeer door Haarlem-Zuid en de Haarlemmerhout door naar de Westelijke Randweg.

De tunnel draagt bij aan een betere doorstroming van het regionale verkeer en hij ontlast de wegen in Haarlem-Zuid. Het verkeer op de Paviljoenslaan, Kamperlaan en Buitenrustlaan neemt na aanleg van de Kennemertunnel sterk af. Door het verkeer ondergronds te leiden kan op en rond deze wegen een kwaliteitsslag in de openbare ruimte worden gemaakt. Na herinrichting krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte en ontstaat ruimte voor een statig groen profiel. Ook verbetert de bereikbaarheid en doorstroming voor openbaar vervoer. De Fonteinlaan, die nu als verkeersader een fysieke barrière vormt tussen de Grote en Kleine Hout wordt rustiger; de wegprofielen kunnen worden versmald waardoor beide delen van de Hout weer met elkaar worden verbonden. Minder autoverkeer in dit gebied biedt ook kansen voor een andere inrichting van de Paviljoenslaan, Kamperlaan en Buitenrustlaan en prettiger verbindingen tussen enerzijds het

centrum en de wijken ten zuiden daarvan, en anderzijds de Haarlemmerhout. Een tunnel onder dit gebied levert op dat het park beter aansluit op haar omgeving.

Op de Buitenrustlaan en de Kamperlaan, waar de hoofdbomenstructuur nu vaak wordt onderbroken, maken we die weer compleet, zodat de laan haar naam weer eer kan aandoen.

De keuze voor het onder het maaiveld afwikkelen van de grote verkeersstroom, heeft tot gevolg dat er op de Schipholweg meer ruimte komt om Schalkwijk beter aan te sluiten op het centrum van Haarlem en in de openbare ruimte een kwaliteitsslag te maken. Voor voetgangers, fietsers en HOV wordt Schalkwijk beter bereikbaar en loopt de route door een meer ontspannen en groene omgeving. De fietsroute Schalkwijkerstraat – Europaweg wordt een snellere, comfortabele fietsroute tussen centrum en Schalkwijk.

Een tunnel neemt ook de barrièrewerking van de Schipholweg voor een groot deel weg. Het biedt kansen om opnieuw de relatie met het water van het Spaarne aan te gaan. Er ontstaat een nieuw knooppunt Buitenrust, door de halte Europaweg te verplaatsen naar de splitsing Europaweg/Schipholweg. Dit kan een goed toegankelijk OV-knooppunt zijn dat de stadsstraten Europaweg en Schalkwijkerstraat met elkaar verbindt, HOV-lijnen en ontsluitende OV lijnen worden hier met elkaar verknoopt en er is ruimte voor extra programma, met woningen, een Park & Walk en een grote fietsenstalling (voor Park & Bike). Op, en ter hoogte van andere delen van de tunnel kan juist de groenstructuur worden versterkt als over de Buitenrustbruggen vooral lokaal autoverkeer, openbaar vervoer en fietsen rijden.

Een belangrijk aandachtspunt is de inpassing van de tunnelmonden in hun omgeving. Op deze plekken gaat veel aandacht naar het snelverkeer waardoor de oversteekbaarheid van fietsers en voetgangers vermindert. Bovendien kan hier een ophoping van CO₂-uitstoot ontstaan. Met name de westelijke tunnelmond heeft een zorgvuldige ruimtelijke inpassing omdat deze op de rand van Rijksmonument de Haarlemmerhout gelegen is.



Afhankelijkheden

Behalve de stad zijn ook regiogemeenten en de provincie belangrijke partijen in deze ontwikkeling; immers een tunnel draagt ook bij aan de regionale bereikbaarheid.

De Kennemertunnel is een meerjarenproject; in de tussentijd is het kanaliseren (en isoleren?) van de huidige bovengrondse verkeersstroom een tijdelijke oplossing.

6.1.3 Stadsstraat Schalkwijk: meer levendigheid, minder verkeer (Europaweg – Schalkwijkerstraat – Antoniestraat)

De Europaweg verbindt Schalkwijk, via de Schalkwijkerstraat, met de binnenstad van Haarlem. Autoverkeer is de dominante functie op de Europaweg, met als gevolg dat veel autoverkeer vanuit Schalkwijk dwars door het centraal stedelijk gebied naar andere delen van Haarlem rijdt. Naast het drukke autoverkeer zorgt het ontbreken van voorkanten van huizen ('adressen') aan de Europaweg ervoor dat de weg een anonieme uitstraling heeft en voor fietsers en voetgangers geen prettige omgeving vormt om zich doorheen te verplaatsen. Waar de stadsdelen ten westen van het Spaarne via stadsstraten (de Rijksstraatweg, Zijlweg en Wagenweg) met het centrum zijn verbonden, ontbreekt zo'n stedelijke as vanuit Schalkwijk.

Doel

Doel van het project is om de Europaweg te transformeren naar een levendige (en leefbare) stadsstraat met een royale boombeplanting. Hiervoor moet de zone Schipholweg, Europaweg worden afgewaardeerd als doorgaande route voor autoverkeer. De Amerikaweg wordt de belangrijkste in- en uitvalsroute voor Schalkwijk. De Europaweg blijft wel onderdeel uitmaken van de as voor het hoogwaardige openbaar vervoer.

De transformatie van de Europaweg tot stadsstraat houdt in dat er minder rijstroken komen waardoor aan weerszijden van de weg ruimte is voor nieuwe bebouwing, met in de plinten een gemengd programma (wonen, werken en voorzieningen) en 'adressen' aan de Europaweg. Als de nieuwe Europaweg levendiger is, draagt dat bij aan meer sociale controle en een goede hechting van Schalkwijk aan de rest van Haarlem. Voor fietsers en voetgangers wordt een aantrekkelijke route naar de binnenstad gecreëerd. Daarnaast zal de Europaweg door de lagere verkeersintensiteit beter oversteekbaar zijn en draagt het nieuwe karakter van de weg bij aan de verbinding met de achterliggende wijken. Aansluitend aan de transformatie van de Europaweg zal ook het profiel van de Schalkwijkerstraat en de Antoniestraat worden heringericht, waarbij meer ruimte voor groen ontstaat.



Project

Het verkeersprogramma voor de Europaweg bestaat uit twee keer één rijstrook voor autoverkeer, een vrij liggende baan voor het HOV, parkeerstroken en royale trottoirs en fietspaden. De weg wordt begeleid door een stevige bomenstructuur en een groene inbedding van de HOV-baan. .

De stadsstraat Europaweg sluit aan op het nieuwe 'knooppunt Buitenrust' en gaat vervolgens over in de Schalkwijkerstraat. De Schalkwijkerstraat fungeert al als stadsstraat, als HOV-as en als recreatieve route langs het Spaarne (aansluitend op de Zuid-Schalkwijkerweg). Doordat ook hier het doorgaand autoverkeer afneemt, ontstaan plaatselijk mogelijkheden voor een kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte. De overbodig geworden voorsorteervakken en rijstroken worden benut voor het verbreden van de groenstrook aan de Spaarnekant en het verbreden van het trottoir aan de huizenzijde. Het aantal verkeerslichten en busbanen wordt teruggebracht tot wat nodig is voor een soepele doorstroming van het HOV.

De plek waar de Schalkwijkerstraat overgaat in de Antoniestraat (op het kruispunt met de Herenvest) wordt gemarkeerd als entree van de historische binnenstad. Tot aan de Langebrug krijgt de Antoniestraat een centrumuitstraling door aan de oostzijde het trottoir te verbreden tot 'pleinruimte' en de verharding aan te laten sluiten op de binnenstad.

Afhankelijkheden

De Europaweg en Schalkwijkerstraat kunnen beiden al als stadstraat worden ingericht. De koppeling van de stadstraten Europaweg en Schalkwijkerstraat (dan wel de Rustenburgerlaan) is afhankelijk van de aanleg van de Kennemertunnel.

6.1.4 Welkom in Haarlem via de Oudeweg

(Oudeweg - Spaarndamseweg – Friese Varkenmarkt – Hooimarkt)

Met de aanleg van de fly-over heeft de Oudeweg de functie van invalsroute van de Amsterdamsevaart overgenomen. Komend vanaf Amsterdam biedt de Oudeweg de eerste aanblik op Haarlem. De kruising met het Spaarne is complex, meerdere infrastructuurbundels kruisen elkaar. Prinsenbrug is voor autoverkeer de ontsluiting van Haarlem-Noord en de route naar kernen als Bloemendaal en richting zee. Catharijnebrug is voor autoverkeer de ontsluiting van de binnenstad. Een groot deel van het fietsverkeer richting oost-west en noord-zuid kruisen beide bruggen. Treinreizigers vanuit het westen hebben vanaf de spoorbrug het eerste uitzicht op het historisch silhouet van Haarlem. Het Spaarne zelf wordt gebruikt voor de beroeps- en recreatievaart.

Doel

Het doel van dit project is het autoverkeer richting Haarlem te bundelen op de Oudeweg. Door bundeling op de Oudeweg ontstaat in het Centraal stedelijk gebied meer ruimte voor duurzame mobiliteit, water en groen. Zo komt er veel ruimte vrij op de Amsterdamsevaart, het oostelijk deel van de centrumring en Papentorenvest en Catharijnebrug. Langs de entreeroute komen parkeervoorzieningen om de bezoeker op weg naar het centrum op te vangen.

Project

De Oudeweg wordt de invalsroute van Haarlem vanaf het Rottepolderplein. Via de fly-over en de Camera Obscuraweg rijdt de hoofdstroom de stad in. Langs deze invalsroute liggen benodigde parkeervoorzieningen: automobilisten kunnen gebruik maken van een Park & Ride bij station Haarlem-Spaarnwoude, een nieuwe Park & Walk parkeergarage in de omgeving van de Koepel of doorrijden naar de binnenstadsgarage De Appelaar.

Bundeling betekent dat de capaciteit van de Oudeweg zal worden vergroot. Dit wordt bereikt door de Oudeweg over de hele lengte te verbreden naar 2x2 rijstroken. De Prinsenbrug wordt voorzien

van een extra rijstrook. Vanaf de Prinsenbrug wordt het mogelijk linksaf het centrum in te rijden. De Friese Varkenmarkt en Hooimarkt blijven samen de ontsluitingsroute van de binnenstad. Hierdoor is het mogelijk de Catharijnebrug exclusief toegankelijk te maken voor fietsers en voetgangers. Bij de uitwerking van dit project is de doorrijhoogte van het spoorviaduct een aandachtspunt.

Met deze ingrepen wordt de omgeving Prinsenbrug, Spaarne en Scheepmakerskwartier aantrekkelijker voor wandelaars. De kade van de Friese Varkenmarkt en de Hooimarkt is, conform het Spaarneplan een promenade geworden. De voetgangers wandelen langs het water terwijl ze genieten van het fraaie uitzicht op de Kelderwindkade en Molen de Adriaan. Als je doorloopt via de Catharijnebrug, langs de nieuwe jachthaven en de kade bij het nieuwe Scheepmakerskwartier en de Drijfriemenfabriek kan je een rondje om het Spaarne maken.

De Oudeweg en de Prinsenbrug zijn vooral bedoeld om Haarlem bereikbaar te maken voor de automobilist. Zodra de Prinsenbrug is gepasseerd, is de auto veel minder dominant en de inrichting meer op voetgangers en fietsers gericht. Oudeweg en Prinsenbrug zijn ook onderdeel van de regionale fietsroute Amsterdam – Haarlem – Zandvoort. Via de fietsring over de Bolwerken vervolgt de fietsroute richting Zandvoort.

Ter verbetering van het verblijfsklimaat en natuurwaarde verdient de Oudeweg een stevige bomenstructuur. Hiervoor zullen ondergronds wel kabels en leidingen moeten worden verlegd.



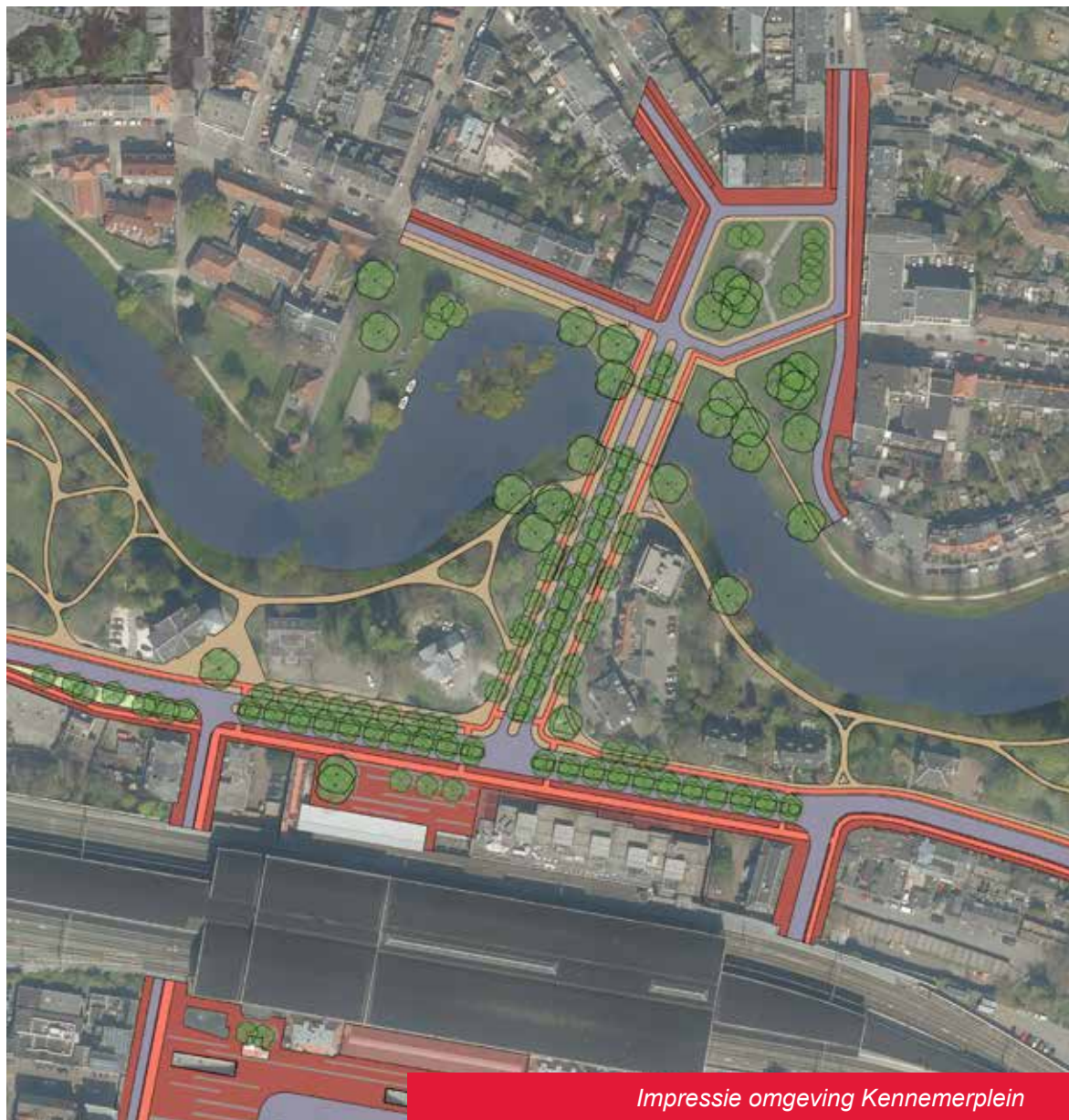
Afhankelijkheden

Dit sleutelproject heeft een directe relatie met het sleutelproject Herontwikkeling zone Amsterdamse Poort, waarin voorstellen worden gedaan voor de Papentorenvest, de Catharijnebrug en de Gedempte Oostersingelgracht. Op het moment dat automobilisten via de Prinsenbrug naar de binnenstad gaan in plaats van over de Catharijnebrug, wordt het ook op de Papentorenvest een stuk rustiger wat mogelijkheden schept om hier water terug te brengen. De linksafstrook op de Prinsenbrug (richting centrum) is randvoorwaardelijk voor de omvorming van de Catharijnebrug tot langzaam-verkeersbrug.

6.1.5 Aansluiting van Noord op de binnenstad en Stadsstraat Rijksweg (Kennemerplein – Bolwerken - Frans Halsplein - Schoterweg - Stadsstraat Rijksweg)

Het gebied aan de noordzijde van station Haarlem is zeer divers. Er zijn pleinen, een park, woonbuurten en een winkelgebied, de Cronjé. De mogelijkheden die deze plekken gezamenlijk

bieden, worden nog niet optimaal benut. De plekken zijn gescheiden van elkaar en van de binnenstad door drukke wegen, zoals het Prinsen- en Statenbolwerk en de Schoterweg. Het Rijksmonument De Bolwerken wordt doorsneden, wat de belevingswaarde van het aanwezige groen en water vermindert. Door dit gebied lopen belangrijke routes in verschillende windrichtingen voor het openbaar vervoer, de auto en de fiets, vanaf het centrum en het station richting Haarlem Noord en de gemeente Velsen of vice versa.



Impressie omgeving Kennemerplein

Doel

Met project Bolwerken-Kennemerplein-Frans Halsplein wordt in dit gebied gekozen voor de fiets, voor omvorming van de centrumring naar fietsring, voor een kwaliteitsverbetering van De Bolwerken, voor zonering, voor duurzame mobiliteit, voor de auto te gast in het centraal stedelijk gebied, en voor de kwaliteitssprong van de looproutes. Het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Bolwerkenroute voor fietsers en voetgangers en het versterken van de HOV-corridor vraagt om het verder ontrafelen van verkeersstromen in dit gebied. Bij het opknappen van het stationsgebied is aan de zuidzijde van het station al een grote slag gemaakt. Met dit project wordt aan de noordzijde een vergelijkbare stap gezet.



Project

De noord-zuidroute loopt vanaf de Rijksstraatweg en de Schoterweg naar het station. Deze route is voor het (H)OV en het fietsverkeer de belangrijkste route van Haarlem-Noord. Op deze route wordt gestreefd naar een afname van het autoverkeer, een soepele doorstroming van het openbaar vervoer, het versterken van de bomenstructuur en het verbeteren van de voorzieningen voor fietsers en voetgangers.

De Kennemerbrug, de brug die het Kennemerplein en de binnenstad verbindt met het Frans Halsplein en Haarlem Noord, wordt gereserveerd voor voetgangers, fietsers en het openbaar vervoer. Lokaal autoverkeer (dat niet logischerwijs gebruik gaat maken van de Regioring) gaat meer via de andere noord-zuid routes rijden, met name de Spaarndamseweg en de Waarderweg (oost) en de Verspronkweg of Randweg (west). Het kruispunt op het Kennemerplein kan hierdoor sterk worden vereenvoudigd wat de oversteekbaarheid van de Bolwerkenroute voor fietsers en voetgangers ten goede komt.

Op de Jansweg, ter hoogte van het Stationsplein, wordt ruimte gereserveerd voor een toekomstige halte waardoor eerst bussen en later trams meteen door kunnen rijden naar noord (zonder een lus te hoeven rijden over het Stationsplein).

Als er geen autoverkeer meer over de Kennemerbrug rijdt, wordt de kruising met de Bolwerkenroute eenvoudiger, waardoor de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer en openbaar vervoer sterk verbetert. De continuïteit en ruimtelijke kwaliteit van de Bolwerken wordt versterkt op het Kennemerplein door de aanleg van een brede middenberm met bomen. Het plein krijgt een verblijfsfunctie waardoor het centrum wordt verbonden met Noord. Ook op het Frans Halsplein ontstaat extra ruimte voor groen, fietspaden en trottoirs waardoor een aantrekkelijke ruimte ontstaat die gevoelsmatig onderdeel gaat uitmaken van de Bolwerken. Voor fietsers en voetgangers worden trottoirs en fietspaden aangelegd van ongeveer drie meter breed. Voor het HOV blijven twee door de brede middenberm gescheiden rijbanen over. Onder het Kennemerplein is ruimte voor een nieuwe ondergrondse fietsenstalling met plaats voor 5.000 fietsen, net zo groot als de stalling onder het Stationsplein. Fietsers vanuit de omgeving rondom de Cronjéstraat worden via de Paul Krugerstraat naar de Schoterweg geleid en van daar naar het Frans Halsplein. De Bolwerkenroute maakt onderdeel uit van de fietsring rond de binnenstad en van de snelfietsroute Zandvoort – Amsterdam. Dit vraagt om royale fietspaden. Die hiervoor benodigde ruimte kan gecreëerd worden door parkeerplaatsen en voorsorteerstroken op het Staten- en Prinsenvolwerk op te heffen. Behalve ruimte voor fietsers ontstaat door het opheffen van opstelstroken en parkeerplaatsen ook ruimte voor extra groen en een betere hechting van de Bolwerken aan de

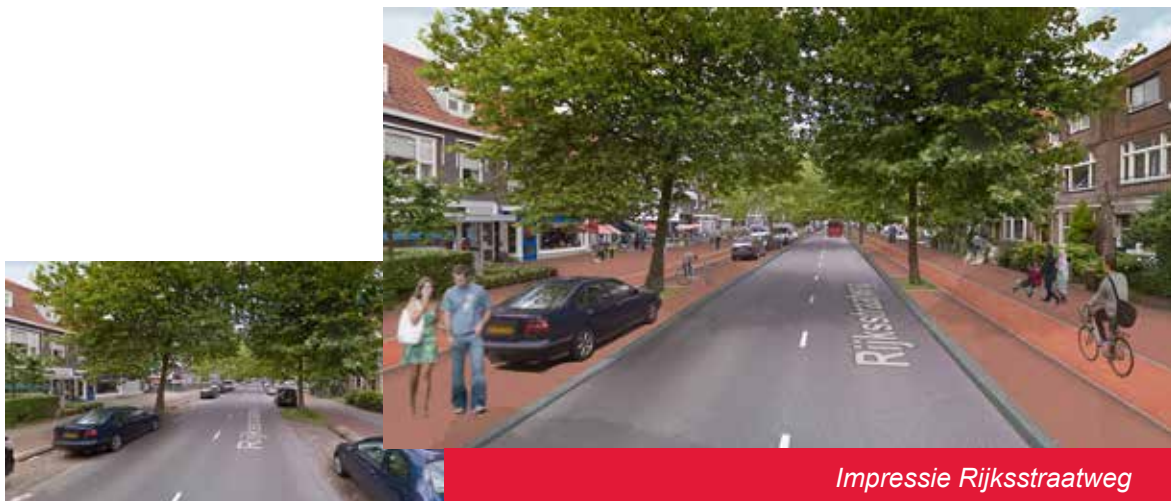
binnenstad.

Afhankelijkheden

De plannen voor het invullen van dit gebied hangen samen met de opwaardering van de Oudeweg als invalsroute, de hoofdkeuze voor gezonde straatbomen en het doortrekken van de HOV-route vanuit Schiphol naar Velsen.

Deelprogramma Rijksstraatweg

De Rijksstraatweg is de langste stadsstraat van Haarlem en vormt tevens de ruggengraat van Haarlem-Noord. De Rijksstraatweg gaat in het zuiden over in de Schoterweg die grotendeel binnen het centraal stedelijk gebied valt. De Rijksstraatweg varieert over de volle lengte in breedte en profiel. Dit hangt samen met de ontstaansgeschiedenis. Het smalste stuk, net ten zuiden van de Jan Gijzenkade is slechts 16,5 m breed. Ter hoogte van winkels is het trottoir vaak breder omdat hier geen voortuinen zijn. Deze brede trottoirs sluiten goed aan bij de behoefte van voetgangers.



Doel

Voor de weg liggen er verschillende ruimteclaims: HOV, centrale fietsverbinding van noord, hoofdbomenstructuur en stadsstraat. Om aan al deze claims te kunnen voldoen zou een profielbreedte van 28 meter nodig zijn. Op plekken waar de Rijksstraatweg niet 28 meter breed is, moeten keuzes worden gemaakt.

Project

De ontsluiting van heel Haarlem Noord is op delen uit elkaar gerafeld en vereenvoudigd. Het gemotoriseerd verkeer naar of vanuit Haarlem, rijdt over de flanken: de Westelijke Randweg en Spaarndamseweg. Enkele hoofdwegen in oost-westrichting (Kleverlaan, Floresstraat, Orionweg, Zaanenstraat, Spaarnhovenstraat, Planetenlaan, Jan Gijzenkade en Eksterlaan) zorgen dat het gemotoriseerd verkeer vanaf de randen de wijken in kan.

De centraal gelegen Rijksstraatweg / Schoterweg wordt zo rustiger en minder belast met doorgaand verkeer. Het is de bedoeling dat de Rijksstraatweg primair wordt gebruikt door HOV, voetgangers en fietsers. Voor deze verkeersstromen is de Rijksstraatweg de directe koppeling van Haarlem Noord met het Centrum. De Rijksstraatweg / Schoterweg maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur, wat betekent dat de bomen de ruimte krijgen om 80 jaar oud te kunnen worden.

Vanwege deze gebruikers blijft het profiel toch nog te krap voor alle wensen op de straat en in de

ondergrond.

Per locatie moet worden uitgezocht hoeveel ruimte er naast HOV en fiets is voor parkeren, voor bredere trottoirs (niet alleen om over te lopen, maar ook te kunnen spelen en uitstallingen van ondernemers mogelijk te maken).

De precieze afweging in de keuze welke inrichting het best aansluit bij de behoefte vraagt maatwerk.

Afhankelijkheden

De inrichting van de Rijksstraatweg buiten het centraal stedelijk gebied hangt samen met de ontsluiting van Haarlem Noord voor gemotoriseerd verkeer en de inrichting rond het Kennemerplein.

6.1.6 Veilig richting de duinen: oversteekbaarheid Westelijke Randweg (Westelijke Randweg en kruisingen)

De westelijke randweg is de belangrijkste ontsluitingsroute aan de westkant van Haarlem. De capaciteit van de weg is voldoende om een verdere toename van het verkeer op te vangen. De verkeersfunctie van de Randweg werkt ook als een barrière voor kruisend langzaam verkeer. De Randweg ligt grotendeels op de grens van de stad en het binnenduinlandschap. De binnenduinrand is onderdeel van het waardevolle landschap dat Haarlem zoveel mogelijk wil openstellen voor recreatief gebruik. Langs de Randweg loopt een regionale fietsroute.



Impressie onderdoorgang Westelijke Randweg

Doel

De westelijke Randweg is onderdeel van de regioring. Doorgaand verkeer wordt op de ring gebundeld en zorgt voor minder verkeersdrukte elders in de stad. Verbetering van de doorrijtijd op de Westelijke Randweg betekent een verdere versterking van de ringfunctie voor stad en regio. Een kwaliteitsslag in de inrichting is nodig om fietsers en voetgangers vanuit de wijken de Westelijke Randweg gemakkelijk en veilig te laten passeren. Met oog op de verblijfskwaliteit van de directe omgeving zal ook de inpassing van de Westelijke Randweg tussen landschap en bebouwing verbeterd worden.

In het regionale fietsnetwerk ontbreekt nog de fietsroute tussen de Jan Gijzenvaart en Santpoort.

Project

Een groene begeleiding van bomen, bermen en aanliggend groen zorgt voor een betere overgang tussen de Westelijke Randweg en de omgeving.

Veel oostwest routes kruisen de Westelijke Randweg. De Westelijke Randweg is dan vooral een fysieke barrière tussen de woonwijken aan de ene en de scholen, sportcomplexen, landschap en recreatiegebieden aan de andere kant. Bij belangrijke oversteken is behoefte aan meer verkeersveiligheid en sociale veiligheid. Met ongelijkvloerse kruisingen en ruime tunnels wordt hieraan tegemoet gekomen. Deze kruisingen zullen duidelijk zichtbaar, ruimtelijk goed ingepast en sociaal veilig moeten zijn. Ook wordt geïnventariseerd waar behoefte is aan extra ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer. Dit speelt bijvoorbeeld in het verlengde van het wijkpark Delftwijk.

Aan de westkant van de Randweg, in het verlengde van het Zwarte Pad, wordt de regionale fietsverbinding naar Velsen doorgetrokken.

Op termijn kan het gedeelte van de Westelijke Randweg ten zuiden van de Pijlsaan worden overkluisd met woningen. Dit project zou dan onderdeel uitmaken van de stedelijke bouwopgave waar Haarlem de komende decennia voor staat.

Afhankelijkheden

De opwaardering van de kruisingen met de Westelijke Randweg hangt samen met de ontwikkeling van de hele Regioring.

6.1.7 Raaks: fietsen langs de singel en stadsstraat Zijlweg (Wilhelminastraat – Raaks – Kinderhuisvest – Zijlsingel-Zijlweg)

De route Wilhelminastraat, Raaks en Zijlweg wordt nu veel als doorgaande route voor autoverkeer tussen de werkgebieden in de Metropoolregio en woongebieden in Haarlem West. Dit heeft er toe geleid dat de omgeving rond de Raaksbruggen een sterk verkeerskundige uitstraling heeft en een barrière vormt voor langzaam verkeer tussen binnenstad en de aangrenzende woonwijken.

De Wilhelminastraat, Zijlvest en Kinderhuisvest maken onderdeel uit van een belangrijke HOV-route.

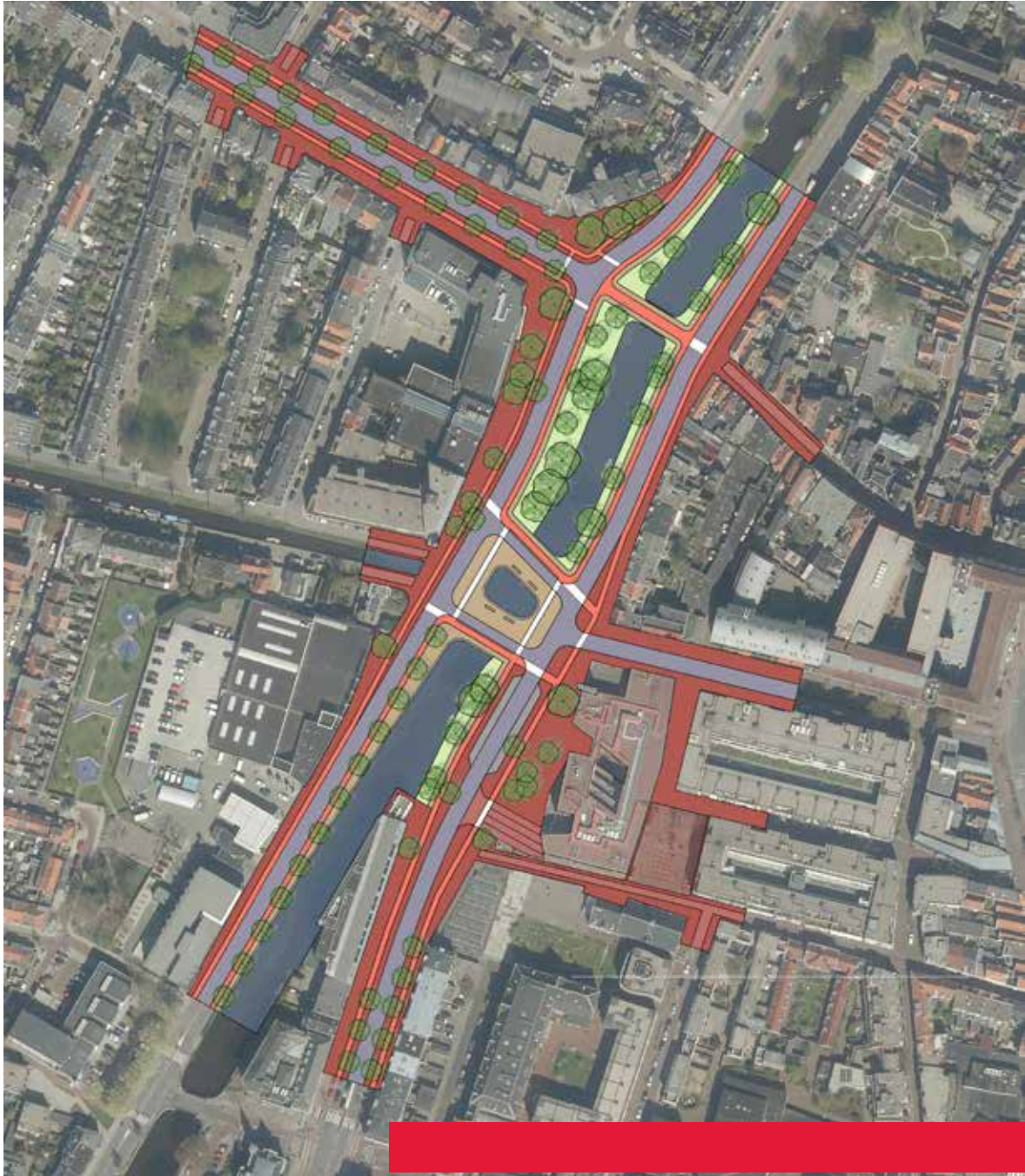
Doel

De opzet van dit project is om een kwaliteitsslag in de openbare ruimte te maken door het ontrafelen van de complexe verkeerssituatie en het toevoegen van ruimtelijke kwaliteit. Hiervoor moet het autoverkeer dat nu nog gebruik maakt van deze route uitwijken naar de Regioring (wat ook betekent dat de doorstroming op de Regioring moet worden geoptimaliseerd). De oversteekbaarheid voor voetgangers en fietsers is op veel plekken een struikelblok; oversteken kost moeite en tijd. Het wegnemen van de barrièrewerking van het verkeer levert op dat de wijken in Haarlem West (en daarbinnen het Patronaat, de Brouwersvaart en Zijlweg) beter aansluiten op de binnenstad.

De Wilhelminastraat, Zijlvest en Kinderhuisvest maken onderdeel uit van zowel de HOV-route als de fietsring rond het centrum. Reductie van het autoverkeer (en de hiervoor benodigde ruimte) zorgt ervoor dat de doorstroming voor fietsers op de fietsring (de omgevormde centrumring) sterk verbetert. Daarnaast wordt met de transformatie de ruimtelijke kwaliteit van de historische waterstructuur de Leidse Vaart hersteld en ontstaat er ruimte voor groen en bomen. De Raaks parkeergarage blijft goed bereikbaar vanaf de westelijke kant van de Regioring.

Project

De westelijke centrumring, bestaande uit de Kinderhuissingel, Raaksbruggen, Zijlvest en Wilhelminastraat, krijgt meer het karakter van een boulevard. De wegen worden goed oversteekbaar en de openbare ruimte krijgt een kwaliteitsinjectie met een groen singelprofiel, bomen, pleintjes, verblijfsplekken en een goede beleefbaarheid van het water. De wegprofielen worden versmald, de verkeerslichten zoveel mogelijk verwijderd en er komt ruimte voor de fietsers en voetgangers.



De centrumring krijgt daarmee vooral een functie voor bestemmingsverkeer (onder andere richting Raaks-parkeergarage), voor het openbaar vervoer en voor doorgaand fietsverkeer rondom de binnenstad (de fietsring). De fietsroutes in de binnenstad blijven belangrijk voor bestemmings-fietsverkeer en doorgaande fietsers. De fietsring is vooral een alternatieve route, met name op tijdstippen dat het druk is in de binnenstad (tijdens winkeltijden, weekenddagen, evenementen). De

fietsring wordt onderdeel van de noord zuid snelfietsroute tussen Heemstede en Velsen. Het meer ontspannen verkeersprogramma, waarbij het openbaar vervoer en de fietsers de hoofdgebruikers zijn, maakt dat er minder rijstroken en opstelvakken nodig zijn. De hiermee verkregen ruimtewinst wordt ingezet voor het verbreden van de trottoirs (voor het Patronaat en de Publiekshal en Pathé-bioscoop ontstaan pleinvormige ruimtes) en voor prettiger HOV-haltes. Er kunnen bomen worden geplant en groene oevers en voetpaden aangelegd langs het water van de Leidsevaart.

Op de Zijlvest krijgt het HOV een eigen rijbaan, centraal in het profiel met aan weerszijden ruime haltes. Een alternatief dat verder moet worden onderzocht is het verleggen van de HOV-route via de Raaks naar de Gedempte Oude Gracht en het maken van nieuwe HOV-haltes op de Raaks (dit zou een stevige ontlasting van de Kinderhuisvest en de Zijlvest betekenen). Voor het autoverkeer is twee keer één rijbaan voldoende als ontsluiting voor de parkeergarage en bewonersverkeer. Om de verkeerskundige situatie rond de Raaksbruggen te vereenvoudigen en de recreatieve route langs de Brouwersvaart een kwaliteitsimpuls te geven, wordt de aansluiting van de Brouwersvaart op de Zijlsingel er voor het autoverkeer uit gehaald. Ook aan het begin van de Zijlweg, ter hoogte van de Zijlbrug, zal de vermindering van het aantal rijbanen het mogelijk maken de trottoirs te verbreden.



Afhankelijkheden

Om de Wilhelminastraat als doorgaande verbinding voor autoverkeer af te waarderen worden ter hoogte van de Van Eedenstraat al verkeerskundige maatregelen getroffen om het verkeer in andere banen te leiden. Hoe en in welke richting dat gaat gebeuren, moet nader worden onderzocht in samenhang met andere sleutelprojecten.

6.1.8 Zuidelijke entree binnenstad en stadsstraat Wagenweg (Houtplein – Wagenweg - Tempelierstraat)

Het Houtplein is een belangrijke toegang tot de binnenstad. Hier komen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer samen.

In de huidige situatie wordt het Houtplein gedomineerd door asfalt en is de verblijfskwaliteit laag. Terwijl het Houtplein de directe uitloper is van de Grote Houtstraat, dé winkelstraat van Haarlem. Ten zuiden van het Houtplein liggen de Dreef en de Haarlemmerhout. Sinds eeuwen het recreatie gebied van de binnenstad. De kale inrichting maakt van het Houtplein een ontbrekende schakel in de stad. Voor het Houtplein is een ontwerp opgesteld dat nog op uitvoering wacht.

Op het Houtplein sluit ook de Wagenweg aan. Dit is één van de oude toegangswegen naar Haarlem. De Wagenweg was ooit onderdeel van de 'Herenweg', de historische route die de steden en dorpen op de strandwal met elkaar verbond. Nu is de Wagenweg een stadstraat in Haarlem Zuid. Voor fietsers en voetgangers een belangrijke verbinding naar het centrum.

Al het busvervoer stopt in de Tempelierstraat. Deze zijstraat is veel te smal voor het verwerken van al deze bussen. **Doel**



In dit sleutelproject krijgen verschillende hoofdkeuzes een plek. Op straat meer verblijfskwaliteit en staatbomen. Door de verschillende verkeersstromen te ontvlechten ontstaat meer ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

Al in het Structuurplan is de wens vastgelegd de relatie tussen binnenstad en Haarlemmerhout te versterken. Het Houtplein zal dan voor langzaam verkeer een aantrekkelijke schakel moeten vormen. Over het Houtplein lopen ook de looproutes naar de twee parkeergarages van de zuidkant van de binnenstad. Voor fietsers is er behoefte aan een grote fietsenstalling.

Het stadstraat karakter van de wagenweg wordt verbeterd.

Het openbaarvervoerknooppunt wordt verplaatst van de Tempelierstraat naar het Houtplein. Een centraal knooppunt op het Houtplein biedt de reiziger comfort en de mogelijkheid om met een ander vervoersmiddel door te reizen.

Project

Het Houtplein wordt weer een plein met ruimte voor groen, verblijfsplekken en bomen. Centraal op het plein is een openbaar vervoerknooppunt in de vorm van een haltevoorziening. In de bestaande plannen wordt het plein autoluw door verkeer van de Baan naar de Dreef te leiden.

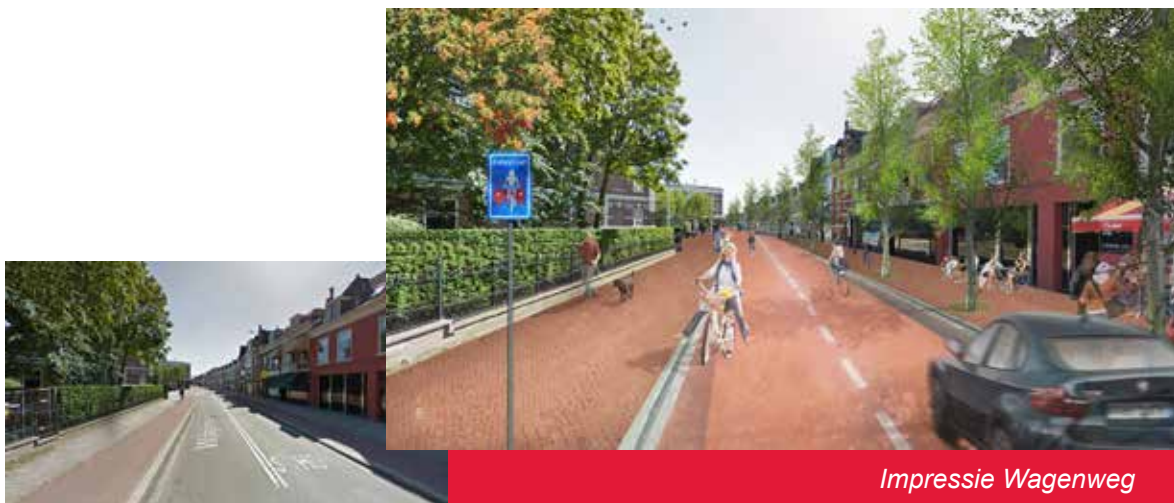
Voor de Wagenweg is het voorstel om tussen het Houtplein en de Schouwjtjeslaan een fietsstraat in te richten. Fietzers en auto's worden gemengd, waarbij de fietser de hoofdgebruiker is en de auto te gast. Een inrichting zoals in de Kruisstraat. In het nieuwe straatprofiel ontstaat ruimte voor brede trottoirs. Die komen ten gunste van de economische functies in de stadsstraat. De herprofilering zorgt ervoor dat voetgangers makkelijker kunnen oversteken, en dat verstevigt de relatie tussen de woonwijken en het Florapark. Ook komt er meer ruimte voor bomen, waardoor de hoofdbomenstructuur kan worden aan geheeld.

Pas ten zuiden van de Schouwjtjeslaan maakt de Wagenweg weer onderdeel uit van de hoofdstructuur voor autoverkeer als verbinding naar de Regioring.

Na verplaatsing van het ov-knooppunt wordt de Tempelierstraat heringericht met brede trottoirs.

Afhankelijkheden

Om de veiligheid op de fietsstraat te verhogen is het nodig om de route van de bus te wijzigen. Deze lijn zal over de Dreef – Spanjaardslaan – Herenweg rijden.



6.1.9 Woonboulevard Prins Bernhardlaan: evenwicht tussen leefbaarheid en mobiliteit

De Prins Bernhardlaan ligt ten oosten van de stad en maakt deel uit van de hoofdontsluitingsstructuur van Haarlem. De Prins Bernhardlaan snijdt Haarlem Oost als het ware in twee delen. Dat betekent ook dat wijkvoorzieningen in Haarlem Oost of aan de ene kant, of aan de andere kant van de weg liggen. Dat gevoel van een barrière wordt versterkt door de inrichting van het wegprofiel. Over de Prins Bernhardlaan loopt de hoofdbomenstructuur. De bomenrij vormt geen aaneengesloten geheel meer. Onder de oostelijke berm loopt een hoofdleiding naar de waterzuivering. Rond de Prins Bernhardlaan speelt ook een grote bouwopgave. De afgelopen jaren is gestaag gewerkt aan het toevoegen van woningbouw aan beide kanten van de weg, met 'Het huis van Hendrik' als de meest recente toevoeging.



Impressie Prins Bernhardlaan

Doel

De Prins Bernhardlaan is niet alleen een drukke weg, maar er wonen ook veel Haarlemmers. Met de toename van het aantal woningen wordt de verblijfsfunctie steeds belangrijker. Een transformatie tot boulevard van Oost zorgt ervoor dat de Prins Bernhardlaan een aantrekkelijke leefomgeving wordt. En een aantrekkelijke Prins Bernhardlaan draagt weer bij aan het nieuwe imago van Haarlem oost.

De Prins Bernhardlaan blijft een belangrijke verkeersweg. Door transformatie worden verblijfsklimaat en oversteekbaarheid verbeterd.

Project

De Bernhardlaan krijgt een brede groene middenberm met een doorlopende bomenstructuur. Dit beeld geeft de laan een vriendelijke aanzicht. Het beeld lijkt op dat van de vernieuwde Wibautstraat in Amsterdam.

De bermen langs de weg worden ingericht voor voetgangers en fietsers. Met bomen en verblijfsplekken veranderen de bermen in een prettige omgeving. De nieuwbouw ondersteunt het verblijfsklimaat op straat met ramen, entrees en eventueel publieksfuncties op de begane grond. Bij het herinrichten van de weg behoudt de Prins Bernhardlaan zijn rol voor verkeer met een wegindeling van twee keer twee rijstroken. Om de beide gebiedshelften toch meer op elkaar te laten aansluiten wordt de oversteekbaarheid vergroot. Oversteken en brede middenberm zorgen dat de weg veilig en in twee korte stukken kan worden overgestoken. De belangrijkste oversteek ligt bij het Beatrixplein, het winkelcentrum dat de komende jaren grondig zal worden vernieuwd. Het is de wens om in het verlengde van de Bernhardlaan een (op zijn minst fiets-) tunnel te maken om de verbinding tussen Haarlem-Oost en de Waarderpolder te verbeteren.

Afhankelijkheden

De Bernhardlaan is het verlengde van de Amerikaweg, De inrichting van deze twee wegen moet goed op elkaar worden afgestemd.

De kruising met de Schipholweg is onderdeel van het sleutelproject Kennemertunnel

In het verlengde van de Bernhardlaan komt mogelijk op termijn een tunnel onder het spoor door.

De komst van deze tunnel hangt samen met de ontwikkeling van knooppunt Oostpoort.

6.1.10 Dwars door Schalkwijk naar het groen

(Spaarne–Belgiëlaan–Kennedylaan–Floris van Adrichemlaan–Poelpolder)

De wegen Belgiëlaan, Kennedylaan en Floris van Adrichemlaan vormen een brede verbinding tussen de Zuid-Schalkwijkerweg en de Poelpolder. Het tracé was ooit gereserveerd als ontsluitingsweg van Haarlem zuid naar een ring om oost. Die verbinding is er nooit gekomen. In plaats daarvan liggen er brede wegen. Langs de route liggen verschillende scholen. Erg gezellig is het er niet. De route kruist Europawijk, Schalkwijk Midden en Boerhaavewijk maar legt geen verbinding tussen de wijken.



Impressie Belgiëlaan

Doel

Haarlem streeft erna van Schalkwijk een aantrekkelijker stadsdeel te maken. Ook beoogt de stad het stadsdeel uit zijn isolement ten opzichte van de rest van Haarlem te halen.

Met dit sleutelproject wil Haarlem de groene zoom van Schalkwijk voor bewoners beter bereikbaar maken. De recreatieve route krijgt meer ruimte voor groen, water en bomen.

Dwars door schalkwijk ontstaat zo een aantrekkelijk lint van oost naar west. De toename van verblijfskwaliteit op de route versterkt op zijn beurt weer de leefkwaliteit van de aanliggende wijken.

Een inrichting gericht op langzaam verkeer zal bewoners ook aanzetten meer te fietsen en te wandelen. Via het bestaande pontje sluit de route aan op de recreatieve route naar het strand.

Project

De huidige inrichting van de Belgiëlaan, Kennedylaan, en Floris van Adrichemlaan is nu niet bepaald een aantrekkelijke recreatieve route of een veilige schoolroute.

Herinrichting van deze openbare ruimte biedt meer kansen dan het enkel aantrekkelijk maken voor recreatief fietsverkeer. De zone krijgt een geheel eigen identiteit. De bestaande anonieme weginrichting wordt omgevormd tot een aaneengesloten groene route in een parkachtige omgeving met veel gras, en speel-, zit- en wandelmogelijkheden.

Ter hoogte van de Floris van Adrichemlaan wordt de parkstrook verrijkt met een nieuwe waterloop.

De aanleg van groen en water levert een belangrijke bijdrage aan de natuurkwaliteit. De route door de wijk heeft als doel mensen te brengen naar de recreatiegebieden rondom de wijk, maar is net zo belangrijk voor dagelijks gebruik voor inwoners van Schalkwijk. De herinrichting maakt van de route een veiliger zone voor de schoolgaande kinderen. Een duidelijke en herkenbare inrichting zorgt voor meer aansluiting tussen Europawijk en Boerhaavewijk. Het sleutelproject stopt bij het pontje. De recreatieve route loopt via het pontje door naar Haarlemmerhout en kust. Ten westen van het Spaarne loopt de route over de bestaande verharding van de Spaarnelaan in Zuiderhout.

Afhankelijkheden

Dit sleutel project is niet afhankelijk van andere sleutelprojecten. Wel is het van belang in aansluiting op de recreatieve route te zorgen dat het buitengebied toegankelijk en aantrekkelijk is.



Impressie Floris van Adrichemlaan

6.2 Themakaarten

De betekenis van de hoofdkeuzes voor de stedelijke netwerken wordt inzichtelijk gemaakt op themakaarten. Elk van de kaarten geeft op basis van de gewenste en verwachte ontwikkeling van de stad een streefbeeld voor 2040 weer. Het is niet de bedoeling een blauwdruk voor 2040 te schetsen. Onder invloed van bijvoorbeeld demografische, maatschappelijke, bestuurlijke en technologische ontwikkelingen kunnen in de toekomst op projectniveau andere keuzen worden gemaakt. Deze moeten echter wel worden gemotiveerd aan de hand van de afwegingsmethodiek openbare ruimte, zodat het bestuur een stedelijke belangenafweging kan maken en vervolgens een besluit kan nemen.

Voor elk van de thema's geldt dat helder moet zijn wat de huidige situatie is, en wat er nog moet gebeuren om tot de streefsituatie 2040 te komen. Veelal wordt dat aangegeven door 'ontbrekende schakels'.

Tijdens de participatie worden de volgende themakaarten ter consultatie voorgelegd aan de stad, regio en andere belanghebbenden. De kaarten worden elk kort toegelicht.

1. Groenstructuurkaart
2. Ecologische kaart
3. Bomenstructuurkaart
4. Recreatiekaart: Routes
5. Recreatiekaart: Ambassadeursplekken
6. Recreatiekaart: Water
7. Cultuurhistorische waardenkaart
8. Waterkaart
9. Hittestresskaart
10. Voetgangerkaart
11. Fietsnetwerkaart
12. Openbaar vervoerkaart
13. Gemotoriseerd verkeerkaart
14. Netwerkaart regio Haarlem

6.2.1 Groenstructuurkaart

Op de kaart is aangegeven waar de waardevolle groengebieden zich bevinden. Dit zijn in de stad de stadsparken en plantsoenen. Daarnaast is van het buitengebied aangegeven welke bijzondere landschappen aan de oost- en westzijde van de stad liggen, zoals de duinen, bossen, strandvlakten, veenweidegebied en polderlandschap.

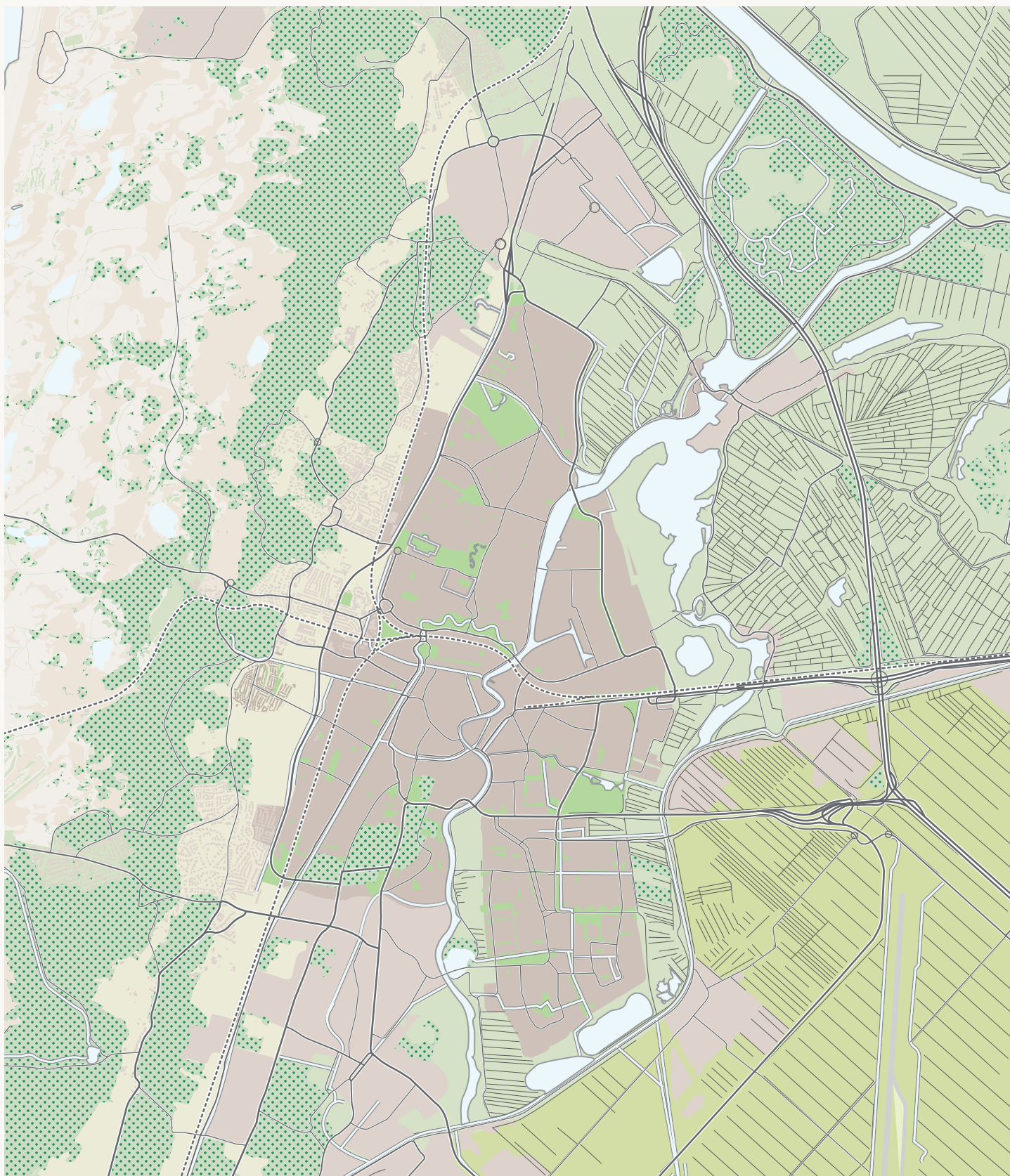
Stadsparken, plantsoenen en de groene zoom

De groene zoom direct om de stad vormt samen met de monumentale parken als Bolwerken, Kenaupark, Frederikspark en Haarlemmerhout een belangrijk onderdeel van de groenbeleving. Maar ook recenter aangelegde parken als Molenplaspark, Schoterbos, Engelandpark en Reinaldapark zijn belangrijk voor bewoners van de stad. De overzichtelijke schaal en de structuur van Haarlem met haar kenmerkende lange, historische lijnen maken de stad tot een prettige woon- en verblijfplaats. Het groen draagt hier wezenlijk aan bij.

Groen krijgt de ruimte in de stad. Bestaande groengebieden zijn belangrijk voor de leefbaarheid en worden behouden. Het bestaande groen krijgt een duidelijke functie. Het moet bijvoorbeeld te gebruiken zijn voor recreatie, ecologisch waardevol zijn of bijdragen aan klimaatadaptatie. Versteende plekken die geen functie hebben worden vergroend als het bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad. Sportcomplexen, volkstuinen en begraafplaatsen worden meer dan nu, toegankelijk voor recreanten. Elk stadspark heeft zijn eigen identiteit en parken en grote groengebieden hebben aantrekkelijke en herkenbare entrees.

Buitengebied

Haarlem heeft een langgerekte vorm en ligt landschappelijk ingeklemd tussen duinen en bos aan de westkant en veenweide en grootschalig polderlandschap aan de oostkant. Door een goede recreatieve verbinding van de woonwijken naar het groene buitengebied neemt de belevingswaarde van beide toe.



Groenstructuurkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Duinen
- Bossen, buitenplaatsen en villawijken
- Strandvlakten
- Veenweidegebied
- Grootchalig polderlandschap
- Parken en plantsoenen



6.2.2 Ecologische kaart

In Haarlem bestaat de groene ecologische structuur met name uit losse waardevolle plekken en waardevolle routes. Waardevolle plekken zijn plekken van minimaal één hectare en waar minimaal vijf bijzondere soorten planten en dieren voorkomen.

Vanuit ecologisch oogpunt ligt Haarlem op een bijzondere locatie vanwege de drie verschillende ondergronden:

- open strandvlakte met land en tuinbouwgrond,
- strandwal met bebouwing,
- veenweidegebied.

De stad met zijn bebouwing biedt een milieu voor kenmerkende soorten. In de stad komen soorten planten en dieren voor die speciaal zijn voor het stenige milieu en waarvan sommige oorspronkelijk rotsbewoners zijn. Bijvoorbeeld muurvarens, gierzwaluwen, enkele vleermuissoorten en allerlei insecten. Daarnaast is veel waardevol groen net buiten de gemeentegrenzen aanwezig.

Ecologie is overal, niet alleen in de te verwachten groene plekken. Ecologie heeft betrekking op de relaties tussen soorten planten en dieren onderling, relaties met hun omgeving inclusief menselijke activiteiten en de ontwikkeling daarvan in tijd.

De inrichting en beheer van zowel plekken als routes worden niet alleen afgestemd op de menselijke functies van het gebied, maar ook de leefvoorwaarden voor flora en fauna worden in de afweging betrokken. Als er zich kansen voordoen voor het verbeteren van een al redelijk aanwezige ecologische kwaliteit, wordt deze benut; bij slechte ecologische kwaliteit moet deze worden verbeterd. Als er kansen zijn voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers worden deze benut. Bij de bouw van kunstwerken, zoals bijvoorbeeld bruggen en duikers worden faunavoorzieningen toegepast. Dit kunnen faunatunnels zijn maar bijvoorbeeld ook nestkasten.

Ecologisch waardevolle plekken

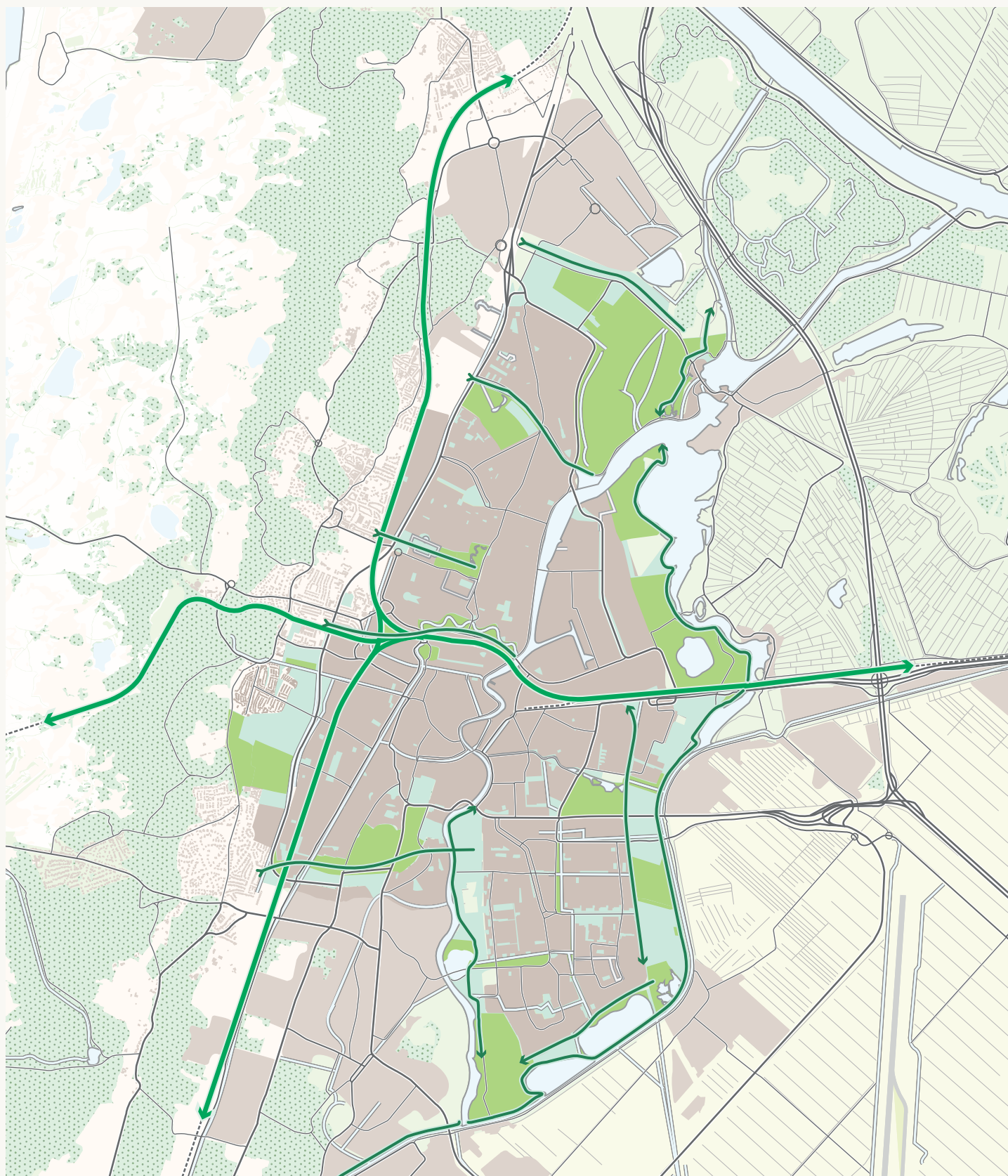
Ecologisch waardevolle gebieden worden beschermd en behouden. Het zijn plekken waar flora en fauna langdurig kan blijven. Belangrijke bestaande ecologische elementen en structuren, zoals bermen en watergangen, maar ook sommige gebouwen, worden in stand gehouden en optimaal gemaakt voor de vestiging van planten en dieren. Verlichting werkt verstorend voor de fauna. Daarom zijn we in deze gebieden terughoudend bij verlichting. De begroeiing sluit altijd aan op de plaatselijke omstandigheden als grondsoort, waterstand, voedselrijkdom en verkeerssituatie. Vooral zonnige plekken met een begroeiing van bloemrijke kruiden is zeer waardevol voor de ecologie in de stad.

Regionale doorgaande ecologische route

Een regionale doorgaande ecologische route wordt in Haarlem gevormd door de groene bermen langs het spoor. Dieren kunnen zich eenvoudig verplaatsen in deze brede spoorbermen.

Ecologische route

Een ecologische route is een route om natuur de stad in te brengen. Om ecologische routes zo effectief mogelijk te maken worden, waar mogelijk, groene structuren op elkaar aangesloten.



Ecologische kaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Ecologisch waardevolle plekken
- Groenstructuur
- Regionale doorgaande ecologische routes
- Ecologische routes
- Bebouwd gebied



6.2.3 Bomenstructuurkaart

Op de bomenkaart is de bomenstructuur aangeven op stedelijk niveau en op wijkniveau. De hoofd- en wijkbomenstructuur bestaat uit een gesloten netwerk. Dit kan een vaste laanbeplanting zijn, maar ook een gevarieerd patroon van bomen, zolang het maar een ruimtelijk geheel is.

De stad kent veel monumentale bomen en fraaie bomenlanen. Bomen geven een positieve beleving van de ruimte en een gevoel van welbevinden. Verder geven ze leesbaarheid aan de stad, als onderdeel van de stedelijke structuur. Bomen leveren een bijdrage aan de toekomstbestendigheid en verbeteren het lokale leefklimaat onder andere door schaduw, temperaturedemping, windbreking, regenwaterverdamping. Ook zorgen bomen voor een aangename luchtvochtigheid en opvangen van fijnstof. Tot slot zijn bomen een biotoop voor vele levende organismen.

Het belangrijkste knelpunt voor de groeiplaatsen van de stadsbomen bestaat uit de toename van ruimteclaims boven en onder de grond. De gemiddelde levensduur van de Haarlemse straatboom is in de bestaande situatie slechts 30 jaar. Voor de hele stad spreken we de ambitie uit om de openbare ruimte dusdanig te behandelen dat de gemiddelde leeftijd van de bomen fors naar boven gaat.

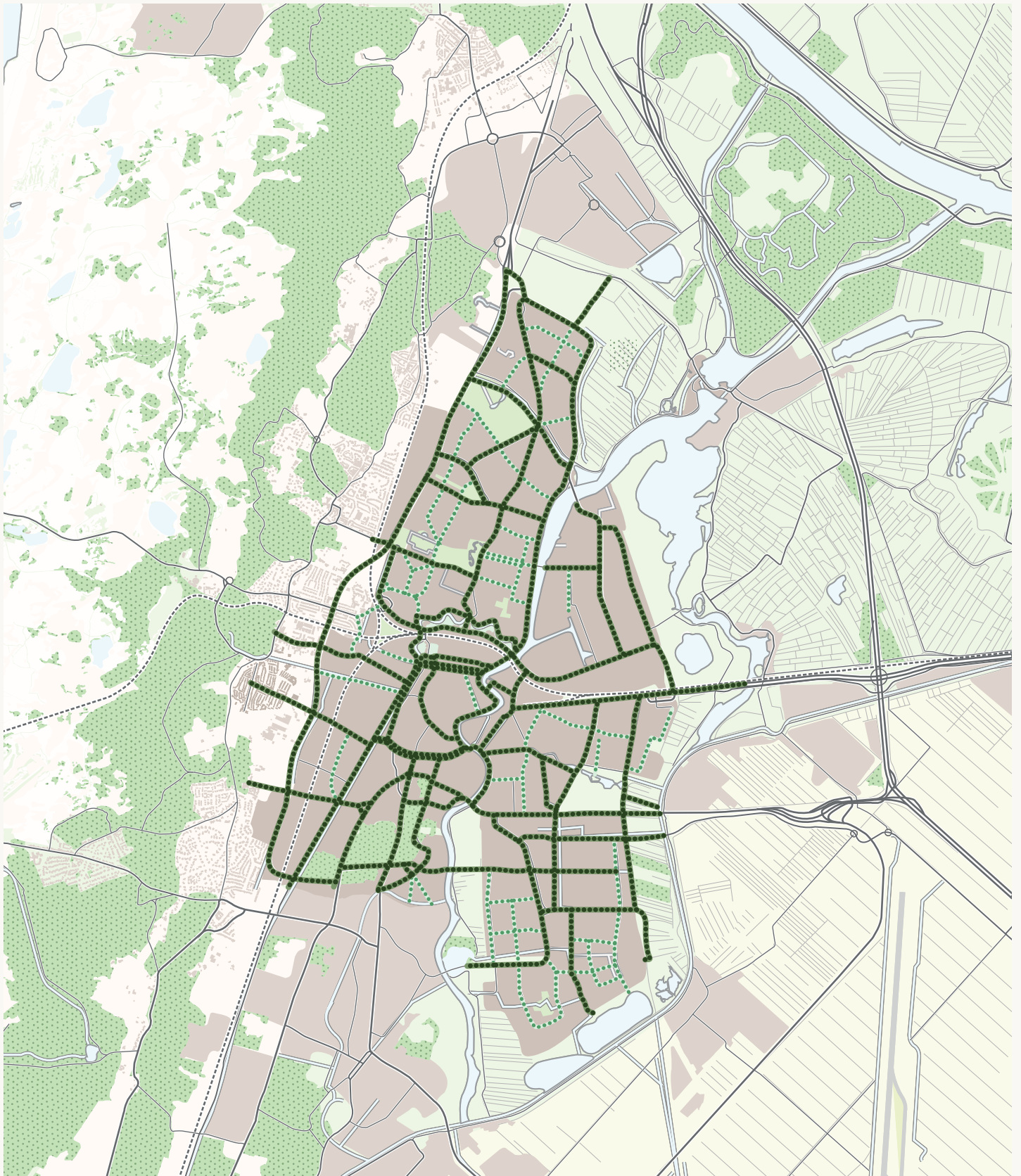
Hoofdbomenstructuur

De hoofdbomenstructuur op stadsniveau bestaat zoveel mogelijk uit grote bomen in een aaneengesloten structuur. Bomen in de stedelijke hoofdbomenstructuur die in verharding staan worden bij vervanging aangeplant in boombunkers, tenzij uit onderzoek blijkt dat het niet nodig is. Boombunkers zijn ondergrondse constructies die ruimte vrij houden voor boomwortels. Hiermee willen we bereiken dat bomen in de hoofdbomenstructuur minimaal 80 jaar oud kunnen worden.

Wijkbomenstructuur

Op wijkniveau bestaat de bomenstructuur uit grote en middelgrote bomen. Bomen hebben voldoende ondergrondse ruimte. De ondergrondse ruimte die bomen nodig hebben is in principe even groot als het kroonvolume. Vanuit de Structuurvisie openbare ruimte is de wens dat in elke straat zicht is op minimaal één boom, maar we beseffen dat dit niet altijd mogelijk is.

Voor bomen in de wijk kiest Haarlem voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Liever wat minder maar dan wel gezonde bomen dan veel bomen van slechte kwaliteit.



Bomenstructuurkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Hoofdbomenstructuur
- Wijkbomenstructuur



6.2.4 Recreatiekaart: Routes door Haarlem naar het buitengebied

Haarlem is een compacte stad met in sommige wijken weinig groen. Op twee manieren wil de stad de bewoners van vooral compacte wijken toegang geven tot groen; door recreatieve routes naar het buitengebied en door kleine plantsoenen in de wijk. Het buitengebied de parken en het Spaarne zijn de belangrijkste recreatieve voorzieningen van de stad.

Recreatieve routes

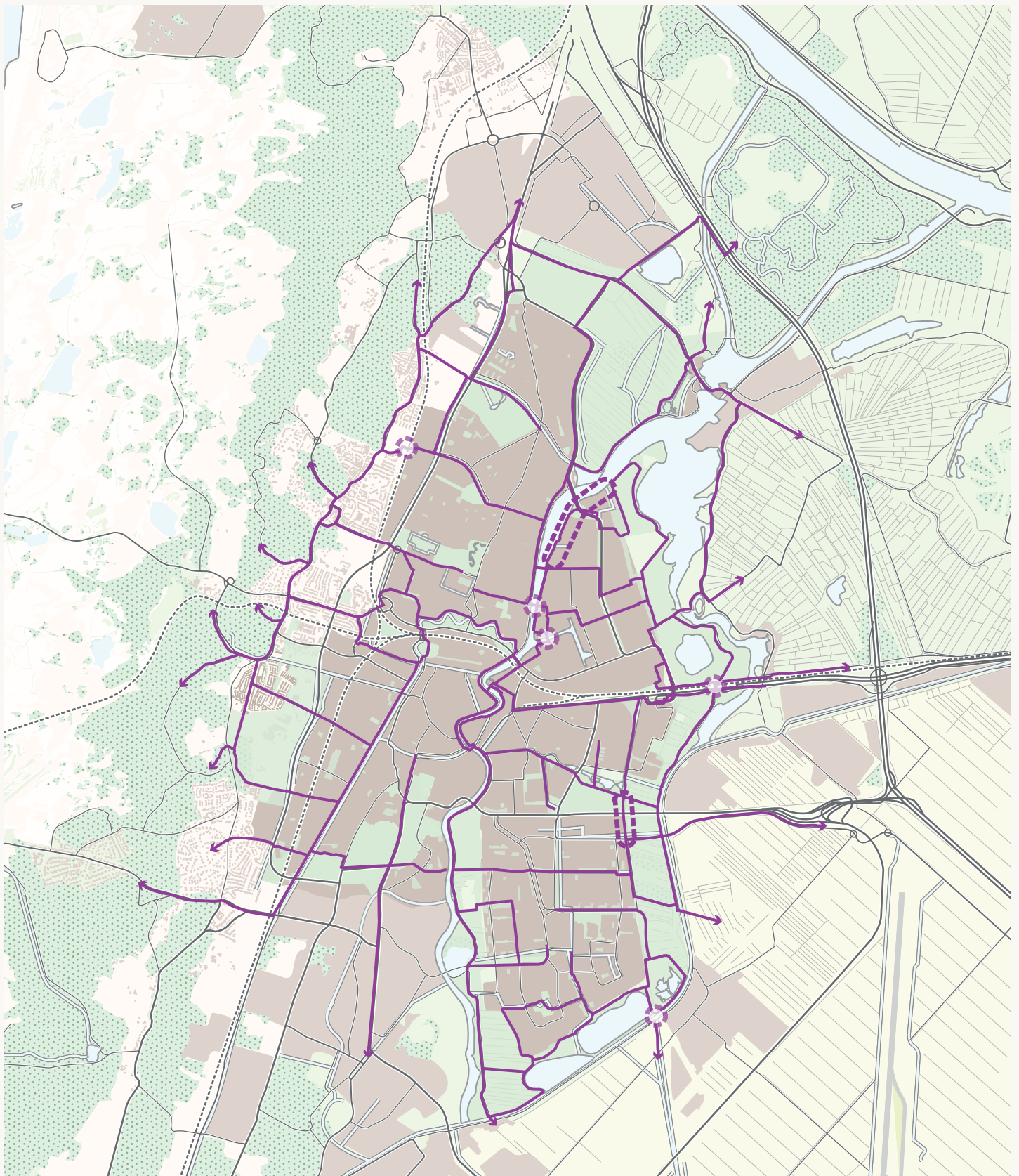
Recreatieve routes zijn aantrekkelijke wandel- en fietsroutes die de stad met het buitengebied verbinden. Het netwerk volgt hierbij zoveel mogelijk de bestaande groenplekken en waterwegen. De routes hebben een groene inrichting. Waar de recreatieve kwaliteit achterblijft, wordt de route zo groen mogelijk aangekleed en voorzien van meer verblijfskwaliteit.

Ontbrekende schakels recreatief netwerk

De recreatieve routes sluiten nog niet overal op elkaar aan. Waar het netwerk is onderbroken (ontbrekende schakels) wordt de route aangevuld.

Groenstructuur

De groenstructuur van Haarlem bestaat uit de groene zoom rondom de stad en parken en plantsoenen in de stad. Zoals aangegeven op de groenkaart.



Recreatiekaart: Routes Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

-  Recreatieve routes voetgangers en fietsers
-  Ontbrekende schakels
-  Nieuwe routes
-  Groenstructuur



6.2.5 Recreatiekaart: Ambassadeursplekken

Op deze recreatieve themakaart staan de ambassadeursplekken en de evenementenlocaties in Haarlem. Ambassadeursplekken dragen bij aan de identiteit van wijken. Evenementenlocaties dienen om evenementen te spreiden over de stad.

Ambassadeursplekken

De ambassadeursplekken zijn open ruimtes in de wijken die door hun centrale ligging en collectieve karakter een wijk symboliseren. De plekken dragen bij aan de identiteit en waardering van de wijk. De betekenis van de Grote Markt voor heel Haarlem, hebben de ambassadeursplekken voor hun wijk.

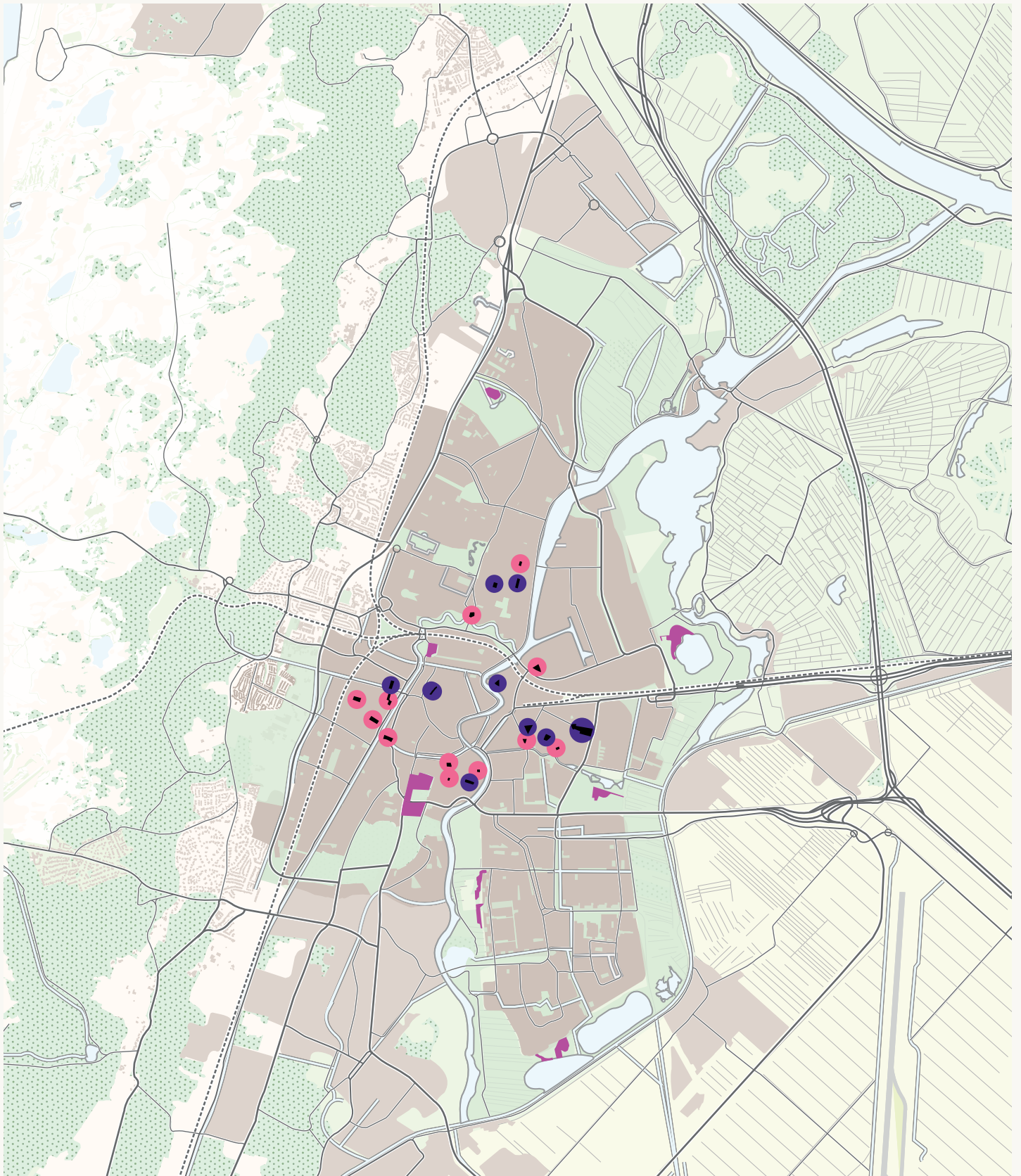
Een goede ambassadeursplek heeft een robuuste inrichting en kan gemakkelijk van gebruiksfunctie wisselen. De structuurvisie maakt onderscheid tussen plekken die vergroend kunnen worden en plekken die nog geen goede inrichting hebben.

Ambassadeursplekken met een opknapbehoefte

Op de kaart staan ook ambassadeursplekken die een opknapbehoefte hebben. Sommige ambassadeursplekken zijn verrommeld. Ze zijn als het ware bedolven onder lukraak geplaatste objecten. Andere ambassadeursplekken waren oorspronkelijk plantsoentjes die in de loop van de tijd hun groene inrichting zijn verloren. Dit kan zijn door verharding voor parkeren, stallen of speeltoestellen.

Evenementenlocaties

De behoefte aan locaties voor grootschalige festivals in Haarlem neemt toe. Met nieuwe evenementenlocaties wordt de druk gelijkmatiger verspreid over de stad en ontstaan er meer mogelijkheden voor nieuwe evenementen in Haarlem. Ook evenementenlocaties zijn ambassadeursplekken voor de stad.



Recreatiekaart: Ambassadeursplekken Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Ambassadeursplekken
- Ambassadeursplekken met opknapbehoefte
- Evenementenlocaties
- Groenstructuur



6.2.6 Recreatiekaart: Water

De watergangen van Haarlem hebben een grote ontwikkelpotentie voor recreatie. Recreatie voor bewoners en voor bezoekers. Waterrecreatie speelt zich af op het water en langs de oevers. Op de kaart staan de verschillende netwerken voor waterrecreatie. De opgave voor watertoerisme beperkt zich niet alleen tot het bevaarbaar maken van het waternetwerk. De opgave ligt ook bij het toegankelijk maken van de oevers en het aanleggen van voorzieningen als verblijfsplekken en opstapplekken .

Staande mastroute

De staande mastenroute is de traditioneel de route over het Spaarne waarbij het niet nodig is dat schepen hun masten strijken. Alle bruggen zijn op deze route beweegbaar.

Sloepenroute

Veel water in Haarlem is uitermate geschikt voor pleziervaart. Er is een uitgebreid waternetwerk in een aantrekkelijk stedelijk en landelijk gebied. Het grootste knelpunt in dit netwerk zijn te lage bruggen en duikers. Om het waternetwerk geschikt te maken voor sloepen zullen bruggen en duikers vervangen moeten worden door doorvaarbare bruggen of duikers.

Vaardoelen

Vaardoelen zijn plekken waar je met boot aan kan leggen, omdat daar iets te beleven valt.

Opstappunt riviercruise

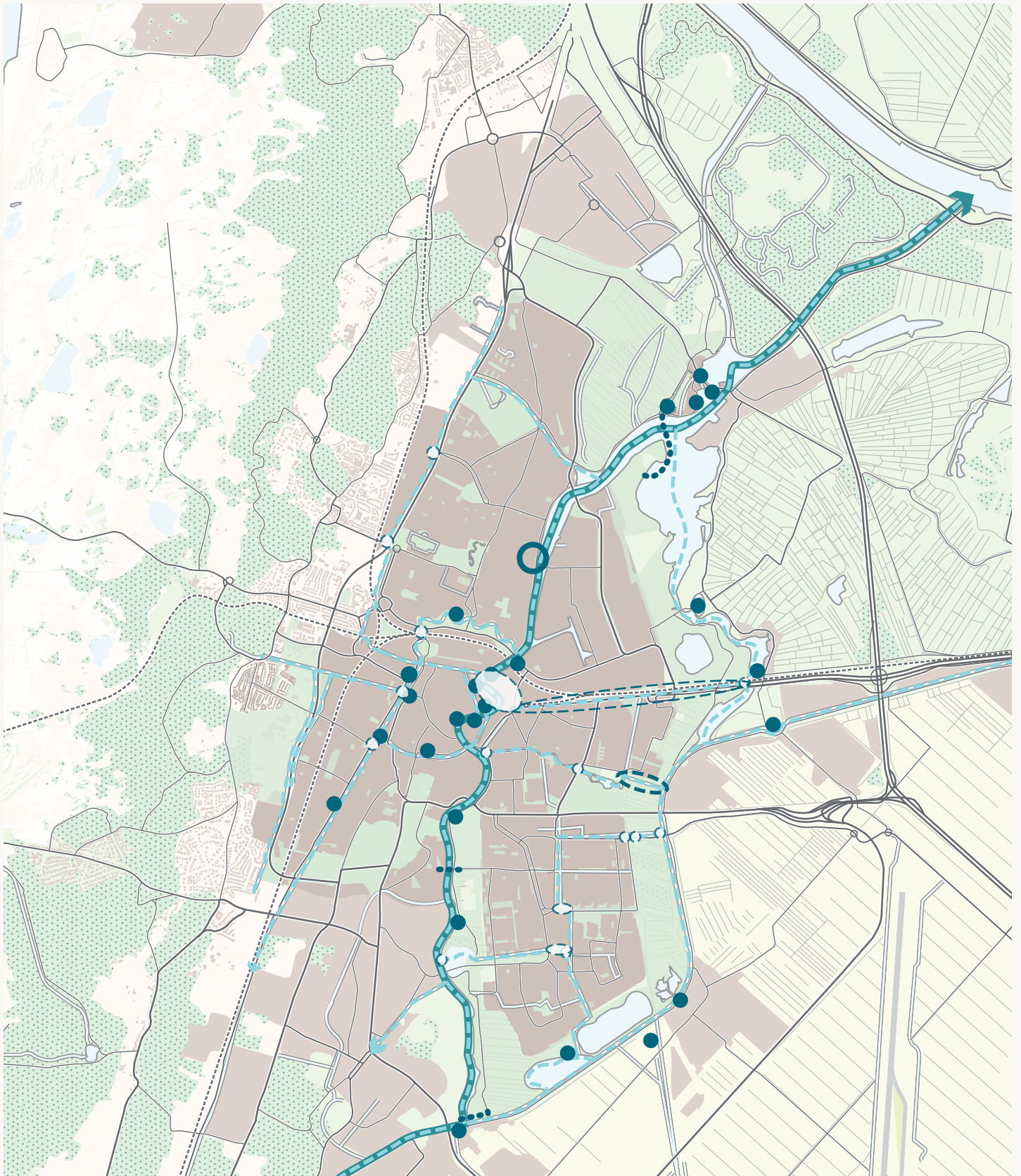
Stroomafwaarts, vanaf de Waarderbrug, biedt het Spaarne kansen voor de riviercruise. Om de riviercruisevaart te faciliteren zal de route over het Spaarne tot de Waarderbrug geschikt moeten worden gemaakt voor schepen tot 135 meter lengte. Hiervoor moeten de sluis bij Spaarndam en de aanlegkade aan de Spaarndamseweg worden aangepast.

Ontbrekende schakels

Er zijn nog ontbrekende schakels in het sloepennetwerk en voor de riviercruise. Denk hierbij aan sluizen, bruggen en duikers. Waar mogelijk hebben bruggen of duikers in het sloepennetwerk een doorvaarhoogte van 1,50 meter en een breedte van 2,50 meter.

Pontverbinding

Haarlem heeft een aantal pontverbindingen. Ze dragen bij aan het beter toegankelijk maken van de groene zoom voor fietsers en wandelaars.



Recreatiekaart: Water Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Staande mastenroute
- Sloepenroute
- Vaardoelen
- Opstappunt riviercruise
- Ontbrekende schakels
- Pontje
- Groenstructuur



6.2.7 Cultuurhistorische waardenkaart

Haarlem is een historische stad met een lange en interessante ontstaansgeschiedenis. Haarlem herbergt daardoor belangrijke waarden in zowel het gebouwde als het ongebouwde. Denk hierbij aan de vele historische en markante gebouwen en lange lijnen. Lange lijnen zijn historische lijnen waarlangs de stad op natuurlijke wijze is gegroeid. Dit kunnen ook waterlopen zijn. Voorbeelden zijn het Spaarne, de Amsterdamsevaart of de Waarderweg. De lange lijnen op stedelijk niveau en de stedelijke oriëntatiepunten zijn in beeld gebracht in de Nota Ruimtelijke Kwaliteit van 2012. In de nota is de essentie van de cultuurhistorische betekenislaag beschreven. De beschermde stadsgezichten, de lange lijnen en de stedelijke oriëntatiepunten zorgen voor de samenhang en de herkenbaarheid in Haarlem. Het is daarom belangrijk deze cultuurhistorische structuurdragers en oriëntatiepunten van Haarlem in andere visies en plannen te borgen.

Lange lijnen

Het is de ambitie om de lange lijnen zodanig in te richten dat alle functies goed aan bod komen en de (vergeten) lange lijn weer herkenbaar is als belangrijke structuur in de stad. Hoe het profiel precies wordt ingericht varieert per lange lijn: elke lijn heeft een eigen geschiedenis, betekenis en karakteristiek. Voor de inrichting van de lange lijnen wordt ingezet op continuïteit van het profiel, verhoging van de belevingswaarde, historische leesbaarheid, een stevige bomenstructuur en goede voetgangersvoorzieningen.

Herkenbare plaatsen, groenstructuren

Haarlem heeft zich ontwikkeld op een landschappelijke ondergrond, die op sommige plaatsen in de groenstructuur nog goed herkenbaar aanwezig is. Zo zijn er binnen (en aan de rand van) de stad stukken polder, waterlopen, molens en restanten van buitenplaatsen bewaard gebleven. In het landschap aan de oostzijde van Haarlem is de Stelling van Amsterdam een belangrijke cultuurhistorische structuur.

Stedelijke oriëntatiepunten en zichtlijnen

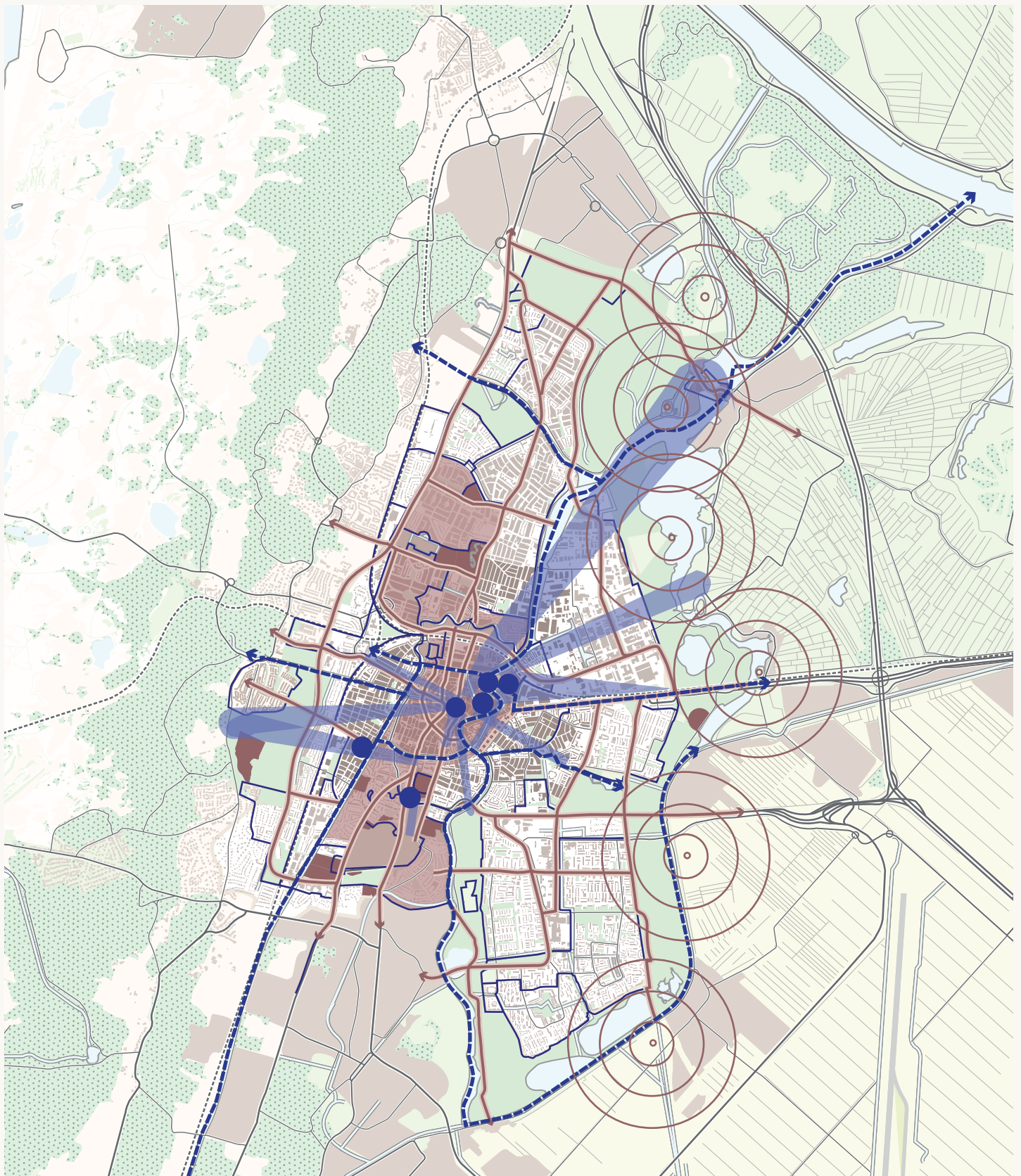
Naast de lange lijnen zijn oriëntatiepunten in de stad van groot belang. Dit betekent dat de zichtlijnen op een aantal markante gebouwen en zichtassen beschermd worden, dan wel moeten worden hersteld.

Wijktypologie

Haarlem is in de loop van de eeuwen gegroeid, met als resultaat dat er een verscheidenheid aan (woon)wijken is ontstaan. Elke periode heeft zijn eigen specifieke kenmerken in verschijningsvorm en bij ruimtelijke ontwikkelingen is het van belang dat hiermee rekening wordt gehouden.

Beschermd stads- en dorpsgezicht

De binnenstad, het oude dorp Spaarndam en de meest kenmerkende eerste uitbreidingen van Haarlem en vallen onder het beschermd stads-en dorpsgezicht. Ze zijn wettelijk beschermd.



Cultuurhistorische waardenkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km



- Beschermd stads- en dorpsgezicht
- Groenstructuur
- Zichtlijnen
- Wijktypologie
- Restanten buitenplaatsen
- Lange lijnen
- Lange waterlijnen
- Stelling van Amsterdam

- Oriëntatiepunten zichtlijnen
- Archeologisch monument

6.2.8 Waterkaart

Bestaande watergangen

Op de waterkaart staan alle waterlopen en de verschillende (ondergrondse) watersystemen. Het Spaarne en de historische grachten en vaarten zijn bepalend voor de identiteit van Haarlem en verbinden de stad met het omliggende landschap. Dit netwerk van lange lijnen geeft structuur aan de stad, zorgt voor droge voeten heeft een recreatieve en ecologische functie en draagt bij aan de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving.

Het water in Haarlem is beleefbaar en bevaarbaar. De zichtbaarheid van het water is daarbij belangrijk. Oevers zijn zoveel mogelijk toegankelijk en bij voorkeur bruggen in plaats van duikers. Ook waterberging en afvoer van hemelwater is beleefbaar. Hemelwaterafvoer loopt grotendeels via woonstraten en waterberging vindt waar mogelijk plaats in plantsoenen en pleinen tijdens piekbelasting. Op plaatsen waar het technisch en ruimtelijk gezien mogelijk is zet Haarlem in op natuurvriendelijke oevers, met name waar schoon duinwater aanwezig is. Zorgvuldige inrichting en beheer van de oevers zorgen dat het water zichtbaar is.

Nieuwe en te verbreden watergangen en hemelwaterberging

Door het veranderende klimaat worden de buien heviger en nemen de droge periodes toe. De Structuurvisie richt zich zodoende op een toekomstbestendig watersysteem. Door smalle waterlopen te verbreden, gedempte grachten weer open te graven en nieuwe waterlopen te graven kan het overtollig regenwater ook in de toekomst worden geborgen en afgevoerd. In droge periodes zorgt dit waternetwerk er bovendien voor dat het grondwaterniveau op peil blijft. In tijden van hittestress heeft water een verkoelende werking.

Er zijn al veel nieuwe watergangen in Haarlem gerealiseerd. De waterkaart bevat nog een aantal ingrijpende nieuw te realiseren watergangen om het netwerk te volmaken. Dit zijn:

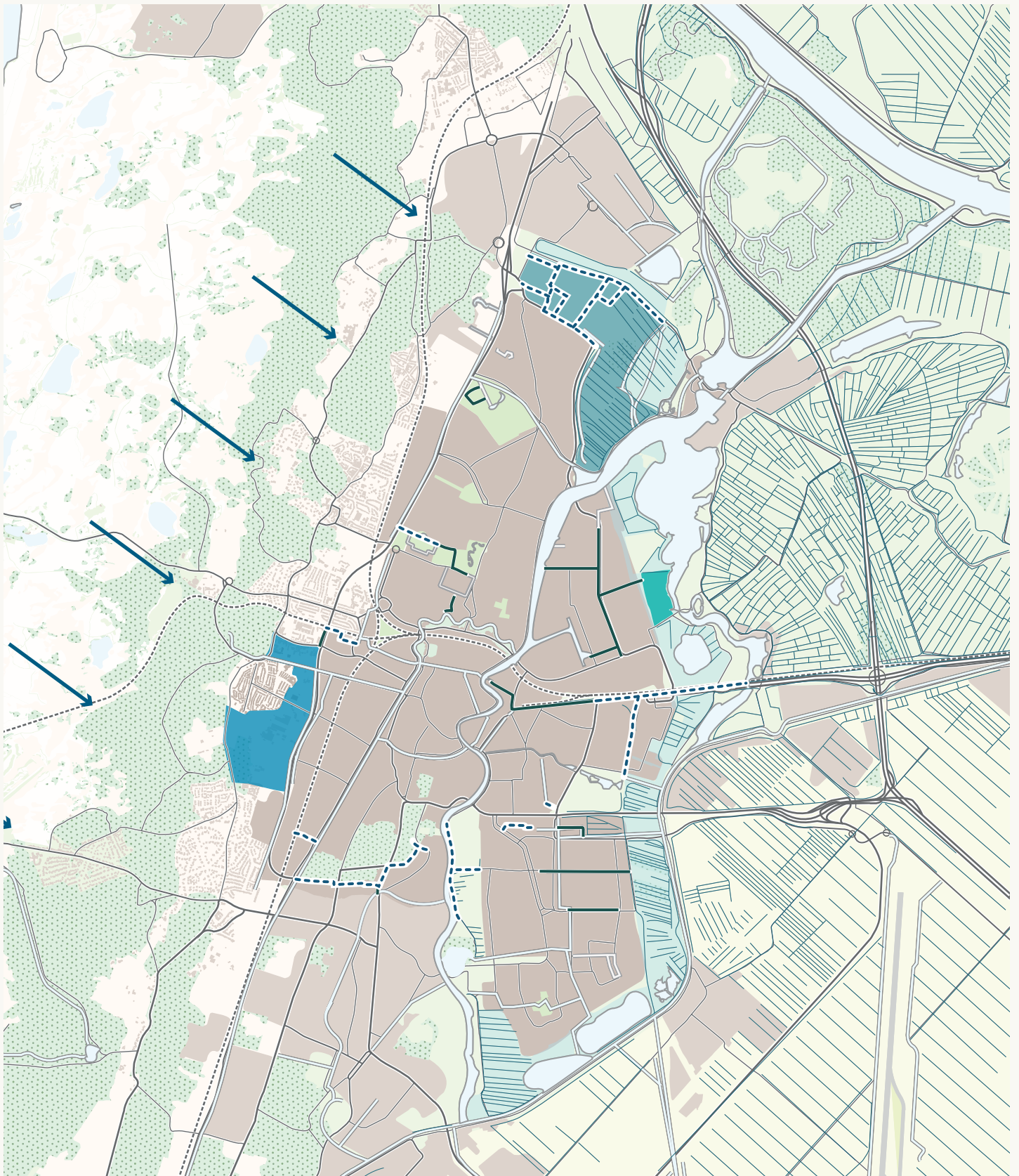
- Opengraven van de Amsterdamsevaart, Oostersingel en Papentorenvest;
- Nieuwe watergangen in Schalkwijk, in de Floris van Adrichemlaan en Aziëweg;
- Nieuwe waterverbinding langs de Westelijke Randweg tussen Zijlweg en spoor;
- Nieuwe watergang in Delftwijk Zuid;
- Verbinden van de Leidsevaart met het Spaarne door verbetering van bestaande sloten en waterpartijen in Haarlem Zuid West.

Buitengebied duinwatersysteem, invloed en stroomrichting van duinwater

Vanwege de unieke ligging van de stad aan de binnenduinrand, heeft Haarlem kwalitatief goed kwelwater uit de duinen tot haar beschikking. Het stelsel aan waterlopen dient hier maximaal op in te spelen. Schoon water uit de duinen moet worden vastgehouden en benut in Haarlem. Dat kan in Westelijk Tuinbouwgebied. Ook aan de noordkant van Haarlem zijn in het buitengebied, waaronder het Hekslootgebied, mogelijkheden om de invloed van het duinwater te vergroten. Ook de nieuw te graven watergang langs de Westelijke Randweg en de te verbeteren sloten in Haarlem Zuid dragen bij aan een betere benutting van het duinwater voor het stedelijk watersysteem.

Buitengebied polderwatersysteem

De aan de oostkant van Haarlem gelegen groene polders worden gekenmerkt door hun eigen sloten patroon en gebiedseigen water. Een meer op de natuur afgestemd beheer van de graslanden heeft een gunstig effect op de ecologie van de poldersloten. In de Waarderpolder is bij Penningsveer ruimte voor tijdelijke berging van hemelwater uit de Waarderpolder.



Waterkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km



- Bestaande watergangen
- Te verbreden watergangen
- Nieuwe watergangen
- Buitengebied duinwatersysteem
- Invloed van duinwater
- Duinwater (stroomrichting)
- Ruimte voor hemelwaterberging
- Buitengebied polderwatersysteem

6.2.9 Hittestresskaart

Op de kaart wordt de mate van hittestress in de stad weergegeven. Door de stijging van temperatuur kan de (gevoels)temperatuur overdag en 's nachts toenemen. Bij een hoge luchtvochtigheid worden hoge temperaturen door veel mensen als extra benauwend en stressvol ervaren. Hoge temperaturen overdag kunnen zorgen voor hittestress; als deze gecombineerd worden met hoge temperaturen 's nachts treedt extra hittestress op. Als de nachttemperatuur boven de 20 graden Celsius blijft, kunnen veel mensen minder goed slapen en neemt mede daardoor ook de arbeidsproductiviteit af. Voornamelijk kwetsbare groepen, zoals ouderen hebben last van hittestress. Op een windstille zomerdag kan het temperatuurverschil tussen stad en buitengebied oplopen tot 7 graden Celsius.

Grote kans op hitte

De plekken die na verwachting het meeste last hebben van hittestress zijn bedrijventerreinen en het centrum; deze zijn op kaart donkerrood aangegeven.

Groen en water zorgen dat de hittestress minder ernstig is. Daar waar mogelijk worden groen en water toegepast. Sportvelden van kunstgras zijn heel gevoelig voor hittestress, vaak zijn het zelfs hitte-eilanden. Met name rond sportvelden en verzorgingstehuizen vraagt de structuurvisie extra aandacht om de hittestress tegen te gaan om kwetsbare groepen te beschermen. Daarnaast hebben bedrijven en bewoners ook een eigen verantwoordelijkheid om hier op hun eigen perceel rekening mee te houden.

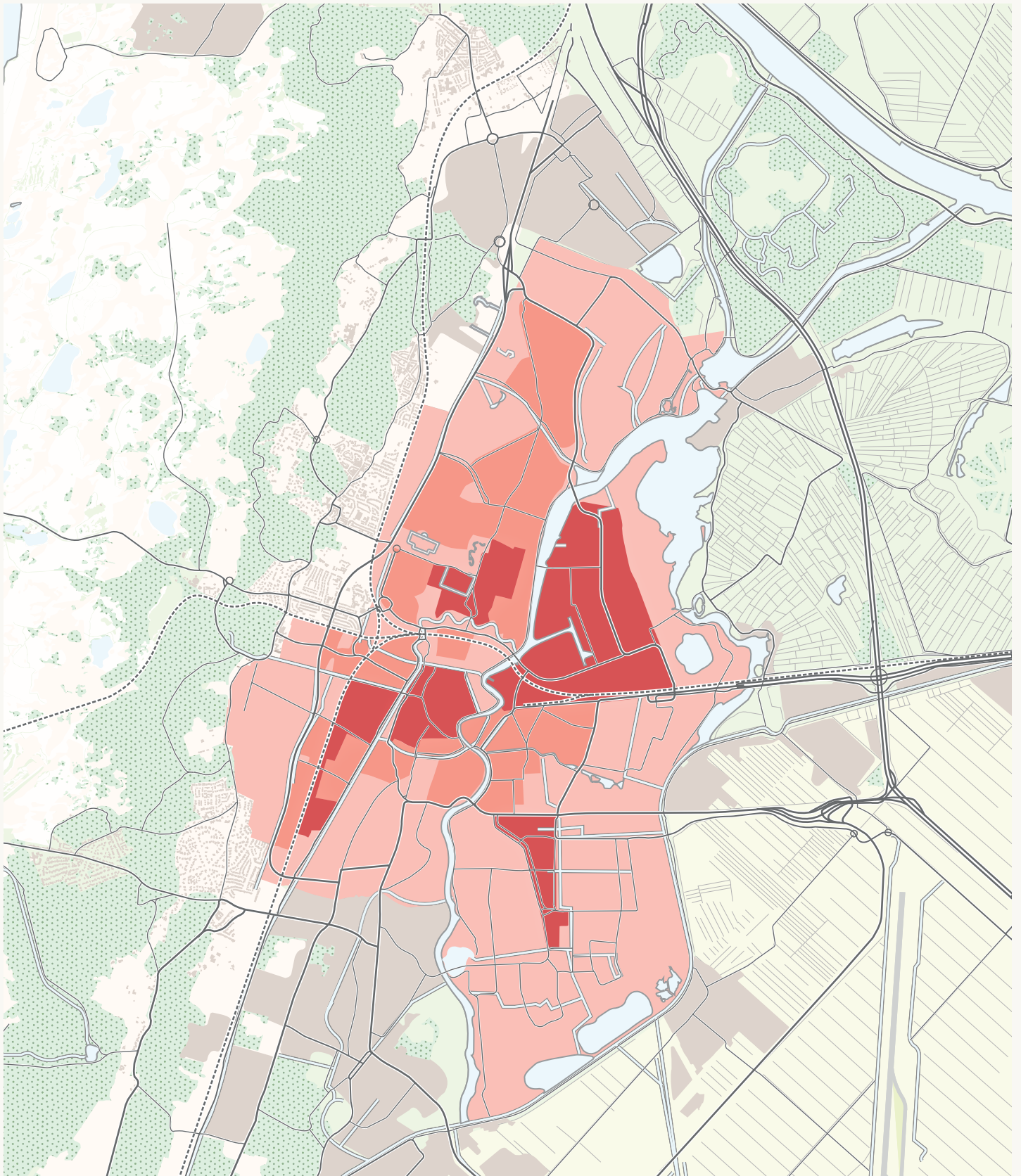
Matige kans op hitte

In de rode gebieden is matige kans op hitte. Dit zijn de compactere wijken rondom het centrum. Hier is weinig groen en water die zorgen voor verkoeling.

Haarlem heeft veel verharding en verstening en kent in vergelijking met andere steden weinig water en groen. Wel zijn er enkele grote parken en groen aan de stadsranden. Haarlem heeft daardoor relatief weinig koelere plekken. In nagenoeg de gehele stad is daardoor sprake van hittestress.

Kleine kans op hitte

In de licht rode gebieden is er een kleine kans op hitte voorkomen, dit zijn met name de wat groenere wijken van Haarlem.



Hittestresskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Grote kans op hitte
- Matige kans op hitte
- Kleine kans op hitte



6.2.10 Voetgangerskaart

Een van de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte is om meer ruimte aan de voetganger toe te bedelen. Dit betekent onder andere meer ruimte en meer aandacht voor de voetganger. Op de kaart wordt het hoofdnetwerk voor de voetganger weergegeven. Dit zijn het voetgangersgebied in de binnenstad, looproutes in het centraal stedelijk gebied, stadsstraten, zones rondom maatschappelijke en economische centra die veel voetgangers aantrekken en parken en plantsoenen.

Het voetgangersnetwerk is het meest fijnmazige netwerk in de stad. Trottoirs worden gebruikt om op de plek van bestemming te komen of simpelweg voor een ommetje. Brede trottoirs zijn ook belangrijk voor een gezonde ontwikkeling van de jonge generatie. Spelen gebeurt steeds vaker informeel in de straat en steeds minder vaak op formele speeltoestellen. Een trottoir hoeft niet altijd breed te zijn, maar een bepaalde maat geeft wel meer of minder aanleiding om er gebruik van te maken. Zo zou een trottoir minimaal 2 meter breed moeten zijn om mensen er prettig te kunnen laten lopen. Een trottoir van 3 meter breed is geschikt om te flaneren of om op te spelen. Een trottoir van 1,5 meter is nodig om elkaar op het trottoir fatsoenlijk te kunnen passeren. Een smaller trottoir heeft ook nut, maar dan staan er zo min mogelijk objecten in of op dat trottoir.

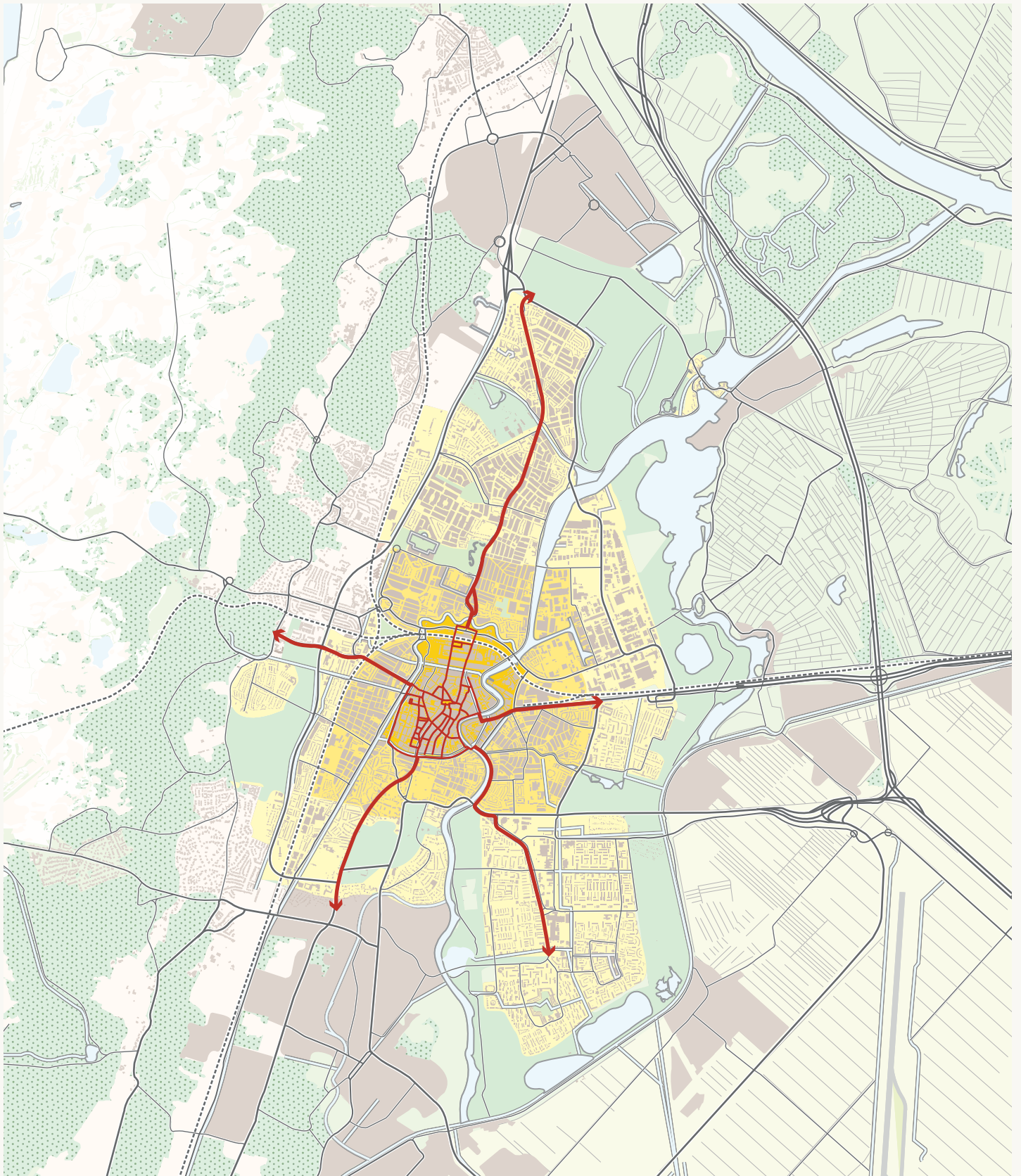
Binnenstad

De verblijfskwaliteit voor de voetganger staat centraal in de binnenstad. Het streven is een gemengd voetgangersgebied waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Terrassen dragen bij aan een levendige binnenstad. Maar voorkomen moet worden dat ze de voetgangers hinderen.



Zones rondom maatschappelijke en economische centra

Looproutes naar OV-knooppunten of rondom maatschappelijke en economische centra buiten de binnenstad die veel voetgangers aantrekken, zoals scholen, sportvoorzieningen, verzorgingstehuizen en winkels zijn voetgangervriendelijk ingericht. Denk daarbij bijvoorbeeld



Voetgangerskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Stedelijk gebied
- Voetgangersnetwerk
- Stadsstraten
- parken en plantsoenen



aan bredere trottoirs, verlaagde trottoirbanden en veilige oversteken. Bij erftoegangswegen kan je denken aan verhogingen in de straat nabij scholen, zodat kinderen veilig kunnen oversteken en auto's afgeremd worden.

Looproutes tussen het Centraal stedelijk gebied en de binnenstad

Belangrijke looproutes van en naar de binnenstad krijgen meer aandacht. Ze verbinden de wijken en belangrijke knooppunten met de binnenstad. Denk hierbij aan looproutes van OV-knooppunten en Park & Walks naar de binnenstad. Looproutes zijn sociaal veilig, goed verlicht en leiden langs aantrekkelijke plekken en worden waar mogelijk gecombineerd met een recreatieve route. In enkele gevallen moet een ontbrekende schakel in het voetgangersnetwerk opgelost worden. Deze vallen vrijwel altijd samen met ontbrekende fietsschakels, zoals een tunnel of brug, en zijn daarom op de themakaart fiets weergegeven.

Stadsstraten

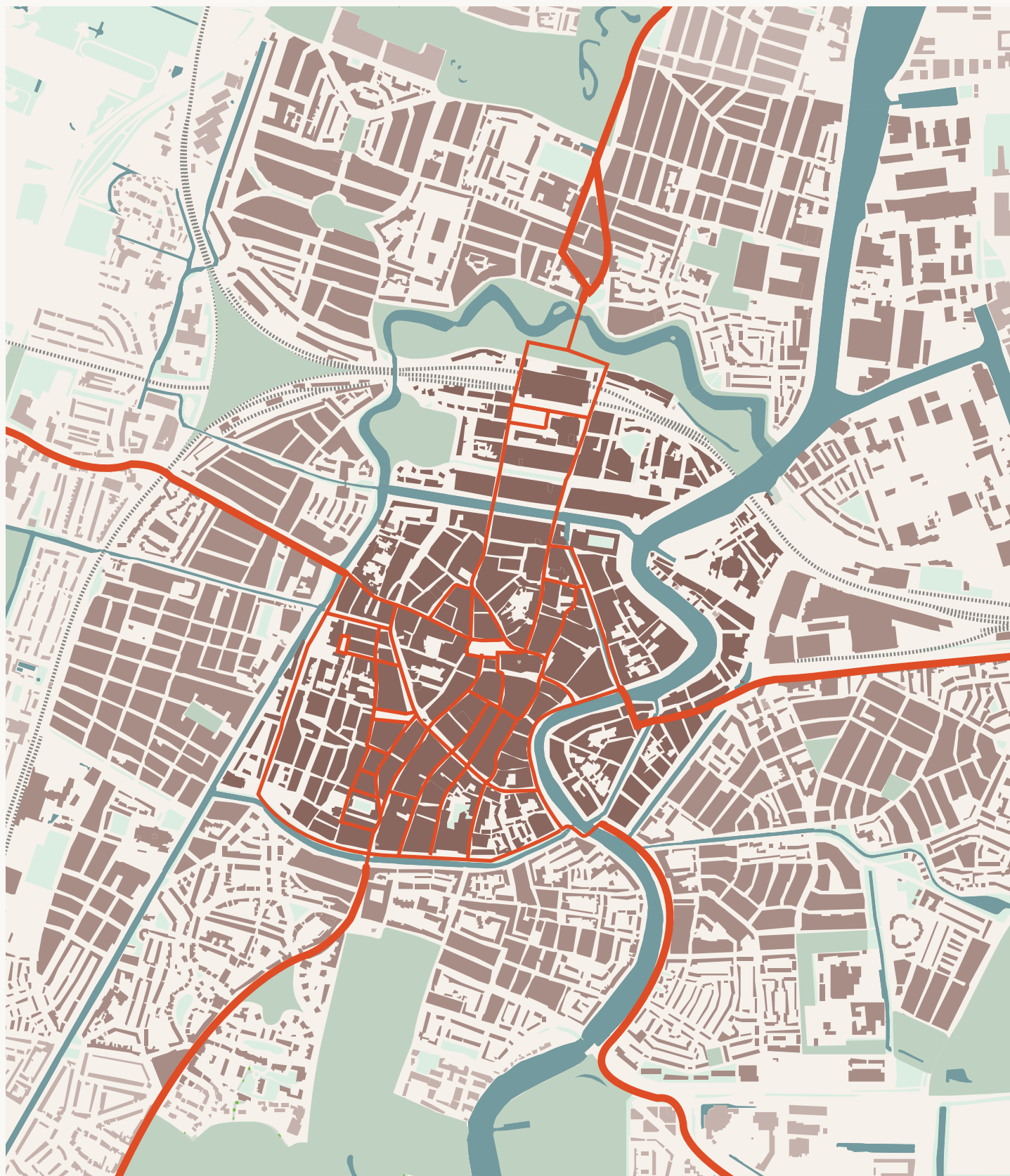
Stadsstraten zijn een belangrijk onderdeel voor het voetgangersnetwerk en kenmerken zich door multifunctioneel gebruik, drukte en ontmoeting. Naast woningen zijn hier voorzieningen gevestigd die bezoekers trekken. Dit vraagt een inrichting waar aandacht is voor fietsers en voetgangers. Er zijn brede trottoirs en naast de vrije doorloopruimte is er voldoende ruimte voor uitstallingen, zijn er voldoende fietsparkeerplaatsen en rustpunten.

Parken en plantsoenen

Parken en plantsoenen spelen een belangrijke rol in het dagelijkse leven van de inwoners. De parken en plantsoenen in Haarlem worden gebruikt voor een ommetje, om in te spelen, voor het uitlaten van de hond, om te joggen of juist om even bij te komen. Veel gebruikte looproutes leiden daarom al via parken of plantsoenen. Waar dat nog niet zo is, wordt dit verbeterd.

Woonstraten

In de woonstraten is er voldoende ruimte voor de voetganger. Voor verblijf, een ommetje of om te spelen. De straatinrichting nodigt uit om steeds meer verplaatsingen in de wijk lopend te doen. De vrije ruimte voor voetgangers is daarom bij voorkeur minimaal 1,5 meter breed, en waar het kan breder.



Voetgangersnetwerk kaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,2 0,4 0,6 0,8 1km

- Voetgangersnetwerk
- Stadstraten
- Parken en plantsoenen



6.2.11 Fietsnetwerkk kaart

De fietser is het belangrijkste vervoermiddel in Haarlem. Alleen zo kunnen we met een toename van inwoners de bereikbaarheid van onze stad en de voorzieningen in onze stad garanderen. Daarom wordt het fietsnetwerk de komende jaren geoptimaliseerd. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van ontbrekende schakels, het beter aansluiten van het lokale netwerk op het regionale fietsnetwerk en door het geven van ruimte en comfort op de hoofdfietsroutes.

Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring rond de binnenstad. Op deze fietsring en op de rest van het regionale fietsnetwerk en hoofdfietsnetwerk krijgen fietsers de ruimte. Het overig fietsnetwerk bestaat uit alle fietsroutes die bijdragen aan een snelle fietsbereikbaarheid in en om Haarlem. Dit zijn niet altijd vrij liggende fietsvoorzieningen en hier zijn concessies aan comfort en breedte aanvaardbaar. Samen met het recreatieve fietsnetwerk en de woonstraten vormt dit het totale fietsnetwerk van Haarlem.

Inpassing van fietsvoorzieningen in bestaand stedelijk gebied is niet eenvoudig. Tegenwoordig bestaat de fiets uit verschillende soorten en verschillende snelheden. We weten dat een fietser ongeveer 75 centimeter breed is en een snor- en bakfiets ongeveer een meter. Hoe belangrijker het fietspad in het fietsnetwerk is (regionaal-hoofd-overig), hoe breder de voorkeursbreedte, omdat gebruikers elkaar moeten kunnen passeren. Een tweerichting fietspad is zelfs nog breder, omdat gebruikers elkaar niet alleen in verschillende snelheden, maar ook in verschillende richtingen moeten kunnen passeren. We weten bijvoorbeeld dat een drukke fietsroute meer ruimte nodig heeft dan een normale fietsroute, maar dat in sommige gevallen een smallere fietsstrook op een rijbaan ook veilig uitgevoerd kan worden.

Regionale fietsroutes

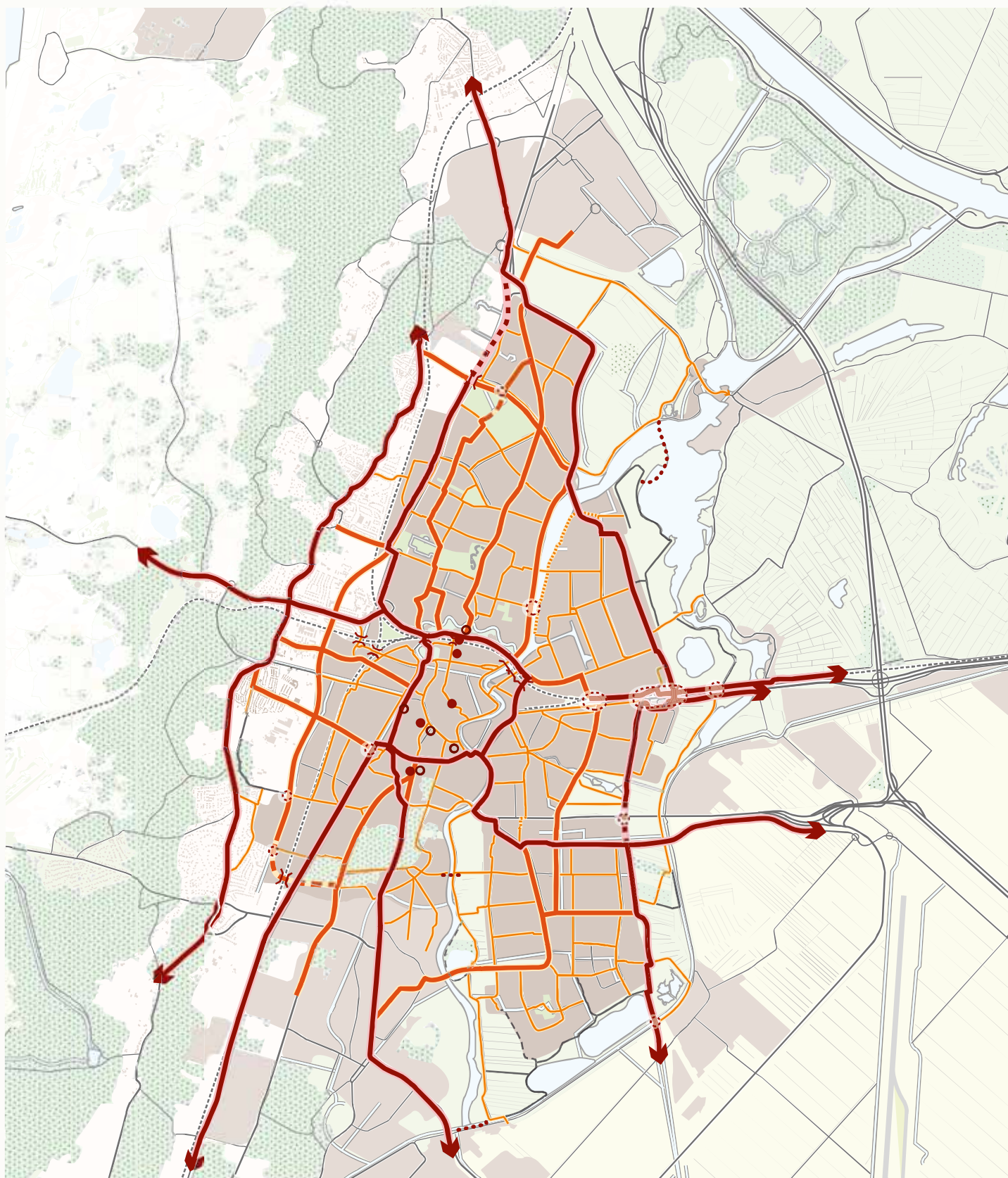
De regionale fietsroutes verbinden kernen in de regio. Op regionale fietsroutes kunnen fietsers snel veel kilometers afleggen. De regionale routes worden in Haarlem met elkaar verbonden door de fietsring rondom het centrum.

Het regionale fietsnetwerk bestaat bij voorkeur uit vrij liggende fietspaden. Met name buiten het centraal stedelijk gebied krijgen regionale fietspaden voldoende maat om de verwachte toename van fietsers te faciliteren. Door de brede fietspaden kunnen de snelheidsverschillen worden opgevangen. Ook op de fietsring en in het centraal stedelijk gebied worden deze fietsvoorzieningen aantrekkelijker voor fietsers dan de omliggende opties. Hierdoor verleiden we fietsers deze route te kiezen boven de kortste route door de binnenstad of woonwijken. De verharding op het regionaal fietsnetwerk is comfortabel en de fietspaden zijn breed en verlicht. Waar mogelijk zijn de regionale fietspaden vrij liggend.

Waar de regionale fietsroutes auto-netwerken kruisen wordt veel aandacht besteed aan de fietser. Denk hierbij aan lange groentijden bij verkeerslichten en goede opstel mogelijkheden voor de fietsers. Ook het zoveel mogelijk voorrang geven op kruisingen wordt in het ontwerp meegenomen. Bij een kruising met de Regioring wordt een ongelijkvloerse kruising onderzocht.

Hoofdfietsroutes

Het hoofd-fietsnetwerk verbindt verschillende wijken met elkaar en met het centrum. Op de hoofdfietsroutes kunnen fietsers zich snel verplaatsen binnen Haarlem. Deze fietspaden zijn breed en verlicht en de verharding is comfortabel. Zodra het hoofd-fietsnetwerk gelijk loopt met een gebiedsontsluitingsweg (waar 50 km/u geldt) beschikken fietsers bij voorkeur over eigen

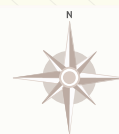


Fietsnetwerkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Regionale fietsroutes bestaand
- - - Regionale fietsroutes nieuw
- Hoofd fietsroutes bestaand
- - - Hoofd fietsroutes nieuw
- Overig fietsnetwerk bestaand
- - - Overig fietsnetwerk nieuw
- Recreatieve routes bestaand
- - - Recreatieve routes nieuw

- ⊙ Ontbrekende schakel
- Fietsenstalling bestaand
- Fietsenstalling nieuw
- ⋯ Pontje



fietspaden. Een concessie naar fietsstroken wordt pas gedaan als de beschikbare ruimte hier aanleiding toe geeft. Wanneer het hoofd-fietsnetwerk gelijk loopt met een verblijfsgebied waar 30 km/u geldt (erftoegangsweg), zijn er geen vrijliggende fietsvoorzieningen en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan. Over korte stukken kan een fietsstraat overwogen worden. Dit is een inrichtingsvorm waarbij fietsers prioriteit krijgen en de auto's te gast.



Overig fietsnetwerk

Het overig fietsnetwerk zijn alle fietsroutes die bijdragen aan een snelle fietsbereikbaarheid van de wijk naar het hoofd- en regionaal fietsnetwerk. Waar deze fietsroutes samen lopen met een straat waar 50 km/u gereden mag worden zijn uiteraard wel aparte fietsvoorzieningen noodzakelijk. Dit zijn bij voorkeur vrij liggende fietspaden, maar waar dit niet mogelijk is zijn fietsstroken op de rijbaan aanvaardbaar. Maar vaker lopen deze fietsroutes via de woonstraten. In die gevallen zijn er geen aparte fietsvoorzieningen en maken fietsers gebruik van de rijbaan. In de omgeving van scholen is er speciale aandacht voor veilige langzaam verkeersroutes.

Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk brengt fietsers langs attractieve punten en groen naar het buitengebied. De route heeft een zo groen mogelijke uitstraling en is voorzien van rustpunten. De recreatieve routes hoeven niet per se verlicht te zijn en zorgen ervoor dat Haarlemmers op een interessante manier in het buitengebied komen. Hierdoor dragen de recreatieve routes, ook binnen de bebouwde kom, bij aan het totale fietsnetwerk.

Ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk is nog niet op alle punten robuust. In het fietsnetwerk zitten nog ontbrekende schakels. Dit kunnen tracés zijn, maar ook een fietsbrug- of tunneltje. Samen met de regio wordt gekeken hoe de ontbrekende schakels in het regionaal fietsnetwerk kunnen worden gerealiseerd. Ontbrekende tunnels of bruggen in het fietsnetwerk worden altijd geschikt gemaakt voor al het langzaam verkeer. Dit houdt in dat de ontbrekende schakels sociaal veilig en verlicht zijn.

Fietsenstallingen

Fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad, economische centra, bij OV-knooppunten en bij Park & Ride's zorgen ervoor dat het toenemend aantal fietsen niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd dat de ketenmobiliteit verbeterd wordt. Nieuwe fietsenstallingen moeten ruim en licht zijn, voldoende capaciteit hebben en zijn gelegen bij attracties en/of langs fietsroutes uit het regionaal- of hoofdfietsroutenetwerk.



Overig fietsparkeren

Ook in woonstraten, zeker bij voorzieningen, moet meer aandacht komen voor fietsparkeren op straat. Inzet van de gemeente is om bij nieuwe ontwikkelingen voldoende fietsparkeren op eigen terrein te realiseren. Waar de breedte het straatprofiel een knelpunt wordt, komen de fietsparkeerplekken bij voorkeur niet in groenstroken of in de 1,5 meter vrije doorloopruimte op trottoirs. De ruimte voor fietsparkeren wordt dan gevonden in parkeervakken voor auto's.

6.2.12 Openbaar vervoerkaart

Op de netwerkkaart van het openbaarvervoer zijn de netwerken voor trein, hoogwaardig en overig openbaar vervoer. Daarnaast staan de knooppunten bij treinstations en haltes van de hoogfrequent openbaarvervoer buslijnen weergegeven.

Het netwerk voor openbaar vervoer bestaat uit vijf niveaus, die steeds fijnmaziger door de stad lopen. Aan de ene kant van het spectrum staat Haarlem als Intercitystation, waarmee de stad landelijke verbinding heeft met Amsterdam en Den Haag. Aan de andere kant van het spectrum zorgen reguliere busverbindingen voor een totale dekking van openbaar vervoer binnen de stad.

Spoor/ Intercity

Het hoogste niveau is Haarlem Centraal als Intercitystation. Haarlem zet er samen met de regio op in dat het ook in de toekomst een Intercitystation blijft richting Amsterdam en Den Haag. Dit is enerzijds van belang om het groeiend woon-werk verkeer te faciliteren en anderzijds noodzakelijk om eenvoudig bereikbaar te blijven voor toeristen.

Spoor/ Lightrail

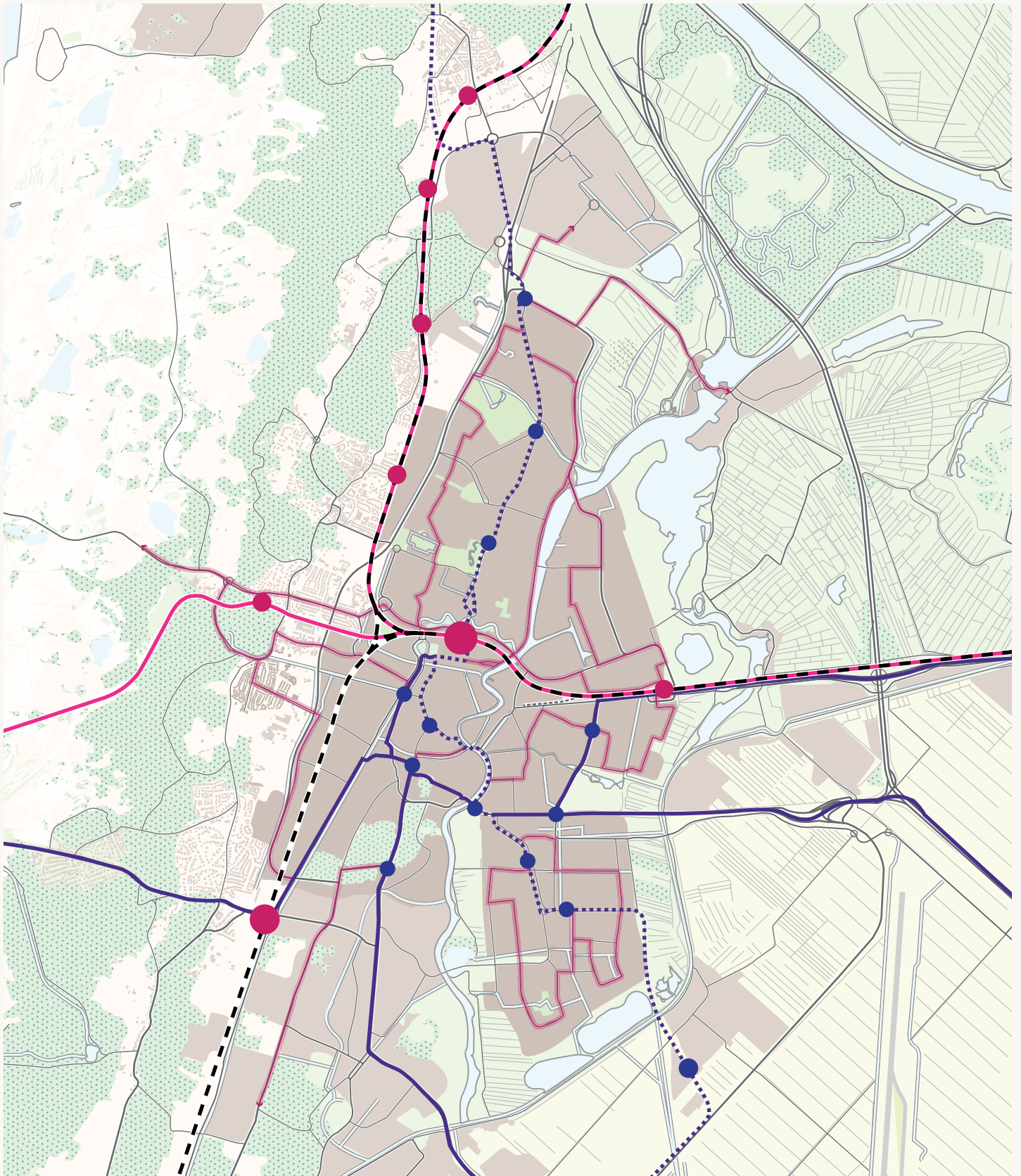
In de regio wordt de komende jaren ingezet op een zogenoemd lightrail-netwerk. Het is de bedoeling dat snelle metro-achtige voertuigen in de MRA over het trein- en metrospoor gaan rijden. Het voordeel van dit systeem is dat het snel en met hoge frequentie grote aantallen reizigers kan vervoeren. Hierdoor wordt ook Haarlem snel, frequent én comfortabel verbonden met de regio via het spoor. Voor het laten slagen van lightrail is viersporigheid noodzakelijk, omdat de Intercity's en lightrailvoertuigen gebruik maken van een gescheiden spoorsysteem. Dit betekent dat op het tracé tussen Haarlem centraal en Spaarnwoude een extra spoor moet komen.

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Het HOV heeft zich afgelopen jaren bewezen. Op de HOV-corridors door de stad hebben de daar rijdende R-netlijnen prioriteit, ook ten opzichte van de overige buslijnen. De belangrijkste eisen voor HOV zijn de hoge frequentie en hoge betrouwbaarheid van de dienstregeling, de reissnelheid en de gegarandeerde aansluitingen en overstapmogelijkheden met andere buslijnen. Daarom wordt op deze tracés voldoende ruimte gegeven aan HOV. Onder andere door het snelheidsregime van 50 km/u ongeacht de zone te garanderen, wordt een goede doorstroming van de HOV-lijn in de stad en daarmee de betrouwbare en hoge reissnelheid gewaarborgd. Hierdoor kan het voertuig op het totale tracé het gemiddelde van 30km/u bereiken. Bij voorkeur komen de te verrailen HOV-lijnen in vrijliggende tracés. Hierdoor kunnen deze lijnen in de toekomst eenvoudig geschikt worden gemaakt voor lightrail. De overige HOV-buslijnen worden wel HOV-proof aangelegd, maar niet met de intentie ze op den duur te vertrammen. HOV-bussen halteren in principe op de rijbaan.

Overig openbaar vervoer (OV)

Voor de overige buslijnen is het geldende snelheidsregime voor autoverkeer maatgevend voor de rijdsnelheid van de bus. Als de 'gewone' bus rijdt via HOV-corridors of gebiedsontsluitingswegen kan de bus 50 km/u rijden, op andere wegen zal de bus zich moeten aanpassen en volstaat een snelheidsregime van 30 km/u. De bus kan dan niet zozeer snel rijden, maar op deze trajecten wordt ingezet op een betrouwbare dienstregeling met een hoge frequentie. Voor deze lijnen wordt de betrouwbaarheid van de lijn benadrukt en niet zozeer de reissnelheid..



Openbaar vervoerkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Spoor/ Intercity
- Spoor/ Lightrail
- HOV (vertrammen)
- HOV
- OV
- Intercity stations
- Stations
- HOV knooppunten



Knooppunten bij treinstations en HOV-haltes

Ketenmobiliteit is belangrijk voor de verandering van de model split. Strategisch gelegen knooppunten met goede overstapvoorzieningen dragen bij aan het slagen van ketenmobiliteit. Treinstations en HOV-haltes zijn en Park & Ride's zijn de belangrijkste knooppunten van Haarlem. Er moeten voldoende voorzieningen zijn die het aantrekkelijk maken om op de knooppunten over te stappen. Looproutes naar HOV-haltes en regionale of hoofd fietsroutes via de knooppunten te laten lopen wordt het interessant om de fiets en OV te combineren. Het is belangrijk dat op deze plekken in de stallingsbehoefte voor fietsen wordt voorzien. Maar ook fietsdeelconcepten en autodelen zijn voorzieningen die passen op deze knooppunten.

6.2.13 Gemotoriseerd verkeerkaart

Op de kaart van het gemotoriseerd verkeersnetwerk staan de Regioring en het hoofd autonetwerk. Het autonetwerk in Haarlem bestaat daarnaast natuurlijk ook uit woonstraten.

Een autonetwerk is nodig om de stad bereikbaar te houden. Niet alleen voor bewoners en bezoekers, ook voor openbaar vervoer en nood- en hulpdiensten is doorstroming van belang. Autoverkeer wordt gestimuleerd zo lang mogelijk van de Regioring gebruik te maken. Dit geldt voor doorgaand verkeer, maar óók voor verkeer met een herkomst en/of bestemming in Haarlem. Hierdoor kunnen binnenstedelijke wegen worden ontlast.

Regionaal autonetwerk

Het regionaal autonetwerk bestaat uit de Regioring en twee regionale invalswegen tussen de Regioring en de bebouwde kom. De Regioring bestaat uit de rijksweg A9, een aantal stroomwegen waar minimaal 70 km/u gereden mag worden en een aantal gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom waar ook minimaal 80 km/u gereden mag worden.

Het doel van deze wegen is een snelle doorstroming van doorgaand verkeer en het profiel is 2 x 2 rijstroken. Langs het Regionale autonetwerk zijn geen parkeerplaatsen op de wegen en er zijn geen snelheid remmende voorzieningen. Ongelijkvloerse kruising met deze wegen bevordert de doorstroming en tegelijkertijd ook de veiligheid van langzaam verkeer.

Hoofd autonetwerk

Het hoofd autonetwerk bestaat uit een netwerk van gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom. Hier mag 50 km/u gereden worden. Gebiedsontsluitingswegen hebben als doel het verkeer dat de stad in- of uitgaat (dus met herkomst en/of bestemming in Haarlem) zo goed mogelijk af te wikkelen naar de Regioring. Het hoofd autonetwerk omvat een structuur aan gebiedsontsluitingswegen die Haarlem en de regio verbinden met de Regioring. Als er langs gebiedsontsluitingswegen geparkeerd wordt, gebeurt dat in vakken en niet op de rijbaan.

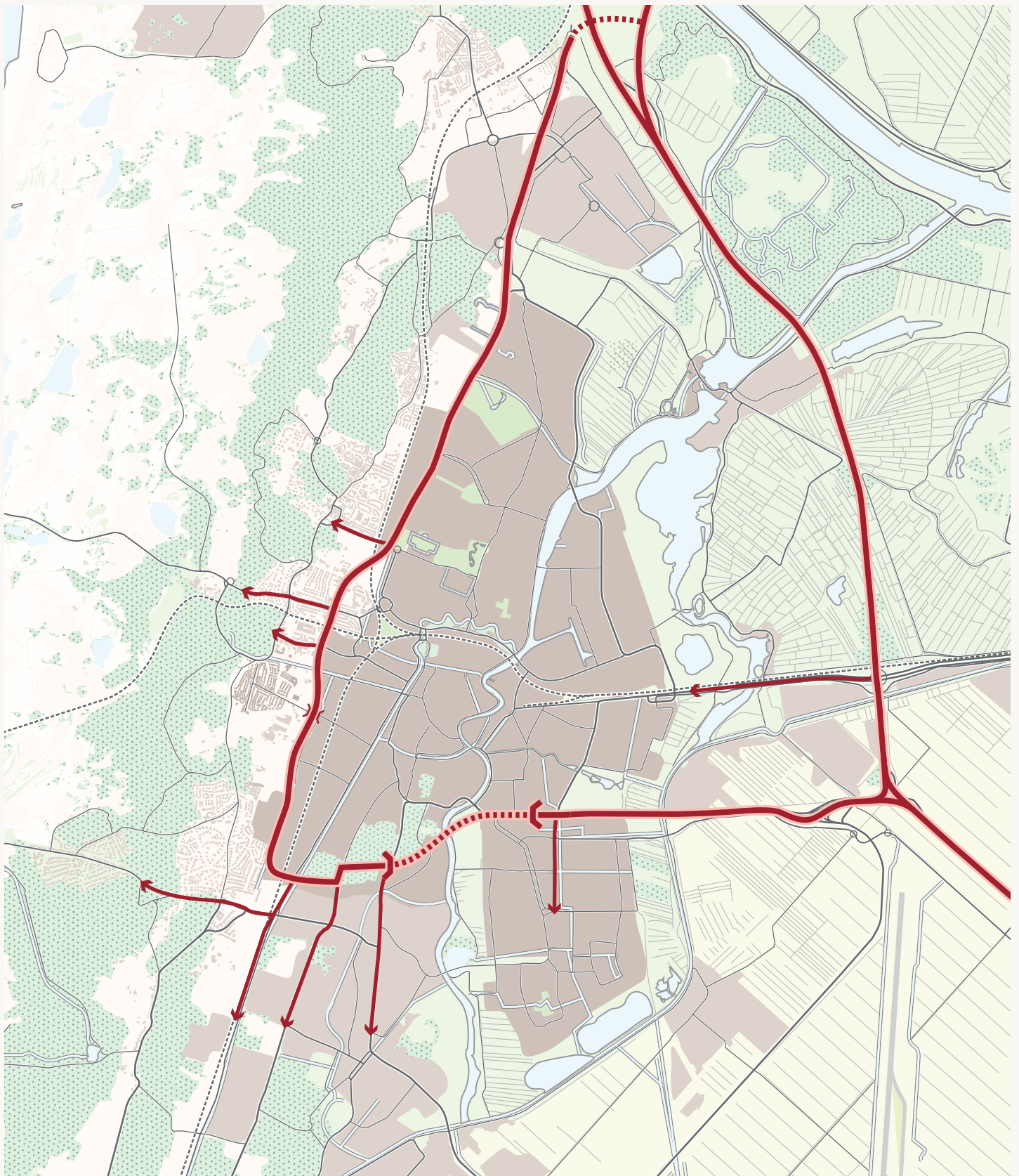
Woonstraten (niet op kaart)

Alle overige wegen zijn de erftoegangswegen. Dit zijn meestal de gewone woonstraten. Deze straten kennen een verblijfskarakter en hebben als doel om bestemmingsverkeer zo goed mogelijk af te wikkelen van de bestemming naar het hoofd autonetwerk of andersom. Op de woonstraten liggen snelheid remmende maatregelen en daarom rijden er in beginsel geen bussen. Erftoegangswegen zijn smalle straten, zonder rijbaanindeling waar ook op wordt gefietst en geparkeerd. De maximaal toegestane snelheid in de woonstraat is 30 km/u.

Parkeren

De groei van het toerisme en het recreatieve winkelbezoek zorgen voor nieuwe uitdagingen. 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 wordt dusdanig verbeterd dat bezoekers vanaf de Regioring via de kortste aanrijroute naar het centrum worden geleid. Op weg naar de centrumgarage wordt de bezoeker verschillende voorzieningen aangeboden.

- Park&Ride = gratis parkeren bij de stadsrand voorzien van natransport 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.
- Centrum garage = Aan iedere kant van de binnenstad ligt een garage. Het belang van een onderlinge verbinding tussen centrumgarages is sterk afgenomen.

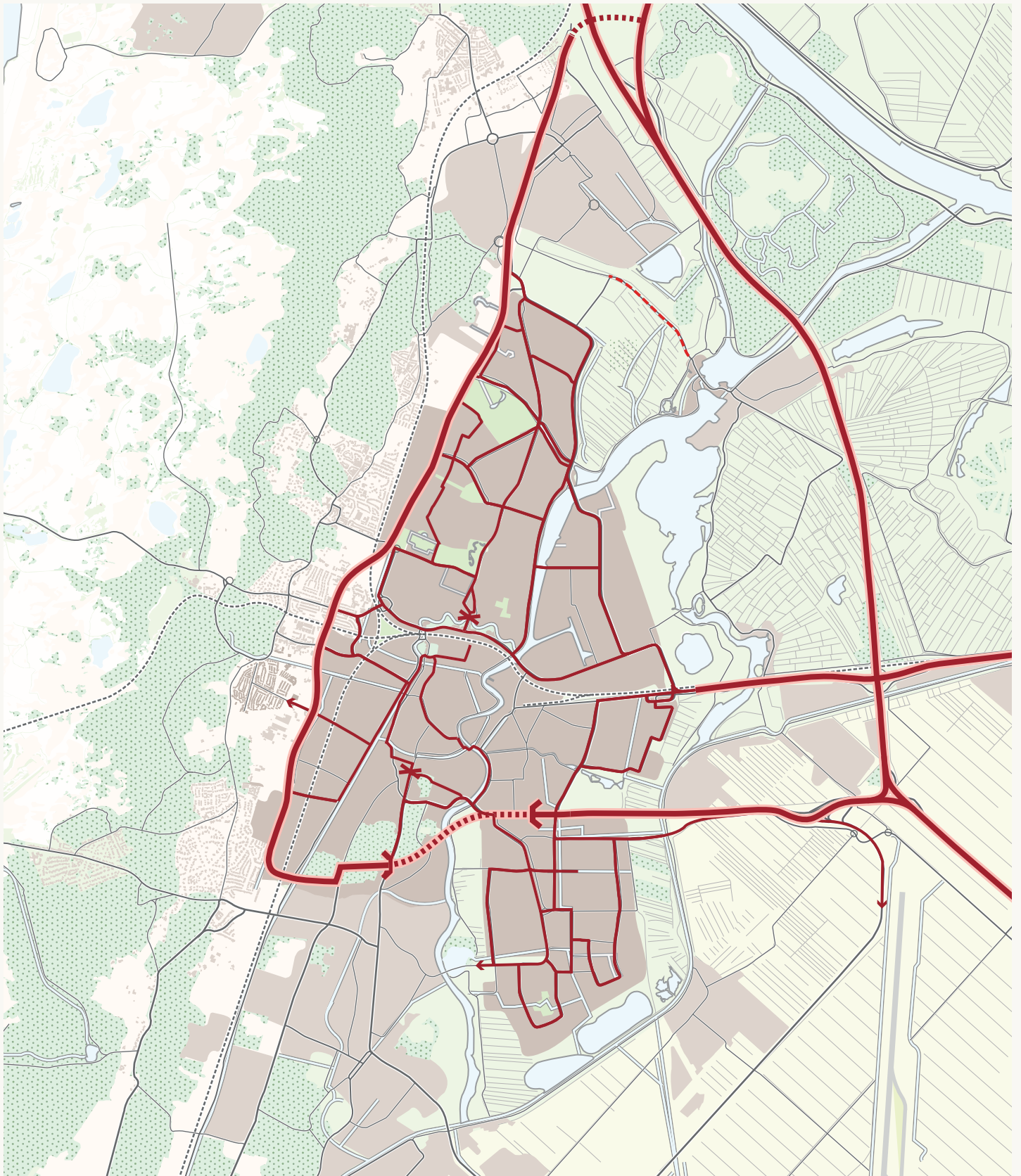


Gemotoriseerd verkeerskaart: Regioring Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

- Regioring
- Velserverschakeling
- Regioring Kennemertunnel
- Regionale invalswegen



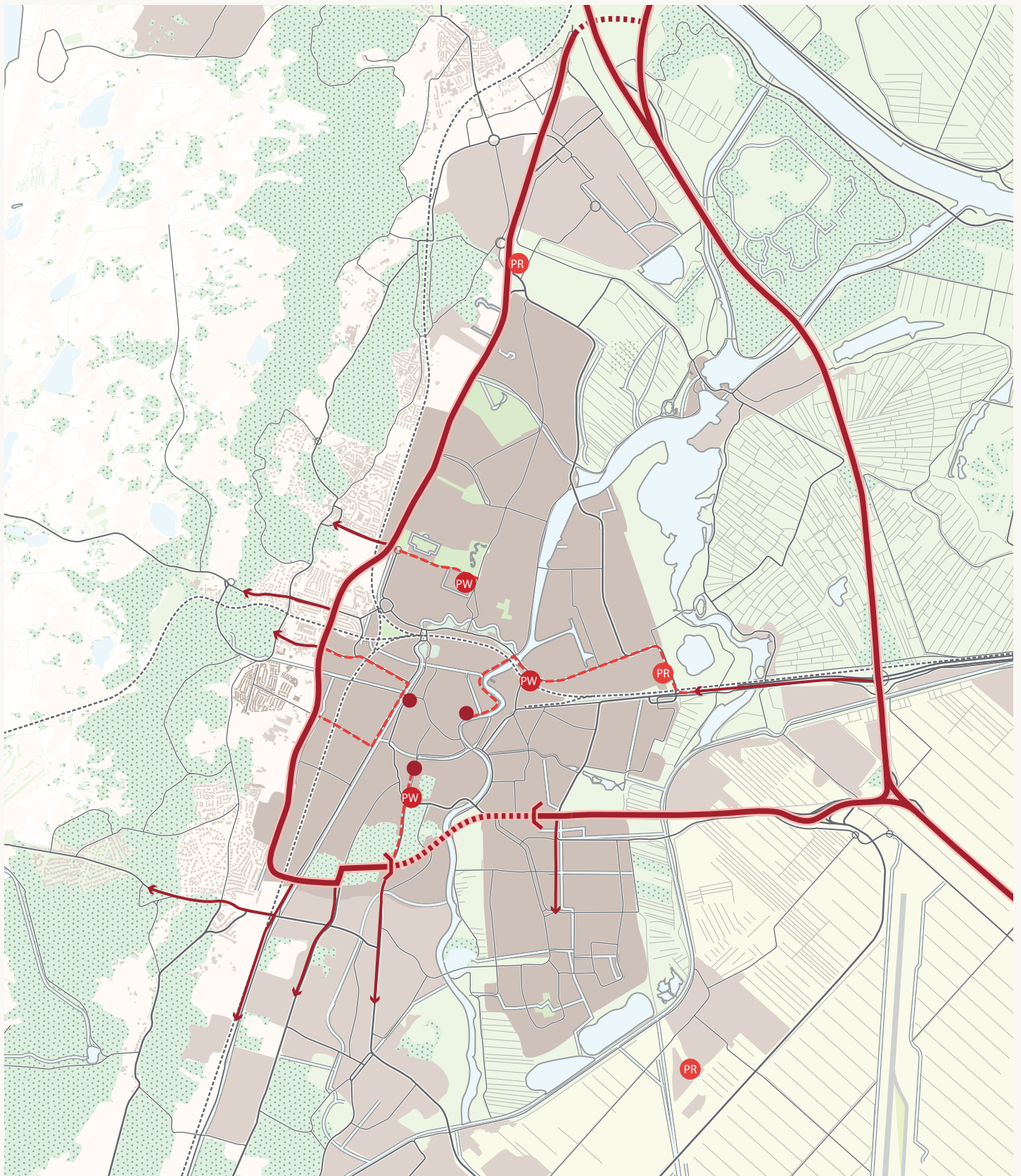


Gemotoriseerd verkeerskaart: Hoofd autonetwerk Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km



- Regioring
- Kennemertunnel
- Velserversambinding
- Hoofdontsluiting bebouwde kom
- Erftoegangsweg buiten bebouwde kom
- X Knip



Gemotoriseerd verkeerkaart: Parkeren Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

0 0,5 1 1,5 2 2,5 3km

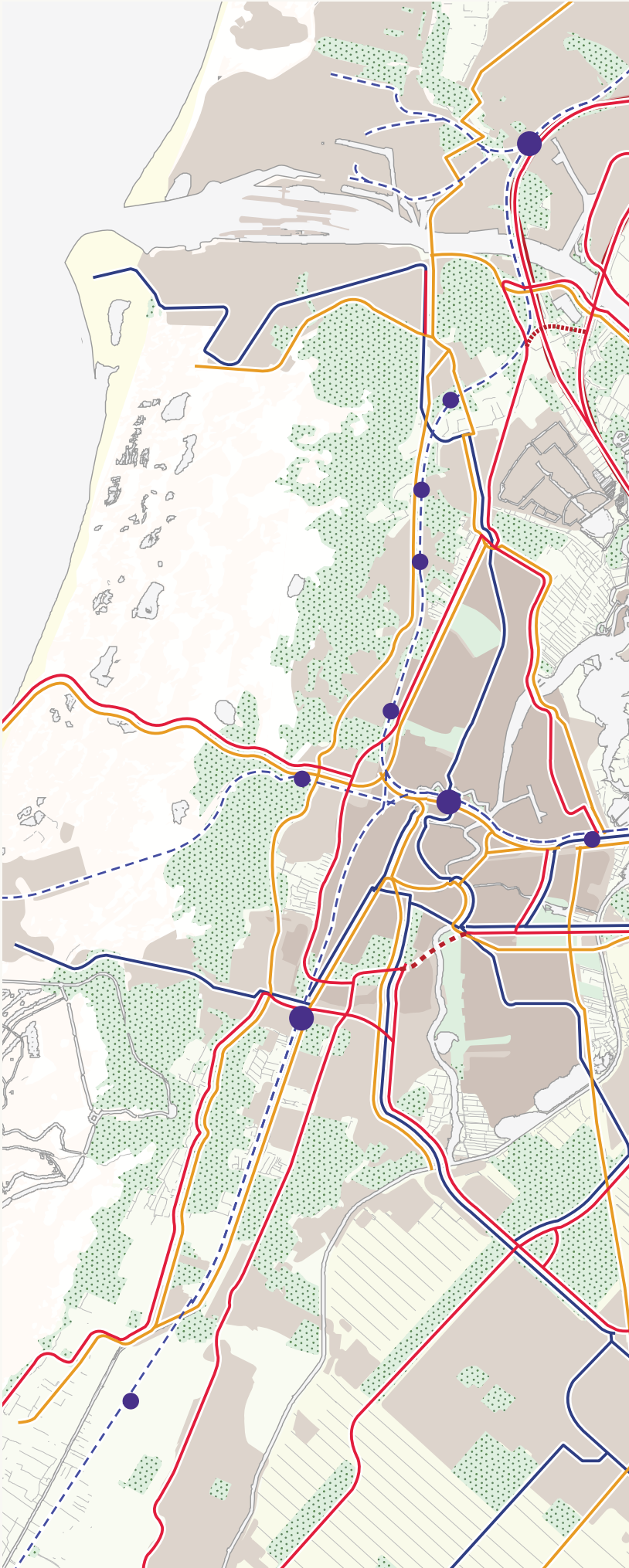


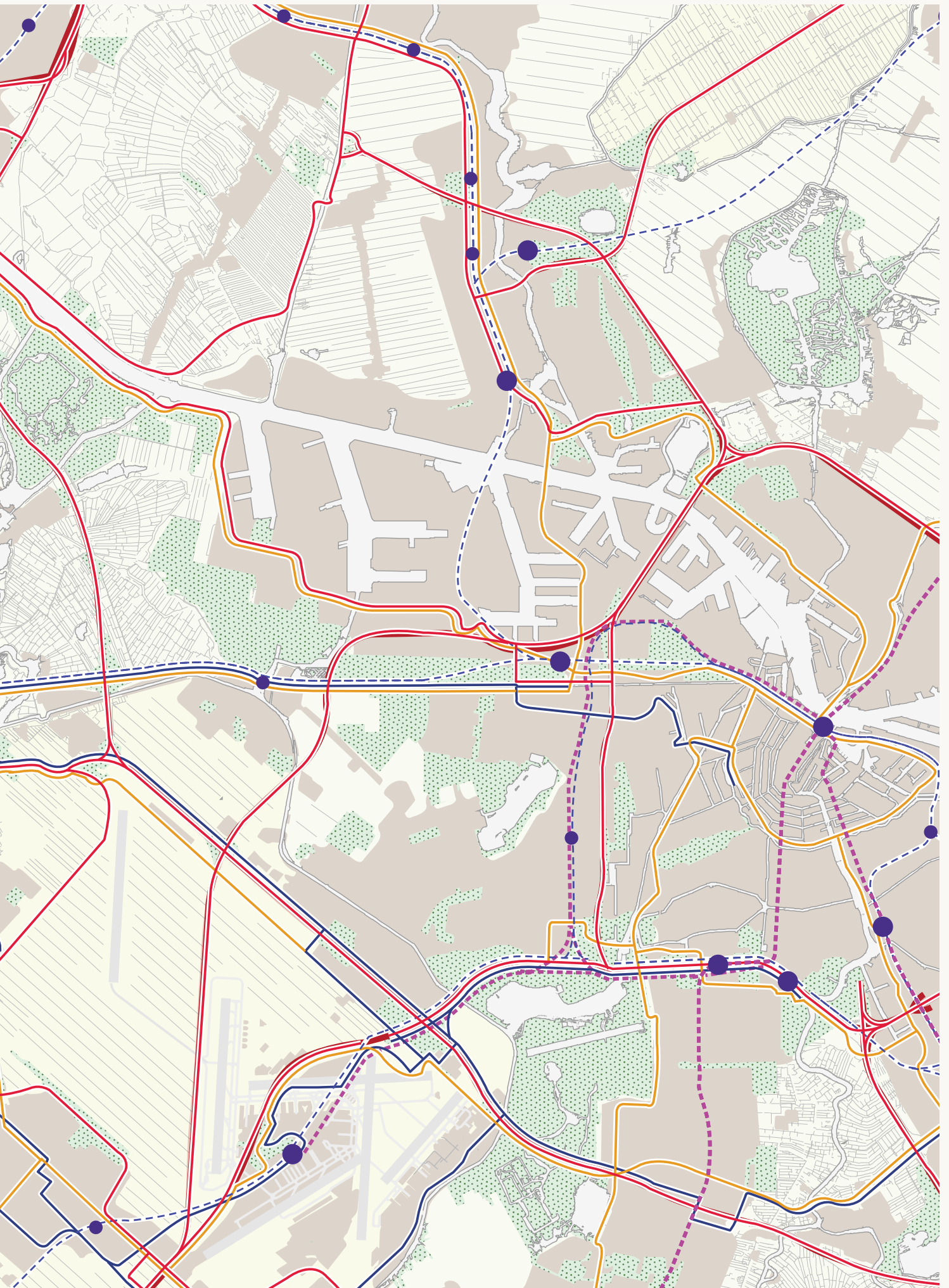
- Regioring
- - - - - Velserversbinding
- Regionale invalswegen
- - - - - Aanrijroute parkeren
- PR Park & ride garage
- PW Park & walk garage
- Centrum garage

Netwerkkkaart regio Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040



-  Spoorwegenet
-  Station / Intercitystation
-  Wegennetwerk
-  Tunnel
-  Velerboog
-  HOV
-  Fietsnetwerk
-  Metro





7 *Haarlemse en regionale (beleids)trajecten*

De Structuurvisie openbare ruimte levert een bijdrage aan de belangrijkste opgaven en hoofdkeuzes waar Haarlem de komende decennia voor staat. In het vorige hoofdstuk hebben we aan de hand van sleutelprojecten en themakaarten kunnen zien wat dat kan betekenen voor de openbare ruimte.

Landelijke trends en ontwikkelingen in combinatie met regionale opgaven hebben de afgelopen periode al toe geleid om op verschillende domeinen te zoeken naar oplossingen voor het intensievere gebruik van onze openbare ruimte. In sommige domeinen betekent de Structuurvisie openbare ruimte daardoor simpelweg het voortzetten van reeds ingestoken (beleids)trajecten. Voorbeelden hiervan zijn onder andere de waarde van groen en het moderniseren van parkeren. Maar er zijn ook onderwerpen die gemeentegrensoverschrijdend zijn en die we samen met de regio moeten oppakken. Sommige van deze trajecten lopen al, zoals het dynamisch verkeersmanagement. Anderen onderwerpen vragen door de structuurvisie juist een actievere lobby. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Velserversbinding. Tenslotte agendeert de structuurvisie een aantal onderwerpen die een nadere uitwerking vragen, zoals regie op objecten op straat en gedragsverandering.

7.1 *Voortzetten en verbeteren Haarlemse (beleids)trajecten*

7.1.1 *De waarde van groen*

Groen zoals bomen, bermen en oevers, is gezond, mooi en draagt bij aan ons welzijn. Groen draagt ook bij aan de oplossing van verschillende maatschappelijke vraagstukken, zoals klimaatadaptatie en gezondheidsproblemen. De bewustwording hierover neemt toe. Steeds meer erkennen we dat groen voor het leven in de stad belangrijke waarde heeft.

Wetende dat groen zoveel waarden vertegenwoordigt, hoe kunnen we de waarde van groen integreren in de stad? Bij het maken van beleidsbeslissingen en de keuze voor projecten wordt veelal niet voldoende aandacht besteed aan de waarde van groen.

Haarlem is betrokken bij het maken van een waarderingsmethodiek om de maatschappelijke waarde van groen zichtbaar te maken en een volwaardige plek in de besluitvorming te geven. Dit proces is nog niet afgerond en loopt nog een aantal jaar door. Haarlem kiest er niet voor een groennorm op te leggen maar om de waarde die groen heeft duidelijker zichtbaar te maken. Om de waarde van groen te benutten is het belangrijk om in aanpalende beleidsdomeinen de functie van groen te integreren; bijvoorbeeld hoe groen gebruikt kan worden bij het tegengaan van hittestress.

7.1.2 *Parkeren*

De zonering in de binnenstad, het centraal stedelijk gebied en het stedelijk gebied krijgt ook zijn weerslag op het parkeerbeleid. Voor de binnenstad is het streven de ruimte die geparkeerde auto's op straat innemen terug te brengen. Parkeren gebeurt zoveel mogelijk in parkeergarages en P+R terreinen aan de rand van de stad, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Voor bezoekers wordt straatparkeren minder aantrekkelijk dan parkeren in de garages. De parkeergarages De Kampgarage en Stationsplein worden ingezet voor bewonersparkeren. Hierdoor kunnen in het centrum op bepaalde plekken parkeerplaatsen in de openbare ruimte komen te vervallen en

in garages opgelost worden. In de omgeving van de Amsterdamse Poort wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd, die functioneert voor bezoekers van de binnenstad en voor het nieuwe programma rond de Poort en de Koepel.

Ook in het centraal stedelijk gebied wordt de behoefte aan straatparkeerplaatsen minder. Dit gebeurt door de parkeervoorzieningen efficiënter te benutten, zodat meerdere doelgroepen er na elkaar gebruik van maken. Door bijvoorbeeld ook bewoners in de parkeergarages te laten parkeren, zijn per saldo minder straatparkeerplaatsen nodig. Verder wordt het aantal vergunningen per adres beperkt en wordt de bezoekersregeling gemaximaliseerd. Tenslotte is de trend dat zich met name in centraal stedelijk gebied bewoners vestigen die minder afhankelijk zijn van de auto, of er afstand van doen of open staan voor autodeelconcepten. Dit komt door de opkomst van de elektrische fiets, de kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en de bouw van nieuwe, comfortabele fietsenstallingen bij de grote openbaar vervoerknopen. Doordat er minder straatparkeerplaatsen nodig zijn, kan de vrijkomende ruimte benut worden voor de verbreding van trottoirs en fietspaden. Ook gaat het parkeren met twee wielen op de stoep, wat nu in veel straten buiten het centrum stedelijk gebied gebeurt, op termijn tot het verleden behoren.

Door de geplande woningbouwontwikkelingen zal de parkeerdruk naar verwachting nog verder toenemen, terwijl daar in de openbare ruimte niet altijd plek voor is. Naast het realiseren van parkeerplaatsen op eigen terrein om parkeerproblemen in de openbare ruimte te voorkomen, is het verder uitbreiden van het gereguleerd parkeren, op verzoek van bewoners, ook een mogelijke ontwikkeling.

7.1.3 Klimaatadaptatie

De gemeente werkt aan een duurzame en klimaatneutrale stad. Zo richt het Duurzaamheidsprogramma van Haarlem zich op het bevorderen van de biodiversiteit, het stedelijk groen en de bomen, en het gebruik van hernieuwbare energie en grondstoffen. Het programma Haarlem Klimaat Neutraal werkt aan het temperen van de opwarming van de aarde (mitigatie) door het lokaal verminderen van de CO₂ uitstoot. Maar een duurzame en klimaatneutrale stad is niet automatisch ook klimaatbestendig en kan dus nog steeds last hebben van regenwateroverlast en hittestress.

Haarlem wil de bestaande stad beter voorbereiden op de klimaatveranderingen, en ook bij toekomstige beleidsontwikkelingen daar zo goed mogelijk rekening mee houden. In 2016 is de stresstest klimaatadaptatie uitgevoerd. In 2017 zal gestart worden met het maken van een Klimaatadaptatie-agenda met een voorstel voor een aanpak, prioritering en maatregelen om de risico's op overlast en schade door klimaatextremen te beperken en Haarlem klimaatbestendig te maken. Ruimtelijke adaptatie in verband met klimaatverandering vergt een integrale benadering over een lange termijn en geschiedt bij voorkeur op regionaal niveau.

Regenwateroverlast, de aanpak van hittestress en grondwater over- en onderlast zijn drie belangrijke thema's binnen klimaatadaptatie. Deze onderwerpen hebben ook belangrijke effecten op de openbare ruimte. Om hittestress aan te pakken kan er gekozen worden voor smallere straatprofielen maar ook voor het toevoegen van groen. Beide mogelijkheden hebben invloed op de openbare ruimte. Regenwateroverlast kan worden verminderd door de juiste inrichting van de straat met bijvoorbeeld meer groen en water. Ook dit heeft invloed op de openbare ruimte.

De Klimaatadaptatie-agenda zal verder ingaan op de te nemen maatregelen. Voor hittestress en water op straat na hevige regenval zijn al gegevens beschikbaar, zie daartoe ook de themakaart hittestress. Voor grondwater over- en onderlast is meer onderzoek nodig. Dit onderwerp is daarom nog niet meegenomen in de Structuurvisie openbare ruimte.

7.1.4 Stedelijke distributie

Het Haarlemse wegnennet verwerkt dagelijks een groot aantal vrachtwagens. Dit zijn onder andere vrachtwagens die goederen leveren aan winkels in de winkelgebieden, vrachtwagens die afval inzamelen en busjes die door pakketdiensten voor levering aan winkels en particulieren worden ingezet. Veel Haarlemse bewoners en bezoekers hebben last van dit verkeer. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid staan onder druk. Met het programma stedelijke distributie zoekt de gemeente samen met betrokkenen naar oplossingen die bijdragen aan de ambitie om een aantrekkelijke, sociale en bereikbare stad in een metropolitane economie te blijven.

Het programma stedelijke distributie loopt al en omvat meerdere invalshoeken. Onder andere door aanpassingen van het toegangsbeleid tot de binnenstad vindt de bevoorrading in het voetgangersgebied in 2025 alleen nog plaats met duurzame voertuigen. Dit heeft vanzelfsprekend ook positief effect in de omliggende gebieden, voertuigen rijden immers naar de binnenstad toe en laden en lossen onderweg op meer winkelconcentraties dan alleen de binnenstad.

Daarnaast worden op de geschikte routes maatregelen genomen die vervoerders stimuleren voornamelijk van dié routes gebruik te maken. Dit ontlast andere, kwetsbare routes.

Verder wordt gestudeerd op de mogelijkheden van de bouw van een overslagstation aan de rand van Haarlem. Op een dergelijke plek kunnen goederenstromen worden gebundeld, met een verdere afname van vrachtverkeer in en naar de binnenstad tot gevolg.

7.1.5 Cultuurhistorie

Vanuit de hoofdkeuze: 'Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit' is het belangrijk om het specifieke karakter van een plek te behouden en bij ontwikkelingen te versterken. Het karakter van een plek hangt sterk samen met de ontstaansgeschiedenis. Met de Erfgoedkaart wordt de ontstaansgeschiedenis van Haarlem onderzocht en gedocumenteerd. In eerste instantie wordt hierbij gefocust op de monumenten en de belangrijkste structuren in de stad.

De cultuurhistorische waarden van de stad zitten niet alleen in hoofdstructuren, maar kunnen ook op buurt- of straatniveau tot uitdrukking komen. Het is van belang deze bepalende elementen in nadere beleidsregels vast te leggen. Zo komt met de juiste straatprofielen, materialisatie en het slim plaatsen van passend straatmeubilair de beleving van de historische stad beter tot haar recht. Dit moet verder in de HIOR's uitgewerkt worden.

De oorspronkelijke inrichting van de openbare ruimte hing samen met de opzet van de wijk. Ook nieuwe ontwikkelingen moeten passen binnen de bestaande bebouwing en opzet van de wijk. Hiervoor moeten op buurniveau de te behouden zichtlijnen en kenmerkende gebouwen en ruimtes in beeld worden gebracht. Op dit moment wordt gewerkt aan de Haarlemse erfgoedkaart. Hierop worden alle markante cultuurhistorische gebouwen en andere oriëntatiepunten in beeld gebracht. De erfgoedkaart helpt om expliciete afwegingen te maken bij keuzes in de openbare ruimte.

7.2 Regionale Sleutelprojecten

Voor onderstaande trajecten gaan we de komende jaren de samenwerking met de regio versterken.

7.2.1 Haarlem Bezoekstad

Haarlem is in trek bij bezoekers. Amsterdam is een ware magneet voor (internationale) toeristen. Dit straalt ook af op de regio rondom Amsterdam, zoals Haarlem. Toerisme is ontzettend belangrijk voor de economie van de MRA én van Haarlem. Daarnaast is het toerisme en de vrije-tijdseconomie één van de economische sectoren waar de komende jaren een flinke groei wordt verwacht.

De Haarlemse binnenstad (met het gevarieerde winkel-, horeca- en cultuuraanbod) en de nabijheid van buitenplaatsen, duinen en zee (het landschap van de Binnenduinrand) vormen een uitstekende basis om het toerisme verder uit te bouwen. De veelzijdige en sterke Haarlemse evenementen zoals Bevrijdingspop, het Houtfestival en de Stripedagen dragen bij aan de aantrekkelijkheid van de stad.

Belangrijk aandachtspunt bij de groei van het toerisme is dat er een goede balans blijft bestaan tussen bezoekers, bewoners, bedrijven en het milieu. Regionale samenwerking is hiervoor essentieel. De gemeente Amsterdam heeft de campagne 'Amsterdam bezoeken, Holland zien' gelanceerd, waarmee ingezet wordt op het spreiden van bezoekers over de regio. Haarlem wordt aangeprezen als de historische stad op korte afstand van Amsterdam. Ook samen met de MRA heeft Haarlem ingezet op een strategische agenda voor toerisme. Voor Haarlem staat bijvoorbeeld de riviercruisevaart op de regionale agenda en de doorontwikkeling van de kustplaatsen tot Amsterdam Beach.

De opgave binnen Haarlem is om de authenticiteit en de stedelijke kwaliteit verder te verbeteren en om de toeristische attractiepunten in de stad beter vindbaar te maken. Ook de relatie met het groene recreatiemilieu, cultuurhistorisch rijke landschap met haar buitenplaatsen en de kustzone Amsterdam Beach kan worden versterkt om het meerdaagse toerisme te vergroten. Bij het "nieuwe winkelen" staat de belevingswaarde centraal. Het gaat dan niet alleen om de omgeving, het winkelaanbod, horeca, cultuur en evenementen, maar ook om de reis er naar toe, of die nu lopend, fietsend, met het openbaar vervoer of de auto is afgelegd. Voor bezoekers die met de auto komen speelt het parkeren en de reis van parkeerplaats naar bestemming een rol. Kortom: de totale kwaliteitsbeleving van Haarlem draagt bij aan de aantrekkelijkheid van Haarlem als bezoekstad.

Voor de Structuurvisie openbare ruimte is de opgave om voor de voetganger de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte in het centrum verder te verhogen, ook buiten de traditionele binnenstad, zoals rond het Spaarne, in zuidwesthoek van de Waarderpolder (Nieuwe Energie) en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Daarnaast is het van belang de uitstraling van de openbare ruimte te verbeteren rond stations en op OV-knooppunten, in en rond parkeergarages en langs de aanrijroutes naar parkeergarages. Maar ook een opwaardering van de looproutes van het station en parkeergarages naar de binnenstad en wandelroutes naar toeristische attractie- en ontmoetingspunten verdienen aandacht.

De omgeving van Haarlem biedt uitstekende kansen voor toeristen die ook de omgeving op de fiets willen ontdekken. Denk hierbij aan de Binnenduinrand (met buitenplaatsen, bossen, duinen, villawijken), het strand of het oude vissersdorp Spaarndam. Het is de ambitie dat regionale en hoofd fietsroutes en recreatieve fietsroutes goed op elkaar aansluiten en dat er rond attractiepunten goede fietsenstallingsruimte aanwezig is. Het recreatief netwerk moet goed aansluiten op de OV-

knooppunten, zodat deze als groene poorten naar het landschap gaan fungeren.

Ook voor de waterrecreant is Haarlem en de omgeving erg aantrekkelijk door haar ligging aan het water. Het Spaarne, de Mooie Nel en de verbinding met overig water zoals de Ringvaart (waarvandaan Haarlem zonder sluizen verbonden is met het water van Leiden, Gouda en Den Haag), biedt kansen voor lokale en regionale waterrecreatie. Door de bestaande staande-mastroute is de binnenstad van Haarlem aantrekkelijk om aan te meren. Bij de inrichting van het openbaar gebied, moet ook gedacht worden vanuit de waterrecreant. Dit kan bijvoorbeeld door afmeervoorzieningen te realiseren bij vaardoelen, zoals horeca en musea, maar ook het realiseren van aantrekkelijke looproutes vanaf jachthavens of andere afmeervoorzieningen naar de binnenstad. Voor sloepvaren ligt de opgave bij het in standhouden en uitbreiden van het vaarwegenstelsel door het graven van nieuwe watergangen en het vervangen van bruggen (en duikers) die onvoldoende doorvaarthoogte hebben.

De riviercruisevaart is een belangrijke groeimarkt in Amsterdam en de regio, waarvan Haarlem goed kan profiteren. Naast de vraag naar voldoende aanmeervoorzieningen is de sluis bij Spaarndam mogelijk een knelpunt. Haarlem wil daarom samen met de regio onderzoeken of het mogelijk is de sluis in Spaarndam te verlengen van 110 naar 135 meter, zodat de sluis ook toegankelijk wordt voor grotere riviercruiseschepen.

Voor het versterken van Haarlem Bezoekstad is het belangrijk om in te zetten op een integrale benadering van het toeristisch product "Haarlem". Alle verschillende aspecten moeten in samenhang met elkaar worden gezien: programmering cultuuraanbod, winkelaanbod, horeca, hotelbeleid, inrichting openbare ruimte, uitbreiding voetgangersgebied, fietsroutes, parkeerbeleid, terrassenbeleid, wandelroutes, bewegwijzering, zakelijk toerisme, evenementenbeleid, cultuurhistorie, kwaliteit en naamgeving parkeergarages, riviercruise, watertoerisme, etcetera. Daarnaast is het ook van belang om samen met de buurgemeenten (binnen de context van de MRA) een regionale promotiestrategie op te starten, waarin gefocust wordt op de combinatie van Amsterdam Beach, de buitenplaatsen, Nationaal Park Zuid-Kennemerland, de recreatieve netwerken, Spaarnwoude en de binnenstad van Haarlem.

7.2.2 Velserverbinding

Voor het regionale verkeer kiest Haarlem voor een Regioring waar regionaal doorgaand verkeer op kan worden geconcentreerd. Hierdoor kunnen binnenstedelijke wegen worden ontlast, zodat meer ruimte ontstaat voor andere modaliteiten. Dit sluit aan bij de ambitie om multimodaal bereikbaar te blijven in de regio. Om de bestaande infrastructuur ook als Regioring te kunnen gebruiken is verdere versterking noodzakelijk. Een belangrijke ontbrekende schakel daarin is de Velserverbinding.

Momenteel is de rechtstreekse verbinding er tussen de N208 en het rijkswegennet er nog niet. Verkeer dat via de N208 naar de A22 of de A9 wil moet in veel gevallen gebruik maken van de N202, de Amsterdamseweg in de gemeente Velsen. De nog te realiseren Velserverbinding sluit de westelijke randweg (N208) aan op de A9 en is opgenomen in de regionale bereikbaarheidsvisie van Zuid-Kennemerland en van IJmond en in de Structuurvisie van de gemeente Velsen. Door de Velserverbinding kan verkeer van en naar Zuid-Kennemerland en Haarlem Noord beter om de stad worden geleid. Een belangrijke optie is om verkeer van en naar de A208 rechtstreeks van en naar de A22 te laten rijden. Hierdoor wordt de N202 ontlast en kan meer verkeer via de Wijkertunnel op de A9 van en naar de A22 en de N208 rijden.

De Velserverbinding wordt bestudeerd in het kader van de MIRT Noordwest- Amsterdam, een van

de bereikbaarheidsonderzoeken die onder leiding van het ministerie van Infrastructuur en Milieu wordt uitgevoerd. Het is aan Haarlem én partners om middelen te blijven reserveren zodat de verbinding in de toekomst verwezenlijkt kan worden. De partners kunnen overheden zijn, zoals de regiogemeenten van de IJmond en Zuid-Kennemerland, de provincie en Rijkswaterstaat, maar ook het regionale bedrijfsleven of koepels daarvan.



7.2.3 Dynamisch Verkeersmanagement voor regionaal wegverkeer (DVM)

Verkeer wordt gestimuleerd zo lang mogelijk van de Regioring gebruik te maken. Dit geldt voor doorgaand verkeer, maar óók voor verkeer met een herkomst en/of bestemming in Haarlem. Het is daarom belangrijk dat de doorstroming en rijsnelheid op deze Regioring worden geoptimaliseerd. Haarlem wil de Regioring optimaliseren door fysieke ingrepen zoals de realisatie van de Kennemertunnel en de Velserversverbinding, maar ook door het beter benutten van het bestaande regionale netwerk.

In de regio werkt Haarlem al samen met partners aan een regionaal DVM-systeem. Dit doen we bijvoorbeeld door maatregelen op belangrijke verbindingswegen te nemen, zoals dynamische route informatiepanelen (ook in de auto, via eigen communicatiemiddelen), door het slim verlenen van prioriteit en groene golven. Maar ook maatregelen zoals het gedoseerd toelaten van verkeer op andere routes draagt bij aan de ambities van de SOR. Hierdoor wordt het gewenste gebruik van de Regioring ondersteund en kan de Regioring goed gebruikt worden door regionaal verkeer en verkeer van en naar Haarlem, terwijl de binnenstad primair gebruikt wordt voor en door bestemmingsverkeer.

De structuurvisie openbare ruimte kan op enkele punten aanleiding geven voor het wijzigen van voorkeuren en maatregelen in het regionaal DVM-systeem. De voorkeursroutes en prioriteiten in het regionale verkeersnet moeten samen met de partners worden bepaald. Daarnaast is het de bedoeling dat de bewegwijzering en parkeerverwijzing en benaming van parkeergarages op regionaal niveau gereorganiseerd wordt met de Regioring als basis.

7.2.4 Multimodale bereikbaarheid in de metropool

Haarlem en onze buurgemeenten in Zuid-Kennemerland staan niet op zichzelf. Ze zijn sterk verweven met de grotere MRA-regio. De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook dagelijks woon-werk en recreatief verkeer speelt zich op dit schaalniveau af. Het metropolitane karakter van de MRA zal de komende jaren alleen maar sterker worden. Het blijven verbinden van Haarlem met andere bestemmingen in de metropool is daarbij van essentieel belang. Dat is belangrijk voor zowel bezoekers aan Haarlem als voor de inwoners van Haarlem.

Haarlem ligt gunstig, zowel voor bezoekers als voor inwoners. Binnen een handomdraai zijn Haarlemmers bij de kust of kunnen zij genieten van groengebieden zoals het nationaal park Zuid-Kennemerland of het recreatiegebied Spaarnwoude. En even zo snel kunnen Haarlemmers naar werklocaties of voorzieningen in de regio, zoals het westelijk havengebied, de Zuidas, Schiphol Airport of het centrum van Amsterdam. Tegelijkertijd is het de verwachting dat de markt voor toerisme naar Haarlem blijft groeien, zowel dagjesmensen van binnen en buiten de regio als ook buitenlandse toeristen die via de magneet Amsterdam naar Haarlem worden getrokken. Het eenvoudig bereikbaar maken van de binnenstad van Haarlem is essentieel om deze groeiende groep toeristen te accommoderen.

Zolang het aantal inwoners en het aantal vervoersbewegingen blijft toenemen is het van belang goede vervoerskeuzen te kunnen bieden. Haarlem moet goed, direct en multimodaal (voetganger, fiets, OV en auto) vanuit de hele regio bereikbaar zijn. Samen met de regio werken we er aan om metropolitane vervoersvoorzieningen als rijkswegen, spoorwegen en hoogwaardige fietssnelwegen binnen 15 minuten vanuit de wijken bereikbaar te maken. Voor een goede multimodale bereikbaarheid in de regio geven we in deze structuurvisie hoge prioriteit aan de fiets en het OV. Alleen door deze modaliteiten attractiever te maken zal een duurzame mobiliteit een volwaardig alternatief worden voor de auto. Hiermee behalen we een verschuiving in de modal shift: minder auto en meer voetganger, fiets en openbaar vervoer.

Voor een goede ov-bereikbaarheid in de regio zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad en tussen de steden in de MRA. Door de verschillende ingrepen in het wegennetwerk kunnen we de positie van het hoogwaardig openbaar vervoer juist verbeteren. Door de HOV-knooppunten in Haarlem te versterken, verbeteren we de multimodale bereikbaarheid in de metropool.

Ook de opkomst van de elektrische fiets zorgt voor nieuwe kansen in het versterken van de rol van de fiets op de (middel)lange afstanden. Hierdoor liggen werklocaties die voorheen buiten beeld blijven ook op fietsafstand van Haarlem. Denk hierbij aan Schiphol, IJmuiden, Bijlmer en de Zuidas. Maar ook recreatieve bestemmingen zoals de Noordzee, duinen, landgoederen, veenweiden en polders worden binnen een kwartier vanuit de stad Haarlem bereikbaar.

Andersom geldt dit ook. Haarlem heeft een regionale functie als bezoekstad. Bereikbaarheid is daarvoor essentieel. Door het verbeteren van het metropolitane fietsnetwerk kan een deel van de doelgroep verleid worden om met de fiets te komen of zich binnen de stad per fiets te verplaatsen. Hierdoor verbeteren we de multimodale bereikbaarheid van en naar onze stad.

De regionale fietsroutes sluiten in het centrum aan op de nieuwe fietsring. Daardoor kunnen we het centrum van Haarlem goed verbinden met de andere kernen en voorzieningen in de metropoolregio. Door verschillende ingrepen in het netwerk in onze stad komt meer ruimte

beschikbaar voor de positie van de fiets in Haarlem. Bijvoorbeeld door het beperken van autoverkeer op de voormalige parkeerring rond de binnenstad, kunnen we doorgaande fietsroutes hier beter faciliteren. Deze regionale fietsroutes verbinden tegelijkertijd ook de Waarderpolder en Schalkwijk Centrum met de historische binnenstad. Aandachtspunten hierbij zijn slimme oplossingen voor fietsparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden aan de rand van de stad van auto op fiets (Park & Bike).

Ambities op het gebied van een verschuiving in de modal shift (minder auto, meer ov en fiets) realiseren we in samenwerking met de omliggende gemeenten en in de MRA. Het verbinden van het lokale fietsnetwerk aan andere regionale fietsnetwerken en het verbeteren van een goed hoogwaardig openbaar vervoer vereist samenwerking met onze regionale partners, zoals buurgemeenten, de MRA en de provincie Noord-Holland.

7.3 *Nog te agenderen (beleids)trajecten*

7.3.1 *Gedrag en verleiders*

Om de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte te realiseren is meer nodig dan ingrepen in de openbare ruimte. Inwoners en bedrijven spelen hier een belangrijke rol, door ook in de private woonomgeving aanpassingen te doen en hun gewoonten te veranderen.

De problemen die op ons afkomen vanuit de klimaatverandering kunnen door de gemeente worden aangepakt door maatregelen op het gebied van waterberging en groen. Bewoners en bedrijven kunnen de effecten versterken door daken te vergroenen, water vast te houden op eigen terrein, geveltuintjes aan te leggen en steen te vervangen door groen.

Ter versterking van de doelstellingen van de Structuurvisie openbare ruimte worden bedrijven en bewoners zo veel mogelijk gestimuleerd om de natuurvriendelijke en klimaatadaptieve waarde van hun perceel te verhogen. Te denken valt aan groene daken, het ont-tegelen van tuinen en het bergen van water op eigen terrein.

Een andere inrichting van de openbare ruimte draagt bij aan de gewenste modal shift en het meer om de stad hen geleiden van het autoverkeer dat niet noodzakelijk in het centrum stedelijk gebied hoeft te zijn. Dit effect wordt versterkt naarmate inwoners en werknemers meer bereid zijn om te gaan lopen, fietsen en het openbaar vervoer te nemen in plaats van de auto. De gemeente schept de randvoorwaarden, zoals bredere trottoirs en fietspaden, maar de inwoners zullen een cultuurverandering in gang moeten zetten.

Er zijn verschillende manieren denkbaar om mensen een dergelijke omslag te bereiken, zoals informeren, door als overheid het goede voorbeeld te geven of prijsprikkels (subsidies of tarifiering) te gebruiken. De Structuurvisie openbare ruimte vraagt om een vervolg hoe deze omslag samen met de stad te bereiken. Ideeën uit de stad en ervaringen van andere gemeenten kunnen een antwoord geven op de vraag hoe Haarlem inwoners, bezoekers en werknemers kan verleiden tot duurzaam gedrag. Slimme apps die zijn gebaseerd op real time data kunnen daarbij helpen.

7.3.2 Meten is weten en het belang van smart data

Om te bewaken of en in hoeverre de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte worden bereikt is het belangrijk dat het beleidsvoorstellen die voortvloeien uit de Structuurvisie openbare ruimte meetbaar worden geformuleerd en tussentijds geëvalueerd. Dan kan waar nodig tijdig worden bijgestuurd.

Haarlem heeft veel informatie over de openbare ruimte en het gebruik daarvan, bijvoorbeeld uit het jaarlijkse Omnibusonderzoek, de registraties in Stroomlijn en de gebiedsprogramma's. Echter, veel weten we ook niet of slechts incidenteel.

De laatste jaren komen ook steeds meer open data beschikbaar. Door gegevens van de gemeente te combineren met die van het bedrijfsleven en particulieren, kan een schat aan informatie worden verkregen. Haarlem is zich de laatste jaren sterk aan het ontwikkelen op dit gebied.

Een aantal mogelijke toepassingsmogelijkheden ter ondersteuning van het gedachtengoed van de Structuurvisie openbare ruimte zijn het digitaal (via mobiele applicaties) door de stad leiden van toeristen, verbeteren van het openbaar vervoer door real-time bij te houden waar een bus/trein zich bevindt en bij eventuele problemen de bus/trein kan waar nodig om te leiden of monitoring van bijvoorbeeld groene energie en watergebruik, om consumenten bewuster energie te laten gebruiken en producten de productie beter op het gebruik af te stemmen. Een aantal toepassingen wordt ook nu al in Haarlem gebruik door gebruik van het Informatie en Participatie Platform (IPP).

Verder is ook interessant om inzicht te hebben in de kosten en baten van de verschillende gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte. Denk daarbij aan investeringskosten en gezondheidswinst. Kopenhagen heeft hier veel informatie over beschikbaar, waarvan zij veelvuldig gebruik maken bij het ontwikkelen van nieuw beleid.

De komende periode willen we samen met de stad nadenken over welke indicatoren (en benchmarkgegevens) noodzakelijk en gewenst zijn en of daar de benodigde tijd, geld en capaciteit voor beschikbaar zijn. Vervolgens wordt de stad ook betrokken bij het meten van de data.

7.3.3 Recreatief belevingswaarde buitengebied

Recreanten hebben steeds meer interesse in het landschap en wil het buitengebied in. Haarlem ligt op een bijzondere plek. Aan de westkant van Haarlem ligt een aantrekkelijk landschap met villawijken en duinen en aan de oostkant het groene veenweidelandschap. Daarom wordt het buitengebied beter toegankelijk gemaakt door middel van netwerkstructuren voor wandelen, fietsen en bijvoorbeeld paardrijden. De toegang tot de groene randen van de stad is nog beperkt. Enkele toegangen liggen niet op een logische plek. Fiets- en wandelpaden worden daarom beter aangesloten op het buitengebied. En vanuit de wijken is er (waar mogelijk) zicht op het buitengebied. Een mooi voorbeeld is de Floris van Adrichemlaan, hier kan het zicht op de Poelpolder veel beter worden. Aanleg van ontbrekende schakels en de aanleg van nieuwe fiets- en wandelpaden loopt zoveel mogelijk langs waterlopen en houtwallen. De bewegwijzering en uitgifte van nieuwe routes moet worden opgezet met mogelijke cultuurhistorie startpunten als trekpleister.

7.3.4 Regie op objecten op straat

De stadsbouwmeester van Haarlem heeft regelmatig gewezen op de verrommeling van het straatbeeld. Als beheerder van de openbare ruimte is de gemeente zich nauwelijks bewust van de ruimtelijke consequenties op straat van de diverse beslissingen. Ook heeft de stad geen duidelijk eisenpakket naar gebruikers toe die objecten willen plaatsen. Met als gevolg dat de gemeente bij de uitvoering verplicht is allerlei objecten toe te staan en dan maar opzoek gaat naar de minst slechte oplossing. De komende jaren zullen zich nieuwe opgaven voor energietransitie en klimaatadaptie aandienen waarvan we nog niet precies weten wat hun weerslag zal zijn op de inrichting van de openbare ruimte.

Doel van dit beleidstraject is aan de voorkant duidelijkheid te scheppen over welke objecten de stad in de openbare ruimte nog wil toestaan, welke eisen er worden gesteld aan de verschijningsvorm en welke locaties daarvoor in aanmerking komen. Belangrijk onderdeel van dit beleidstraject is met beheerders van ondergrondse netwerken principe afspraken te maken over hun bovengrondse objecten. Zie ook beleidstraject Ondergronds ruimtegebruik.

7.3.5 Ondergronds ruimtegebruik

Zowel onder- als bovengronds heeft de gemeente opgaven en verplichtingen. Tussen beide is sprake van samenhang, wederzijdse afhankelijkheid en beïnvloeding. Onder de grond zit een heel netwerk aan noodzakelijke voorzieningen van riolering, infiltratie/drainage, waterleidingen, gasleidingen en kabels van glasvezel- en telecomaانبieders. Daarnaast vragen ook ondergrondse vuilcontainers, warmtenetten en bodemenergiesystemen in toenemende mate ruimte in de ondergrondse infrastructuur. Samen met boomwortels en het waterberging en het grondwatersysteem is daarmee ook ondergronds de ruimte schaars.

Deze situatie noopt de stad om ook de ruimte in de ondergrond efficiënt te gebruiken en het gebruik ervan integraal af te wegen.

Hoewel de Structuurvisie openbare ruimte in de eerste plaats betrekking heeft op het gebruik van de bovengrondse openbare ruimte hebben de hoofdkeuzes ook effect op de ondergrondse ruimte. Soms worden bovengrondse voorkeuren belemmerd door de ondergrondse mogelijkheden. Grote buisleidingen en boomwortels bijvoorbeeld kunnen niet zomaar verplaatst worden. Daarnaast leggen de keuzes voor de ondergrond in sommige gevallen ook een extra claim op de inrichting van de openbare ruimte en kunnen daardoor weer met andere wensen in het bovengronds openbaar gebied conflicteren. De Structuurvisie openbare ruimte is echter geen inrichtingsplan voor de ondergrond. De structuurvisie geeft wel aanleiding om ook voor de ondergrond een integrale visie op te stellen. In een nadere uitwerking voor de ondergrond kunnen randvoorwaarden worden benoemd zodat de ondergrondse behoefte en de bovengrondse kwaliteit op elkaar aansluiten. De hoofdkeuzes en de afwegingsmethodiek uit de Structuurvisie openbare ruimte geven daarvoor het kader.

7.3.6 Buurt specifieke opgaven (mazen)

In het Voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte is het concept van de netten en de mazen geïntroduceerd

Het net is het raster van verbindingen die van belang zijn voor het functioneren van de hele stad. Het gaat om water, bomenrijen, fietsroutes, voetpaden, OV-lijnen, stadsstraten en verkeerswegen.

Deze komen in deze structuurvisie uitgebreid aan de orde; zie de themakaarten in de vorige paragraaf. Vanwege het algemeen belang neemt de gemeente daarin het voortouw.

De 'mazen' zijn plaatsen 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. De gemeente wil daar ruimte geven voor lokaal initiatief. Niet opleggen hoe een wijk zou moeten zijn, maar de prioritering bij de wijk zelf leggen en samen zoeken naar methoden om dat ook uitgevoerd te krijgen. Dit is in lijn met de Omgevingswet, waarin het voor initiatiefnemers veel makkelijker wordt om met eigen plannen te komen, en de gemeente meedenkt en faciliteert.

Deze werkwijze van het net en de mazen sluit goed aan op het coalitieprogramma Samen Doen! en op de in voorbereiding zijnde Omgevingswet.

De prioritering van de ruimteclaims voor de netten is van invloed op mazen. Omgekeerd zijn de karakteristieken van de mazen van invloed op de keuzevrijheid voor de netten.

De 'spelregels' voor de mazen zijn niet uitgewerkt in deze Structuurvisie openbare ruimte. Bij de uitwerking daarvan kan gebruik worden gemaakt van het afwegingskader openbare ruimte uit deze structuurvisie.

Deze zullen aan de ene kant bestaan uit voorschriften waaraan niet te tornen valt (bijvoorbeeld wettelijke voorschriften voor verlichting of bereikbaarheid van hulpdiensten) en anderzijds aan de mogelijkheden om bijvoorbeeld een speelstraat (tijdelijk) in te richten of parkeerplaatsen voor auto's om te zetten in fietsparkeerplekken. Een belangenafweging van initiatiefnemers enerzijds en andere buurtbewoners anderzijds hoort daar ook bij.

8 *Uitvoeringsagenda en financiën*

De later in 2017 door de raad vast te stellen Structuurvisie openbare ruimte zal een uitvoeringsagenda bevatten.

In de uitvoeringsagenda worden de sleutelprojecten, reeds ingezette en nog te agenderen Haarlemse en regionale (beleids) opgenomen en wordt de onderlinge samenhang ertussen zichtbaar. Projecten die niet gebiedsoverstijgend zijn worden uitgewerkt binnen vijf gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's. Uiteraard binnen de kaders die de Structuurvisie openbare ruimte daarvoor geeft.

De uitvoeringsagenda is een nuttig instrument voor alle betrokkenen binnen en buiten Haarlem; bestuurders, beleidsmedewerkers, uitvoerders en overige belanghebbenden (burgers, medeoverheden en andere partners).

Door deze agenda met enige regelmaat te evalueren wordt de voortgang bewaakt en kan worden vastgesteld of nog steeds de juiste koers wordt gevolgd.

Op basis van de agenda kan de Haarlem een strategie bepalen hoe te komen tot medewerking en medefinanciering van en door andere partijen, waaronder een lobbystrategie.

De agenda zal uit de volgende onderdelen bestaan:

- welke acties en projecten moeten worden gerealiseerd en met wie werken we deze samen uit?
- fasering; wanneer worden deze uitgevoerd in de tijd?
- financiële consequenties; verwachte kosten, opbrengsten en mogelijke dekkingsbronnen.
- In te trekken beleidsnota's
- benodigde capaciteit
- organisatorische en bestuurlijke verantwoordelijkheidsverdeling

Financiën

Een aantal maatregelen die in de Structuurvisie openbare ruimte worden voorgesteld zijn van bovenlokaal belang. Denk hierbij aan de Kennemertunnel, de Velserverbinding en het vertrammen van een HOV-lijn. De maatregelen die Haarlem en de regio gezamenlijk moeten nemen om de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte te realiseren leveren de stad en de regio veel op, maar brengen ook aanzienlijke kosten met zich mee. De kosten van de van deze drie projecten bedragen alleen al honderden miljoenen euro's. Het zijn stadsoverstijgende projecten, omdat ze met name een belangrijk zijn voor het vlot en efficiënt organiseren van verkeer in de regio. Daarom vragen deze projecten niet alleen van Haarlem een enorme inspanning, maar ook van medeoverheden. Deze projecten maken op andere trajecten maatregelen – en de daarmee samenhangende kosten en maatschappelijke discussies – juist weer overbodig.

De baten van de maatregelen uit de Structuurvisie openbare ruimte zijn vaak niet of slechts indirect in geld uit te drukken.

9 *Bronvermelding*

- Hoofdlijnennotitie
- Voorontwerp
- Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte Haarlem 2040
- NRD
- Alle relevante beleidsnota's pm
- Staat van Haarlem pm
- PM Aanvullen

Afbeeldingen

Illustraties en afbeeldingen eigendom van de Gemeente Haarlem, tenzij anders vermeld.

Titelpagina	Michel Campfens
p. 18	Michel Campfens
p. 30	Dasha Elfring

Afkortingen en begrippenlijst

- PM Aanvullen

Bijlage Analyse van de stad 2016; voor welke opgaven staat Haarlem?

De Structuurvisie openbare ruimte levert een bijdrage aan de belangrijkste opgaven waar Haarlem voor staat. In deze bijlage worden de opgaven behandeld die van invloed zijn op het gebruik van de openbare ruimte. Elke opgave is vanuit een breder regionaal verband benaderd.

Als eerste komen de ruimtelijke opgaven aan de beurt; de groeiende woningvraag, het water en groen in de stad en de stadsstraten. Daarna worden de gezondheids- en sociale opgaven behandeld gevolgd door de economische opgaven. Het hoofdstuk eindigt met de verkeerskundige opgaven.

De tekstkadertjes in dit hoofdstuk gaan in op trends en ontwikkelingen die van invloed zijn op de openbare ruimte.

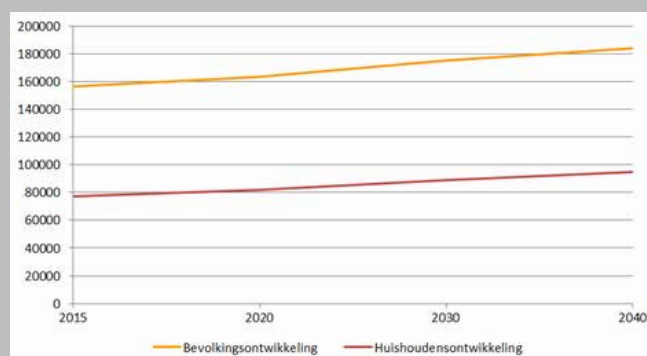
1 Ruimtelijk: de aantrekkelijke stad

De Structuurvisie openbare ruimte wil nadrukkelijk invulling geven aan het versterken van de ruimtelijke kwaliteit in de stad. De openbare ruimte vervult een cruciale rol in de aantrekkelijkheid van de stad. Een prettige openbare ruimte verbindt de bewoners en gebruikers van de stad met elkaar en verbindt de stad met het buitengebied en de natuur.

Bewoners en het aantal huishoudens nemen toe

Het aantal inwoners van de stad groeit volgens provinciale prognose naar een kleine 185.000 in 2040. Het aantal huishoudens stijgt met 17.300 (grafiek 1). De oorzaken van de groei zijn divers en kunnen wisselen in de tijd. De belangrijkste zijn:

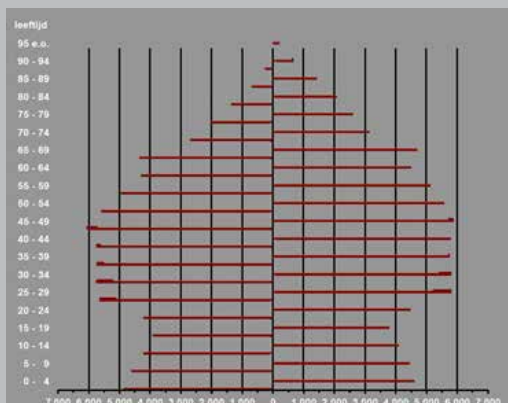
- Er komen uit andere gemeenten meer mensen in Haarlem wonen dan dat er vertrekken (met name jonge gezinnen uit Amsterdam);
- Er worden meer mensen geboren dan er overlijden;
- Er komen meer mensen vanuit het buitenland in Haarlem wonen dan dat er emigreren;
- Instroom van asielzoekers.



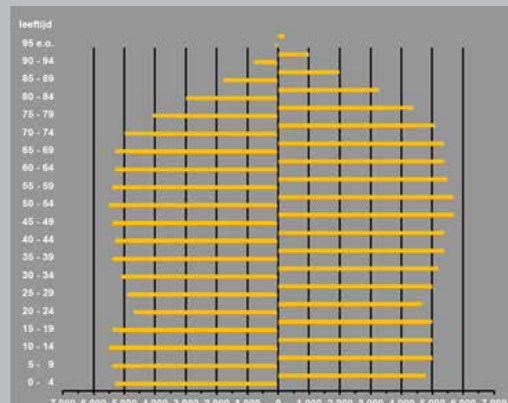
Grafiek 1: bevolkings- en huishoudensontwikkeling

Bron: Provincie Noord-Holland, Prognose 2015-2040 Concentratie in steden

De gemiddelde leeftijd van de Haarlemse bevolking gaat dalen. Dat komt doordat het aantal inwoners tot 20 jaar toeneemt. Grafiek 2 laat de bevolkingsopbouw van Haarlem van 2016 zien. Grafiek 3 toont de bevolkingsopbouw in 2040. De groep 65+'ers is toegenomen, waarnaast de prognose ook duidelijk laat zien dat het aantal jongeren gaat toenemen.



Grafiek 2 Bevolkingsopbouw 2016
Bron: prognose CBS



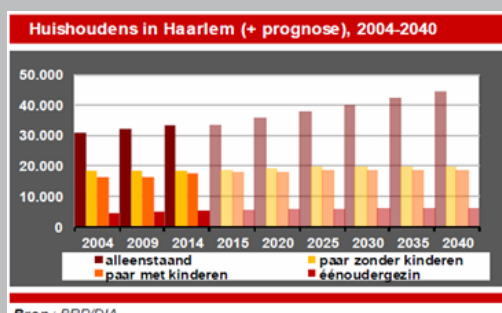
Grafiek 3 Bevolkingsopbouw 2040

Opvang van de groeiende woningvraag

Landelijk gezien trekken steeds meer mensen naar de stad. Deze trend heeft ook z'n beslag op Haarlem. Haarlem heeft binnen haar gemeentegrenzen geen ruimte voor nieuwe woonwijken en kiest daarom voor binnenstedelijke verdichting, met behoud van kwaliteit. Speerpunten zijn herstructurering van de bestaande locaties, met name aan de oostflank van de stad en het transformeren van leegstaande gebouwen in de stad.

Haarlemse huishoudenssamenstelling

Door de toename van het aantal inwoners neemt de druk op de gelijkblijvende openbare ruimte toe. Naast een bevolkingsgroei met een verandering in leeftijdssamenstelling treedt er ook een verandering in de huishoudenssamenstelling op. De groei van het aantal huishoudens zal ongeveer twee derde uit eenpersoonshuishoudens bestaan. Dit resulteert in een woningvraag van circa 16.700 woningen in 2040.



Bron: BRP/DIA

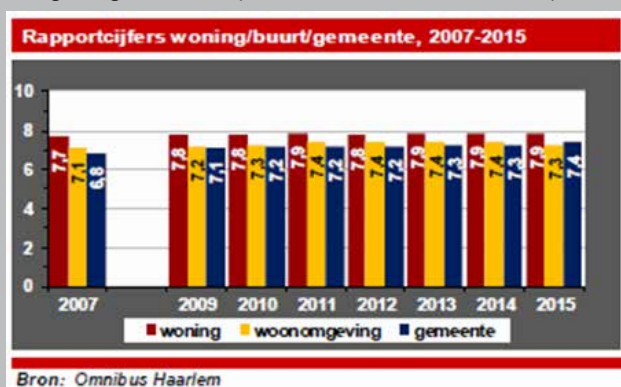
Het belang van water en groen

Haarlem herbergt binnen de stadsgrenzen een aantal waardevolle groene locaties en bijzondere historische waterverbindingen. Deze groene ruimten en het water, staan onder druk door extra ruimteclaims, door meer en intensiever gebruik. Groen en water maken de leefomgeving aantrekkelijk en dragen bij aan een betere luchtkwaliteit (bron: Groene ruimte, dossier Groen als

luchtfilter, 2015) in de stad. Dat werkt door in het welzijn van de inwoners en de economie van de stad. Want groen is ook belangrijk voor het vestigingsklimaat van de stad en het heeft een toeristische aantrekkingskracht. Huizenkopers hebben meer geld over voor een huis met groen of water voor de deur. Het groen en water vertegenwoordigen voor Haarlem dus een aantal belangrijke waarden.

Waardering voor de woning, leefomgeving en gemeente

Haarlem haalt ruime voldoende als de Haarlemmers wordt gevraagd naar een rapportcijfer voor hun woning, woonomgeving en gemeente (Gemeente Haarlem, 2016).



Op de woonaantrekkelijkheidsindex bevindt Haarlem zich in de jongste publicatie (voorjaar 2016), net als in 2014, op de vierde plaats. Op de sociaal-economische index bezet Haarlem, net als in 2015, de twaalfde plek. Vergeleken met de jaren 2012 tot en met 2014 is dat wel een daling: toen stond Haarlem nog op plaats negen (Gemeente Haarlem, 2016).

Natuur in en rond de stad versterken

Het stedelijk gebied kent een grote diversiteit aan planten en dieren. Een aantal dier- en plantsoorten - zoals gierzwaluwen, vleermuizen en rots- of muurplanten - is gebonden aan menselijke bouwwerken. De natuur in en rond de stad is zeer divers. Natuur is overal in de stad. Niet alleen in het groen maar ook rondom of tegen bouwwerken en bijvoorbeeld kademuren.

Haarlem ligt op een bijzondere plek in het land, waar drie verschillende landschapstypen samenkomen: de strandvlakte met tuin- en landbouwgrond, de strandwal met bebouwing in het westen, het veenweidegebied aan de oostkant. Dit maakt de stad interessant en gevarieerd. Op een relatief klein oppervlak komen veel verschillende soorten planten en dieren voor. Haarlem is zich bewust van de verantwoordelijkheid voor de unieke natuurwaarden binnen de gemeentegrenzen en zet zich in om deze te versterken.

Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving

Haarlem kenmerkt zich door haar langgerekte vorm, met een historische noord-zuidstructuur als gevolg van de ondergrond en de loop van het Spaarne. De lange lijnen in de stad, het patroon van (historische) routes en , waterlopen en spoorverbindingen rijgen de stad aaneen. Denk hierbij aan de Wagenweg, Dreef of Leidsevaart, maar ook aan recentere lange lijnen als de Prins Bernhardlaan en Amerikaweg. Door de langwerpige vorm van Haarlem is het buitengebied aan weerszijden van de stad altijd onder handbereik. De opgave is om het buitengebied vanuit de stad beter bereikbaar te maken voor recreatief verkeer. Dit betekent dat in de stad de (recreatieve) oost-westlijnen moeten worden versterkt zodat de relatie tussen Haarlem en haar omgeving van duinen, strand en polders verbetert. Ook de groene gebieden die in de stad liggen, moeten makkelijk

toegankelijk en bereikbaar zijn.

Levendige stadsstraten

De historische routes zijn door het groeien van de stad aanloopstraten naar de binnenstad geworden. Voorbeelden als de Zijlweg en de Rijksstraatweg zijn kenmerkend voor Haarlem. Ze hebben zich in de loop der tijd ontwikkeld tot stadsstraten met multifunctioneel gebruik, drukte en uitwisseling. Naast woningen zijn hier winkels, bedrijven, kerken, scholen gevestigd. Stadsstraten zijn daarmee het hart van de omliggende buurten geworden. Met de toename van verkeer staat het verblijfskarakter onder druk en dreigt het gemengde gebruik af te sterven. De inzet is om de kwaliteit en het karakter van deze straten te verbeteren.

2 Gezonde/sociale stad

De gezonde stad is een breed en veelzijdig thema. Het gaat om veiligheid, maar ook om het voorkomen van een mogelijke sociale tweedeling. Onder de gezonde stad valt ook dat mensen langer thuis blijven wonen, dat je je in de stad makkelijker kunt bewegen en dat klimaatbinder en milieubelasting door verkeer worden tegen gegaan.

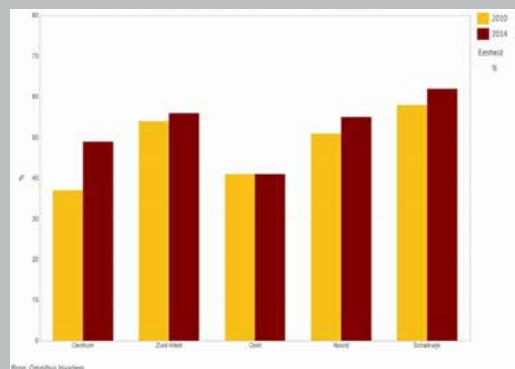
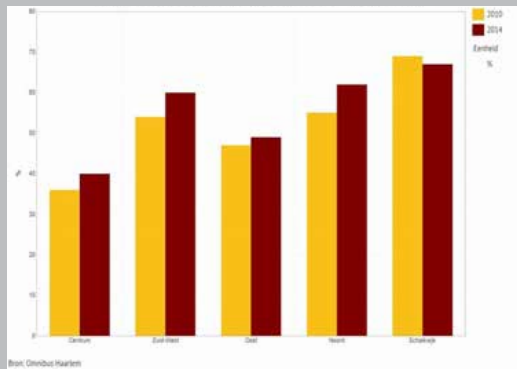
Het belang van groen voor welzijn

Groen in de stad is van grote waarde voor de bewoners. Groen draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een groene woonomgeving is bevorderlijk voor welzijn en gezondheid. Door onzorgvuldig beheer en veranderende nieuwe ruimteclaims op de openbare ruimte is het groenareaal in de stad in de loop der tijd geslonken of in kwaliteit achteruit gegaan. In de compacte wijken is sprake van weinig groen. Haarlem beschikt over grote aaneengesloten groene buitengebieden aan de west- en oostzijde van de stad. De verbetering van de toegankelijkheid en bereikbaarheid van de buitengebieden brengt dit groenareaal binnen bereik van de bewoners.

De waardering voor de hoeveelheid en de kwaliteit van groen verschilt per wijk

Zes van de tien Haarlemmers zijn tevreden over de hoeveelheid groen in hun wijk. Centrubewoners zijn minder tevreden dan de bevolking van de andere stadsdelen. De bewoners van Schalkwijk zijn het meest tevreden.

Een minder groot deel toont zich tevreden over de kwaliteit van het groen en het onderhoud daaraan. De waardering voor de kwaliteit van het groen blijft in het Centrum en Oost achter bij de andere stadsdelen. Ook in Oost men minder content over het groenonderhoud dan in Zuid-West en Noord.



Links: Percentage Haarlemmers dat vindt dat er ruim voldoende groen in hun wijk aanwezig is

Rechts: Percentage Haarlemmers dat tevreden is over de kwaliteit van het groen in hun wijk

Bron: Gemeente Haarlem, Dia, 2016

Gebruik openbare ruimte voor jong en oud

Ouderen wonen langer zelfstandig. Dat stelt eisen aan de woonomgeving. Dagelijkse voorzieningen moeten goed en veilig bereikbaar te zijn. Bij de inrichting van de openbare ruimte wordt rekening gehouden met mensen die minder mobiel zijn. Dat vraagt om ruime obstakelvrije trottoirs, makkelijke hellingbanen en her en der bankjes en verblijfsplekken. Druk belaste straten gelden als barrières, veilig kunnen oversteken is een aandachtspunt.

Ontmoetingsplekken in de openbare ruimte kunnen ook helpen tegen eenzaamheid.

Ook voor kinderen is het belangrijk zelfstandig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Door verschillende ontwikkelingen als schoolkeuze, langere afstanden en verkeersonveiligheid dreigt dat de leeftijd waarop kinderen zelfstandig over straat naar school gaan steeds hoger komt te liggen.

Ook voor de jonge Haarlemmers geldt het belang van brede trottoirs en veilige oversteken. Dat betekent dat aandacht nodig is voor veilige schoolroutes.

De maatschappij hecht meer waarde aan gezondheid

Het maatschappelijk belang van gezondheid neemt toe. Bij het inrichten van de openbare ruimte wijken kan en wil Haarlem daar op inspelen. Meer ruimte voor spelen op het trottoir, meer groen in de nabijheid van woningen en meer informele speelvoorzieningen of spelaanleidingen.

Meer bewegen en actieve recreatie draagt bij aan de gezondheid. Het maakt al een verschil als mensen makkelijker kunnen kiezen voor de fiets, door de aanleg van goede fietsvoorzieningen.

Hierin past ook meer aandacht voor recreatieve wandelroutes en recreatieve fietsroutes vanuit de wijken naar het aangrenzende landschap.

Klimaatbestendige stad

Het klimaat verandert. Dit vraagt om maatregelen om extremere weersomstandigheden op te vangen. Groen en water spelen in deze maatregelen een cruciale rol om de openbare ruimte weerbaarder te maken tegen droogte, hitte en hevige neerslag.

Meer neerslag betekent een grotere kans op wateroverlast. Een fijnmaziger netwerk van open water helpt dit probleem te ondervangen. Zo heeft een fijnmaziger netwerk een drainerend effect op de grondwaterstand en biedt het mogelijkheden om hemelwater af te koppelen en overtollig regenwater te bergen.

Water en bomen zorgen voor natuurlijke koeling op momenten dat het extreem warm is. Op plaatsen waar minder ruimte nodig is voor verharding, kan de openbare ruimte worden benut

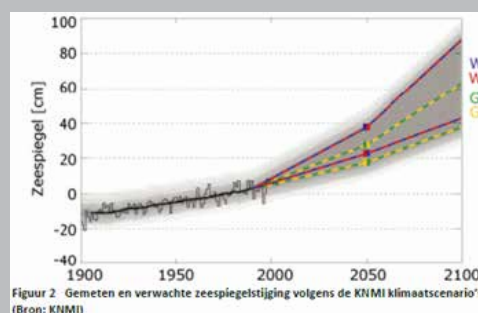
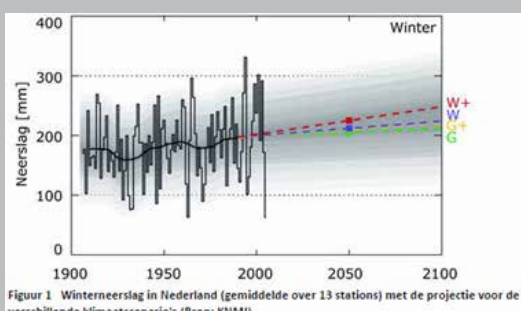
voor het toevoegen van extra water en groen. Daarnaast helpt het vergroenen van de stad de temperatureffecten te temperen en zorgt meer groen ervoor dat het regenwater makkelijker in de grond kan worden opgenomen.

De klimaatverandering heeft invloed op het Haarlemse watersysteem

Het aantal warme dagen neemt toe evenals het aantal dagen met hevige regenbuien.

Dit betekent voor het Haarlemse watersysteem;

- Meer grondwaterproblematiek door toename (winter) neerslag.
- Slechtere waterkwaliteit door hogere temperaturen.
- Meer kans op water op straat door extreme neerslaggebeurtenissen.
- Meer kans op wateroverlast door toename neerslag.



Bron: Gemeente Haarlem 2014, *Integraal Waterplan Haarlem*

Energietransitie

De energietransitie in Nederland komt steeds meer op gang en moet binnen de looptijd van de Structuurvisie zijn beslag krijgen. Energietransitie is het overgangsproces waarbij het gebruik van niet-duurzame (fossiele) brandstoffen (olie, gas) wordt vervangen door het gebruik van energie uit duurzame (schone) energiebronnen (wind- en zonne-energie).

Het doel van de energietransitie is het milieu in de toekomst gezond te houden. Het streven is erop gericht om binnen 50 jaar de energievoorziening in Nederland volledig aan duurzame energiebronnen te onttrekken. Duurzaam betekent in dit verband schoon, altijd en overal beschikbaar en voor iedereen betaalbaar.

De energietransitie kan voor een deel gezien worden als autonomen ontwikkeling. Maar voor een deel heeft het ruimtelijke consequenties. Met name in de ondergrond zullen er op termijn veranderingen zijn. Gasleidingen zijn niet meer nodig maar aardwarmte zal mogelijk wel weer ruimte in beslag nemen. Bovengronds kunnen er meer zonnepanelen komen en andere innovatieve energieopwekkingsmethodes. Op dit moment zijn de complete ruimtelijke consequenties nog niet te overzien.

Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer

Vanzelfsprekend moet het wegennet aan wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluidhinder voldoen. Maar een gezond leefmilieu vraagt verdergaande inzet: rust en schone lucht zijn kernwaarden die bescherming verdienen. Het is de ambitie van Haarlem om te voldoen aan waarden voor geluid en luchtkwaliteit die veilig zijn voor de gezondheid. Dat betekent dat de stad in 2025 voldoet aan de WHO-gezondheidsadviesnorm voor de luchtkwaliteit en in 2030 minimaal voldoet aan de GGD-GES score "voldoende" voor geluid. Voor het klimaat is de ambitie dat in 2030

door het verkeer 30% minder CO2 uitgestoten wordt, als onderdeel van een per saldo nul-uitstoot van CO2 door Haarlem als geheel (Haarlem KlimaatNeutraal). Ook trillingshinder van verkeer door trillingen en verkeersonveiligheid vraagt om een actieve aanpak, waarbij routes voor vrachtwagens en busverkeer worden geoptimaliseerd. Denk aan afstand tot de woonbebouwing of stevige fundering van het wegdek.

Deze opgaven vragen om meer inzet op duurzame mobiliteitsvormen.

Technologische ontwikkelingen gemotoriseerd verkeer

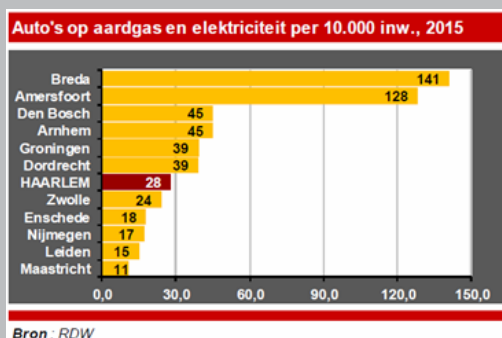
Het aandeel elektrische auto's zal blijven groeien. Rond 2023 wordt een omslagpunt voorspeld, waarop elektrische auto's even duur, om vervolgens goedkoper te worden dan auto's met een verbrandingsmotor (Groenhuijsen, H. & Rijpert, K. (z.j.)).

Naar verwachting kunnen de karakteristieken van het mobiliteitssysteem in Nederland binnen vijf tot tien jaar wezenlijk veranderen, door;

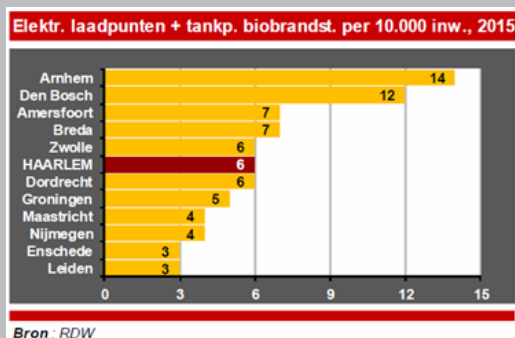
- de trend van autobezit naar mobility as a service (opkomst van de deelauto), dit heeft onder meer invloed op parkeren;
- de meer real time/online/multimodale verkeers-/reizigersinformatie, ook in car (minder zoekverkeer, eenvoudiger/comfortabel en soms sneller gebruik van alternatieven voor de auto);
- de vervaging van het onderscheid tussen modaliteiten en collectief/individueel vervoer;
- de hogere capaciteit verkeerssysteem (bv. door toepassing van systemen die de rijtaak ondersteunen en coöperatieve technologie).
- Er zijn ook invloeden die het gebruik van de auto terugdringen, hierbij kan worden gedacht aan een toename in het thuiswerken en pakketbezorging per drone.

Ook de ontwikkeling van autonoom rijdende voertuigen zullen wezenlijke wijzigingen in het functioneren van het systeem veroorzaken. Zoals, parkeren buiten in plaats van in de stad, meer ketenverplaatsingen, andere reistijdwaardering waardoor andere keuzes worden gemaakt, automobilititeit wordt beschikbaar voor nieuwe doelgroepen (ook zonder rijbewijs) en toename automobilititeit. Op de (nog) langere termijn wordt een afname van de belasting per auto op het systeem verwacht. Bijvoorbeeld door dichter op elkaar rijdende voertuigen, dit kan zodra veiligheidsmarges kleiner kunnen worden (vanwege voortschrijdende technologie en meer vertrouwen in de systemen).

Onderstaande grafiek 4 geven de auto's weer die in 2015 op aardgas en elektriciteit reden. Ter vergelijking waren er in 2014 nog maar 6 van dergelijke auto's op 10.000 Haarlemmers. Grafiek 5 schetst de staat van de faciliteiten die de verdere ontwikkeling mogelijk maken.



Grafiek 4



Grafiek 5

Werken aan een ongedeelde stad

Ook in Haarlem bestaat het gevaar van groeiende tweedeling. Dat is zichtbaar in de verschillen in de bevolkingsopbouw van de wijken op de westoever en op de oostoever van het Spaarne. Hoewel dit vraagstuk primair in de Toekomstvisie aan de orde komt, ligt voor de Structuurvisie openbare ruimte de vraag voor welke rol de openbare ruimte hierin kan spelen. Het is van groot belang de oost-west verbindingen in de stad te versterken en barrières tussen de stadshelften te slechten. Ook de barrières tussen de Waarderpolder, Schalkwijk en Oost moeten worden verminderd. De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van de openbare ruimte zal in Schalkwijk en Oost naar een vergelijkbaar niveau als van Haarlem West worden opgetild.

3 Een metropolitane economie

Haarlem bevindt zich in een economisch welvarende regio. Dat wil niet zeggen dat de Haarlemse economie niet aan verandering onderhevig is. Regionale verknoping en mondiale trends werken door in de Haarlemse economie. Naast de rol van centrumstad voor Zuid-Kennemerland komen daar nieuwe rollen bij. Nieuwe rollen die nieuwe kansen bieden voor de stad.

Verknoping met de regio verbeteren

Hoewel mensen vaker thuis werken, neemt het aantal Haarlemmers dat buiten Haarlem werkt toe. Dit vraagt om het versterken van metropolitane netwerken naar belangrijke werk- en voorzieningenlocaties op Schiphol en in Amsterdam, maar ook naar verder gelegen locaties in de Randstad. Andersom komt een groot deel van de mensen die in Haarlem werken uit de omliggende gemeentes en dit stelt eisen aan de multimodale regionale bereikbaarheid van het centrum van Haarlem, Winkelcentrum Schalkwijk en van de Waarderpolder. Met multimodaal wordt bedoeld dat deze locaties vanuit de regio op verschillende vervoerswijzen bereikbaar zijn.

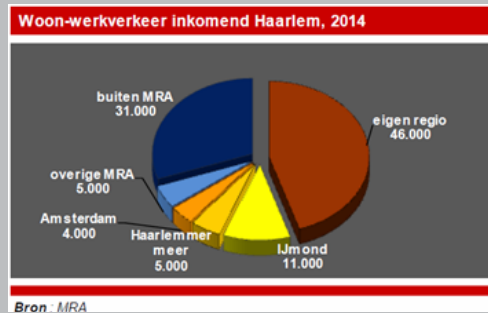
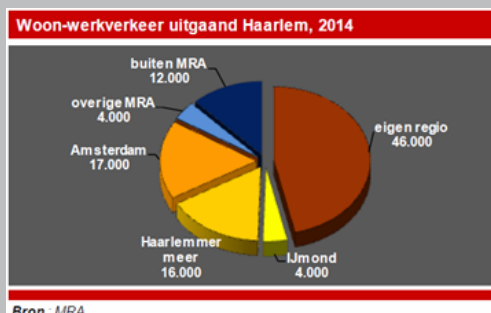
Haarlemse verkeersstromen

In 2015 verliet 64 procent van de 81.000 werkenden Haarlem, daarmee werken er dus 29.160 in Haarlem (tabel 1). Het aantal banen in Haarlem telt 64.175, dat betekent dat er in 2015 ruimte was voor 35.015 werknemers uit de omliggende gemeenten. De trend laat een groeiende uitgaande forenzen pendel zien voor alle modaliteiten (DIA, 2016). De waardering van Haarlemmers voor de bereikbaarheid van hun stad neemt toe, evenals de waardering voor de bereikbaarheid van het centrum, de parkeergelegenheid in de binnenstad, de autobereikbaarheid en de verkeersdoorstroming. Ook beoordelen Haarlemmers het openbaar vervoer gunstiger, vooral op de factoren tijd en doorstroming. (Gemeente Haarlem, 2016, Staat van Haarlem 2016))

Tabel 1

	Haarlemmers die in Haarlem werken in %
Jaartal	Percentage
2005	.
2006	44,3
2007	.
2008	42,5
2009	43,5
2010	43,7
2011	41,7
2012	40,7
2013	38,3
2014	37,9
2015	36,1
	Bron: Omnibus Haarlem

Haarlem maakt onderdeel uit van de Metropoolregio Amsterdam. In 2014 is onderzocht hoe de arbeid zich verdeelt over de gemeenten. Onderstaande taartpunten laten de verdeling van de uitgaande en inkomende pendel zien.



De Haarlemse economie verandert

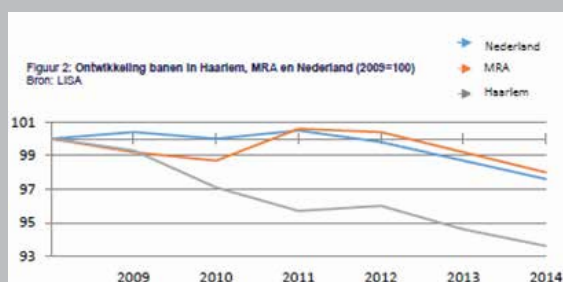
De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven, als trekkers van de lokale economie, neemt verder af. Daar staat een groeiende rol van start-ups, scale-ups (bedrijven die groter groeien) en toerisme tegenover. De groeiers vragen om meer ruimte voor verblijf en voor voetgangers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

Door de grote druk op Amsterdam verwachten we de komende jaren ook een beweging van (internationale) bedrijven van Amsterdam richting regio.

De Haarlemse economie

De werkgelegenheid in Haarlem laat al enkele jaren een daling zien (grafiek 6). De banen voor hoogopgeleiden nemen naar verhouding het snelst af. Ook de werkgelegenheid voor de middenklassen en de laagst geschoolden staat onder druk. De prognose is dat Haarlem steeds minder productiegerichte banen zal hebben (Economische agenda, 2015) Haarlem verliest banen en bovendien sneller dan gemiddeld voor vergelijkbare steden. Daar staat dan wel tegenover dat de bereikbaarheid van banen voor Haarlemmers relatief groot is door de nabijheid van onder andere Amsterdam en Schiphol (Gemeente Haarlem, 2016, Staat van Haarlem 2016).

Grafiek 6



Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups

In Haarlem wonen relatief veel hoger opgeleiden en werken veel zzp-ers. Dit vraagt om kleinschalige creatieve broedplaatsen, maar ook ruimte voor uitbreiding en middelen om groeiende bedrijven vast te houden. Deze bedrijvigheid zien we vooral in de binnenstad en in de schil rond de binnenstad. De opgave is om de bedrijvigheid in die schil te versterken, deze schil beter met de binnenstad te verbinden en ook om vrije locaties te herontwikkelen. De Waarderpolder is goed aangehaakt op het wegennet met de regio. Het bedrijventerrein biedt nog voldoende groei ruimte voor bedrijven. Voor fietsers en ov-reizigers ligt de Waarderpolder geïsoleerd ten opzichte van de

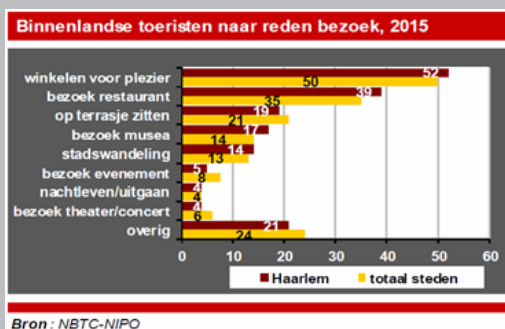
rest van de stad. Betere en kortere verbindingen zijn gewenst. Een bijzondere opgave ligt er in het verbinden van de zuidwest hoek Waarderpolder (Figuee, Nieuwe Energie) met de binnenstad.

Potentie voor toerisme benutten

De markt voor toerisme in Haarlem groeit enorm. Met Amsterdam als magneetstad, neemt ook het toerisme in omliggende steden toe. Haarlem en omgeving heeft een grote, nog veelal onbenutte, potentie. De opgave is om naast de inzet van citymarketing, de authenticiteit en de stedelijke kwaliteit te verbeteren, als ook de vindbaarheid van de parels in de stad. Ook de relatie met het groene recreatiemilieu, het cultuurhistorisch rijke landschap met buitenplaatsen en de kustzone kan worden versterkt om het meerdaags toerisme te bevorderen. Een ander weinig ontgonnen gebied is die van het watertoerisme. In verbinding met het Noordzeekanaal via de sluis bij Spaarndam is de stad aangehaakt op het riviercruise netwerk. Het aantal bezoekers van Haarlem neemt toe.

De markt voor toerisme groeit

Haarlem krijgt steeds meer bezoekers. Het toerisme groeit; mede dankzij de relatief gunstige ligging ten opzichte van Amsterdam (Economische agenda, 2015).



Bron: Gemeente Haarlem, Staat van Haarlem 2016

Haarlem bezoekstad versterken

Bij het nieuwe winkelen staat de beleavingswaarde centraal. Het gaat dan niet alleen om de omgeving en het winkelaanbod, maar ook om horeca, cultuur en evenementen. Kortom: de totale kwaliteitsbeleving. Ook de reis er naar toe en het parkeren maken daar onderdeel van uit. Voor de Structuurvisie openbare ruimte is de opgave om de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte voor de voetganger verder te verhogen, ook buiten de traditionele binnenstad, zoals de zone langs het Spaarne, een deel Waarderpolder en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Op die plekken moet ook de kwaliteit van de mobiliteitsvoorzieningen (stations, knooppunten, parkeergarages, aanrijroutes van en naar de stad, looproutes van station en parkeergarages naar de binnenstad, wandelroutes naar toeristische attractiepunten) worden verhoogd. Het gaat bij al deze onderdelen om denken vanuit de bezoeker.

4 Verkeer: de bereikbare stad

Specifieke opgaven liggen er in het afwikkelen van verkeersstromen. Of het nu gaat om de groeiende fietsersstromen, de doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer, de afwikkeling van het regionale gemotoriseerde verkeer of om de bereikbaarheid van de binnenstad voor de toenemende stroom bezoekers, waaronder toeristen. Of hoe wordt de parkeerdruk in de wijken beheerst?

Fietsgebruik

In grootstedelijke regio's, waaronder ook Haarlem valt, is het fietsgebruik sterk toegenomen. Dit komt deels door de bevolkingssamenstelling. Onder jongvolwassenen die in steden wonen is het fietsgebruik vooral toegenomen. Uit eerder onderzoek van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid bleek dat de groep jongvolwassen stedelingen, in vergelijking met voorgaande generaties, minder vaak de auto gebruiken en vaker per fiets en trein onderweg zijn. Daarnaast zijn ouderen meer en verder gaan fietsen, met name per e-fiets. Inmiddels leggen 65-plussers een derde van hun fietskilometers elektrisch af.

Andere redenen van de groei in het fietsgebruik zijn terug te leiden op veranderingen aan de infrastructuur en beleid waar het bezit en gebruik van de auto wordt ontmoedigd. (Harms, 2016, KiM)

Groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen

De populariteit van de fiets groeit sterk in Haarlem. Dit hangt samen met een toename van hoger opgeleiden in de stad en een groeiend gebruik van de fiets naar en van het station. Tegelijkertijd zorgt de opkomst van de e-fiets voor nieuwe kansen op langere afstanden. Beide trends brengen ook weer nieuwe uitdagingen met zich mee: hoe kan het groeiende fietsverkeer worden geacommodeerd, zowel op de routes als bij stallingen op stations en in de binnenstad?

Regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden

De ligging van Haarlem ten opzichte van de andere gemeenten in Zuid-Kennemerland en het strand zorgt traditioneel voor veel verkeer dat zich van oost-west naar west beweegt in de stad. Dit gegeven vraagt om een heldere keuze voor de manier waarop dit regionaal doorgaande verkeer in Haarlem in goede banen wordt geleid.

Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden

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

Autobezit en autogebruik

Autobezit en autogebruik zijn sterk verschillend én hangen sterk met elkaar samen. En een laag autobezit hoeft niet te betekenen dat de parkeerdruk ook per definitie laag is. Immers de beschikbare (parkeer)ruimte samen met het autobezit zegt iets over de parkeerdruk. Maatregelen die in het kader van het moderniseren van parkeren zijn genomen hebben als doel het verlagen van de parkeerdruk. Een duurdere tweede vergunning en wachtlijsten zullen op den duur bijdragen aan het verlagen van het autobezit.

Een lager autobezit heeft ook effect op het autogebruik. Uit onderzoek van het KiM blijkt dat de mate van autodelen bijvoorbeeld afneemt naarmate het autobezit groeit. Aan de andere kant blijkt ook dat autobezitters die de auto uitlenen, de auto minder vaak gebruiken en bovendien reizen zij significant vaker met het openbaar vervoer en de fiets. Factoren die van invloed zijn op het afstand doen van (of: niet aanschaffen van een auto) zijn bijvoorbeeld de afstand tussen huis en de dichtbijzijnde ov-halte, de beschikbare parkeerplaatsen, het wel of niet inwonen bij de ouders

en een goede fietsinfrastructuur (Bron; KIM (2016), Mobiliteitsbeeld, Autobezit in Nederland stabiliseert, maar met grote verschillen tussen steden en regio's, Ministerie van Infrastructuur en Milieu).

Het personenautobezit in Haarlem is de afgelopen tien jaar redelijk stabiel gebleven. Haarlem telde in 2015 59.060 auto's, dit betekent afgerond 0,8 auto per huishouden (Gemeente Haarlem, DIA, 2017).

Aantal personenauto's in Haarlem en naar huishouden			
	2005	2010	2015
Personenauto's	55440	60360	59060
Per huishouden	0,78	0,82	0,78

Bereikbaarheid binnenstad garanderen

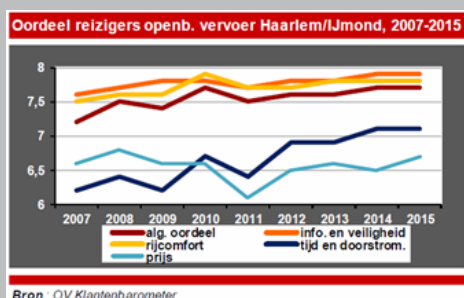
De groei van het toerisme en het recreatieve winkelbezoek zorgen voor nieuwe uitdagingen voor de binnenstad. Het gaat lang niet alleen om het voorkomen van capaciteitsknelpunten. OV- en fietsverbindingen moeten comfortabeler en sneller; aanrijroutes voor parkeergarages moeten ook voor de bezoeker goed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

Metropolitane verbindingen verbeteren

Met de Metropoolregio zijn ook de mobiliteitsstromen in de regio toegenomen. Hierdoor ontstaan knelpunten op de regionale hoofdwegen en in het regionaal openbaar vervoer. Om die knelpunten te beperken is een kwaliteitssprong nodig van het openbaar vervoer waar de traditionele diensten van sprinters, metro's en bussen opgaan in een samenhangend OV-netwerk. Fietsrelaties naar knooppunten in het metropolitane OV-netwerk moeten worden versterkt en tegelijkertijd dient een netwerk van regionale snelfietsroutes tussen de belangrijkste herkomst- en bestemmingsgebieden ontwikkeld te worden (Rijksoverheid (2016), Toekomstbeeld OV 'Overstappen naar 2040: flexibel en slim OV', 2016).

Waardering openbaar vervoer

Het openbaar vervoer krijgt in de regio Haarlem/ IJmond al enkele jaren ruime voldoendes. De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het stads- en streekvervoer. Alle vervoerders en lijnen doen mee.



Oordeel reizigers openbaar vervoer Haarlem/IJmond, 2007-2015

jaren	algemeen oordeel	info. en veiligheid	rijcomfort	tijd en doorstroming	prijs
2007	7,2	7,6	7,5	6,2	6,6
2008	7,5	7,7	7,6	6,4	6,8
2009	7,4	7,8	7,6	6,2	6,6
2010	7,7	7,8	7,9	6,7	6,6
2011	7,5	7,7	7,7	6,4	6,1
2012	7,6	7,8	7,7	6,9	6,5
2013	7,6	7,8	7,8	6,9	6,6
2014	7,7	7,9	7,8	7,1	6,5
2015	7,7	7,9	7,8	7,1	6,7

Bron: OV Klantenbarometer

the 1990s, the number of people in the UK who are employed in the public sector has increased by 1.5 million (1990–1999) and the number of people in the public sector has increased by 2.5 million (1990–1999) (Department of Health 2000).

There is a growing emphasis on the need to improve the efficiency of the public sector and to ensure that the public sector is able to deliver the best possible value for money. This has led to a number of initiatives, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These initiatives have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 1999 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 2001 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 2004 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 2004 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 2004 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.

The Health Service Act 2004 introduced a number of changes to the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004. These changes have led to a number of changes in the way the public sector is organised and managed, including the introduction of the Health Service Act 1999, the Health Service Act 2001, and the Health Service Act 2004.