



Haarlem

November 2017

Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar



Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

*Haarlem 2040:
Groen en Bereikbaar*

Inhoudsopgave

	<i>Voorwoord</i>	<i>7</i>
<i>1</i>	<i>Inleiding</i>	<i>9</i>
<i>2</i>	<i>Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam</i>	<i>15</i>
<i>3</i>	<i>Analyse van de stad</i>	<i>17</i>
<i>4</i>	<i>Visie Haarlem 2040: groen en bereikbaar</i>	<i>21</i>
4.1	Hoofdkoers en doelen	21
4.2	Visiekaart	22
<i>5</i>	<i>Zonering, hoofdkeuzes en afwegingsmethodiek</i>	<i>26</i>
5.1	Haarlem kiest voor zonering van de stad	26
5.2	Hoofdkeuzes	30
5.3	Afwegingsmethodiek openbare ruimte	37
<i>6</i>	<i>Realisatie doelen Structuurvisie openbare ruimte; themakaarten en sleutelprojecten</i>	<i>43</i>
6.1	Themakaarten	43
6.2	Sleutelprojecten	78
<i>7</i>	<i>Haarlemse en regionale (beleids)trajecten</i>	<i>101</i>
7.1	Voortzetten Haarlemse (beleids)trajecten	101
7.2	Regionale sleutelprojecten	105
7.3	Nog te agenderen (beleids)trajecten	110
<i>8</i>	<i>Uitvoeringsagenda en financiën</i>	<i>117</i>
<i>9</i>	<i>Milieueffectrapport</i>	<i>123</i>
<i>10</i>	<i>Besluit</i>	<i>131</i>
<i>11</i>	<i>Bronvermelding</i>	<i>133</i>
	<i>Bijlagen</i>	<i>137</i>
	Bijlage 1 Relatie met andere beleidsnota's	137
	Bijlage 2 Analyse van de stad; aandachtspunten, trends en ontwikkelingen	139



Voorwoord

Haarlem is een prachtige stad en dat willen we graag zo houden. Haarlem is ook de stad waar je met plezier kunt wonen omdat 'alles' binnen handbereik is. De historische en levendige binnenstad, fijne woonwijken, de natuur rondom de stad en makkelijke verbindingen met de regio. Een goed ingerichte openbare ruimte draagt hier in belangrijke mate aan bij. Daartoe hebben we samen met de stad gewerkt aan de Structuurvisie openbare ruimte. Wij zijn trots dat wij dit traject kunnen afronden met een visiedocument dat keuzes biedt voor de toekomstige inrichting van de stad.

Haarlem groeit. De komende jaren komen er meer inwoners én meer bezoekers. Dat betekent dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Hoe daar mee om te gaan, vraagt slimme oplossingen en betekent dat keuzes moeten worden gemaakt. We willen dat Haarlem ook in de toekomst de aantrekkelijke stad is zoals die nu wordt ervaren. Een stad met een prettige openbare ruimte en buitengebied en de natuur binnen handbereik.

Groen en bereikbaar, dat is de titel van deze Structuurvisie openbare ruimte. In die titel ligt onze ambitie voor Haarlem: een stad waar ruimte is om met elkaar te kunnen wonen, leven en verblijven. Het traject van de Structuurvisie is al gestart tijdens het vorige college. In 2012 en 2013 waren de eerste bijeenkomsten in de stad. Er is toen geschetst, getekend en opgehaald wat Haarlammers belangrijk vinden bij de inrichting van de openbare ruimte. Dit college is hier verder mee aan de slag gegaan, en na de participatie en inspraak in 2017 heeft dit tot voorliggend stuk geleid.

De Structuurvisie beschrijft de keuzes die Haarlem in de toekomst groen en bereikbaar houden. Haarlem kiest voor een stad waar de openbare ruimte uitnodigt tot ontmoeten, kinderen die kunnen spelen op de stoep, een stad waar alles op loop- en fietsafstand is, ook voor ouderen en mindervaliden. Een stad waar ruimte is voor stadsnatuur, met gezonde straatbomen, waarin je gemakkelijk kan bewegen naar recreatiegebieden rondom de stad. Een stad die bij nieuwe inrichtingen rekening houdt met klimaatveranderingen en klimaatadaptatie. Waar je gemakkelijk kunt kiezen voor verschillende vervoersvormen. Een stad waar auto's die niet in Haarlem hoeven te zijn zoveel mogelijk om de stad worden geleid. Met het oog daarop zal, waar mogelijk, bij de inrichting van de openbare ruimte gekeken worden naar het belang van voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en tot slot de auto.

Zo blijft Haarlem ook de komende decennia die groen en bereikbare stad, waar mensen wonen, ondernemen en elkaar ontmoeten.

College van burgemeester en wethouders
Haarlem, 7 november 2017



1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren. Een stad met een prettige openbare ruimte. Een stad die de Haarlemmers en bezoekers verbindt met elkaar, het buitengebied en de natuur. Haarlem is ook een welkome stad 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 en voor openbaar vervoer en autoverkeer. Haarlem vat haar brede doelstelling voor de openbare ruimte 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 claims op de openbare ruimte. Daar komt de komende jaren de opgave van de klimaatverandering bij. Extremere temperaturen, **droogte**, heviger regenbuien en een **grootschalige energietransitie** vragen ook om aanpassing **van de inrichting** de openbare ruimte. Ondertussen komen er meer mensen in Haarlem wonen en verblijven. Dat betekent dat het aantal gebruikers van de openbare ruimte verder zal groeien. Al deze claims zoeken hun plek in een openbare ruimte waarvan het oppervlak niet zal toenemen.

Haarlem heeft tot nu toe veel beleid gemaakt waarbij één aspect centraal staat. De optelsom van alle aparte beleidswensen leidt in de praktijk tot normconcurrentie. Dit wil zeggen dat door de schaarste aan ruimte de randvoorwaarden van verschillende beleidsterreinen elkaar in de stad in de weg zitten. Haarlem heeft daarom 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. De gemeenteraad stelt hiermee immers de kaders vast voor de keuzes waarover nu nog per project wordt gediscussieerd. De Structuurvisie geldt voor het grondgebied van de gemeente Haarlem. Voor sommige zaken, bijvoorbeeld groen en mobiliteit, wordt over de gemeentegrenzen heen gekeken.

1.2 Reikwijdte van de Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem wil een openbare ruimte die aansluit bij een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. In de Structuurvisie openbare ruimte wordt een zonering van de stad en een twaalfstal hoofdkeuzes voorgesteld. Deze 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. Deze zijn samengevat op de 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 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 bestaande bomen die nog jarenlang mee kunnen. Of dat een nieuw project afhankelijk is van een ander, nog niet uitgevoerd project.

Om te zorgen dat bij individuele projecten een vergelijkbare werkwijze wordt doorlopen en een goede motivatie te kunnen geven, maakt de Structuurvisie openbare ruimte gebruik van een afwegingsmethodiek.

1.3 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. Dit Structuurplan is vooral een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem en de ontwikkeling ervan.

De Structuurvisie openbare ruimte is een deelherziening van het Structuurplan uit 2005, en gaat alleen over de openbare ruimte en het buitengebied. Een structuurvisie is alleen bindend voor de opsteller, in dit geval dus de gemeente Haarlem. Met de Structuurvisie openbare ruimte loopt Haarlem voor een deel vooruit op de verplichting uit de Omgevingswet om een Omgevingsvisie vast te stellen. De Omgevingswet treedt naar verwachting in **2021** in werking en vervangt vrijwel alle huidige wetgeving die gaat over de ruimtelijke ordening. De plicht om een structuurvisie te maken verdwijnt; er zal gewerkt gaan worden met nieuwe instrumenten zoals een Omgevingsvisie en een Omgevingsplan. Zowel in een Omgevingsvisie als in een structuurvisie worden beleidslijnen geprioriteerd, waarbij de Omgevingsvisie een breder terrein zal bestrijken dan alleen de openbare ruimte. De Structuurvisie openbare ruimte is in deze de voorbereiding op een verbreding naar een Omgevingsvisie en het Omgevingsplan.

1.4 Beleidsmatige inbedding en HIOR's

De door de gemeenteraad vastgestelde Structuurvisie openbare ruimte heeft invloed op het bestaande en nog te maken 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. Daar waar sprake is van strijdigheden met eerder vastgesteld beleid, prevaleert de Structuurvisie. Bijlage 1 geeft voor de meest relevante kaderstellende beleidsnota's aan of en in hoeverre sprake is van strijdigheden met de Structuurvisie.

De Structuurvisie heeft ook een sterke samenhang met de Handboeken voor de inrichting van de openbare ruimte (HIOR's). Een HIOR doet uitspraken over materiaalgebruik **en principeprofiel**, met als doel meer eenheid, continuïteit en (ruimtelijke) kwaliteit van de openbare ruimte (beeldkwaliteit). De Structuurvisie verdeelt de aanspraken op de openbare ruimte, en de HIOR **werkt deze verder uit en** materialiseert deze.

1.5 Participatie en inspraak

De implicaties van de Structuurvisie openbare ruimte zullen op termijn merkbaar zijn in de openbare ruimte. Tijdens de eerdere fasen van het opstellen van de Structuurvisie openbare ruimte heeft de stad uitgebreid geparticipeerd. Inwoners en gebruikers van de stad konden hun mening geven over de functies in de stad en hoe deze functies zich tot elkaar verhouden.

Begin dit jaar is de stad opnieuw gevraagd om mee te denken. Vervolgens was van 18 augustus tot en met 28 september 2017 gelegenheid om een officiële inspraakreactie in te dienen. De reacties vindt u terug in de Inspraaknota.

1.6 Milieueffectrapport

Parallel aan de Structuurvisie openbare ruimte is een milieueffectrapport opgesteld. Hoofdstuk 9 bevat de belangrijkste resultaten en een reactie op de aanbevelingen.

Het opstellen van een milieueffectrapport (plan-MER) is onderdeel van het proces van de Structuurvisie openbare ruimte. Het milieueffectrapport is wettelijk verplicht omdat de Structuurvisie kaders stelt voor belangrijke ingrepen in de verkeersinfrastructuur met mogelijk gevolgen voor beschermd natuurgebied. Tijdens de inspraakperiode kon ook worden gereageerd op het milieueffectrapport. De inspraakreacties op het milieueffectrapport zijn meegenomen in de Inspraaknota. Daarnaast is het milieueffectrapport getoetst door de commissie m.e.r.. Het toetsingsadvies is opgenomen in de bijlagen bij het raadsstuk, evenals het al eerder uitgebrachte advies van de commissie m.e.r. over de kaders voor het milieueffectrapport.

1.7 Opbouw van de Structuurvisie openbare ruimte

Onderstaand schema laat zien hoe de Structuurvisie is opgebouwd:





2 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam

Haarlem en Zuid-Kennemerland raken meer en meer verweven met een groter gebied, de Metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook het dagelijkse woon-werk en recreatief verkeer spelen zich steeds vaker af op dit schaalniveau. 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 werkt de MRA op ruimtelijk-economisch gebied ook al samen met Utrecht, de Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Brainport Eindhoven. Deze verstedelijkingstrend is wereldwijd zichtbaar. In 2050 woont naar verwachting zeventig procent van de wereldbevolking in stedelijke regio's. 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 noodzakelijk dat Haarlem haar stedelijke visies en agenda's ontwikkelt in een bredere, regionale context.

2.1 'Quality of life', leefkwaliteit

De manier waarop we werken, wonen, winkelen, verplaatsen en recreëren verandert aanzienlijk, als gevolg van digitale en technische ontwikkelingen en de toegenomen mobiliteit. 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.

2.2 Economische waarde van identiteit

In de detailhandel vervangt internet een steeds groter deel van de doelaankopen. Daar staat tegenover dat voor 'funshoppen' de totale kwaliteitsbeleving van de consument steeds belangrijker wordt. Haarlem kan die beleving bieden met een aantrekkelijke mix van goede horeca, het monumentale karakter van de binnenstad, een hoge kwaliteit van de openbare ruimte en hoogwaardige culturele evenementen horen daarbij. Dit stelt wel eisen aan de binnenstad van Haarlem. Naast identiteit en eigenheid zijn optimale bereikbaarheid en prettige parkeervoorzieningen bepalend voor succes.

2.3 Ruimtelijke kwaliteit

De aantrekkelijkheid van een stad wordt ook bepaald door voorzieningen die aansluiten op trends als gezond leven en bewegen, groene plekken en duurzame mobiliteit in de vorm van fiets en openbaar vervoer. Dit stelt Haarlem voor de opgave om 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 heeft een positieve invloed op het welbevinden van de Haarlemmer, de bezoeker en een onroerend goed waarde.

2.4 Het regionale schaalniveau is leidend

De recente bevolkingsprognoses van de provincie Noord-Holland (zie de Haarlemse woonvisie en het Regionaal Actieprogramma 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. 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.



3 *Analyse van de stad*

Haarlem groeit en merkt dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. Terwijl de oppervlakte ervan gelijk blijft. In de stad wordt zichtbaar dat mobiliteit in de loop der jaren een steeds groter deel van de openbare ruimte heeft ingenomen. Andere belangrijke functies, zoals ruimte voor groen, speelruimte voor kinderen en voetgangers zijn daardoor in de verdrukking gekomen.

Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken over welke functie op welke plek de ruimte krijgt.

Haarlem wil een aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn, binnen een metropolitane economie. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren.

Omdat (auto)mobiliteit en bereikbaarheid een groot beslag op de beschikbare openbare ruimte leggen, is voor de bereikbare stad die Haarlem wil zijn uitgebreid aandacht besteed aan de vraag hoe mobiliteit anders en beter kan worden georganiseerd. Haarlem wil een mobiliteitsmodel dat de stad bereikbaar houdt en tegelijkertijd minder beslag legt op de openbare ruimte. De ruimte die daarmee wordt 'vrijgespeeld' kan worden ingezet voor de aantrekkelijke en gezonde stad.

In paragrafen 3.1 tot en met 3.4 zijn de belangrijkste aandachtspunten kort samengevat. Bijlage 2 bevat een toelichting.

3.1 *Ruimtelijk: de aantrekkelijke 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.

Aandachtspunten:

- Opvang van de groeiende woningvraag
- Het belang van water en groen
- Natuur in en rond de stad versterken
- Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving
- Levendige stadsstraten
- Belevingswaarde historische structuren en oriëntatiepunten versterken

3.2 *Gezonde / sociale stad*

Spreekt we over de gezonde stad dan gaat het om veiligheid, maar ook dat mensen langer thuis blijven wonen, dat je in de stad makkelijker kunt bewegen en dat er oplossingen worden gezocht voor klimaathinder en milieubelasting door verkeer.

Aandachtspunten:

- Het belang van groen voor welzijn
- Gebruik en toegankelijkheid door alle leeftijden, ongeacht eventuele beperking
- 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

Hoewel mensen vaker thuis werken, neemt het aantal Haarlemmers dat buiten Haarlem werkt toe. Dit vraagt om het versterken van de netwerken met belangrijke werk- en voorzieningenlocaties buiten de stad. Andersom komt een groot deel van de mensen die in Haarlem werken uit de omliggende gemeentes en dit stelt eisen aan de regionale bereikbaarheid van het centrum, de winkelcentra en de Waarderpolder. Deze locaties zouden vanuit de regio met verschillende vervoerswijzen goed bereikbaar moeten zijn.

De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven neemt af, daar tegenover staat een groeiende rol van start-ups, scale-ups (bedrijven die groter groeien), de nieuwe maakindustrie en toerisme. Een economie die zich voor een deel concentreert in het hart van de stad, waar ruimte is voor verblijf en voor voetgangers. Een doorgroeiende economie vereist een betere aansluiting tussen de stadsdelen, een betere ontsluiting van de Waarderpolder en een betere aansluiting met de regio. En dan voor alle weggebruikers; automobilisten, ov-reizigers, fietsers en voetgangers.

Aandachtspunten:

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

3.4 Verkeer: de bereikbare stad

Specifieke opgaven liggen er voor het afwikkelen van verkeersstromen. Of het nu gaat om de groeiende fietsersstromen, de doorstroming van (hoogwaardig) openbaar vervoer (HOV), de afwikkeling van het regionale gemotoriseerde verkeer of om de bereikbaarheid van de binnenstad voor de toenemende stroom bezoekers, waaronder toeristen. Daarnaast moet de parkeerdruk in wijken beheersbaar blijven om de bereikbaarheid te garanderen en leefbaarheid te waarborgen. De populariteit van de fiets neemt toe in Haarlem. Dit hangt samen met een toename van hoger opgeleiden die in Haarlem zijn komen wonen en een groeiend gebruik van de fiets naar en van het station. Tegelijkertijd zorgt de opkomst van de elektrische fiets voor nieuwe kansen op langere afstanden.

De ligging van Haarlem ten opzichte van de andere gemeenten in Zuid-Kennemerland én het strand zorgt voor veel verkeer dat zich van oost naar west beweegt door de stad. Dit gegeven vraagt om een heldere keuze voor de manier waarop dit regionaal doorgaande verkeer in goede banen door de stad wordt geleid. Daarnaast leggen de stilstaande auto's 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 visie waarin heldere keuzes worden gemaakt. De groei van het toerisme en het recreatieve winkelbezoek zorgen voor andere uitdagingen voor de binnenstad. De uitdaging ligt onder andere in het verhogen van de belevingswaarde van het 'product' Haarlem. Kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen en fietsenstallingen, ov-knooppunten en aantrekkelijke looproutes zijn daarin belangrijk.

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.

Aandachtspunten:

- 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 sluit aan bij het beleid zoals dat is vastgelegd in de vorige en huidige coalitieperiode. Het vorige bestuur heeft de koers voor de Structuurvisie uitgezet, dat vormt de basis voor de Structuurvisie openbare ruimte.

4.1 Hoofdkoers en doelen

In de Toekomstvisie Haarlem 2040 worden drie belangrijke thema's genoemd; mooi, veerkrachtig en sterk. De focus op mooi gaat over een aantrekkelijke stad met hoge kwaliteit, waar een grens zit aan het aantal woningen dat gebouwd kan worden. De veerkrachtige stad in 2040 gaat over veerkrachtige bewoners die zich kunnen ontwikkelen, omdat naast wonen en werk, onderwijs en gezondheid op orde zijn. De sterke stad gaat over een stevig Haarlem, met meer werkgelegenheid dan nu.

Het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte uit 2013 (2013/190436) had als hoofdkoers het 'behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu'. Haarlem wil een stad zijn waar ontmoeting en stedelijk leven centraal staan.

De Toekomstvisie en het Voorontwerp zijn beiden richtinggevend voor de Structuurvisie openbare ruimte. De doelen van de Structuurvisie vloeien hieruit voort:

1. Aantrekkelijke stad
2. Gezonde stad
3. Metropolitane economie
4. Bereikbare stad

In het hoofdstuk 3 is aangegeven dat (auto)mobiliteit en bereikbaarheid een groot beslag op de beschikbare openbare ruimte leggen. Daarom is uitgebreid aandacht besteed aan de vraag hoe mobiliteit anders en beter kan worden georganiseerd. Dat heeft geleid tot een deelvisie: het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte (2016). Daarin wordt uitgewerkt hoe de bereikbaarheid van stad en regio kan worden gegarandeerd door het slim organiseren van het verkeerssysteem. Het levert op dat in de stad extra ruimte ontstaat.

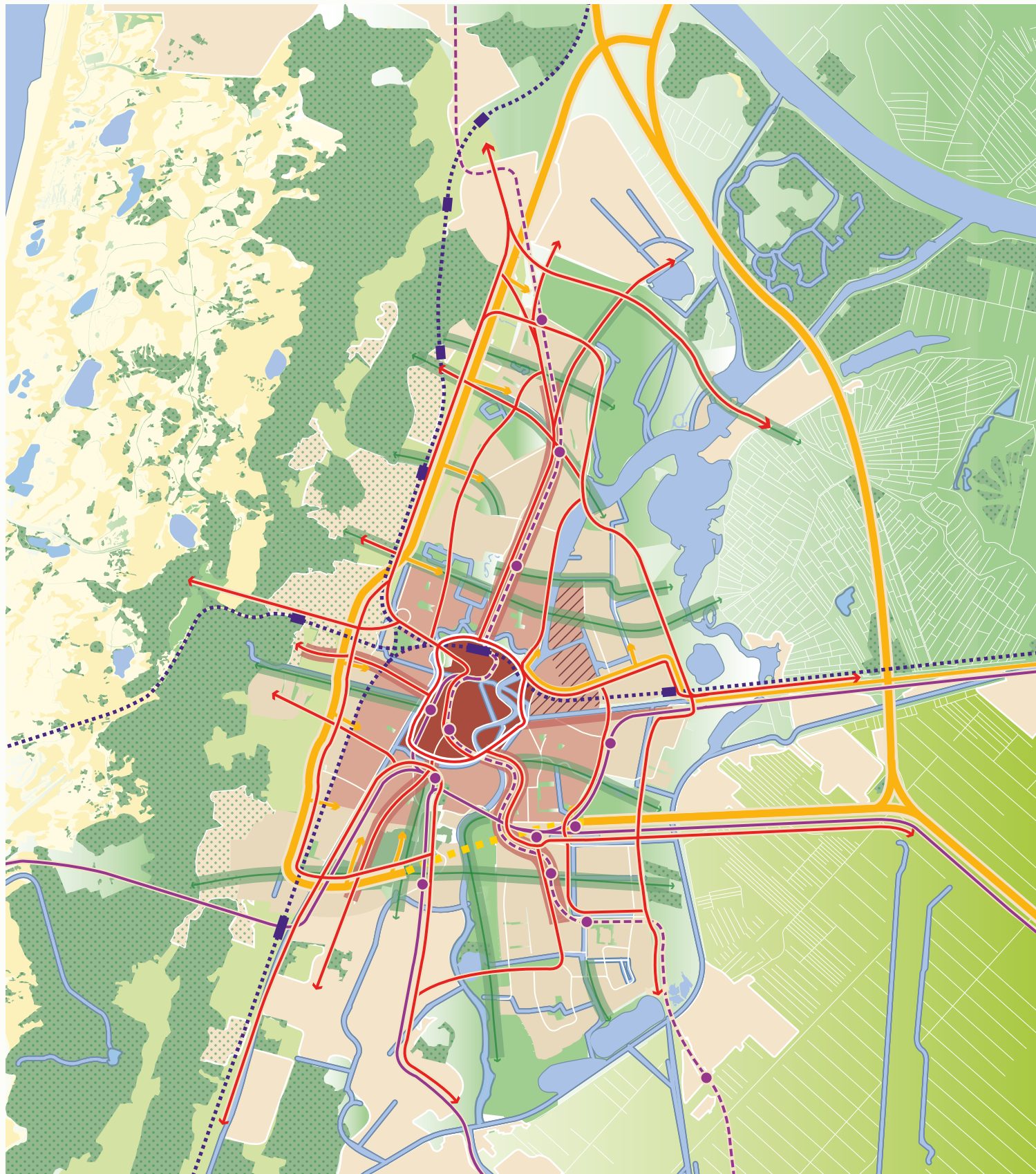
Die extra ruimte wil Haarlem benutten voor verdere versterking van de andere doelen; aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie.

4.2 Visiekaart

Haarlem groen en bereikbaar. Haarlem als stad waar ruimte is voor mensen om elkaar makkelijk te ontmoeten; op straat, op pleinen en in parken. Een stad waar kinderen kunnen spelen en veilig over straat kunnen gaan. Een stad die de meest kwetsbare verkeersdeelnemers prioriteit geeft. Een stad waar mensen zich vooral lopend en fietsend bewegen. Historische structuren en markante gebouwen komen tot hun recht. Natuur in en buiten de stad wordt gekoesterd. Een stad die onderdeel is van een grotere metropool, met goede verbindingen naar buiten. Zowel naar omliggende natuur, recreatiegebieden en om te kunnen werken. **Maar ook een ondernemende stad die kan inspelen op de economische ontwikkelingen en toegankelijk blijft voor bezoekers.** Een stad die is voorbereid op klimatologische veranderingen. Een stad waar mensen graag wonen, willen komen en zich verbonden voelen met elkaar. Zo zien we Haarlem, ook in 2040.

Om dit te bereiken heeft het Haarlemse gemeentebestuur in 2017 een aantal duidelijke keuzes gemaakt. Zo wordt het doorgaande autoverkeer via de Regioring rond de stad geleid, terwijl woningen en winkels bereikbaar zijn. De ruimere binnenstad is het domein van voetgangers en fietsers, auto's zijn te gast. De levendigheid die zich vooral concentreerde in de binnenstad heeft zich uitgestrekt over een groter oppervlak. De afstanden in de stad lijken korter te zijn doordat voorheen drukke verkeersassen makkelijk over te steken zijn. De omliggende wijken zijn beter aangesloten op het centrum. Het terugbrengen van oude watergangen, om klimaatveranderingen op te vangen, hebben de stad ook aantrekkelijker gemaakt voor recreatie op en rond het water. Recreatieve routes brengen het buitengebied binnen handbereik. Een fietsring verknoopt (regionale) fietsroutes en biedt een alternatief voor routes door de drukke binnenstad. De aanleg van ruimere fietspaden en meer stallingsmogelijkheden bij winkelgebieden en ov-knooppunten en andere plekken waar veel mensen samenkomen heeft mensen ertoe aangezet vaker de fiets te pakken. Haarlem heeft samen met de regio en de provincie de openbaar vervoerverbindingen verbeterd. De HOV-knooppunten bieden de mogelijkheid over te stappen op andere vervoersvormen. Haarlemmers en bezoekers zijn met de trein, tram of bus snel en comfortabel op bestemmingen in en buiten de stad.

Zie hoe de stad bruist, leeft en ook rust geeft. Ook in het Haarlem van 2040 is de stad, midden in de Metropoolregio, een plek waar je graag thuis komt.



Visiekaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Binnenstad;
- Centraal stedelijk(e) gebied / ondernemerszone;
- Stedelijk gebied;
- Regioring;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Spoorwegen;
- Fietsnetwerk;
- Stadstraten;
- Recreatieve routes;
- HOV knooppunten/stations;

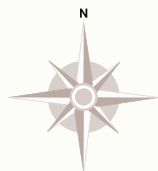
Het domein van de voetganger
 Auto te gast/ nieuwe bedrijvigheid
 De stad op fietsafstand
 Autoverkeer om de stad heen
 Openbaar vervoer naar de regio
 Intercity en lightrail
 Fietsring en (regionale) fietsroutes
 Wonen, winkelen, leven
 Toegang tot het buitengebied
 Overstappen op ander vervoer

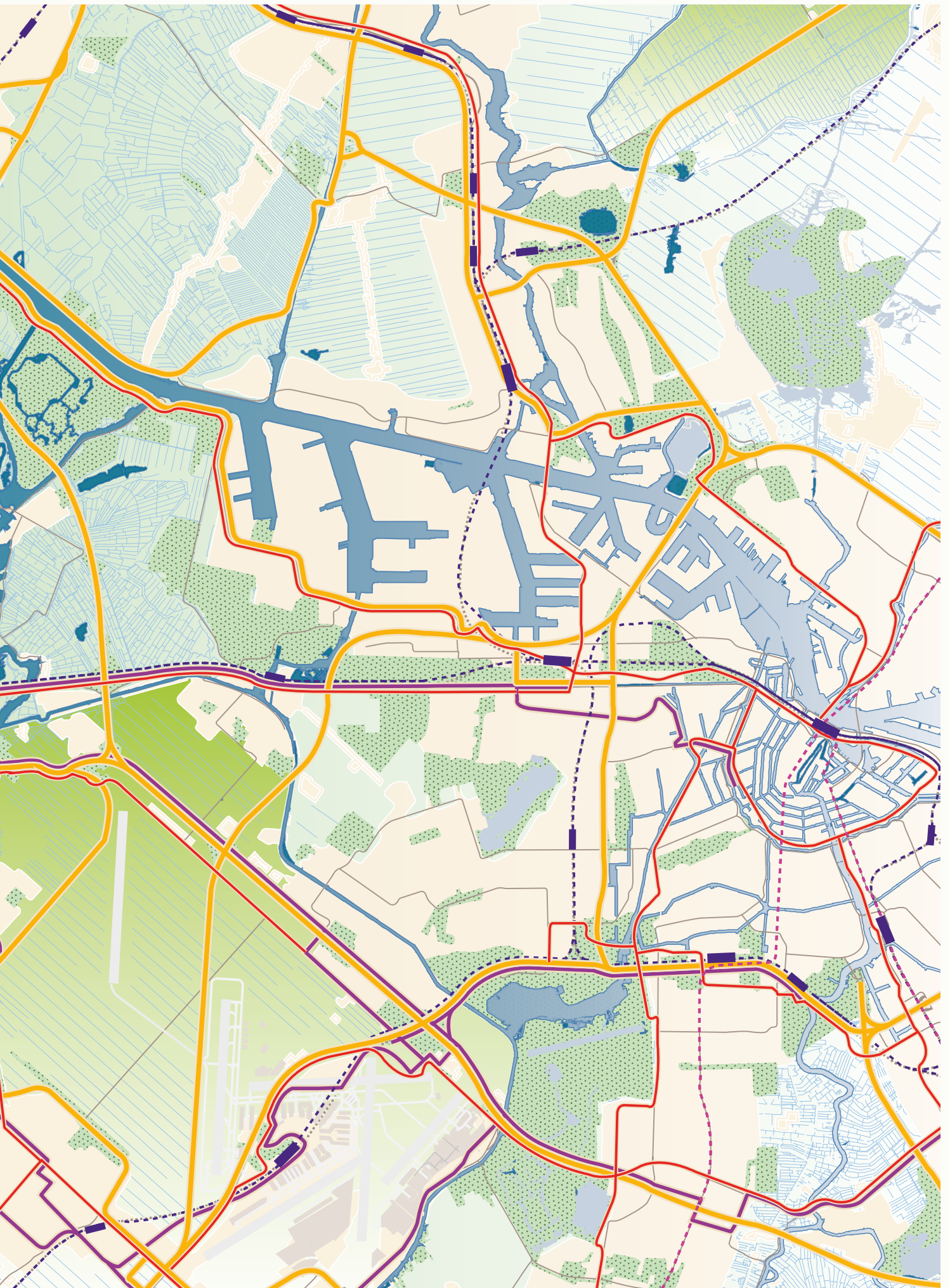


Netwerkkkaart regio Haarlem |
Structuurvisie openbare ruimte
2040



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





5 Zonering, hoofdkeuzes en afwegingsmethodiek

5.1 Haarlem kiest voor zonering van de stad

De verschillende ruimtelijke, economische, sociale, klimaat- en verkeerskundige aandachtspunten vragen om maatwerk. Afhankelijk van de positie in de stad krijgen de aandachtspunten een andere uitwerking. Daarbij worden drie zones onderscheiden: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied/ **ondernemerszone** en het stedelijk gebied.

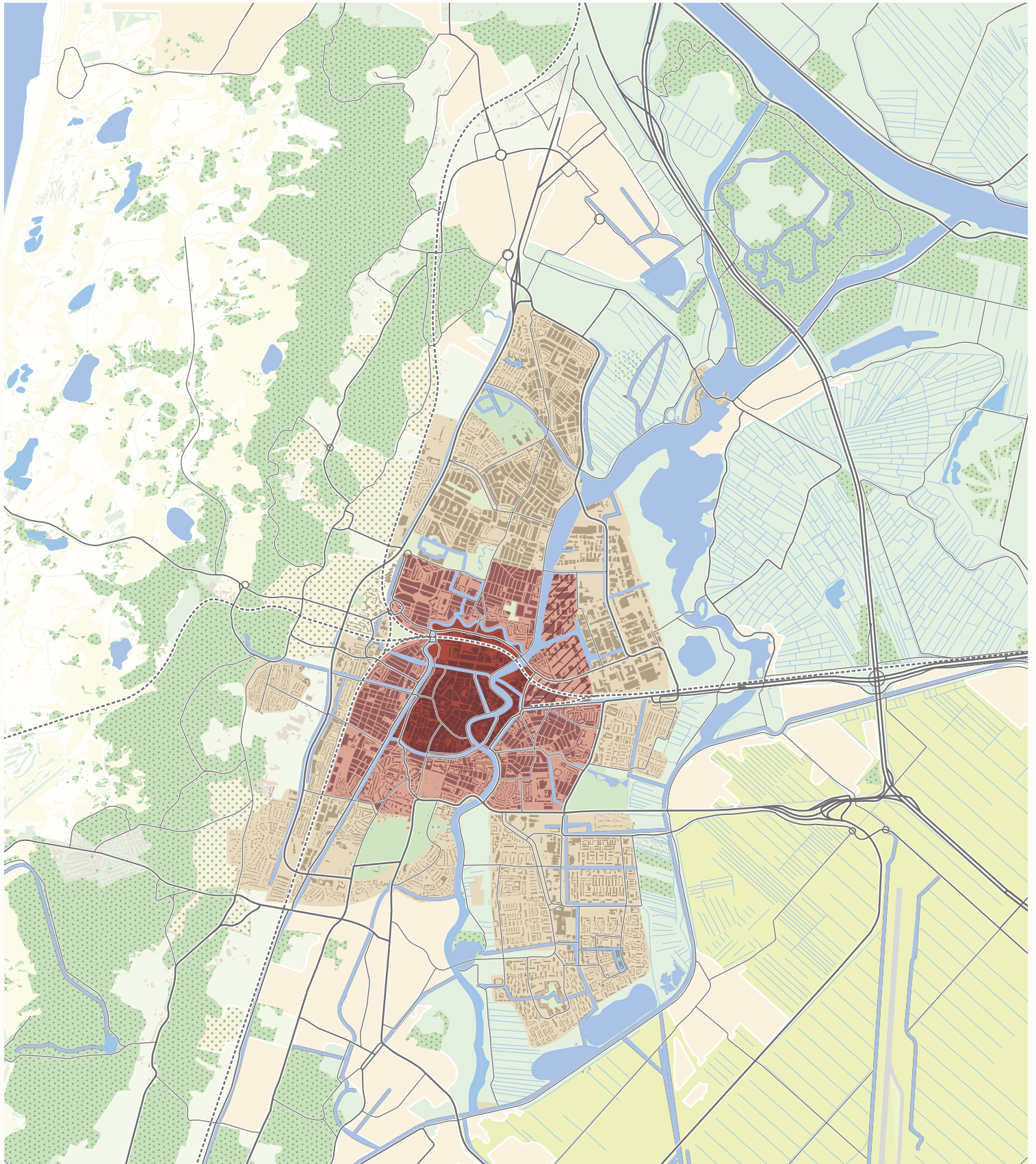
De binnenstad

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 voetgangers en fietsers, het autobezit van binnenstadbewoners is laag. Met een uitgebreid en gevarieerd winkelbestand en breed cultuuraanbod is dit de uitgelezen plek voor toeristen.

Ontwikkelrichting: Centraal in de binnenstad staat de verblijfskwaliteit voor voetgangers en fietsers. Het streven is een gemengd voetgangersgebied te creëren waarbij andere verkeersdeelnemers te gast zijn. Een lagere snelheidslimiet – de maatgevende snelheid is die van de voetganger en de fietser - en een beperkter aantal motorvoertuigen maken de binnenstad geschikter voor menging van de verkeersdeelnemers. Uitzondering hierop vormen de assen voor HOV en de fiets door het centrum. De overige buslijnen profiteren van de goede doorstroming op de HOV-assen. Geparkeerde auto's- en fietsen, van zowel bewoners als bezoekers, worden zoveel mogelijk ondergebracht in garages. Het gebruik van de fiets heeft een dusdanige vlucht genomen dat de openbare ruimte het aantal geparkeerde fietsen amper aankan. Openbare fietsenstallingen halen de bezoekersfietsen van de straat. Ook bij woningbouwprojecten zullen veel meer dan in het verleden worden voorzien van een fietsstalling.

Voor de verkeersdoorstroming worden in deze zone, bij herinrichtingen, tenzij noodzakelijk, geen verkeerslichten meer geplaatst. Bij kruispunten met verkeerslichten is het uitgangspunt dat er, vanwege de schaarse ruimte in de binnenstad, één opstelstrook voor het autoverkeer is. De doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop. Om dit te bereiken is het streven om op wegvakken maximaal 5.000 motorvoertuigen per etmaal te passeren. Dit is vergelijkbaar met de huidige verkeersdruk op de Belgiëlaan, en langs het Spaarne ter hoogte van de Damstraat. Op momenten van grote drukte (winkelopeningstijden en evenementen), krijgen voetgangers ruimer baan in de straten in de binnenstad.

Water en groen blijven in de binnenstad behouden. De oevers en het open water worden meer geschikt gemaakt voor recreatie. Net als de straten en pleinen worden parken en plantsoenen geschikt gemaakt voor intensiever gebruik.



Zoneringskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Centraal stedelijke ondernemerszone
- Stedelijk gebied



Het centraal stedelijk gebied/ondernemerszone

Het centraal stedelijk gebied omvat de buurten op loopafstand van de binnenstad. De populariteit van de binnenstad zorgt ervoor dat ook deze buurten transformeren naar geliefde woonplekken. Behalve bewoners vestigen zich hier ook nieuwe gebruikers, zoals creatieve ondernemers en start-ups. De transformatie biedt kansen voor nieuwe woningen, winkels, voorzieningen en de ontwikkeling van een nieuwe economie. **Het deel dat in de Waarderpolder ligt is de centraal stedelijke ondernemerszone.**

In de wijken binnen het centraal stedelijk gebied is de openbare ruimte compact, er zijn weinig parken, water en bomen. Het belangrijkste groen van het centraal stedelijk gebied ligt langs de randen, zoals de Bolwerken, Haarlemmerhout en Schoterveenpolder.



Ontwikkelrichting: De centrale positie van dit gebied en de ontwikkeling naar een meer stedelijk woonmilieu bieden ook 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 een gebied worden voor voetgangers- en fietsers, waar de andere verkeersdeelnemers te gast zijn. De fietser is maatgevend voor de snelheid. Bij een lage maximale snelheid kunnen fietsers en andere verkeersdeelnemers makkelijker mengen, met uitzondering van 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 naar parkeergarages gestuurd. Meer fietsers betekent ook een grotere vraag naar fietsstallingsruimte. In het centraal stedelijk gebied is de ruimte op straat beperkt. Ook woningbouwprojecten en voorzieningen zullen veel meer dan in het verleden worden voorzien van een fietsstalling.

Ook in deze zone is het doel het aantal verkeerslichten te verminderen en deze alleen 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 meer ruimte te creëren rondom kruispunten. Voor fietsers en voetgangers is voldoende opstelruimte nodig. Om dit te bereiken is het streven maximaal 10.000 motorvoertuigen per etmaal te laten passeren. Dit is vergelijkbaar met de huidige verkeerintensiteit op de Leidsevaart en de Schoterweg.

Meer mensen in dit gebied betekent ook dat de vraag naar verblijf op straat, natuur en recreatie

zal toenemen, waardoor het beperkte aantal parken en pleinen intensiever wordt gebruikt. 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 het Reinaldapark bieden extra recreatie mogelijkheden. Dit geldt ook voor de oevers van waterlopen, zoals de Zomervaart en het Spaarne.

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 er meer openbare ruimte 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. In de naoorlogse wijken is er niet veel menging van wonen en werken. Dit is zichtbaar in de gescheiden woon-, werk- en winkelgebieden. Op straat is er meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren **dan in het centraal stedelijk gebied**. De ligging van deze wijken 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. Er is voldoende ruimte voor verblijven op straat, spelen, de voetganger en bomen. De inrichting van de openbare ruimte nodigt uit om voor verplaatsingen in de wijk steeds meer de fiets te pakken. Aantrekkelijke routes door de wijken 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 de berging 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

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

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

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



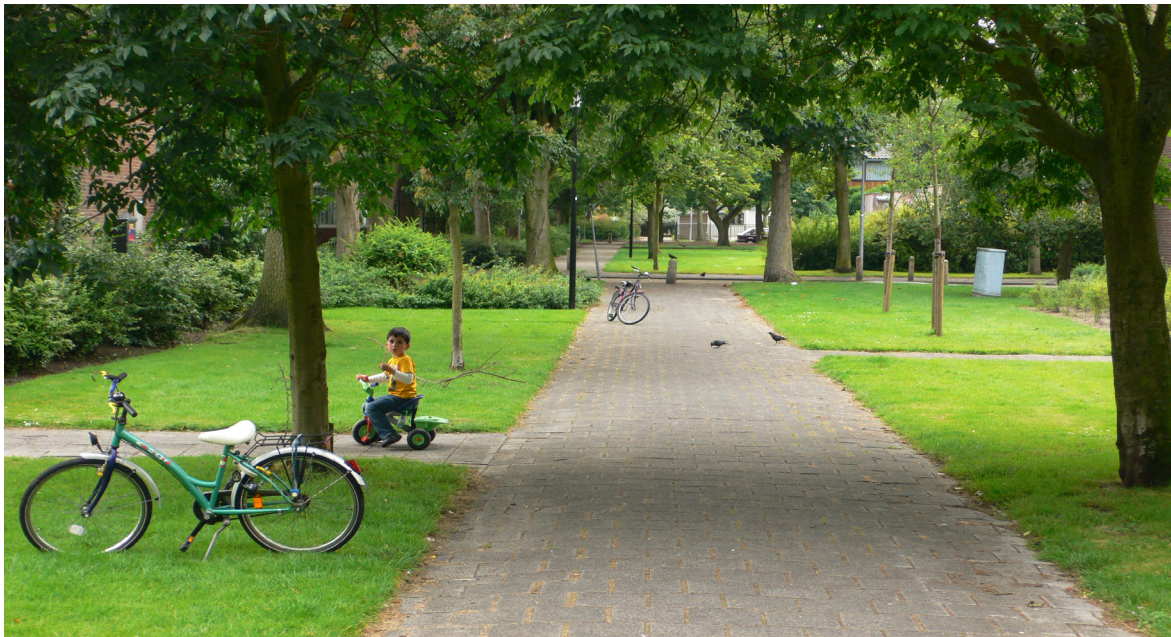
5.2.1 Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit

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 vooral van het trottoir. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende factoren waarmee rekening moet worden gehouden. Is er buiten voldoende ruimte, is het er schoon, behaaglijk en (sociaal) veilig? Is er genoeg speelruimte in de wijk en zijn er bijzondere plekken waarom het als 'jouw' wijk voelt? Staan er op straat niet teveel geparkeerde auto's? En is er in de straat ruimte voor uitstallingen en terrassen waar je elkaar kunt ontmoeten? De keuze voor verblijfskwaliteit betekent dat de bestaande situatie – de historische context - wordt behouden en waar nodig de kwaliteit zelfs wordt verbeterd. Het betekent ook dat bij elke (voorgenomen) aanpassing van de openbare ruimte een zorgvuldige afweging plaatsvindt naar het effect daarvan voor de verblijfskwaliteit ter plekke.

De beleving van de verblijfskwaliteit wordt soms teniet gedaan door zaken die het straatbeeld verstoren. Klachten dat het buurtgroen vol met ondergrondse afvalcontainers staat, dat de loopruimte afgeknepen is door allerlei extra objecten op straat, dat door het woud aan borden de straat niet zichtbaar meer is en dat door ondergrondse kabels en leidingen er geen boom meer bij kan. Verblijfskwaliteit gedijt bij aandacht voor en betrokkenheid bij de openbare ruimte. Dat betekent dat bij inrichting en onderhoud niet wordt bekibbeld op de kwaliteit.

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. In de openbare ruimte zijn er voldoende mogelijkheden om te bewegen. Met oog op het brede belang van spelen voor haar jonge inwoners zet Haarlem ook in op behoud van de speelplekken en een goed netwerk van speelmogelijkheden.



5.2.3 Haarlem kiest voor ruimte voor stadsnatuur

Haarlem wil de in de stad aanwezige biodiversiteit behouden en de ecologische potenties verder 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. Omdat 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 duinwater. Waar mogelijk wordt gestreefd naar natuurvriendelijke oevers. Een natuurvriendelijke oever is een overgang van land naar water die zo is vormgegeven, dat de natuur de kans krijgt zich hier te ontwikkelen. Zo'n oever kan groen zijn, maar ook stenig. Ook met deze keuze voor stadsnatuur verwacht Haarlem meerwaarde te bereiken voor recreatie, leefbaarheid en een aantrekkelijke omgeving.



5.2.4 Haarlem kiest voor gezonde straatbomen

Bomen dragen bij aan het welzijn en de gezondheid van Haarlammers. Een gezonde boom heeft onder de grond veel ruimte nodig en voldoende afstand tot de gevels. De bomenrijen zorgen in de stad voor schonere lucht en verkoeling, ze zijn belangrijk voor dieren, maken de stad aantrekkelijk en bieden oriëntatie in de vorm van zichtlijnen. Bomen kunnen niet overal in de stad staan.

Om de groeiomstandigheden van bomen te verbeteren worden extra maatregelen genomen. Ook wordt gezocht naar mogelijkheden om de ondergrond van het wortelgestel zoveel mogelijk te vrijwaren van kabels, leidingen en grondwerkzaamheden.

De stad kiest voor een hoofdbomenstructuur waar bomen tot volle wasdom komen en – bij wijze van spreken – minimaal tachtig jaar oud kunnen worden. De hoofdbomenstructuur kan een vaste laanbeplanting zijn, maar ook een gevarieerd patroon van bomen zolang het maar een ruimtelijk geheel is. Om de wortels van deze bomen te beschermen worden onder de grond **waar nodig** betonnen constructies aangebracht (boombunkers).

Haarlem kiest voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Als het niet anders kan, liever wat minder, maar in ieder geval wel gezonde en goed zichtbare bomen.

5.2.5 Haarlem kiest voor klimaatadaptatie

Het klimaat verandert. Klimaatadaptatie is een belangrijk aandachtspunt. Het wordt in Haarlem warmer, natter en droger. Haarlem moet zich voorbereiden op wateroverlast, droogte en hittestress.

Om de toenemende pieklasten van regenwater te kunnen verwerken **gaan we werken volgens de volgende stappen vasthouden - bergen - afvoeren. De capaciteit van het watersysteem dient te worden vergroot.** Waar mogelijk kan het regenwater in de bodem sijpelen, of tijdelijk worden opgevangen in het straatprofiel, verdiept veldje, waterplein, of direct afgevoerd naar open water. Voor het fijnmaziger netwerk zijn nieuwe singels en waterlopen nodig.

Haarlem en het Hoogheemraadschap werken gezamenlijk aan het vergroten van de waterbergingscapaciteit. **Een groot deel van de klimaatadaptatieopgaven liggen niet in de openbare ruimte. Afstemming met grondeigenaren in de stad is essentieel om klimaatadaptief te worden. Een compacte stad als Haarlem heeft veel versteende gebieden. Met de klimaatveranderingen is de kans op oververhitting in diverse gebieden groot en lopen vooral kwetsbare groepen gezondheidsrisico's. Om dit probleem aan te pakken wordt de openbare ruimte**



zo ingericht dat een natuurlijke vorm van koeling ontstaat. Dat kan door groen of water toe te voegen of door meer schaduw te creëren. De voorgestelde klimaatmaatregelen bieden tegelijk een kans de beleving van de openbare ruimte te verhogen.

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

Haarlem wil inwoners en bezoekers verleiden om meer te lopen in de binnenstad en in het centraal stedelijk gebied. Behalve extra fysieke ruimte op de trottoirs betekent dit ook iets voor de kwaliteit van de loopomgeving. Deze moet aangenaam zijn en toegankelijk voor mindervaliden. Dit aandachtspunt 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. De looproute vanaf het station naar de binnenstad is al voorzien van speciale bestrating en omgedoopt in de Rode loper voor voetgangers en fietsers. Andere belangrijke looproutes verbinden de toeristische voorzieningen en de parkeergarages. Want 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 HOV-haltes. Bij schoolroutes en in de omgeving rond scholen is verkeersveiligheid een extra aandachtspunt. Recreatieve looproutes in de stad sluiten aan op het landschap rondom Haarlem, zodat Haarlemmers de mogelijkheid hebben om makkelijk naar het buitengebied te gaan.

5.2.7 Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad

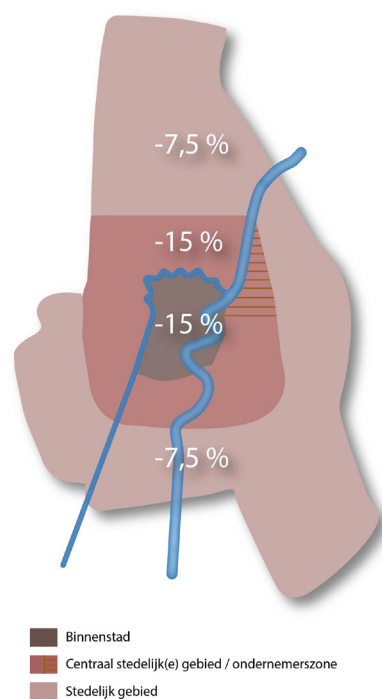
Uit oogpunt van gezondheid, duurzaamheid en efficiënt ruimtegebruik kiest Haarlem voor de fiets als belangrijkste vervoermiddel binnen de stad. De fietspopulatie wordt steeds diverser. Leeftijdsverschillen nemen toe en ook de snelheidsverschillen op het fietspad. Dit betekent dat op de centrale aders in de stad het fietsverkeer flink zal groeien. Fietsverkeer stimuleren betekent niet alleen oog hebben voor verkeerskundige aspecten als breedte van fietspaden, veiligheid, wachttijden enz. maar ook te kijken naar de omgeving. Met een fietsring kan naadloos worden aangesloten op andere belangrijke regionale fietsstructuren. Ook wordt het centrum van Haarlem verbonden 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. De routes liggen logisch in de stad en de aantrekkelijkheid en belevingswaarde van de fietsroutes kan verhoogd worden door het historische karakter van

de lange lijnen te versterken. Bijvoorbeeld door het water goed zichtbaar te maken, een stevige doorgaande boomstructuur te realiseren of door de lange lijn een continu profiel te geven (van begin tot eind dezelfde inrichting).

Het parkeren van fietsen verdient speciale aandacht. Steeds meer fietsers betekent dat er ook meer ruimte moet komen voor het parkeren van fietsen. Niet alleen daar waar mensen wonen, maar ook op de plaats van bestemming. Met name in de binnenstad, bij HOV-haltes en in de buurt van winkels. Voor de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte is het belangrijk dat fietsparkeren goed wordt geregeld. Bij grote vraag naar fietsparkeren gaat de voorkeur uit dit niet op straat op te lossen.

5.2.8 Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit

Duurzame mobiliteit is belangrijk voor een bereikbare en leefbare stad. Landelijk wordt rekening gehouden met een autonome mobiliteitsgroei. Trendmatig groeit het gebruik van de auto in Haarlem, maar niet in alle zones even sterk. Het aantal interne autoritten daalt zelfs, vooral van en naar de binnenstad. Het sterkst neemt het aantal autoritten toe tussen het stedelijk gebied en de regio. In de Structuurvisie openbare ruimte is per zone een ambitie ten opzichte van deze trend benoemd. In de binnenstad en het centraal stedelijk gebied wordt de auto steeds minder gebruikt. De ambitie is deze tendens door te trekken. Het streven is een reductie van vijftien procent ten opzichte van de autonome mobiliteitsgroei. In het stedelijk gebied wordt gestreefd naar een afname van 7,5 procent ten opzichte van de trend. De afname van het autogebruik betekent meer voetgangers, fietsers en meer gebruik van het openbaar vervoer. Duurzame mobiliteit kan worden bereikt door directe, aangename en comfortabele routes voor voetgangers en fietsers in de stad en een verbetering van het fiets- en ov-netwerk binnen de MRA. Daarnaast wordt ingezet 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 aantrekkingskracht 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; over de Bolwerken, de Herensingel, de Leidsevaart, de zuidelijke Vesten en het Spaarne. In dit centraal stedelijk gebied zijn de verkeersintensiteit en de snelheden beperkt; de auto is te gast. Dit betekent dat vooral bestemmingsverkeer in en uit kan rijden. Auto's die niet uit het gebied komen en daar ook geen bestemming hebben, worden langs alternatieve routes geleid. De centrum- en parkeerring omsluit nu nog de binnenstad en verwerkt ook veel doorgaand verkeer. Deze ring gaat onderdeel worden van de binnenstad; dit betekent dat deze route aantrekkelijker is voor voetgangers en fietsers. De Bolwerkenroute krijgt een beperktere functie, en is vooral bedoeld voor bestemmingsverkeer.

Binnen het centraal stedelijk gebied komt parkeerruimte vrij in de openbare ruimte ten gunste van ruimte voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voordat dit soort maatregelen kan worden uitgevoerd zijn eerst flankerende maatregelen nodig, zoals extra parkeergarages,



gedragsverandering en het ontwikkelen en bevorderen van multimodale mobiliteit (Park & Ride's, Park & Bike's en Bike & Bus).

5.2.10 Haarlem kiest voor het versterken van de HOV-corridor

Haarlem wil het gebruik van openbaar vervoer naar de regio stimuleren. Er is behoefte naar snelle hoogwaardig ov-verbindingen naar de studie-, werk- en recreatieplekken in de regio. Onder hoogwaardig openbaar vervoer verstaan we openbaar vervoer met hogere eisen aan doorstroming, comfort en reisinformatie, zoals een netwerk voor HOV-bussen, maar ook metro, tram en trein. Het verbeteren van hoogwaardige ov verbindingen kan door een hogere frequentie en verlenging van lijnen. Over het spoor zou naast trein ook een lightrailverbinding moeten komen dat aansluit op het metronet van Amsterdam. Ook kiest Haarlem voor een HOV-doorgang door de hele stad om een snelle en betrouwbare doorstroming van openbaar vervoer mogelijk te maken. De centrale noord-zuidas loopt van Velsen, via het Delftplein en de Rijksstraatweg, het station en binnenstad naar Schalkwijk en Schiphol. Op de as Delftplein-Schalkwijk heeft Haarlem de ambitie om op termijn een tram te laten rijden, en waarop regionale bussen kunnen aantakken. Langs de as wordt de stedenbouwkundige samenhang versterkt en de ruimtelijke kwaliteit verhoogd.

Op station Haarlem worden noord en zuid lijnbussen zo veel mogelijk met elkaar verknoopt. Het station is daarmee minder vaak de eindhalte, zodat Haarlemmers overstapvrij kunnen reizen. In overleg met de openbaar vervoerpartners wordt onderzocht hoe een ruimtelijk efficiëntere inpassing van het busstation gecreëerd kan worden in combinatie met een capaciteitsuitbreiding van het openbaar vervoer.

Met de aanleg van tunnel onder het Spaarne verbetert de aansluiting van Schalkwijk op de stad met een nieuw ov-knooppunt op de kop van de Europaweg.

5.2.11 Haarlem kiest voor ketenmobiliteit

Het stedelijk autonetwerk wordt steeds zwaarder belast, zeker in de spits. Om de wegen in de stad te ontlasten, kiest Haarlem voor het versterken van ketenmobiliteit. Ketenmobiliteit betekent dat mensen 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 slimme combinaties van vervoersmiddelen.

Ketenmobiliteit is ook een kwestie van bewustwording. Het inzichtelijk maken van het gemak van verschillende vervoerssystemen draagt bij aan ander reisgedrag. Een bewuster reisgedrag ondersteunt ook duurzaamheid, gezondheid en leefbaarheid. Haarlem verwacht veel van technische innovaties die het reizen makkelijker en gevoelsmatig sneller gaan maken.

Het slagen van ketenmobiliteit zit 'm in toegankelijkheid voor voetgangers, goede (H)OV-, fiets- en autonetwerken en een goede aansluiting op strategisch gelegen knooppunten.

Vanuit de regio zijn parkeervoorzieningen aan de randen van de stad van belang. De reiziger kan hier kiezen voor het (H)OV of de (E-)fiets om naar de eindbestemming te komen.

Ook in de stad sluiten de verschillende vervoerswijzen op elkaar aan. De HOV-haltes worden knooppunten waar verschillende vervoersvormen samenkomen, waar je prettig kunt verblijven en waar voorzieningen zijn.

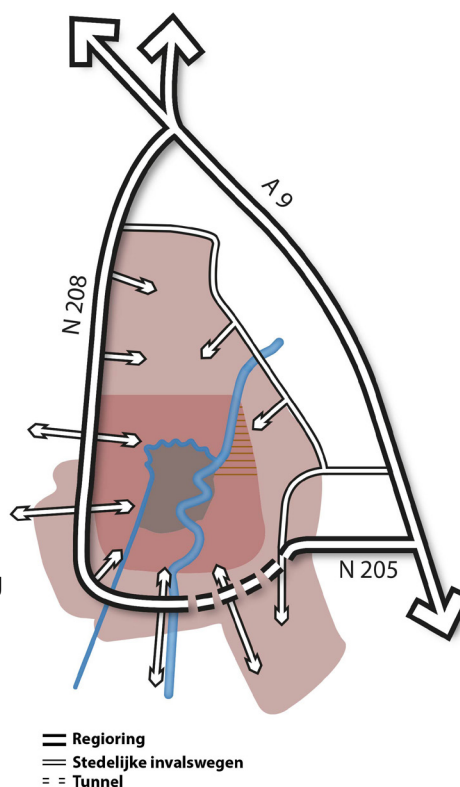
5.2.12 Haarlem kiest voor bundelen op de grote ring

In het belang van de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad kiest Haarlem er daarom voor het doorgaande autoverkeer te bundelen op een ring. De ring loopt over de A9, via afslag Haarlem-Zuid (N205) naar de Westelijke randweg. Vanaf de Schipholweg loopt deze route dwars een kwetsbaar stedelijk gebied. Om de ruimtelijke kwaliteit van dit gebied te verbeteren en de wijken te ontlasten van doorgaand verkeer is de aanleg van een tunnel 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. Voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, water en groen krijgen hier prioriteit.

Door de ring over de A9 te laten lopen hoeft de Vondelweg niet te worden verbreed. De Waarderpolder blijft goed bereikbaar.

De stad in rijden met de auto is mogelijk, maar via minder directe routes. Dit kan betekenen dat de automobilist in sommige gevallen om de stad heen moet rijden om zijn bestemming binnen Haarlem te bereiken. Bezoekers

met de auto worden langs vastgestelde routes van en naar de binnenstad geleid. Onderweg kan worden gekozen uit gratis parkeren op een Park & Ride, goedkoop parkeren in een Park & Walk en betaald parkeren in de binnenstadgarages.



5.3 *Afwegingsmethodiek openbare ruimte*

In de inleiding is beschreven hoe een beperkte openbare ruimte leidt tot ruimteconcurrentie als het gaat om verschillende beleidswensen. In deze Structuurvisie staan de algemene beleidskaders; hoe moet worden omgegaan met gewenste en noodzakelijke claims op de openbare ruimte. Ook benoemt de Structuurvisie voor veel van die knelpunten een oplossingsrichting, met name voor de stedelijke netwerken. Zie de themakaarten in hoofdstuk 6.

De vraag die centraal staat in de Structuurvisie is: Hoe weeg je de verschillende ruimteclaims tegen elkaar af voor plekken waar de Structuurvisie nog geen uitspraak over doet? Dat kan met een afwegingsmethodiek.

De methodiek geeft de gemeente handvatten om de verschillende ruimteclaims tegen elkaar af te wegen. De prioriteit van de claims wordt ten eerste bepaald door de hoofdkeuzes uit de Structuurvisie. De plek in de stad en de positie in het netwerk kunnen de prioriteit beïnvloeden.

Betekenis van de hoofdkeuzes voor de netwerken

Op basis van de twaalf hoofdkeuzes uit de visie is voor alle stedelijke netwerken bekeken welke functies waar een plek zouden moeten krijgen en hoeveel ruimte daar voor nodig is. Of anders gezegd, van welke stedelijke netwerken maakt dit stuk openbare ruimte onderdeel uit? Voor de beleidswensen voor de stedelijke netwerken zijn zestien themakaarten gemaakt: voor groen, ecologie, bomen, recreatie, erfgoed, water, hitte, water op straat, cultuurhistorie, voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer. De themakaarten doen geen uitspraak hoeveel ruimte voor een bepaalde functie nodig is. 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 ook op te spelen. Een trottoir van 1,5 meter is minimaal nodig om elkaar op het trottoir makkelijk te kunnen passeren. En om bomen tot volle wasdom te laten komen is een plantafstand nodig van vier meter vanaf de gevel. Voor een goede berm is het, naast voldoende ruimte, ook belangrijk dat het groen genoeg licht en zon vangt.

In de stad is niet overal voldoende ruimte aanwezig om alle gewenste claims in te passen.

Op plaatsen waar de beleidswensen elkaar in de weg zitten is een keuze gemaakt en zijn de themakaarten voor de stedelijke netwerken hierop aangepast. Op andere plekken komt door de hoofdkeuzes uit deze visie juist ruimte vrij. Bijvoorbeeld door de auto over de grote ring rondom de stad te laten rijden is er minder verkeersruimte nodig in de stad, en ontstaat meer ruimte voor groen, bomen, trottoirs of fietspaden.

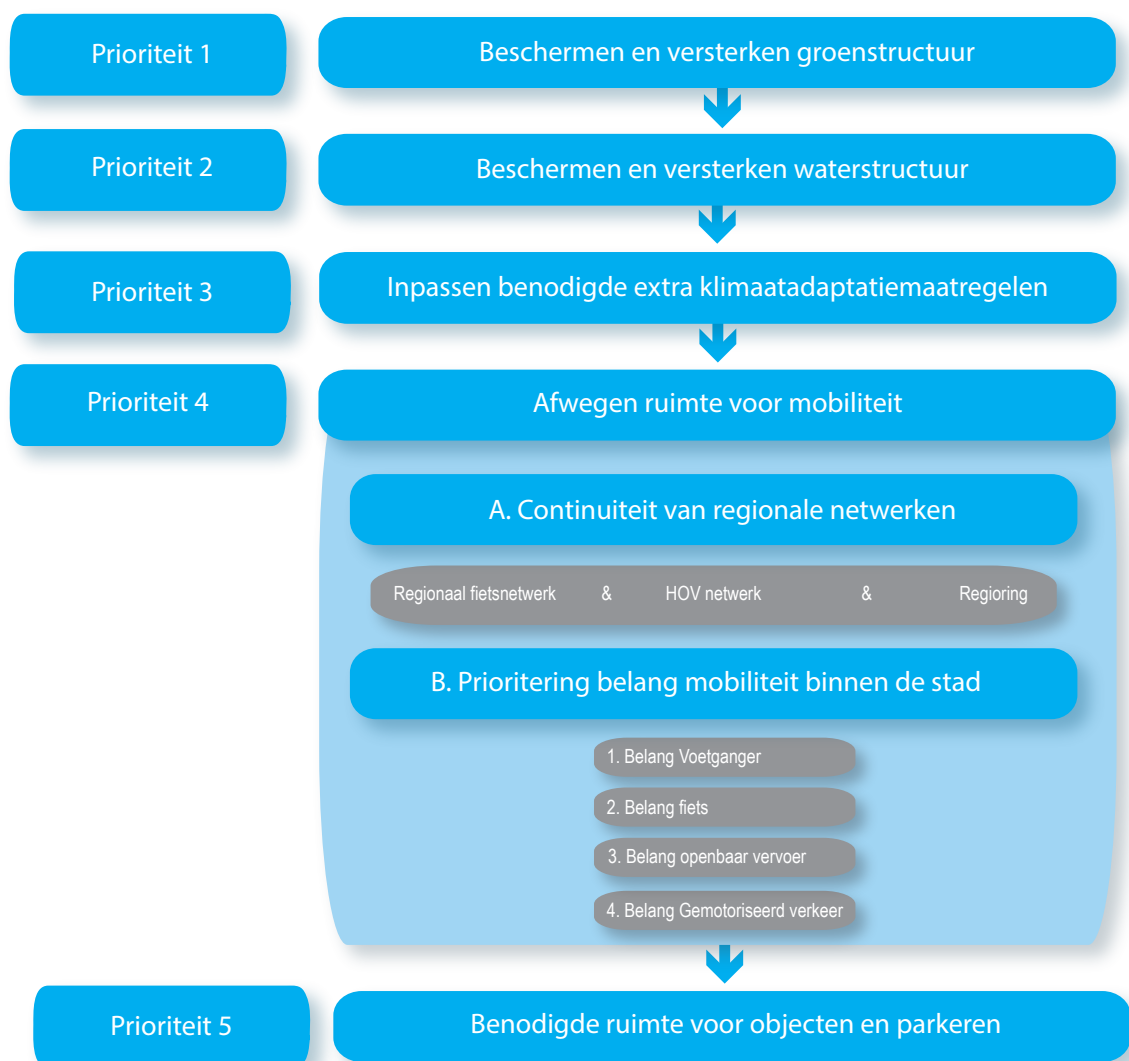
Afwegingsmethodiek

Als in een straat onvoldoende ruimte is om aan alle ruimteclaims tegemoet te komen, geeft de afwegingsmethodiek inzicht in welke claims het zwaarst wegen op die plek.

Eerst wordt gekeken welke beleidsuitspraken de Structuurvisie doet, zoals op de themakaarten in hoofdstuk 6. Bieden die onvoldoende houvast dan wordt de afwegingsmethodiek gehanteerd.

De afwegingsmethodiek bestaat uit twee onderdelen:

1. een prioriteitsstelling van de verschillende beleidswensen ten opzichte van elkaar (figuur 1)
2. een overzicht van te doorlopen processtappen bij projecten in de openbare ruimte (figuur 2).



Figuur 1 Prioriteitsstelling beleidswensen

De prioriteitsstelling houdt in dat de claims op de openbare ruimte altijd in een vaste volgorde worden beoordeeld. De afweging van belangen wordt toegelicht en een eventuele afwijking van de prioritering bestuurlijk beargumenteerd.

De groenstructuur, waterstructuur en extra klimaatadaptatiemaatregelen krijgen de hoogste prioriteit

Tijdens de participatierondes kwam naar voren dat bewoners groot belang hechten aan het groen. Bescherming en versterking van de bestaande groenstructuur (waaronder de hoofdbomenstructuur en de Haarlemse parken en landschappen) hebben daarom de hoogste prioriteit.

Ook het behoud van de bestaande waterstructuur is uitgangspunt bij ontwikkelingen. Met oog op klimaatadaptatie is onderzocht of het waternetwerk voldoende bergingsmogelijkheden heeft. Daarop zijn nieuwe watergangen voorgesteld, die zijn getrokken over plaatsen waar binnen de hoofdkeuzes in de Structuurvisie voldoende ruimte is om deze te graven.

De netwerken voor ecologie en recreatie vallen voor het grootste deel samen met de groen- en waterstructuur van de stad. Naast het positieve effect van groen en water kan het nodig zijn om in de openbare ruimte extra klimaatmaatregelen te nemen.

Belangenafweging duurzame mobiliteit

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

Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad, op regionale autoverbindingen om de stad en op versterking van het regionale fietsnetwerk. De continuïteit van deze regionale netwerken is van bovenlokaal belang.

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

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

Afweging objecten in de openbare ruimte

Bijzondere aandacht verdienen de 'objecten' in de openbare ruimte: geparkeerde auto's, bushokjes, afvalcontainers, elektriciteitskastjes, geparkeerde fietsen enz. Nieuwe objecten komen bijna altijd terecht in het groen, of op het trottoir. Het toevoegen van te veel objecten kan ertoe leiden dat het straatbeeld eronder bezwijkt. Te veel objecten leiden er zelfs toe dat ze elkaar in de weg staan; boomwortels en leidingen, straatlantaarns en bladerkronen, parkeerplaatsen en afvalcontainers. Met de hoofdkeuzes in de Structuurvisie in gedachten wil de gemeente bereiken dat het aantal objecten past in het straatbeeld en bij het gewenste leefklimaat. Het gewenste straatbeeld is leidend bij het bepalen waar ruimte beschikbaar is voor objecten. Dit is nadrukkelijk een aandachtspunt bij het doorlopen van de processtappen van de afwegingsmethodiek, maar ook bij het plaatsen van objecten in een bestaande situatie.

Processtappen afwegingsmethodiek bij projecten in de openbare ruimte

Haarlem wil dat noodzakelijke en gewenste claims op de openbare ruimte op uniforme wijze worden afgewogen en geprioriteerd, en in lijn met het beleidskader uit deze Structuurvisie. Voor projecten in de openbare ruimte moeten daarom altijd de volgende processtappen worden doorlopen.

De eerste processtap bestaat eruit na te gaan welk vigerend beleid van toepassing is en welke kaders uit de Structuurvisie relevant zijn. Hiervoor wordt een inventarisatie van de themakaarten uit de Structuurvisie gemaakt: is de openbare ruimte in kwestie onderdeel van een stedelijk netwerk? Zo ja, dan is dit een kaderstellende randvoorwaarde voor het project.

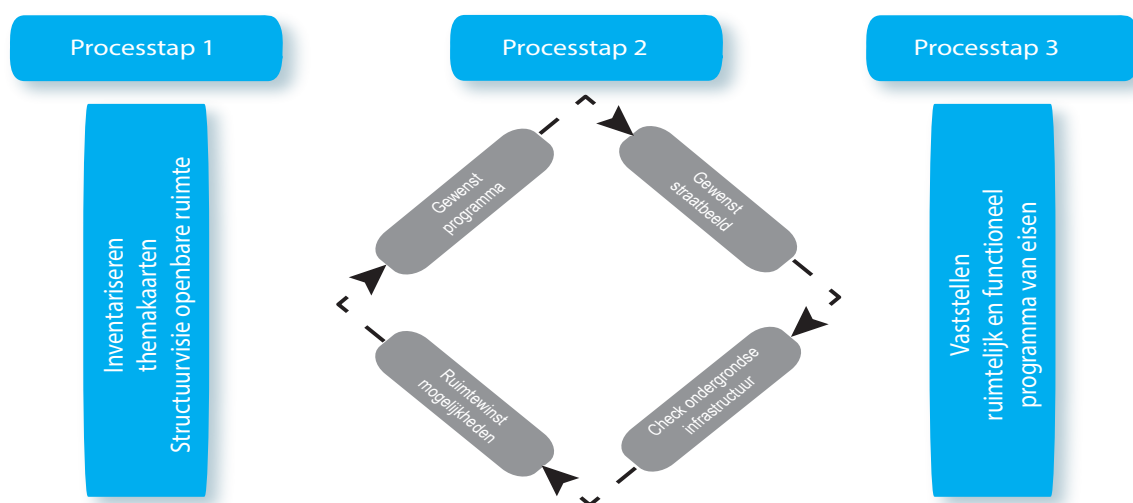
De tweede processtap bestaat uit een aantal deelstappen in het ontwerpproces die een sterke samenhang hebben. Deze worden cyclisch doorlopen. De deelstappen zijn:

- inventariseren van het gewenste programma qua beleidswensen, inclusief ruimte voor objecten: hierbij wordt de prioriteitsstelling van de afwegingsmethodiek gehanteerd;
- bepalen van het gewenste straatbeeld: op basis van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit, het Handboek Inrichting Openbare Ruimte, analyse van de stedenbouwkundige structuur in de cultuurhistorische context;
- check op de ondergrondse infrastructuur: inventarisatie van zowel de bestaande als de gewenste ondergrondse infrastructuur en welke mogelijkheden en beperkingen deze inhouden voor het gewenste programma;
- onderzoek naar de mogelijkheden om efficiënter om te gaan met de openbare ruimte,

bijvoorbeeld door dezelfde ruimte voor meerdere functies te gebruiken (creëren van ruimtewinst). Denk aan fietsstraten voor fietsers en auto's, combineren van lantaarnpalen met elektrische oplaadpalen, combinatie in de ondergrond van kabelgoot en piekwaterberging of dubbelgebruik gedurende de dag; 's ochtends laden en lossen en parkeren, 's middags wandelen en fietsen.

De derde processtep is het vastleggen van het resultaat van bovenstaande processtappen in een **ruimtelijk en functioneel programma van eisen** voor het project.

Het doorlopen van de processtappen van de afwegingsmethodiek openbare ruimte is maatwerk en kan bij iedere straat een ander resultaat hebben.



Figuur 2 Processtappen bij projecten in de openbare ruimte

Effect afwegingsmethodiek openbare ruimte

De afwegingsmethodiek laat zien dat met het inpassen van meer noodzakelijke of gewenste functies er minder ruimte overblijft voor andere functies, bijvoorbeeld voor parkeren op straat. Met de Structuurvisie openbare ruimte slaat Haarlem een duidelijke richting in, waarbij functies die nu nog regelmatig in het gedrang komen, zoals bomen, spelen, voetgangers, water en fietsers, meer ruimte zullen krijgen. Het Haarlem van nu laat zien dat een groot deel van de openbare ruimte in beslag wordt genomen door individuele auto's. Met de keuzes in de Structuurvisie zal het straatbeeld in Haarlem de komende decennia veranderen en worden geparkeerde auto's minder dominant. Alternatieven voor het parkeren op straat kunnen zijn parkeergarages gereserveerd voor bewoners of extra parkeerfaciliteiten aan de rand van de stad voor bezoekers. Voor de binnenstad wordt nu al voorgesteld om de Stationsgarage en de Kampgarage te reserveren voor bewoners. Een andere mogelijkheid is het stimuleren en faciliteren van autodeelconcepten en fietsdeelconcepten en het uitbreiden van het reguleren van het aantal geparkeerde auto's.



6 Realisatie doelen Structuurvisie openbare ruimte; themakaarten en sleutelprojecten

De hoofdkeuzes in de Structuurvisie openbare ruimte zijn vertaald in ruimtelijke ingrepen in de stad. Er zijn themakaarten gemaakt van de gewenste structuur van groen, water, fiets, autoverkeer et cetera. En op specifieke plekken in de stad is nagedacht over een koppeling van de netwerken waardoor een kwaliteitsslag gemaakt wordt in de openbare ruimte: de sleutelprojecten.

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.

Sleutelprojecten zijn projecten waarin verschillende hoofddopgaven 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.

6.1 Themakaarten

De betekenis van de hoofdkeuzes voor de stedelijke netwerken wordt zichtbaar gemaakt op themakaarten. Elke kaart geeft op basis van de gewenste en verwachte ontwikkeling van de stad een streefbeeld weer voor 2040. Het is niet in beton gegoten. Onder invloed van demografische, maatschappelijke, bestuurlijke en technologische ontwikkelingen kunnen in de toekomst op projectniveau andere keuzes worden gemaakt. Deze moeten wel worden gemotiveerd binnen 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. Dat wordt veelal aangegeven door 'ontbrekende schakels'. De kaarten worden elk kort toegelicht.

6.1.1 Groenstructuurkaart

Op de kaart is aangegeven waar de waardevolle groengebieden zijn. 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

Haarlemmers vinden de monumentale parken als de Bolwerken, Kenaupark, Frederikspark en Haarlemmerhout en de groene zoom direct om de stad belangrijk voor hun 'groenbeleving'. Maar ook recenter aangelegde parken als Molenplaspark, Schoterbos, Engelandpark en Reinaldapark zijn belangrijk. Het groen, de overzichtelijke schaal en de structuur van Haarlem met haar kenmerkende lange, historische lijnen maken de stad tot een prettige woon- en verblijfplaats.

Het bestaande groen heeft een duidelijke functie, bijvoorbeeld voor recreatie, het is ecologisch waardevol of draagt bij aan klimaatadaptatie en krijgt daarvoor de benodigde ruimte. De stadsparken hebben een eigen karakteristiek en parken en grote groengebieden verdienen aantrekkelijke en herkenbare entrees.

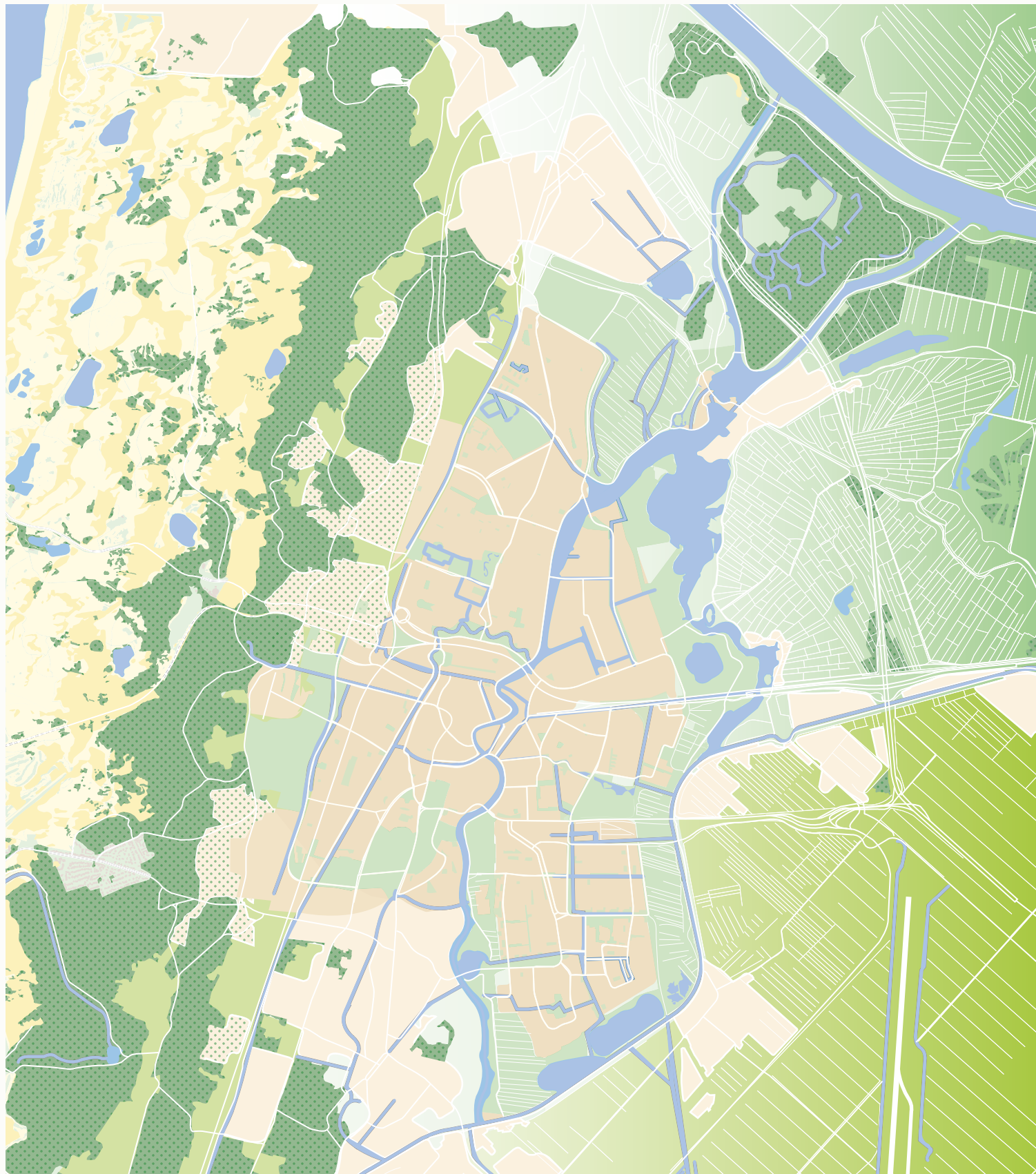
Groen in de stad heeft ook een belangrijke speelfunctie. In plantsoenen is er duidelijk evenwicht tussen spelen en groen. In de groene randen van Haarlem is ruimte voor oudere jeugd om elkaar te ontmoeten.

Versteende plekken die geen specifieke functie hebben worden vergroend als dat bijdraagt aan de leefbaarheid van de stad. Sportcomplexen, volkstuinen en begraafplaatsen worden meer dan nu, toegankelijk gemaakt voor recreanten.

Buitengebied

Haarlem ligt in een landschappelijk rijke omgeving, met aan de westkant duinen en bos en aan de oostkant veenweide en grootschalig polderlandschap. Met een goede recreatieve verbinding van de woonwijken naar het groene buitengebied neemt de belevingswaarde 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



6.1.2 Ecologische kaart

De Haarlemse ecologische structuur bestaat vooral uit losse waardevolle plekken en routes. Waardevolle plekken zijn plekken van minimaal één hectare, en waar minimaal vijf bijzondere soorten planten en dieren voorkomen.

Ecologie is overal, niet alleen op de 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.

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; planten en dieren die specifiek zijn voor het stenige milieu en waarvan sommige oorspronkelijk rotsbewoners zijn. Bijvoorbeeld muurvarens, gierwaluwen, enkele vleermuissoorten en allerlei insecten. Daarnaast is er ook veel waardevol groen net buiten de gemeentegrenzen.

De inrichting en beheer van plekken en routes worden niet alleen afgestemd op de menselijke functies van het gebied, maar ook op de leefvoorwaarden voor flora en fauna. Als zich kansen voordoen voor het verbeteren van een al aanwezige ecologische kwaliteit, worden deze benut. Dat geldt ook voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers. En bij de bouw van bijvoorbeeld bruggen en duikers kunnen faunatunnels worden aangelegd.

Ecologisch waardevolle plekken

Ecologisch waardevolle gebieden worden beschermd en behouden. Belangrijke bestaande ecologische elementen en structuren, zoals bermen en watergangen, maar ook sommige gebouwen, worden in stand gehouden ter wille van planten en dieren. Verlichting werkt verstorend voor de fauna. Dat is een reden om op deze plekken steeds een afweging te maken of verlichting wordt geplaatst. Bij de flora sluit de begroeiing altijd aan op de plaatselijke omstandigheden, zoals grondsoort, waterstand, voedselrijkdom en verkeerssituatie. Vooral zonnige plekken waar bloemrijke kruiden groeien, zijn zeer waardevol voor de ecologie in de stad.

Regionale doorgaande ecologische route

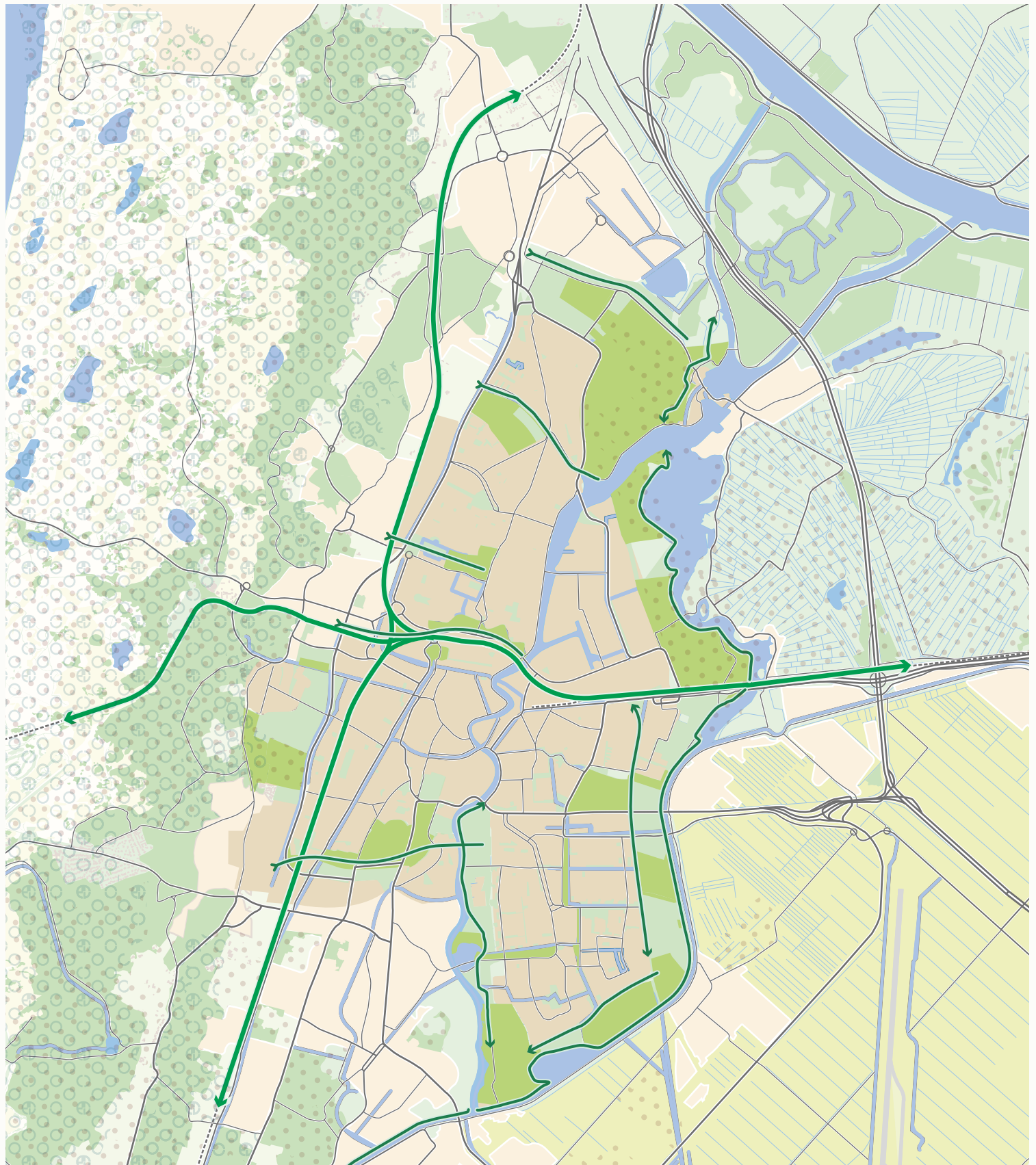
De bermen langs het spoor vormen in Haarlem een regionale doorgaande ecologische route. Dieren kunnen zich eenvoudig verplaatsen in de brede spoorbermen.

Ecologische route

Een ecologische route is een route om natuur de stad in te brengen. Om zoveel mogelijk profijt te hebben van ecologische routes worden, waar mogelijk, groene structuren op elkaar aangesloten.

Natura2000 en Natuur Netwerk Nederland

Rondom Haarlem liggen enkele zeer waardevolle natuurgebieden. Deze gebieden vallen onder bescherming van Natura2000 of maken deel uit van Natuur Netwerk Nederland. Met name de Kennemerduinen zijn een zeer bijzonder natuurgebied binnen Natura2000. Provincie Noord-Holland is bevoegd gezag als het gaat om ingrepen in deze gebieden.



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
- Natura2000
- Natuur Netwerk Nederland
- Bebouwd gebied

6.1.3 Bomenstructuurkaart

Op de bomenkaart is de bomenstructuur aangegeven op stedelijk- en 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 telt veel monumentale bomen en enkele fraaie bomenlanen. Bomen zorgen voor een positieve beleving van de ruimte en een gevoel van welbevinden. Verder maken ze de stad als het ware leesbaar. Bomen leveren ook een bijdrage aan de toekomstbestendigheid en verbeteren het lokale leefklimaat, onder andere door schaduw, temperatuurdemping, windbreking en regenwaterverdamping. Ook zorgen bomen voor een aangename luchtvochtigheid en vangen ze fijnstof op. Tot slot zijn bomen een biotoop voor vele levende organismen.

Het belangrijkste knelpunt voor de groeiplaatsen van stadsbomen is de toename van ruimteclaims boven en onder de grond. De gemiddelde levensduur van een Haarlemse straatboom is in de bestaande situatie slechts dertig jaar. Voor de hele stad is het de ambitie uit om de gemiddelde leeftijd van de bomen fors naar boven te halen.

Hoofdbomenstructuur

Op stadsniveau bestaat de hoofdbomenstructuur 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 dat het niet nodig is. Boombunkers zijn ondergrondse constructies die ruimte vrij houden voor boomwortels. Het doel is dat bomen in de hoofdbomenstructuur minimaal 80 jaar oud kunnen worden.

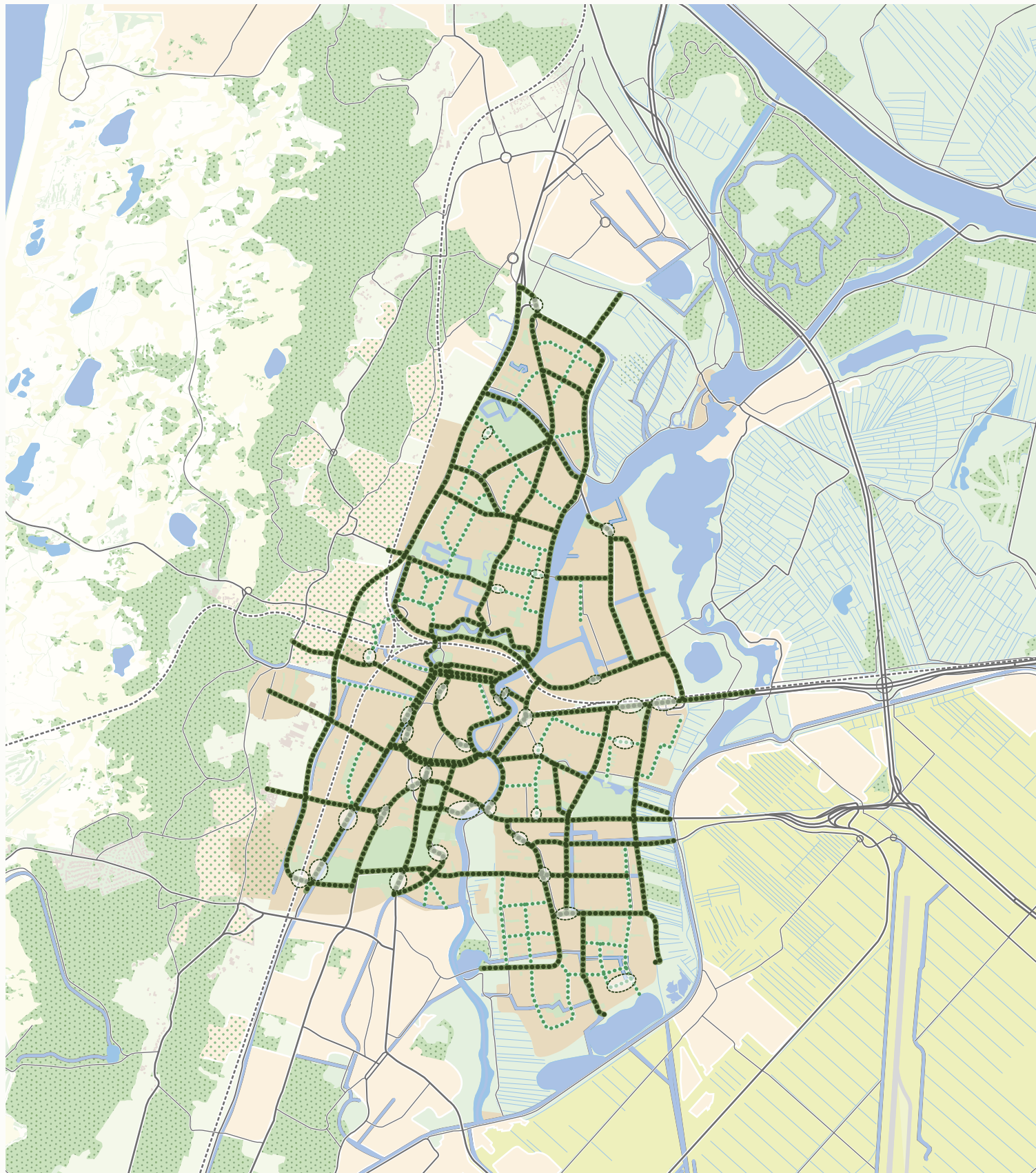
Wijkbomenstructuur

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. De wens is dat in elke straat zicht is op minimaal één boom. Voor bomen in de wijk kiest Haarlem voor kwaliteit in plaats van kwantiteit. Liever wat minder maar wel gezonde bomen dan veel bomen van slechte kwaliteit.

Ontbrekende schakels in de hoofd- en wijkbomenstructuur

Over de hele stad gezien zitten er nog enkele gaten in de bomenstructuur. Een ontbrekende schakel is een gat van minimaal 100 meter, of meerdere gaten dicht op elkaar van minimaal 50 meter. Daar waar het bomennetwerk is onderbroken wordt deze aangevuld.





Bomenstructuurkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Hoofdbomenstructuur
- Wijkbomenstructuur
- Ontbrekende schakels



6.1.4 Recreatiekaart: routes door Haarlem naar het buitengebied

Sommige wijken in Haarlem hebben weinig groen. Op twee manieren wil de stad bewoners van vooral deze wijken toegang geven tot groen; door recreatieve routes te maken 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. De routes volgen zoveel mogelijk de bestaande groenplekken en waterwegen en hebben een groene inrichting. Waar de recreatieve kwaliteit minder is, wordt de route zo groen en aantrekkelijk mogelijk gemaakt.

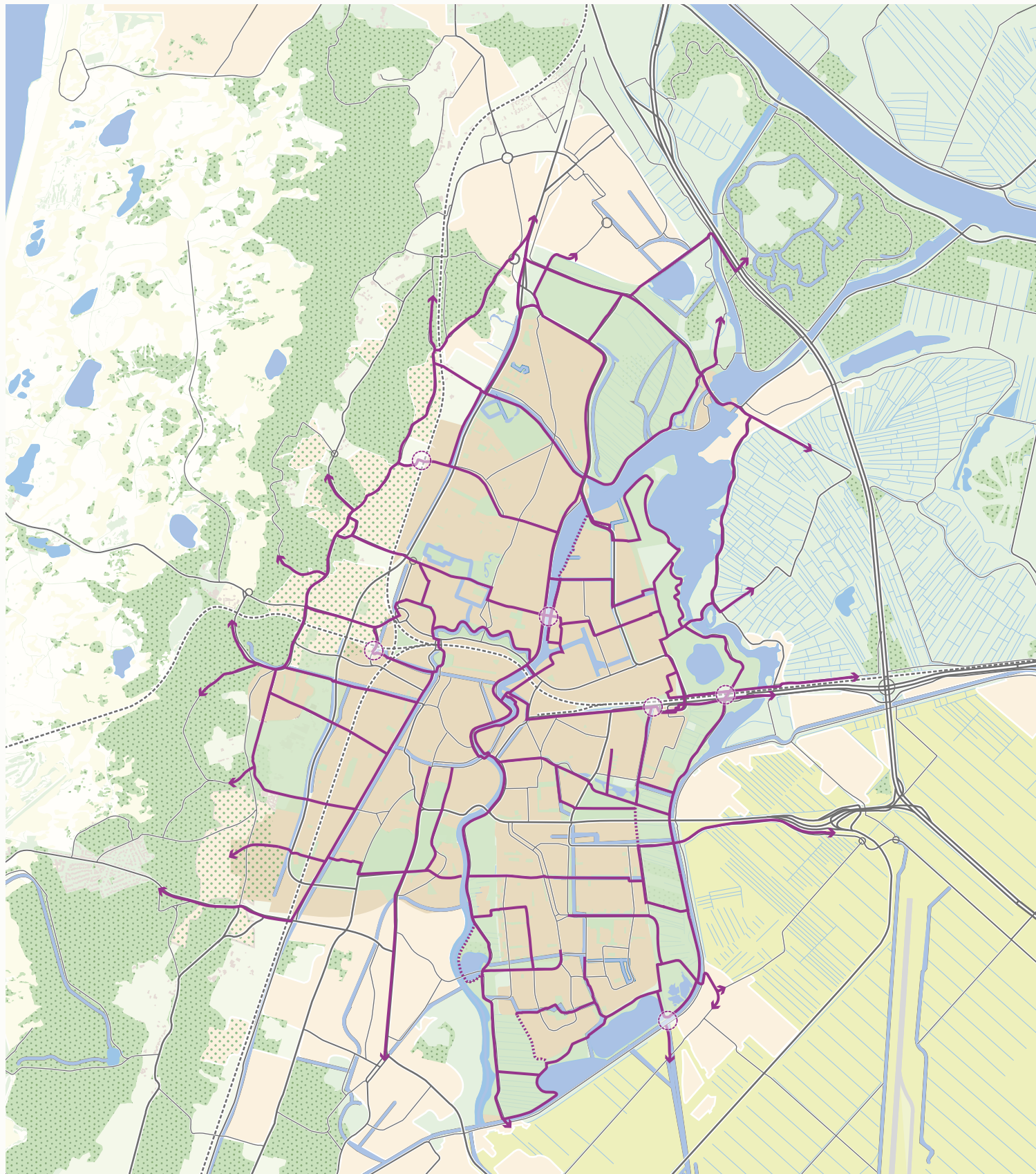
Ontbrekende schakels recreatief netwerk

Het streven is de recreatieve routes zoveel mogelijk op elkaar te laten aansluiten zodat een netwerk ontstaat.

Groenstructuur

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





Recreatiekaart: Routes Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

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



6.1.5 Recreatiekaart: ambassadeursplekken

Op deze themakaart zijn zogenaamde **waardevolle plekken**, ambassadeursplekken en de evenementenlocaties in Haarlem aangegeven. Ambassadeursplekken dragen bij aan de identiteit van wijken. Evenementenlocaties dienen om evenementen te spreiden over de stad.

Waardevolle plekken

Haarlem kent veel waardevolle plekken. Grotere, zoals de Grote Markt en het Stationsplein, maar ook kleine buurtpleintjes en recent modern ingerichte plekken. Bijna elke wijk heeft één of meer beeldbepalende plekken. Die dragen sterk bij aan de waardering van de wijk en verdienen een goede richting. De waardevolle plekken zijn weergegeven op de kaart met ambassadeursplekken en op de cultuurhistorische kaart (6.1.7).

Ambassadeursplekken

Een deel van de waardevolle plekken zijn benoemd tot ambassadeursplekken. De ambassadeursplekken zijn groene open ruimtes in de wijken, binnen het centraal stedelijk gebied, die door hun centrale ligging een wijk karakteriseren. Ambassadeursplekken bevinden zich vooral in wijken met weinig groen en waar veel mensen wonen. Juist in die wijken is het belangrijk dat deze ambassadeursplekken een duidelijke groene uitstraling hebben en een rustige ontmoetingsplek zijn voor bewoners. Een goede ambassadeursplek heeft een robuuste inrichting en kan gemakkelijk van gebruiksfunctie wisselen. Zo kunnen mensen elkaar ontmoeten en kinderen spelen maar kan er ook wel eens een buurtfeest georganiseerd worden.

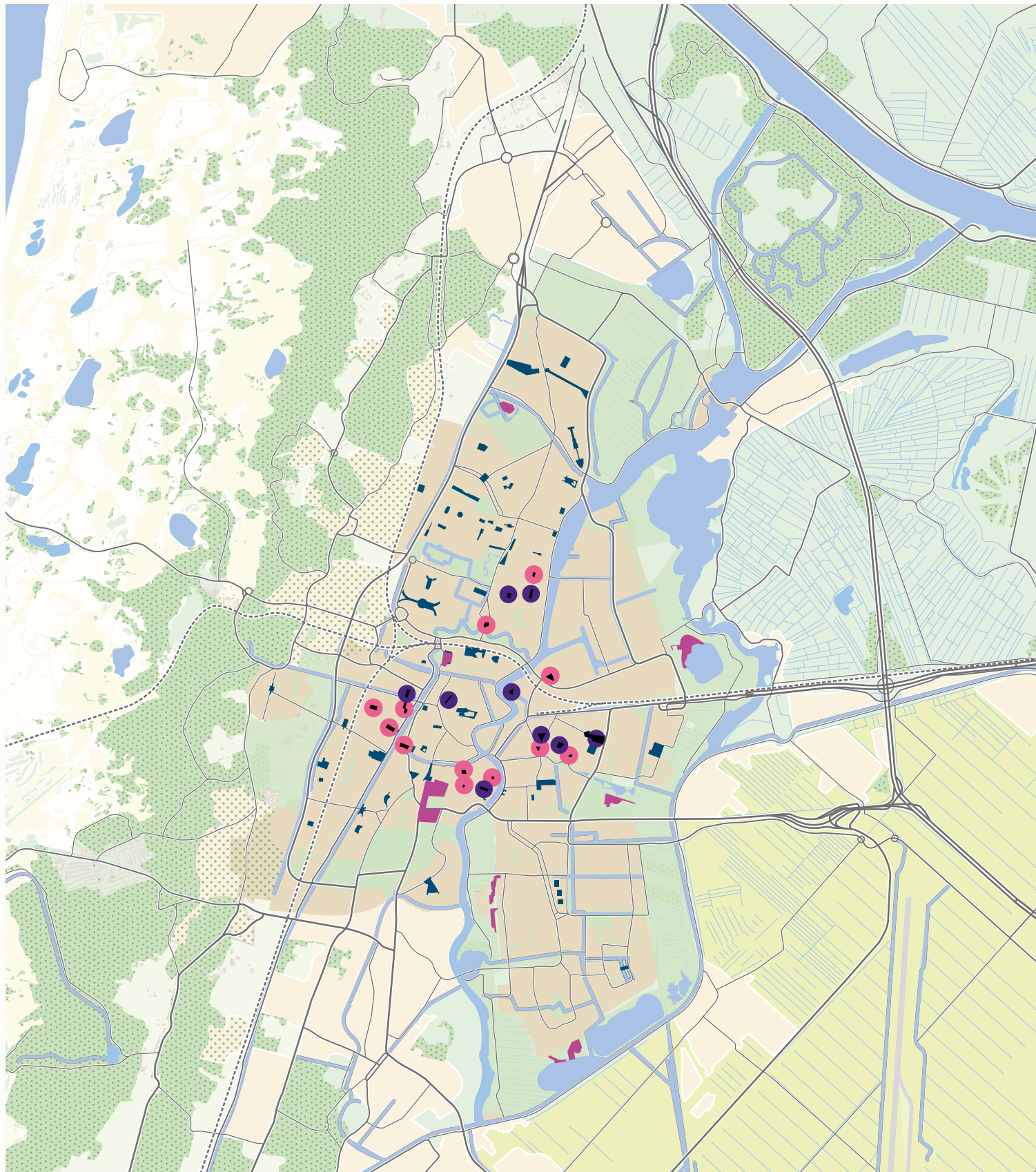
Ambassadeursplekken met een opknapbehoefte

Op de kaart staan ook ambassadeursplekken die toe zijn aan een opknapbeurt. Sommige ambassadeursplekken zijn verrommeld; ze zijn als het ware bedolven onder lukraak geplaatste objecten. Andere ambassadeursplekken waren oorspronkelijk plantsoentjes waar in de loop van de tijd het groen is verdwenen. Denk aan verharding voor parkeren, containers 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. De locaties op kaart geven plekken **in parken** aan waar mogelijk evenementen kunnen plaatsvinden. Los daarvan kent de stad nog enkele pleinen en plekken die geschikt zijn voor evenementen. Op evenementenlocaties zijn voldoende voorzieningen aanwezig. **Ook evenementenlocaties hebben een ambassadeursfunctie 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 in parken en buitengebied
- Waardevolle plekken
- Groenstructuur

6.1.6 Recreatiekaart: Water

De watergangen van Haarlem spelen voor bewoners en bezoekers een belangrijke rol voor het recreëren. Die rol kan verder worden ontwikkeld. Waterrecreatie speelt zich niet alleen af op het water, maar ook langs de oevers. Op de kaart staan de verschillende netwerken voor waterrecreatie. Daarvoor moet het volledige waternetwerk bevaarbaar worden gemaakt en de oevers aantrekkelijk. Voor de waterrecreatie zijn goede havenvoorzieningen, opstapplaatsen en verblijfsplaatsen nodig.

In het milieueffectrapport wordt bij uitbreiding van het sloepennetwerk specifiek aandacht gevraagd voor de milieueffecten. Het beter bevaarbaar maken van het waternetwerk kan gevolgen hebben voor groen en ecologie. Maar er zijn ook kansen. In geval van verbreding van bruggen en duikers op de sloepenroute kan ruimte worden gereserveerd voor natuur. Voorbeelden hiervan zijn onderdoorgangen voor vogels en amfibieën.

Waardevolle weidevogelgebieden blijven ontoegankelijk voor sloepen. De uitstoot van luchtverontreinigende stoffen door de pleziervaart wordt zo veel mogelijk beperkt. In de uitwerkingsfase wordt nog onderzocht hoe verlies aan verblijfskwaliteit en hinder kan worden gereduceerd.

Staande mastroute

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

Sloepenroute

Veel water in Haarlem is geschikt voor pleziervaart. Haarlem beschikt over een uitgebreid waternetwerk in een aantrekkelijk stedelijk en landelijk gebied. Het grootste knelpunt in dit netwerk zijn de te lage bruggen en duikers. Om het waternetwerk geschikt te maken voor sloepen moeten deze bruggen worden opgehoogd en duikers doorvaarbaar worden gemaakt. Waar mogelijk hebben bruggen of duikers in het sloepennetwerk een doorvaarhoogte van 1,50 meter en een breedte van 2,50 meter.

Vaardoelen

Vaardoelen zijn aanlegplaatsen in de buurt waarvan iets te beleven valt.

Opstappunt riviercruise

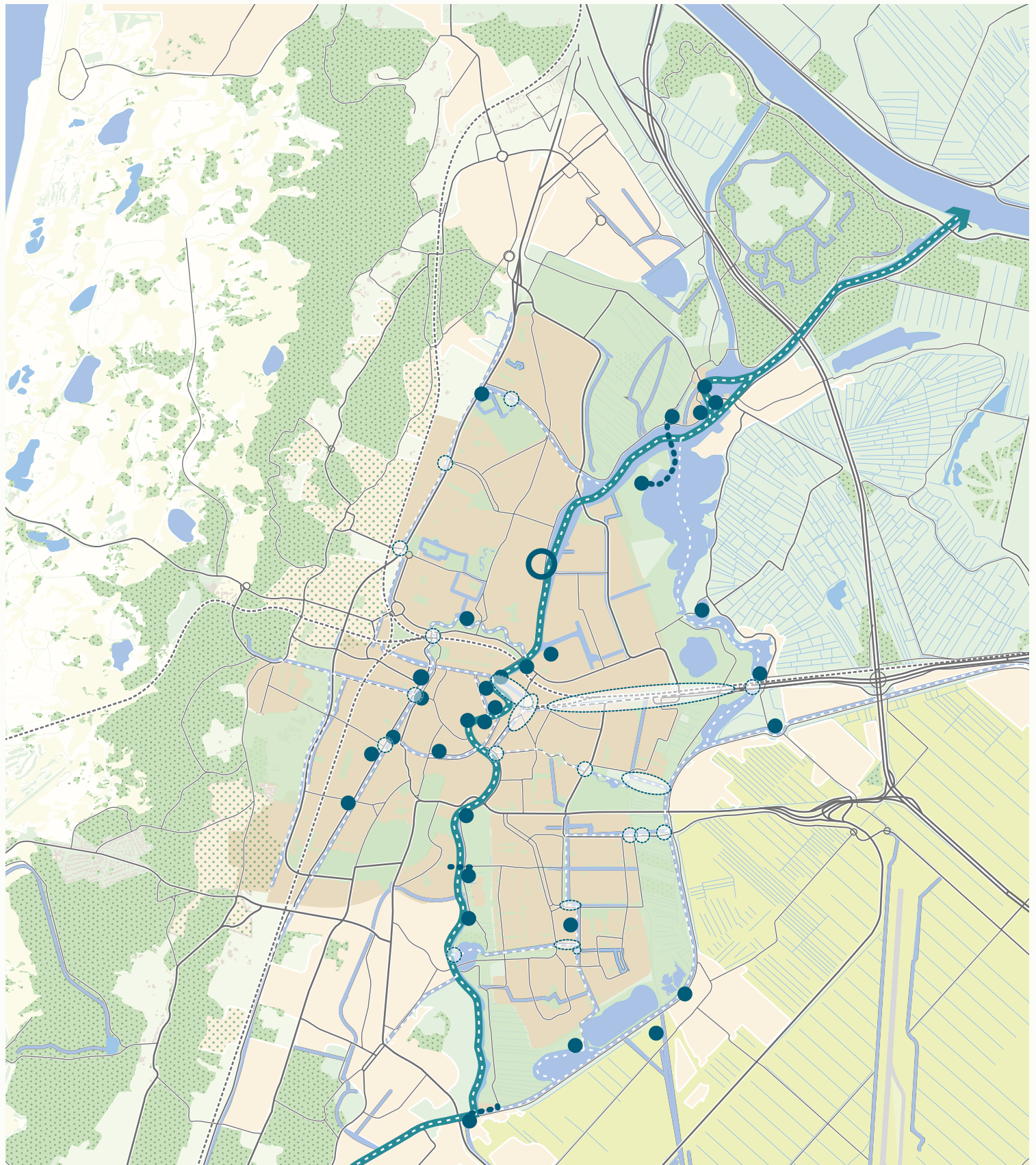
Het opstappunt voor de riviercruise aan de Spaarndamseweg ten noorden van de Waarderbrug moet geschikt worden gemaakt voor schepen tot 110 meter. Voor verdere groei van de riviercruisevaart moeten de sluis bij Spaarndam en de aanlegkade aan de Spaarndamseweg worden aangepast.

Ontbrekende schakels

In het waterrecreatienetwerk ontbreken nog schakels. Dat kunnen ook sluizen, bruggen en duikers zijn.

Pontverbinding

Haarlem heeft een aantal pontverbindingen die de groene zoom voor fietsers en wandelaars toegankelijkheid maken.



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



6.1.7 Cultuurhistorische kaart: basiselementen

Als historische stad herbergt Haarlem een aantal belangrijke waarden in het gebouwde en het ongebouwde. Denk aan de vele historische en markante gebouwen en de lange lijnen. Lange lijnen zijn historische lijnen waarlangs de stad op natuurlijke wijze is gegroeid. Dit kunnen boomstructuren, wegen en 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. Daarin 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 dus belangrijk deze cultuurhistorische structuurdragers en oriëntatiepunten in visies en plannen te borgen.

Beschermd stads- en dorpsgezicht

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

Groenstructuur en herkenbare elementen

Haarlem heeft zich als stad ontwikkeld op een landschappelijke ondergrond, die op sommige plaatsen in de groenstructuur nog herkenbaar is. Zo zijn er binnen de stad en aan de rand ervan stukken polder, waterlopen, molens en restanten van buitenplaatsen bewaard gebleven. Aan de oostzijde van Haarlem is onder andere de Stelling van Amsterdam een belangrijke cultuurhistorische structuur. **Haarlem kent daarnaast ook veel waardevolle plekken en ambassadeursplekken.**

Lange lijnen

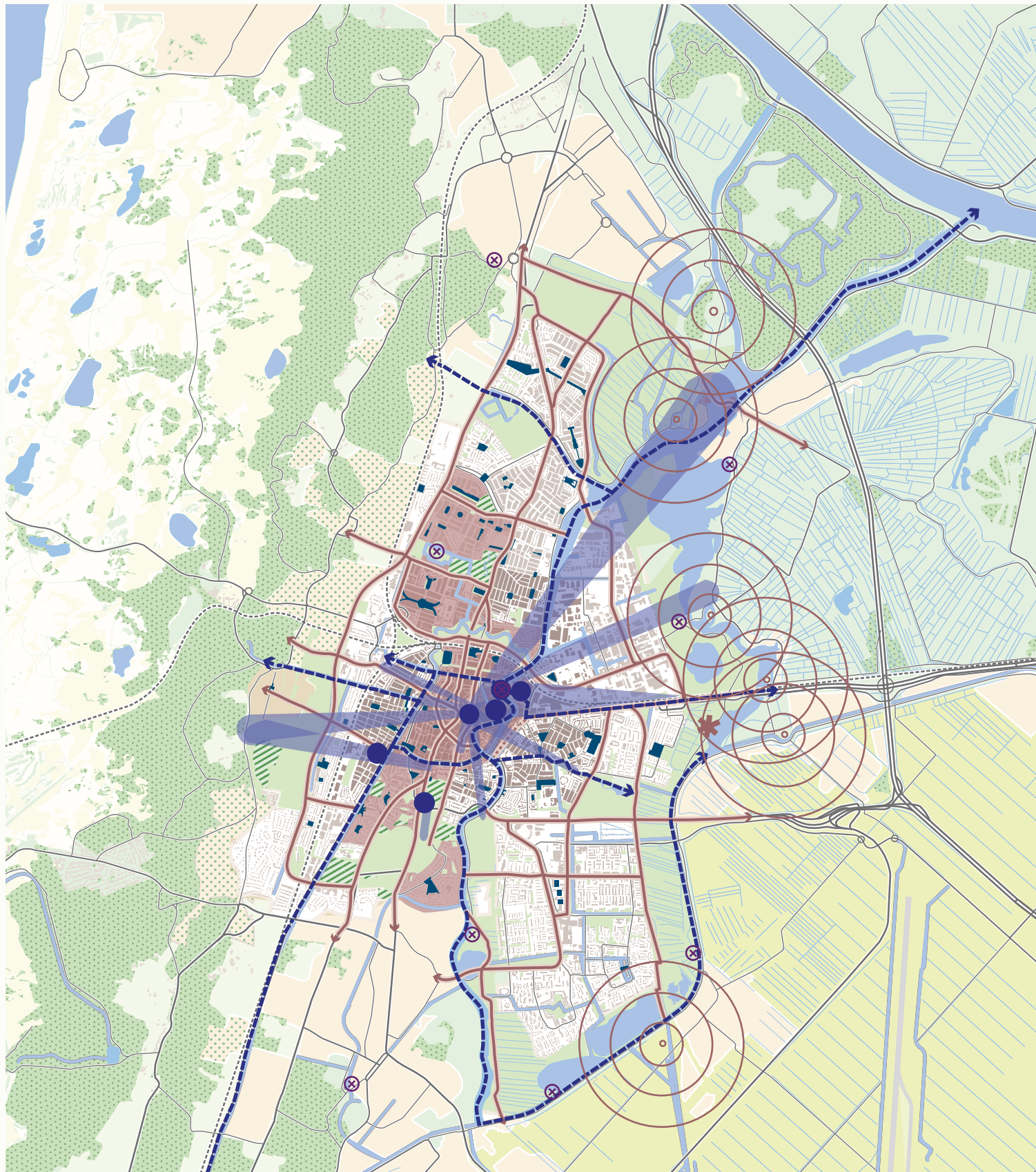
Elke lange lijn heeft een eigen geschiedenis, betekenis en karakteristiek. Voor de inrichting van de lange lijnen wordt vooral gekeken naar de continuïteit van het profiel, verhoging van de belevingswaarde, historische leesbaarheid, een stevige bomenstructuur en goede voetgangersvoorzieningen.

Wijktypologie

In de loop van de eeuwen is er in Haarlem een verscheidenheid aan (woon)wijken ontstaan, elk met hun eigen karakteristieke architectuur en openbare ruimte. Bij ruimtelijke ontwikkelingen is het belangrijk hiermee rekening te houden.

Stedelijke oriëntatiepunten en zichtlijnen

Haarlem kent enkele zichtlijnen die van ver het zicht bieden op bekende Haarlemse gebouwen, zoals de oude en de nieuwe Bavo en de Koepel. Het is belangrijk dat het zicht op deze oriëntatiepunten en de zichtassen behouden blijft.



Cultuurhistorische kaart : Basiselementen Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Beschermd stads- en dorpgezicht
- Groenstructuur
- Zichtlijnen
- Restanten buitenplaatsen
- Lange lijnen
- Lange waterlijnen
- Waardevolle plekken

- ⊙ Stelling van Amsterdam
- Oriëntatiepunten zichtlijnen
- ✱ Archeologisch monument
- X Molens



6.1.8 Waterkaart

Het waternetwerk 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. Haarlem kent twee oppervlaktewatersystemen. Een poldersysteem en een boezemwatersysteem. Het polderwatersysteem is alleen in het uiterste oosten en zuidoosten van de stad aanwezig. Het water dat wordt onttrokken uit het poldersysteem wordt geloosd op het boezemwatersysteem. Het poldersysteem wordt gevoed door opkwellend grondwater en lokaal infiltrerende neerslag. Het boezemwatersysteem in het westen van de stad wordt door het duingebied van water voorzien. Behalve duinwater ontvangt het boezemwatersysteem ook water door geïnfiltreerde neerslag in de stad. In droge periodes infiltreert het oppervlaktewater vanuit het boezemsysteem in de ondergrond waardoor het grondwater niet te veel daalt.

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. Het open water heeft toegevoegde waarde voor de leefbaarheid in de stad en is bevaarbaar. Voorwaarde is dan wel dat water zichtbaar is, oevers zoveel mogelijk toegankelijk zijn en bij voorkeur onderling zijn verbonden met bruggen in plaats van duikers. Waar het technisch en ruimtelijk gezien mogelijk is, zet Haarlem in op natuurvriendelijke oevers.

Nieuwe en te verbreden watergangen en hemelwaterberging

Het bestaande watersysteem wordt aangepast door smalle waterlopen te verbreden, gedempte grachten weer open te graven en nieuwe waterlopen toe te voegen.

Een volledig pakket maatregelen waarvoor de haalbaarheid wordt onderzocht omvat:

- heropening van de historische waterlopen Amsterdamsevaart, Oostersingel en Papentorenvest;
- nieuwe watergangen in Schalkwijk langs de Floris van Adrichemlaan en Aziëweg;
- nieuwe waterverbindingen tussen Houtvaart en de Delft langs de Westelijke Randweg. Deze watergang maakt van het duinwatersysteem één geheel;
- een nieuwe watergang van de Schoterveenpolder naar Ripperda en Schotersingel;
- een nieuwe verbinding van de Leidsevaart naar het Spaarne via bestaande sloten en waterpartijen in Haarlem Zuid West.

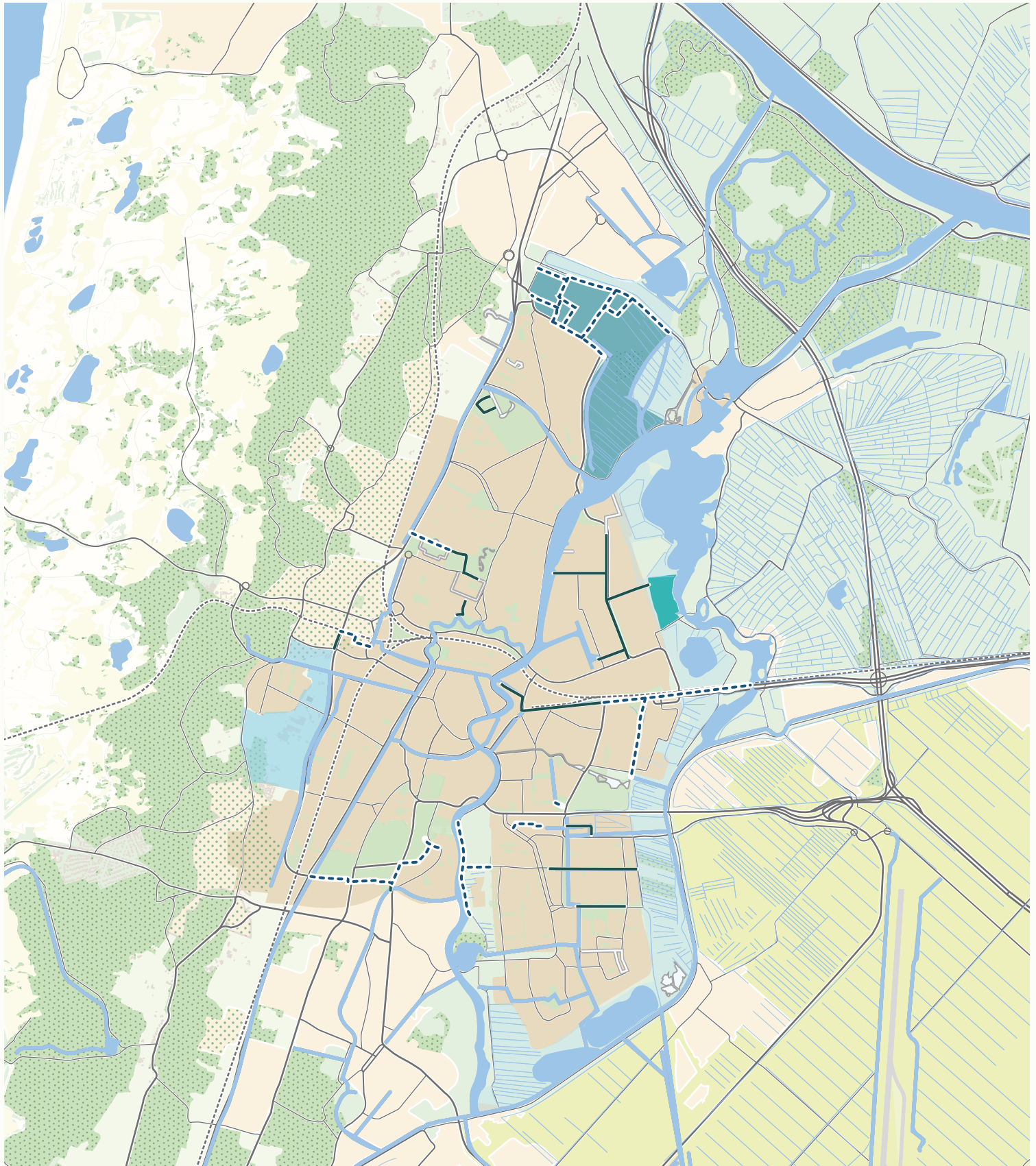
Hemelwaterafvoer kan tijdens piekafvoer grotendeels via woonstraten worden afgevoerd. Voor hemelwaterberging wordt gezocht naar tijdelijke berging aan het oppervlak in plantsoenen, groenstroken en pleinen. Ook wordt gezocht naar ruimte voor natuurlijke waterberging onder de grond. Dit wordt nader uitgewerkt in het beleidstraject klimaatadaptatie (zie paragraaf 7.1.3).

Buitengebied duinwatersysteem / invloed van duinwater

In het buitengebied kan Haarlem het schone duinwater beter benutten. Overtollig duinwater kan zoveel mogelijk worden geborgen in het Westelijk Tuinbouwgebied en de Hekslootpolder.

Buitengebied polderwatersysteem

De groene polders aan de oostkant van Haarlem hebben een eigen slotenpatroon en gebiedseigen water. Bij een keuze voor een meer op de natuur afgestemd beheer van de graslanden heeft dat een gunstig effect op de ecologie van de poldersloten. Ten oosten van de Waarderpolder is bij Penningsveer ruimte voor tijdelijke berging van hemelwater.



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
- Ruimte voor hemelwaterberging
- Buitengebied polderwatersysteem



6.1.9 Hittestresskaart

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

Haarlem is behoorlijk versteend en heeft in vergelijking met andere steden weinig water en groen binnen de stadsgrenzen. Haarlem heeft daardoor relatief minder koele plekken en dat heeft gevolgen voor hittestress.

Grote kans op hitte

De plekken die naar verwachting het meeste last hebben van hittestress zijn bedrijventerreinen en de binnenstad; deze gebieden zijn op de kaart donkerrood aangegeven.

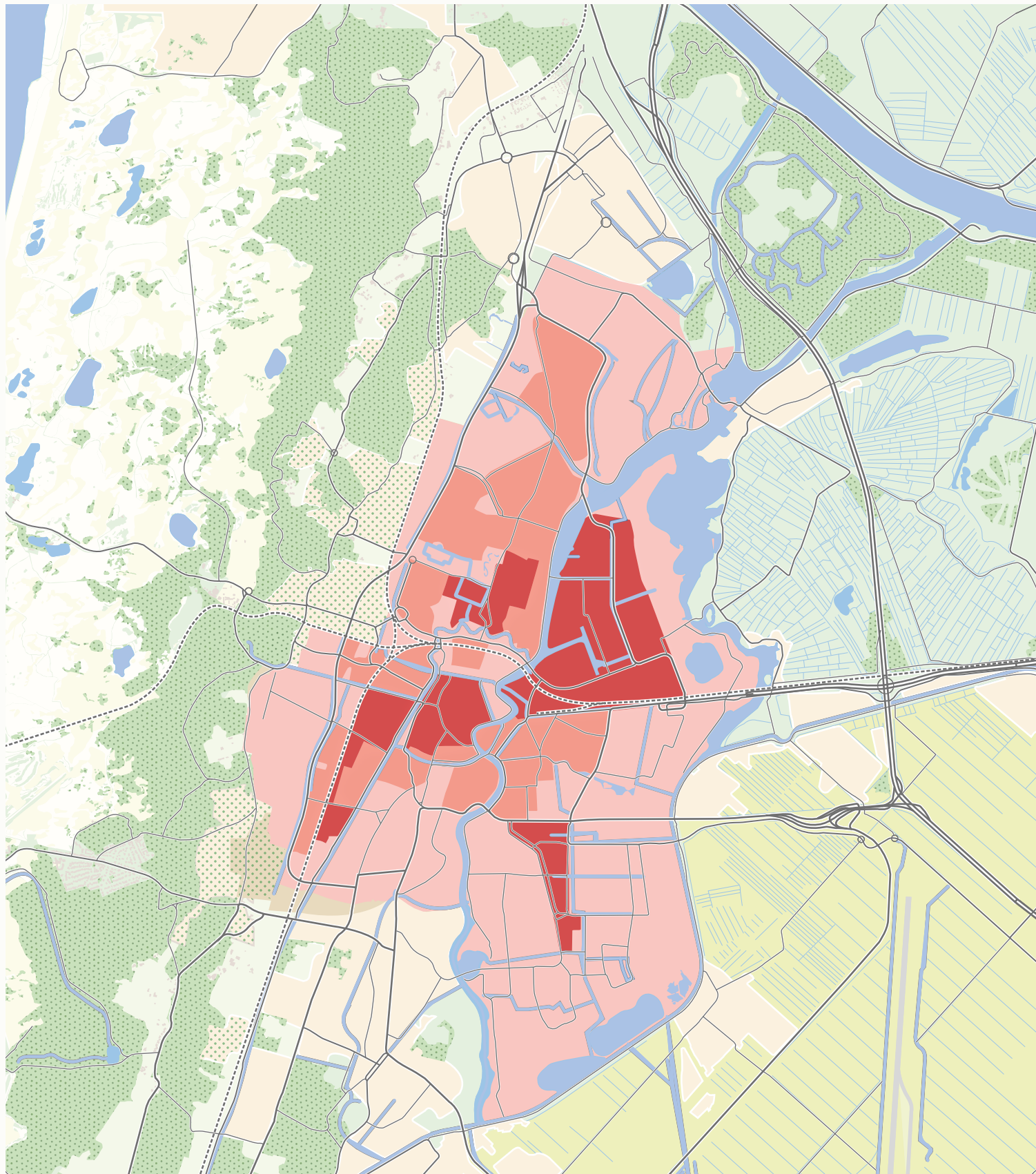
Water, groen en schaduwrijke plekken zorgen dat de stress door hitte afneemt. Daar waar mogelijk worden groene plekken gecreëerd en water toegevoegd. Sportvelden van kunstgras zijn heel gevoelig voor hittestress, vaak zijn het zelfs hitte-eilanden. Er is extra aandacht voor het tegengaan van hittestress rondom sportvelden en verzorgingstehuizen. Omdat met name hier kwetsbare groepen verblijven. Daarnaast hebben bedrijven en bewoners een verantwoordelijkheid om hiermee op hun eigen perceel rekening te houden.

Matige kans op hitte

In de rode gebieden op de kaart is matige kans op hitte. Dit zijn de compacter bebouwde wijken rondom het centrum.

Kleine kans op hitte

In de licht rode gebieden is slechts een kleine kans op hittestress, dit zijn de wat groenere wijken van Haarlem. Aan de randen van de stad zijn enkele grote parken en groen waar verkoeling kan worden gezocht.



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



6.1.10 Water op straat kaart

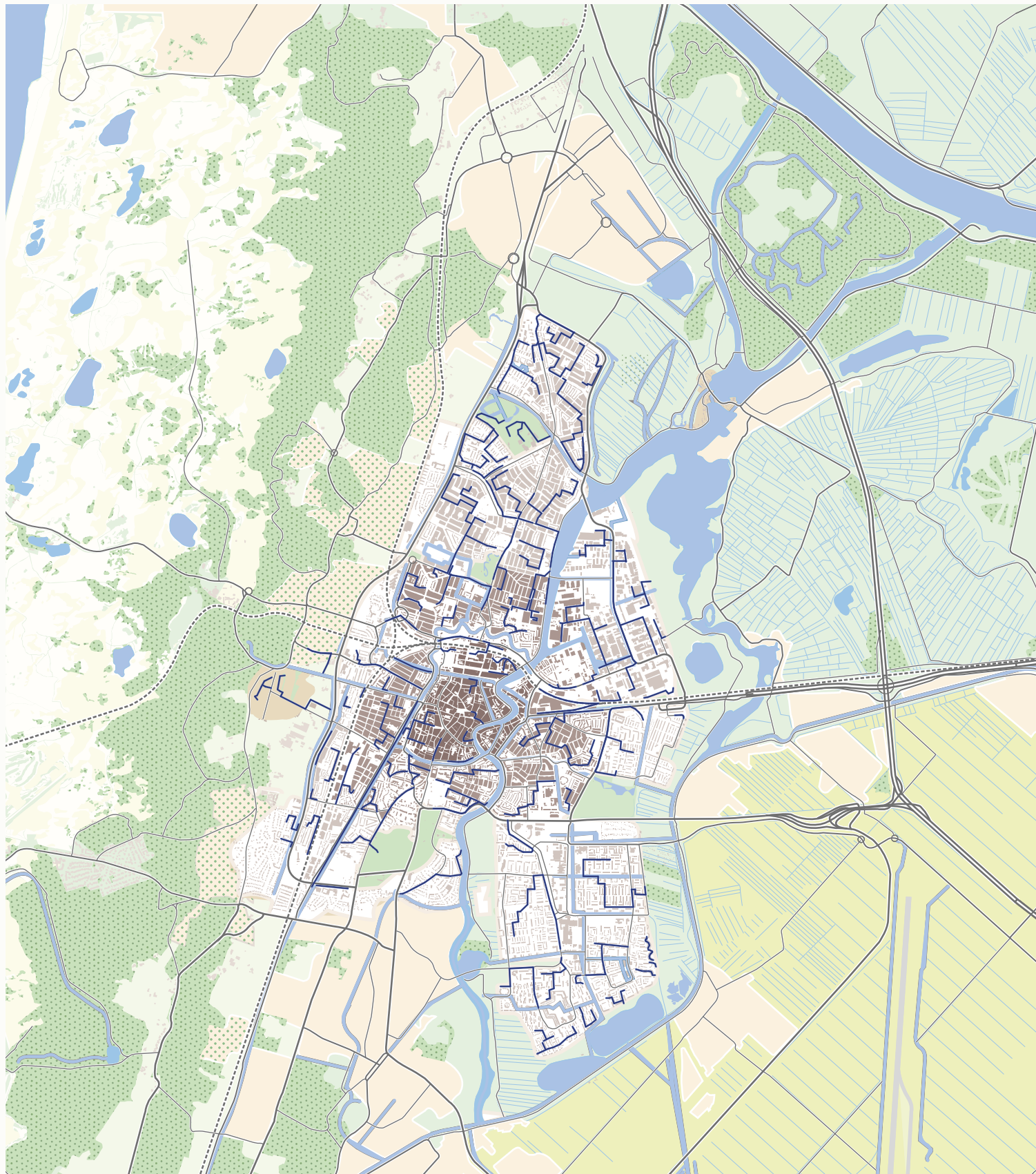
Deze kaart toont de relatie tussen de openbare ruimte en de claim van tijdelijke afvoer van regenwater over het oppervlak. Klimaatverandering zal ook voor meer neerslag zorgen en met name de intensiteit van buien zal toenemen. In een korte periode kan zoveel regen vallen dat de bodem en het riool dat niet gelijk kunnen opnemen. Er is een inventarisatie gemaakt van de plekken in de stad die daar het meeste last van zullen hebben. Net als bij hittestress zijn dit de voorlopige onderzoeksresultaten. De definitieve resultaten met de bijbehorende acties worden in het kader van het beleidstraject klimaatadaptatie opgesteld. Oplossingen kunnen verschillen per gebied.

Stroombanen

De kaart toont locaties in Haarlem waar na een intense bui veel regenwater over het oppervlak afstroomt. De stroombanen zijn weergegeven op wegen waarover het water kan afstromen. Deze stroombanen moeten behouden blijven en er moeten geen obstakels op de banen zijn. Door ruimtelijke aanpassingen kunnen nieuwe stroombanen worden gecreëerd of bestaande worden aangepast.

Bij nieuwbouwlocaties is de hoogte van het grondniveau een aandachtspunt. Dat moet hoog genoeg zijn om toekomstige waterproblemen te voorkomen. De projectontwikkelaar krijgt dan ook de opgave zorg te dragen voor de afvoer van het hemelwater.





Water op straat kaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

— Stroombaan



6.1.11 Voetgangerskaart

Een belangrijk doel van de Structuurvisie openbare ruimte is om de voetganger meer ruimte toe te bedelen. Dit betekent meer ruimte en aandacht voor de voetganger. De binnenstad is vooral voor de voetganger, in het centraal stedelijk gebied komen looproutes naar de binnenstad. Stadsstraten, zones rondom maatschappelijke en economische centra en parken en plantsoenen worden meer aantrekkelijk en toegankelijk gemaakt voor voetgangers.

Het voetgangersnetwerk is het meest fijnmazige in de stad. Trottoirs worden gebruikt om op de plek van bestemming te komen of simpelweg voor een ommetje. Brede trottoirs zijn daarnaast 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 breedtemaat bepaalt wel hoe gebruik van wordt gemaakt. 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 anderhalve meter is nodig om elkaar op het trottoir fatsoenlijk te kunnen passeren. Een smaller trottoir is prima om te lopen, mits er zo min mogelijk objecten staan.

Binnenstad

In de binnenstad staat de verblijfskwaliteit voor de voetganger centraal. 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

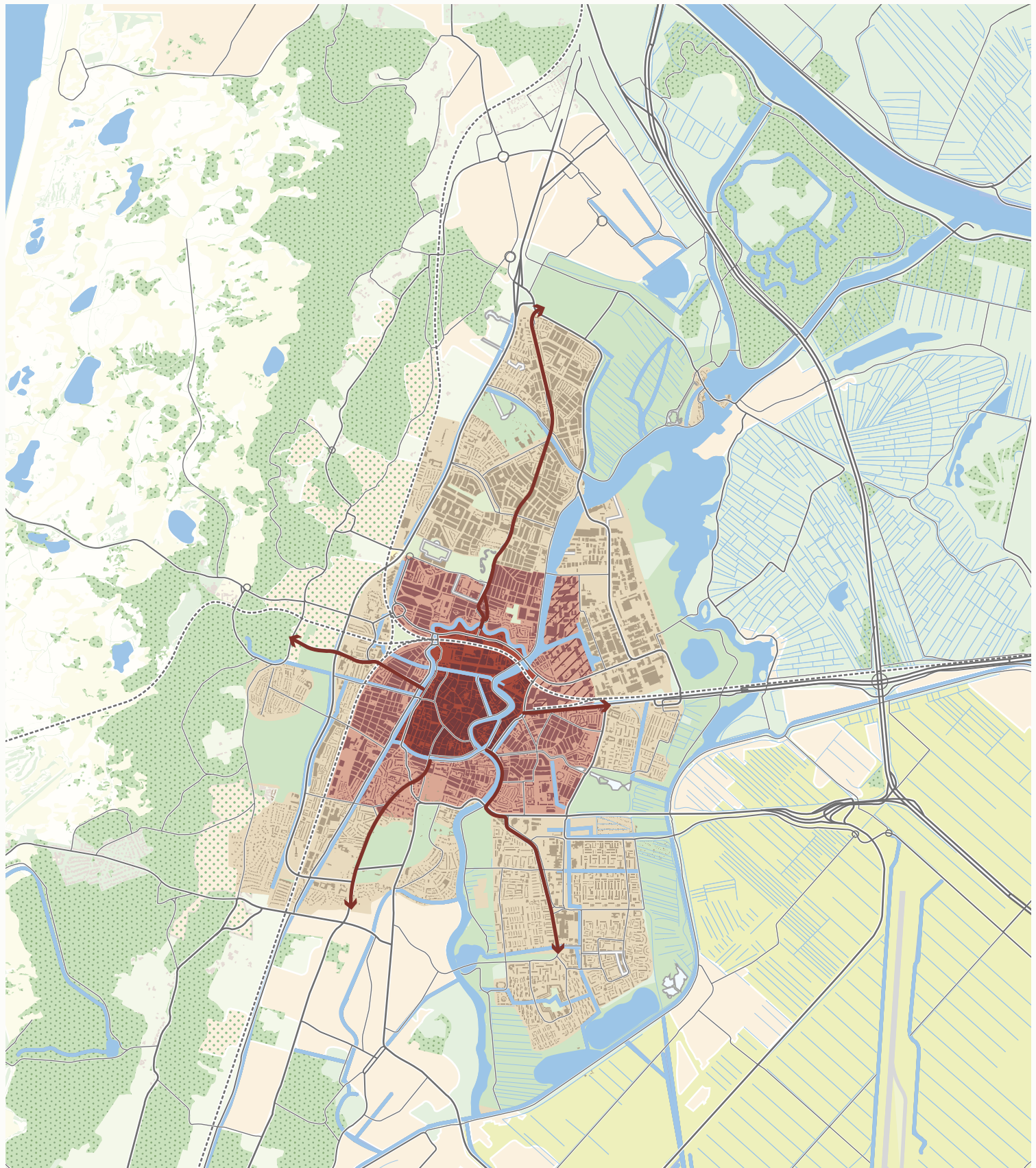
Looproutes naar ov-knooppunten of rondom maatschappelijke en economische centra buiten de binnenstad die veel voetgangers aantrekken, zoals scholen, sportvoorzieningen, verzorgingshuizen en winkels zijn voetgangersvriendelijk ingericht. Denk aan bredere trottoirs, verlaagde trottoirbanden en veilige oversteken. Bij erftoegangswegen zijn dat bijvoorbeeld verhogingen in de straat nabij scholen, zodat kinderen veilig kunnen oversteken en auto's moeten afremmen.

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 aan looproutes van ov-knooppunten en Park & Walks. Looproutes zijn sociaal veilig, goed verlicht en leiden langs aantrekkelijke plekken. Waar mogelijk worden ze gecombineerd met een recreatieve route. In enkele gevallen moet een ontbrekende schakel in het voetgangersnetwerk worden opgelost. Deze vallen vrijwel altijd samen met ontbrekende fietsschakels, zoals een tunnel of een brug, en zijn daarom op de themakaart fiets weergegeven.

Stadsstraten

Stadsstraten zijn een belangrijk onderdeel voor het voetgangersnetwerk. Een stadsstraat kenmerkt zich door multifunctioneel gebruik, drukte en ontmoeting. Er staan woningen en er zijn voorzieningen gevestigd die bezoekers trekken. Dit vraagt een inrichting waar aandacht is voor fietsers en voetgangers. De trottoirs zijn breed en bieden voldoende vrije doorloopruimte, ruimte voor uitstallingen, fietsparkeerplaatsen en bankjes.



Voetgangerskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Centraal stedelijke ondernemerszone
- Stedelijk gebied
- Stadsstraten
- Groenstructuur



Parken en plantsoenen

De parken en plantsoenen in Haarlem worden gebruikt om te wandelen, te spelen, het uitlaten van de hond, te sporten of juist om even bij te komen. Looproutes die veel worden gebruikt 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. De straatinrichting nodigt uit om zich steeds meer lopend te verplaatsen. De vrije ruimte voor voetgangers is daarom bij voorkeur minimaal anderhalve meter breed, en waar het kan breder.



6.1.12 Fietsnetwerkk kaart

Het fietsnetwerk bestaat uit alle fietsroutes die bijdragen aan een goede bereikbaarheid in, naar en vanuit Haarlem. Op de fietsnetwerkk kaart zijn verschillende routes aangegeven: regionale fietsroutes, hoofd fietsroutes, fietsnetwerk, recreatieve fietsroutes en ontvlochten fietsroutes.

De fiets wordt het belangrijkste vervoermiddel in Haarlem. Alleen zo kunnen we met een groeiend aantal inwoners de bereikbaarheid van Haarlem en van de voorzieningen garanderen. Daarom wordt het fietsnetwerk de komende jaren geoptimaliseerd. Dat gebeurt door het beter integreren van het lokale netwerk en het regionale fietsnetwerk, door het realiseren van ontbrekende schakels, door het geven van ruimte en 'comfort' op de hoofd fietsroutes en door meer plekken om fietsen te kunnen parkeren.

Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring. Fietzers krijgen hier de ruimte waardoor ze verleid worden om de binnenstad heen te fietsen. Nabij de fietsring komen meer voorzieningen om fietsen te parkeren.

Idealiter is het fietspad breder naarmate het fietspad een belangrijker functie heeft in het fietsnetwerk (regionaal-hoofd-overig). Zo kunnen fietsers elkaar passeren zonder veel last te hebben van de onderlinge snelheidsverschillen. Soms voldoen fietsstroken op een smalle straat ook. Voor alle fietsroutes langs autoroutes geldt dat de voorkeur uitgaat naar vrijliggende fietspaden. Dat is niet altijd mogelijk, waardoor soms concessies aan comfort en breedte nodig zijn. In de afwegingsmethodiek staat beschreven dat, hoe belangrijker het fietspad in het fietsnetwerk is, hoe eerder de concessie in een andere ruimteclaim gevonden moet worden.



Hoofd- en regionale fietsroutes

Hoofd- en regionale fietsroutes zijn de belangrijkste van de stad. Het hoofd fietsnetwerk verbindt verschillende wijken met elkaar en met het centrum. De regionale fietsroutes zijn belangrijk omdat ze aansluiten op andere regionale fietsverbindingen. De regionale routes worden in Haarlem op elkaar aangesloten door de fietsring rondom het centrum.

De fietspaden in het regionale- en hoofdfietsnetwerk zijn breed, verlicht en de verharding is comfortabel. In een verblijfsgebied/woonstraat, maken fietsers gebruik van de rijbaan. Een fietsstraat kan in die situaties worden overwogen als dat de duidelijker en veiliger is voor fietsers.

Er komt veel extra aandacht voor de fietser op plekken waar de regionale en hoofdfietsroutes kruisen met auto-netwerken. Denk aan meer en langere groentijden bij verkeerslichten en goede opstel mogelijkheden voor de fietsers. Bij een kruising met de regioring gaat de voorkeur uit naar een ongelijkvloerse kruising.

Fietsnetwerk

De fietspaden en fietsstroken langs hoofdwegen worden steeds drukker. De elektrische fiets, de bakfiets, de speed pedelec, de snorfiets, meer ouderen en meer kinderen gaan op de fiets. Om de drukke fietspaden in het hoofd- en regionale fietsnetwerk te ontlasten worden alternatieve routes die niet langs hoofdwegen lopen steeds belangrijker. Omdat woonstraten autoluwer zijn dan hoofdwegen kunnen dit uitstekende alternatieve fietsroutes zijn. Woonstraten hebben een verblijfskarakter en hebben daarom een inrichting die ervoor zorgt dat voetgangers, fietsers en auto's goed samen gaan. Een fietsstraat kan in woonstraten worden overwogen als dat de duidelijker en veiliger is voor fietsers.

Ontvlochten fietsroutes

De afstand van een route, de tijd die het kost en ook de belevingswaarde spelen een rol bij de keuze voor een fietsroute. Aantrekkelijke fietsroutes die niet samenlopen met drukke autostraten dragen bij aan de gezondheid van de fietser. Deze aantrekkelijke fietsroutes bestaan voornamelijk uit solitaire fietspaden en woonstraten. Omdat ze niet langs hoofdwegen lopen zijn die routes bij uitstek autoluw. Dat maakt deze straten uitstekende alternatieve fietsroutes voor de hoofd- en regionale fietsroutes. Dergelijke prettige fietsroutes, noemen we ook wel 'ontvlochten fietsroutes'.

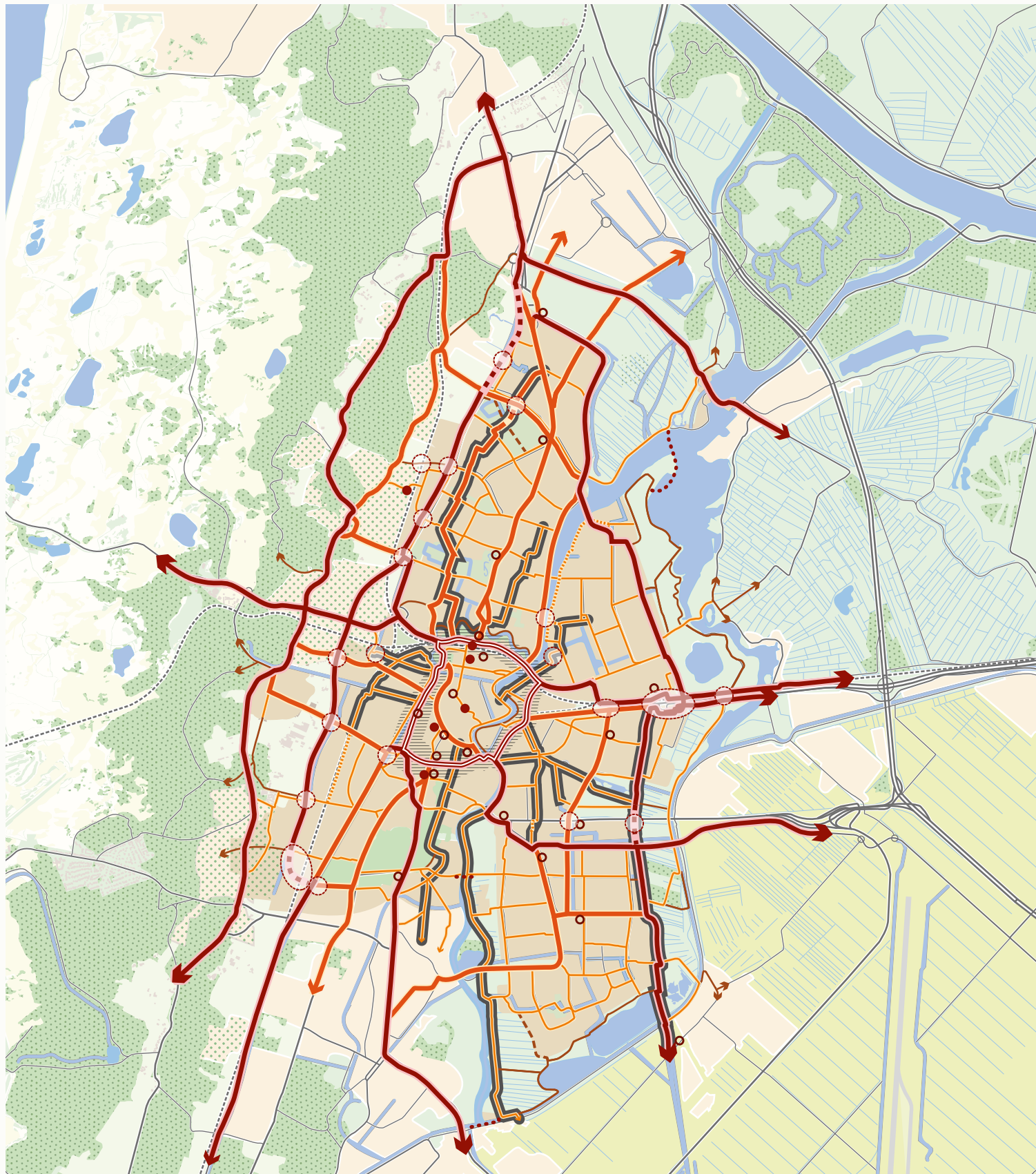
Op de kaart staan kansrijke ontvlochten fietsroutes. Sommige worden al zodanig gebruikt, andere kunnen nog versterkt worden. Nu zijn deze woonstraten soms erg hobbelig, maar met een comfortabele inrichting, kunnen deze routes een waardig alternatief worden voor de drukke hoofd- en regionale fietsroutes. Door in het fietsnetwerk te kiezen voor een passende en prettige inrichting voor de fietser, passend bij de omgeving, ontstaat een fijnmazig en ontvlochten fietsnetwerk. In de omgeving van scholen is er speciale aandacht voor veilige langzaam verkeersroutes. Het streven is om meer fietsroutes van autoroutes te ontvlechten.

Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk leidt fietsers langs attractieve punten en groen, naar het buitengebied. De route heeft een zo groen mogelijke uitstraling en langs de route zijn er plekken om even af te stappen en uit te rusten. De recreatieve routes hoeven niet per se verlicht te zijn. Ze zorgen er vooral voor dat Haarlemmers op een aangename manier in het buitengebied kunnen komen. Zo dragen de recreatieve routes, ook binnen de bebouwde kom, bij aan het totale fietsnetwerk. Binnen de gemeentegrens vallen recreatieve routes vaak samen met de fietsnetwerken en zijn daarom niet apart zichtbaar op de kaart. Ze zijn wel zichtbaar op de recreatieve kaart.

Ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk is nog niet op alle punten robuust. In het fietsnetwerk zitten nog ontbrekende



Fietsnetwerkkkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Regionaal fietsnetwerk bestaand
- - - Regionaal fietsnetwerk nieuw
- = Fietsring
- Hoofd fietsnetwerk bestaand
- - - Hoofd fietsnetwerk nieuw
- Fietsnetwerk bestaand
- - - Fietsnetwerk nieuw
- Recreatieve routes bestaand
- - - Recreatieve routes nieuw

- Ontvlochten routes
- = Zoekgebied fietsparkeren fietsring
- Ontbrekende schakel
- Fietsenstalling bestaand
- Fietsenstalling nieuw
- - - Pontje



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 aangelegd. Als er nieuwe tunnels of bruggen komen, wordt gekeken naar sociale veiligheid en verlichting.

Fietsenstallingen

Gebouwde fietsenstallingen in de binnenstad, bij economische centra, bij ov-knooppunten en Park & Rides maken dat het toenemend aantal geparkeerde fietsen niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd dragen ze bij aan de ketenmobiliteit. Nieuwe fietsenstallingen zijn inpandig, zijn ruim en licht, hebben voldoende capaciteit en zijn gelegen bij fietsroutes in het regionaal- of hoofd fietsroutenetwerk, zoals nabij de fietsring.

Overig fietsparkeren

Ook in woonstraten, zeker bij voorzieningen en winkels, moet meer ruimte komen voor het stallen van de fiets op straat. Op plekken waar de breedte van de straat een knelpunt wordt, komen de fietsenrekken bij voorkeur niet in groenstroken of op te smalle trottoirs. De ruimte voor het stallen van de fiets wordt dan gevonden in parkeervakken voor auto's. Nieuwe woningbouwprojecten beschikken over voldoende fietsparkeerruimte op eigen terrein.



6.1.13 Openbaar vervoerkaart

Op de netwerkkaart van het openbaar vervoer zijn de netwerken voor trein, hoogwaardig en overig openbaar vervoer aangegeven. Daarnaast zijn de knooppunten bij treinstations en haltes van het HOV zichtbaar.

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. Aan de andere kant van het spectrum zorgen reguliere busverbindingen voor een totale dekking van openbaar vervoer binnen de stad.



Spoor/ Intercity

Een goede regionale treinverbinding is nodig om het groeiend woon-werk verkeer te faciliteren en om goed bereikbaar te blijven voor toeristen. Haarlem zet er samen met de regio op in dat het ook in de toekomst een Intercitystation blijft richting Amsterdam en Den Haag. Hoewel de dienstregeling een bevoegdheid is van de NS, wordt ook ingezet op een directe treinverbinding tot voorbij Amsterdam CS. Bij voorkeur begint deze intercity in Alkmaar en rijdt dan door naar Utrecht, om zo heel Kennemerland een hoogwaardige verbinding te geven naar studie-, werk- en recreatieplekken in de regio. Mogelijk zal er na 2023 een trein rijden van Haarlem tot voorbij Amsterdam, richting Almere of Amersfoort. Dit is afhankelijk van de aanpak van station Amsterdam CS onder het Programma Hoogfrequent Spoor van het ministerie Infrastructuur en Milieu.

Spoor/ Lightrail

In de regio wordt de komende jaren ingezet op een zogenoemd lightrail-netwerk; snelle metro-achtige voertuigen die in de MRA over het trein- en metropoor gaan rijden. Het voordeel van dit systeem is dat het snel en met hoge frequentie grote aantallen reizigers kan vervoeren. Zo kan bijvoorbeeld de metro van Amsterdam worden doorgetrokken tot in station Haarlem. Voor het laten slagen van lightrail is het noodzakelijk over vier sporen te beschikken, 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 en draagt bij aan een bereikbare stad. Op de HOV-routes door de stad hebben de daar rijdende R-netlijnen voorrang, 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 op andere buslijnen. Daarnaast heeft de gemeente de ambitie om in de toekomst de populaire HOV Zuidtangent en de route van het HOV-noord eventueel over een rail te laten rijden. Waar mogelijk wordt hier al op voorgesorteerd, door deze HOV-lijnen in vrijliggende tracés aan te leggen.

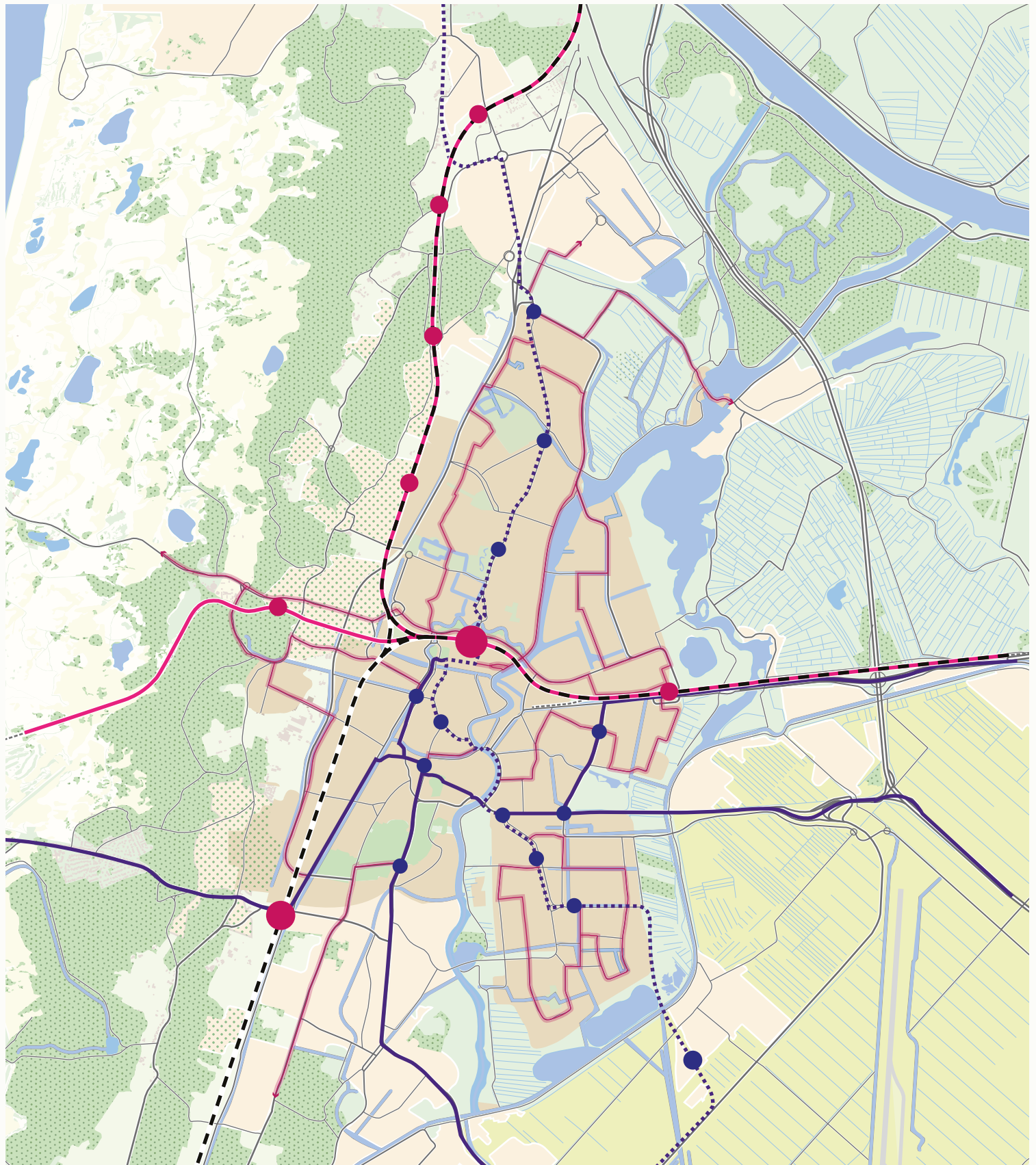
Overig openbaar vervoer (ov)

Voor de overige buslijnen gelden snelheden zoals voor autoverkeer. Als de 'gewone' bus rijdt via HOV-routes of gebiedsontsluitingswegen kan de bus 50 km/u rijden, op andere wegen zal de bus zich moeten aanpassen. De bus kan dan niet zozeer snel rijden, maar op deze trajecten wordt ingezet op een betrouwbare dienstregeling met een hoge frequentie.

Knooppunten bij treinstations en HOV-haltes

Strategisch gelegen knooppunten met goede overstapvoorzieningen dragen bij aan het slagen van ketenmobiliteit.

Treinstations, HOV-haltes 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. Door looproutes naar HOV-haltes en regionale- of hoofdfietsroutes via de knooppunten te laten lopen wordt het interessant om de fiets en ov te combineren. Het is belangrijk dat op deze plekken voldoende stallingsruimte is voor fietsen. Maar ook fietsdeelconcepten en autodelen zijn voorzieningen die passen op deze knooppunten.



Openbaar vervoerkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Spoor/ Intercity
- Spoor/ Lightrail
- ... HOV corridor
- HOV
- OV
- Intercity stations
- Stations
- HOV knooppunten



6.1.14 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. Het gaat erom binnenstedelijke wegen zo lang en goed mogelijk te ontlasten.

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 minimaal 80 km/u gereden mag worden.

Het doel van deze wegen is een snelle doorstroming van doorgaand verkeer en het profiel is twee maal twee rijstroken. Langs het regionale autonetwerk zijn geen parkeerplaatsen op de wegen en er zijn geen snelheidsremmende voorzieningen. Een 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 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 wordt geparkeerd, gebeurt dat in vakken en niet op de rijbaan.

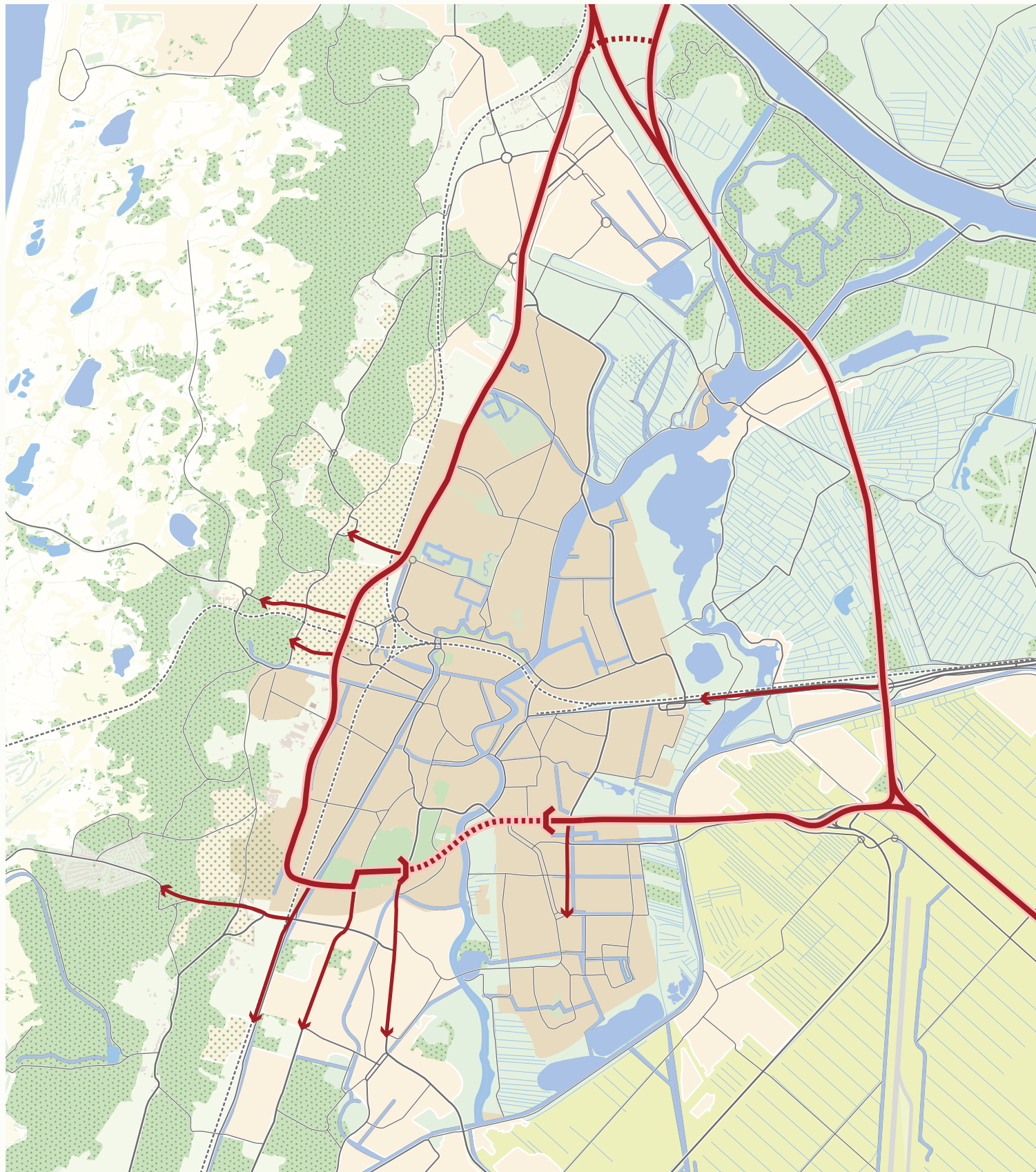
Woonstraten (niet op kaart)

Alle overige wegen zijn erftoegangswegen. Dit zijn meestal de gewone woonstraten. Deze straten hebben een verblijfskarakter en zijn bedoeld om bestemmingsverkeer zo goed mogelijk af te wikkelen, van de bestemming naar het hoofd autonetwerk of andersom. De woonstraten hebben snelheidsremmende maatregelen en daarom rijden er in beginsel geen bussen. Erftoegangswegen zijn smalle straten zonder rijbaanindeling waar ook 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 over parkeren wordt dusdanig verbeterd dat bezoekers vanaf de Regioring via de kortste aanrijroute naar het centrum worden geleid. Op weg naar een centrumgarage krijgt de bezoeker verschillende voorzieningen aangeboden.

- Park & Ride: gratis parkeren bij de stadsrand voorzien van 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.
- Centrumgarage: aan iedere kant van de binnenstad ligt een garage.

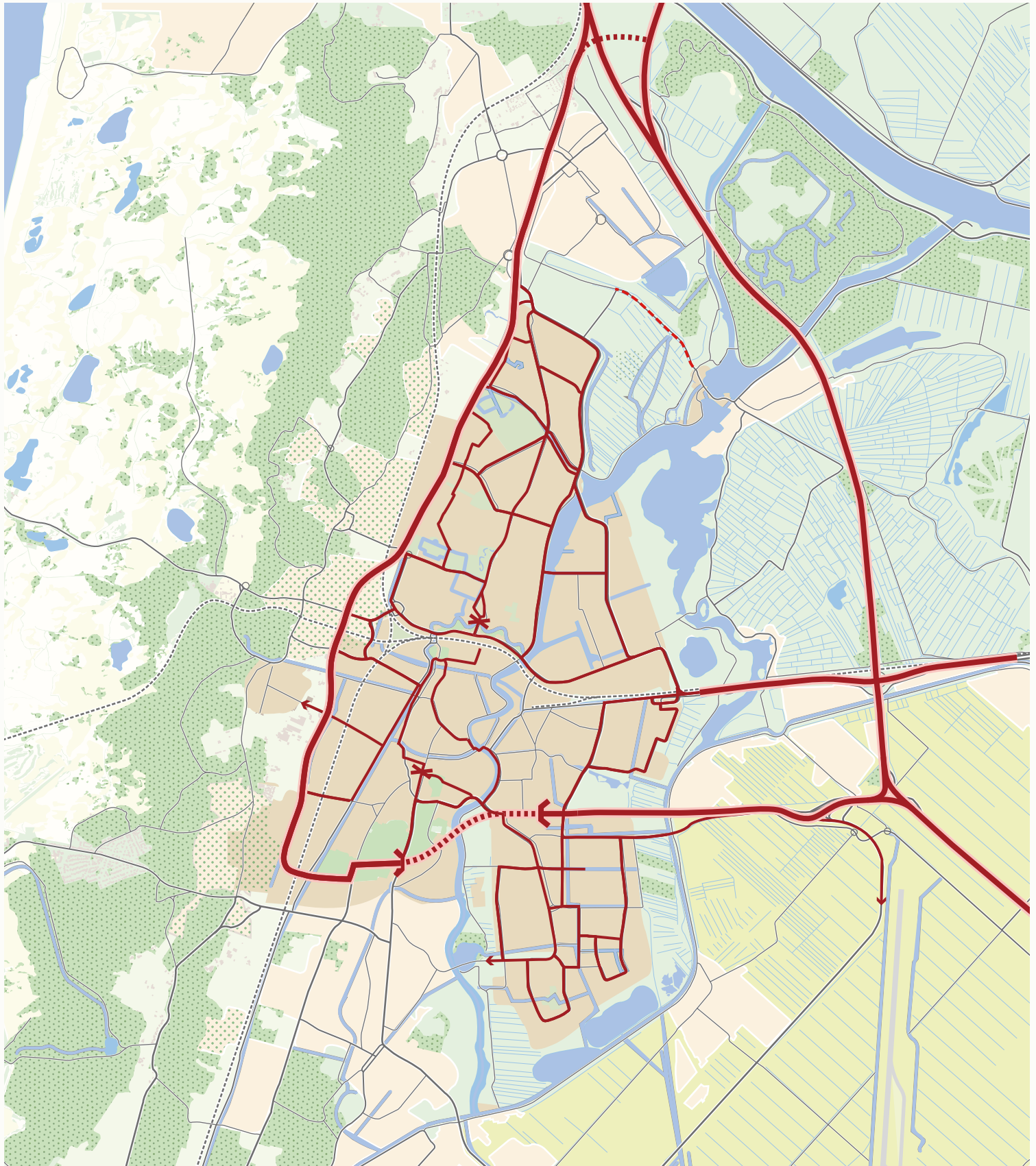


Gemotoriseerd verkeerskaart: Regioring Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Regioring
- - - - Velserversverbinding
- Regioring Kennemertunnel
- Regionale invalswegen



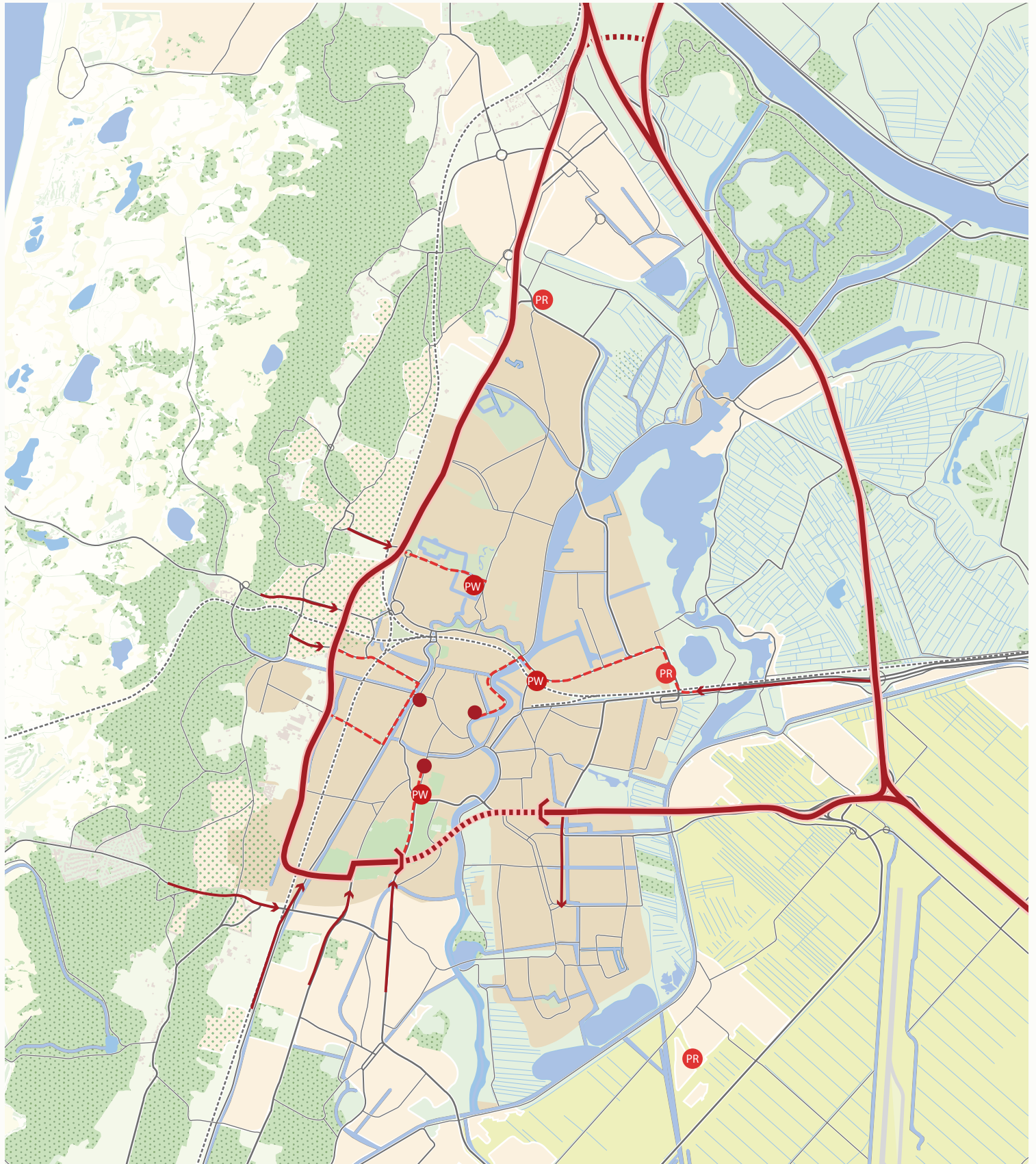


Gemotoriseerd verkeerskaart: Hoofd autonetwerk Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



- Regioring
- Kennemertunnel
- Velserverschakeling
- Hoofdontsluiting bebouwde kom
- Erftoegangsweg buiten bebouwde kom
- Knip (in onderzoek)



Gemotoriseerd verkeerskaart: Parkeren Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



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

6.2 Sleutelprojecten

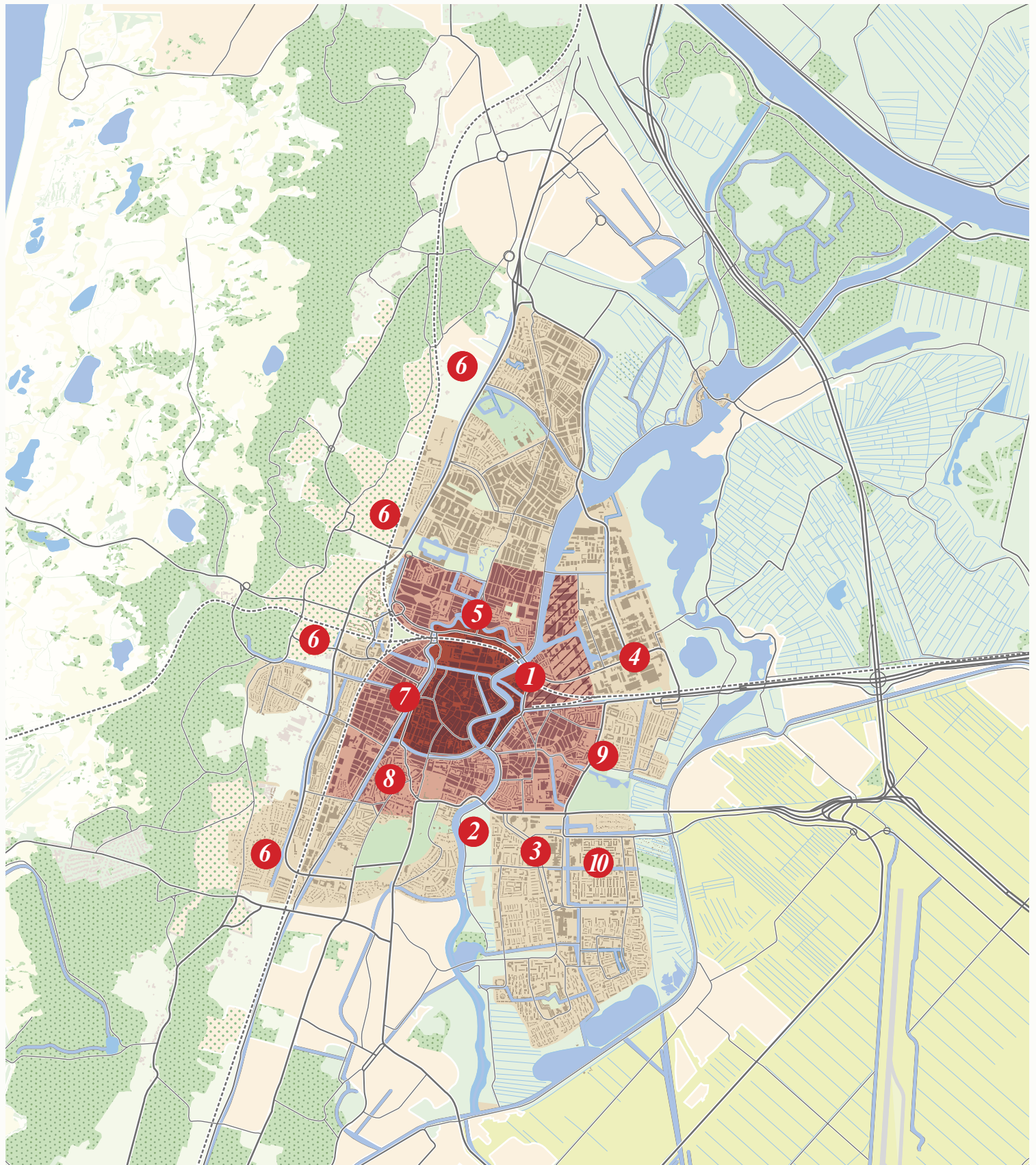
Zoals eerder aangegeven komen in de sleutelprojecten verschillende hoofdpogaven samen. Eén van de kenmerken van een sleutelproject is dat het van belang is voor de hele stad en dus gebiedsoverstijgend. Dit hoofdstuk laat voor elk sleutelproject zien hoe de locatie er in 2040 uit zou kunnen zien als een project in lijn met de Structuurvisie openbare ruimte kan worden uitgewerkt. Met bewerkte foto's en een toelichting wordt in beeld gebracht wat met een project wordt beoogd. De sleutelprojecten hangen sterk met elkaar samen. Ze versterken elkaar, en zijn volgtijdelijk in de uitvoering. De belangrijkste afhankelijkheden worden benoemd.

De sleutelprojecten in dit hoofdstuk zijn vooral bedoeld om te laten zien waartoe het vaststellen van de visie kan leiden. Op het moment dat wordt besloten dat de sleutelprojecten daadwerkelijk kunnen worden uitgevoerd, volgt de gebruikelijke werkwijze. 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 verder worden ingevuld. Met het vaststellen van de Structuurvisie worden dus niet ook de sleutelprojecten vastgesteld.

Bij alle sleutelprojecten wordt rekening gehouden met de aanbevelingen uit het milieueffectrapport. Voor projecten die kunnen leiden tot een toename van het gemotoriseerde verkeer op het westelijke deel van de Regioring (zoals de Kennemertunnel uit het tweede sleutelproject), wordt vooraf de invloed bepaald op Natura2000 gebied, met name stikstofdepositie. Als dat nodig is wordt hiervoor ontwikkelingsruimte gereserveerd binnen de Programmatische Aanpak Stikstof. Verder is het in het geval van de Kennemertunnel belangrijk de juiste locatie te kiezen, bijvoorbeeld voor de tunnelmonden, en noodzakelijke of aanvullende maatregelen te onderzoeken zodat mogelijk negatieve effecten voor de natuur, cultuurhistorische waarden, geluid, luchtkwaliteit, barrièrewerking, archeologie, funderingen en grondwatersysteem kunnen worden voorkomen of verminderd. Bij het bepalen van de locaties en maatwerkmaatregelen wordt gebruik gemaakt van de milieuinformatie uit het milieueffectrapport.

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 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*



Zoneringskaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Binnenstad
- Centraal stedelijk gebied
- Centraal stedelijke ondernemerszone
- Stedelijk gebied



6.2.1 Amsterdamse Poort waterrijk onderdeel van de binnenstad

(Papentorenvest – Amsterdamsevaart – Oostersingelgracht – Lange Herenvest)

De Amsterdamsevaart is al eeuwenlang de belangrijkste invalsroute van Haarlem met de Amsterdamse Poort als entree naar de binnenstad. Om het verkeer om de binnenstad heen te kunnen laten rijden is de openbare ruimte hier flink op de schop gegaan. Oorspronkelijk water en groen hebben plaatsgemaakt voor asfalt. Het gebied wordt nu gedomineerd door autoverkeer. De grote verkeerswegen vormen zware barrières die de stad doorsnijden.

In dit sleutelproject komen meerdere hoofdkeuzes samen.

Haarlem wil de leefomgeving aantrekkelijk maken, de waterstructuur herstellen en extra groen, natuur en bomen toevoegen. Deze kwaliteitsimpuls zal ook verdere groei van het fietsverkeer ondersteunen en de barrières opheffen. De ruimte om deze keuzes te verwezenlijken ontstaat door het bundelen van doorgaand verkeer op de Regioring en het omleggen van de invalsroute van de Amsterdamsevaart naar de Oudeweg. Op de voormalige centrumsring wordt een fietsring ingericht.

Het entreegebied krijgt weer haar oorspronkelijke karakter terug met het terugbrengen van de historische watergangen Amsterdamsevaart, Papentorenvest en een deel van de Gedempte Oostersingelgracht. De Amsterdamsevaart wordt een gracht met aan beide zijden woningen.

Ook de Papentorenvest wordt weer een gracht, die uitmondt in het Spaarne. Op straat rijdt voortaan

alleen nog bestemmingsverkeer. De Catharijnebrug wordt de verbindingsbrug voor fietsers en voetgangers naar de binnenstad. De Gedempte Oostersingelgracht krijgt een groen singelprofiel met veel bomen. Het water van de Oostersingelgracht staat in verbinding met de Papentorenvest, Amsterdamsevaart en Herensingel. Meer waterverbindingen betekent ook een uitbreiding van het sloepennetwerk richting Haarlem Oost. Bezoekers die Haarlem via de Oudeweg benaderen kunnen hun auto parkeren in de nieuw te bouwen parkeergarage in de buurt van de Koepel. Vanaf hier kunnen bezoekers aan Haarlem via een aantrekkelijke wandelroute de binnenstad bereiken.





6.2.2 De Kennemertunnel heelt de stad

(Schipholweg - Kennemertunnel tracé – knooppunt Buitenrust – Haarlemmerhout)

Vanaf de oostkant van de stad is de Schipholweg één van de belangrijkste invalswegen van Haarlem. De weg is onderdeel van de N205. De N205 gaat via de Buitenrustbruggen de stad in, door Haarlem Zuid, naar de Westelijke Randweg. De route is onderdeel van de gewenste Regioring. Het intensieve gebruik door gemotoriseerd verkeer vormt een belasting voor het leefklimaat in de stad en de verkeersweg wordt ervaren als een barrière tussen verschillende stadsdelen.

Haarlem wil het doorgaande verkeer bundelen op de Regioring. Een onderdeel van de ring is een tunnel onder het Spaarne zodat in de stad de verblijfskwaliteit kan toenemen en barrières worden geslecht. De Kennemertunnel betekent meer rust en ruimte op het maaiveld en biedt de kans om oost en west met elkaar te verbinden. Niet alleen fysiek, maar ook sociaal. Dit sleutelproject kan een aanjager zijn voor meer fietsgebruik en is een versterking van de HOV corridor.

De Kennemertunnel loopt globaal van de Schipholweg/kruispunt Prins Bernhardlaan, onder het Spaarne, de Buitenrustlaan en de Haarlemmerhout door tot aan het kruispunt Fonteinlaan/Spanjaardslaan.

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 ontlast de wegen in Haarlem Zuid. Het verkeer op de Paviljoenslaan, Kamperlaan en Buitenrustlaan neemt sterk af zodat ook hier een kwaliteitsslag kan worden gemaakt. Na herinrichting krijgen voetgangers en fietsers meer ruimte op straat en zijn er mogelijkheden voor een statig groen profiel. De betere doorstroming van het HOV in de stad betekent een verbetering van de regionale bereikbaarheid.

Zodra de Fonteinlaan rustiger wordt, kunnen de wegprofielen worden versmald waarmee de fysieke barrière tussen de Grote en Kleine Hout verdwijnt. Minder autoverkeer op de Paviljoenslaan, Kamperlaan en Buitenrustlaan zorgt ervoor dat de verbindingen tussen het centrum en Haarlem Zuid en tussen het centrum en de Haarlemmerhout prettiger worden. Op de Buitenrustlaan en de Kamperlaan kan de hoofdbomenstructuur weer worden hersteld. Op de Schipholweg komt ruimte vrij om Schalkwijk goed aan te sluiten op het centrum. De openbare ruimte kan hier worden verbeterd zodat voetgangers, fietsers en HOV makkelijker hun weg kunnen vinden. Er ontstaat een nieuw knooppunt Buitenrust, door de halte Europaweg te verplaatsen naar de splitsing Europaweg/Schipholweg.

Behalve de stad zijn ook regiogemeenten en de provincie belangrijke partijen in deze ontwikkeling. De Kennemertunnel is een meerjarenproject; in de tussentijd moet worden gezocht naar een tijdelijke oplossing om het huidige bovengrondse verkeersstroom te kanaliseren.



6.2.3 Stadsstraat Schalkwijk: meer levendigheid, minder verkeer

(Europaweg – Schalkwijkerstraat – Antoniestraat)

De Europaweg in Schalkwijk is de verbindingsroute met het centrum van Haarlem. De auto is dominant 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 maakt het ontbreken van voorkanten van huizen ('adressen') aan de straat van de Europaweg een anonieme weg. Voor fietsers en voetgangers geen prettige omgeving om je doorheen te verplaatsen.

De Europaweg kan worden getransformeerd naar een levendige stadsstraat met bewoners, gebruikers en een royale boombeplanting. Verkeerskundig blijft de Europaweg onderdeel uitmaken van de HOV-as door Haarlem en blijft het een hoofdfietsroute tussen Schalkwijk en het centrum. Als stadsstraat heeft de Europaweg minder rijstroken nodig. In de toekomst heeft de Europaweg per richting één rijstrook nodig met parkeerstroken, een vrije busbaan en royale trottoirs en fietspaden. Aan weerszijden van de weg is ruimte voor nieuwe bebouwing, met op de begane grond functies die het verblijfsklimaat op straat ondersteunen; bedrijvigheid, voorzieningen en woningen. De nieuwe Europaweg wordt zo een levendige straat waar meer sociale controle is. Brede trottoirs en fietspaden geflankeerd door bomen bieden fietsers en voetgangers een aantrekkelijke route naar de binnenstad. De smalle rijweg en goede oversteekbaarheid zorgen dat de Europaweg geen barrière meer is. Voor autoverkeer wordt de Amerikaweg de belangrijkste toegangsroute voor Schalkwijk.

Aansluitend aan de transformatie van de Europaweg kan ook het profiel van de Schalkwijkerstraat en de Antoniestraat worden heringericht, waarbij meer ruimte voor groen ontstaat. 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. Ook op de Schalkwijkerstraat neemt het doorgaand autoverkeer af. Zo ontstaan plaatselijk mogelijkheden voor kwaliteitsverbeteringen. De overbodig geworden voorsorteervakken en rijstroken worden benut om de oeverpromenade en het trottoir aan de huizenzijde te verbreden. Het aantal verkeerslichten en busbanen wordt teruggebracht tot wat nodig is voor een soepele doorstroming van het HOV.





Impressie Europaweg

6.2.4 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. Vanaf de Oudeweg kan verkeer naar de stad via de Prinsenbrug of de Catharijnebrug. De kruising met het Spaarne is complex omdat meerdere routes elkaar hier kruisen. De Prinsenbrug is voor autoverkeer de ontsluiting van Haarlem-Noord en de doorgaande route naar kernen als Bloemendaal en richting zee. De Catharijnebrug is voor autoverkeer de ontsluiting van de binnenstad. Een groot deel van het fietsverkeer richting oost-west en noord-zuid kruist beide bruggen.

Door het autoverkeer richting Haarlem te bundelen op de Oudeweg komt in andere delen van het centraal stedelijk gebied ruimte vrij voor voetgangers, fietsers en ov, en voor water en groen.

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

Bundeling op de Oudeweg betekent dat de capaciteit ervan zal worden vergroot. Dit wordt mogelijk door de Oudeweg over de volle lengte te verbreden naar twee maal twee rijstroken. Ook de Prinsenbrug krijgt een extra rijstrook. Vanaf de Prinsenbrug kan autoverkeer kiezen om linksaf via de Friese Varkenmarkt naar de binnenstad te rijden. 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 over de Friese Varkenmarkt een aandachtspunt.

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

Om het verblijfsklimaat langs de Oudeweg te veraangename en de natuurwaarde te verbeteren wordt een stevige bomenstructuur aangeplant. Daarvoor is het wel nodig om ondergronds kabels en leidingen te verleggen.



6.2.5 Aansluiting van Noord op de binnenstad en Stadsstraat Rijksstraatweg

(Kennemerplein – Bolwerken - Frans Halsplein - Schoterweg - Stadsstraat Rijksstraatweg)

De Rijksstraatweg en de Schoterweg vormen nu de hoofdverbinding van Haarlem Noord. Over de weg rijden fietsers, auto's en het HOV van en naar het centrum. Ten noorden van het station doorsnijdt de Bolwerkenroute de stad. Het intensieve verkeer zorgt ervoor dat Haarlem Noord en de Bolwerken gescheiden liggen van de binnenstad en het station. Ter hoogte van het Kennemerplein kruist de Schoterweg de Bolwerkenroute. De mobiliteit blijft de komende jaren groeien. Voor de kruising Schoterweg-Kennemerplein-Bolwerkenroute betekent dit een steeds zwaarder wordende belasting en dat het auto-, fiets- en busverkeer steeds moeilijker doorstroomt. Door de verschillende verkeersstromen te ontrafelen, kan de oversteekbaarheid van de Bolwerkenroute voor

voetgangers en fietsers worden verbeterd en kan het HOV beter doorstromen. Op de Kennemerbrug ontstaat meer ruimte voor fietsers en ov van en naar Noord. Het autoverkeer wordt aangespoord om vanuit Noord via, de Westelijke Randweg, de Spaarndamseweg of de Waarderweg te rijden. Als dit lukt, kan het kruispunt op het Kennemerplein sterk worden vereenvoudigd. En dan maakt de combinatie van minder verkeer en minder opstelstroken de Bolwerkenroute makkelijker over te steken voor voetgangers en fietsers. De Bolwerken worden als park weer beter toegankelijk vanuit de binnenstad. Ook ontstaat ruimte voor extra groen.



Onder het Kennemerplein kan ruimte worden gemaakt voor een ondergrondse fietsenstalling.

Een herinrichting van de Schoterweg-Kennemerplein-Bolwerkenroute gaat niet over één nacht ijs. Pas als dit een echt project wordt, wordt bepaald hoe de inrichting, waaronder de verkeerscirculatie op de Schoterweg-Kennemerplein-Bolwerken, er precies uit gaat zien en hoe sluipverkeer kan worden voorkomen. Hiervoor is te zijner tijd onderzoek nodig. Bij de keuze voor alternatieven worden uiteraard alle belangen meegenomen van bewoners, winkeliers en ondernemers, maar ook die van fietsers, het openbaar vervoer en het groen van de Bolwerken in dit deel van de stad.

Deelprogramma Rijksstraatweg

De Rijksstraatweg wisselt over de gehele lengte in breedte en profiel. Dit heeft te maken met de ontstaansgeschiedenis van de weg. Het smalste stuk is slechts 16,5 meter breed, andere stukken meten 35 meter. Na wijziging van de verkeersafwikkeling rond het Kennemerplein neemt het verkeer op de Rijkstraatweg en Schoterweg af. Het autoverkeer naar Noord rijdt voortaan via de Westelijke Randweg en de Spaarndamseweg. Via de hoofdwegen Kleverlaan, Floresstraat,

Orionweg, Zaanenstraat, Spaarnhovenstraat, Planetenlaan, Jan Gijzenkade en Eksterlaan rijdt het verkeer de wijk in. Behalve autoverkeer liggen op de Rijkstraatweg nog andere ruimteclaims; HOV, hoofdfietsroute, hoofdbomenstructuur en stadsstraat. Voor al deze gezamenlijke claims is een breedte nodig van minimaal 28 meter. Dat betekent dat op die stukken waar de weg smaller is, keuzes moeten worden gemaakt. De plannen voor het invullen van dit gebied hangen samen met de opwaardering van de Oudeweg als invalsroute.



6.2.6 Veilig richting duinen: oversteekbaarheid Westelijke Randweg

(Westelijke Randweg en kruisingen)

De Westelijke Randweg is de belangrijkste ontsluitingsroute aan de westkant van Haarlem. Voor kruisend langzaam verkeer werkt de Westelijke Randweg als een barrière. De Randweg ligt grotendeels op de grens van de stad en het binnenduinlandschap. De Westelijke Randweg maakt ook deel uit van het regionale fietsnetwerk.

Ruimtelijk is het belangrijk dat de landschappelijke inpassing van de weg wordt verbeterd en dat de weg minder een barrière vormt vanuit de wijken voor fietsers en voetgangers. Ook wordt de regionale fietsverbinding aan de westkant van de Randweg doorgetrokken naar Velsen.

Het kruisende langzaam verkeer heeft behoefte aan grotere verkeersveiligheid en meer sociale veiligheid. Dit kan worden bereikt met ongelijkvloerse kruisingen en ruime tunnels. Deze kruisingen zullen duidelijk zichtbaar, goed ingepast en sociaal veilig moeten zijn. Ook wordt geïnterviewd waar behoefte is aan extra ongelijkvloerse kruisingen, zoals bijvoorbeeld in het verlengde van het wijkpark Delftwijk. Op die manier wordt de Westelijke Randweg met extra bomen, berm en beplanting beter ingepast in zijn omgeving.

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

Net als de Kennemertunnel hangt de opwaardering van de kruisingen op de Westelijke Randweg samen met de ontwikkeling van de hele Regio.



6.2.7 Raaks: fietsen langs de singel en stadsstraat Zijlweg

(Wilhelminastraat – Raaks – Kinderhuisvest – Zijlsingel - Zijlweg)

De omgeving Raaks is een knooppunt van verschillende routes. De Wilhelminastraat, Raaks en Zijlweg zijn onderdeel van de huidige centrumring. Veel doorgaand autoverkeer tussen de werkgebieden in de Metropoolregio en woongebieden in Haarlem West maakt gebruik van deze route.

De omgeving rond de Raaksbruggen is ingericht op deze verkeersbelasting, waardoor de route een barrière vormt tussen de binnenstad en de woonwijken. Er is weinig rekening gehouden met voetgangers en fietsers. Oversteken is een struikelblok en kost de nodige moeite en tijd.

Bij de Raaksbruggen komen ook drie recreatieve routes samen; Zijlsingel, Brouwersvaart en Leidsevaart. En over de Wilhelminastraat, Zijlvest en Kinderhuisvest loopt een belangrijke HOV-route. Met dit sleutelproject kan de oversteekbaarheid worden verbeterd en de doorstroming van fietsverkeer worden bevordert, in combinatie met een herstel van de ruimtelijke kwaliteit en het toevoegen van extra bomen en groen.

Als er minder doorgaand autoverkeer is, worden het ov en de fietsers de hoofdgebruikers op de Raaks. Op straat worden de rijwegen versmald, opstelstroken weggehaald en de verkeerslichten zoveel mogelijk verwijderd. De vrijgekomen ruimte wordt aangewend voor extra verblijfsruimte en het herstel van het oude singelprofiel met bomen, groene oevers en zicht op het water. Voetgangers en fietsers kunnen gemakkelijker oversteken. De Wilhelminastraat krijgt weer het karakter van een statige boulevard. Aan de kop van de Zijlweg, ter hoogte van de Zijlbrug, komen brede trottoirs terug in de plaats van rijstroken. Voor de bioscoop en de Publiekshal ontstaan ruime pleinen. De brede trottoirs maken ook de bestaande HOV-haltes prettiger.

Het HOV krijgt op de Zijlvest een eigen rijbaan, of wordt verlegd naar de Raaks en de Gedempte Oude Gracht. Dit alternatief zal nog verder onderzocht moeten worden.



Voor de ontsluiting van de parkeergarage Raaks zijn twee rijstroken voldoende. Om de verkeerskundige situatie rond de Raaksbruggen te vereenvoudigen en de recreatieve route langs de Brouwersvaart te verbeteren, verdwijnt de directe aansluiting van de Brouwersvaart op de Zijlsingel voor autoverkeer.

Om de Wilhelminastraat als doorgaande verbinding voor autoverkeer af te waarderen, worden ter hoogte van de Van Eedenstraat al 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.



6.2.8 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. Met haar kale inrichting is het Houtplein een ruimte met minimale verblijfskwaliteit. En dat terwijl het Houtplein de directe uitloper is van de Grote Houtstraat, dé winkelstraat van Haarlem. Na het Houtplein gaat de route over in de Dreef en de Haarlemmerhout. Sinds eeuwen is dit een recreatiegebied voor de binnenstad. Op het Houtplein en aan de Dreef liggen twee bezoekersparkeergarages. De derde belangrijke route die naar het Houtplein loopt is de Wagenweg. Deze oude toegangsweg naar Haarlem is nu een stadsstraat in Haarlem Zuid. Voor fietsers en voetgangers is dit een belangrijke verbinding naar het centrum.

Al het ov stopt nu nog in de Tempelierstraat. Deze zijstraat van het Houtplein is veel te smal voor het verwerken van al deze bussen.

In dit sleutelproject kunnen verschillende hoofdkeuzes een plek krijgen. Op straat kan de verblijfskwaliteit omhoog en kunnen meer straatbomen worden aangeplant. De looproutes vanuit de binnenstad kunnen worden gecontinueerd. En als het Houtplein een knooppunt wordt voor het HOV kan dit betekenen dat daarvan meer gebruik wordt gemaakt. Het knooppunt wordt aangevuld met een fietsenstalling. In de bestaande plannen wordt het plein autoluw door verkeer van de Baan naar de Dreef te leiden. Met deze invulling wordt het Houtplein weer een plein.

Tussen het Houtplein en de Schouwjtjeslaan zal de Wagenweg een fietsstraat worden. Fietsers en auto's worden gemengd, zoals nu in de Kruisstraat. Om de veiligheid op de fietsstraat te verhogen is het nodig om de route van de bus te wijzigen. De buslijn zal voortaan over de Dreef, Spanjaardslaan, Herenweg rijden. In het nieuwe straatprofiel van de Wagenweg is meer ruimte voor trottoirs. De trottoirs ondersteunen de economische functies van de stadsstraat. De trottoirs bieden ook ruimte voor bomen, waardoor de hoofdbomenstructuur kan worden aangeheeld. De fietsstraat loopt door tot aan de Schouwjtjeslaan. Daarna maakt de Wagenweg weer onderdeel uit van de hoofdstructuur van het autoverkeer, als verbinding naar de Regioring. Na verplaatsing van het ov-knooppunt zal ook de Tempelierstraat weer een prettige straat zijn, met brede trottoirs.





Impressie Houtplein



Impressie Wagenweg

6.2.9 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 vormt een barrière die Haarlem Oost in tweeën snijdt. Over de Prins Bernhardlaan loopt de hoofdbomenstructuur. De bomenrij is geen aaneengesloten geheel meer. Onder de oostelijke berm loopt een hoofdleiding naar de waterzuivering. Rond de Prins Bernhardlaan ligt een grote bouwopgave. De afgelopen jaren is gestaag gewerkt aan het toevoegen van woningen. Toename van het aantal woningen leidt er toe dat de verblijfsfunctie van de Prins Bernhardlaan alleen maar belangrijker wordt.

De Prins Bernhardlaan blijft ook een belangrijke verkeersweg. Transformatie tot boulevard zal de leefomgeving enorm verbeteren en bijdragen aan een nieuw imago van Haarlem Oost.

De Bernhardlaan krijgt een brede groene middenberm met een doorlopende bomenstructuur. Dit groene beeld geeft de laan een vriendelijk aanzicht. Vergelijkbaar met de vernieuwde Wibautstraat in Amsterdam of de beplanting op de Heemstedse Dreef. De bermen langs de weg worden ingericht voor voetgangers en fietsers en veranderen zo in een prettige omgeving. De nieuwbouw ondersteunt het verblijfsklimaat op straat met entrees, ramen en eventueel publieksfuncties op de begane grond. Bij het herinrichten van de weg behoudt de Prins Bernhardlaan een wegingdeling van twee keer twee rijstroken. Om de beide wijkhelften beter op elkaar te laten aansluiten wordt het gemakkelijker de weg te kruisen. De brede middenberm zorgt ervoor dat voetgangers en fietsers de weg in twee korte stukken kunnen oversteken. De belangrijkste oversteek ligt bij het Beatrixplein, het winkelcentrum dat de komende jaren grondig wordt vernieuwd.

De Bernhardlaan ligt in 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 in noordelijke richting komt mogelijk op termijn een **fietstunnel** onder het spoor door. De komst van deze tunnel hangt samen met de ontwikkeling van knooppunt Oostpoort.



6.2.10 Dwars door Schalkwijk naar het groen

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

De Belgiëlaan, Kennedylaan en Floris van Adrichemlaan vormen een brede verbindingroute dwars door Schalkwijk. Dit tracé was ooit gereserveerd als ontsluitingsweg van Haarlem Zuid naar een ring om Haarlem Oost. Die verbinding is er nooit gekomen. De route begint en eindigt in het buitengebied van Schalkwijk. Langs de route liggen verschillende scholen en voorzieningen. Erg gezellig is deze route niet; de wegen hebben een nogal anonieme inrichting. Als gevolg wordt deze route weinig gebruikt door langzaam verkeer tussen Europawijk, Schalkwijk Midden en Boerhaavewijk.

Met dit sleutelproject kan de verblijfskwaliteit op deze route worden verbeterd en dat betekent meer ruimte voor recreatief gebruik, bewegen en spelen en meer interactie tussen de wijken. Na herinrichting ontstaat er een aaneengesloten groene route met veel gras, en speel-, zit- en wandelmogelijkheden. Ter hoogte van de Floris van Adrichemlaan wordt de parkstrook verrijkt met een nieuwe waterloop.

Het groen en water leveren een belangrijke bijdrage aan de natuurkwaliteit in Schalkwijk. De route door de wijk brengt bewoners naar het buitengebied langs de Zuid-Schalkwijkerweg en naar de Poelpolder.

In het dagelijks gebruik wordt de route een veiliger zone voor schoolgaande kinderen. Een aantrekkelijke route zorgt voor meer aansluiting tussen Europawijk en Boerhaavewijk. Het sleutelproject stopt bij het pontje. De recreatieve route loopt door, via het pontje, naar de Haarlemmerhout en de kust.



Impressie Floris van Adrichemlaan



Impressie Belgiëlaan



7 *Haarlemse en regionale (beleids)trajecten*

Landelijke trends en ontwikkelingen in combinatie met regionale opgaven hebben er toe geleid oplossingen te zoeken voor het intensievere gebruik van de openbare ruimte. De Structuurvisie openbare ruimte is een visie op hoofdlijnen die doorwerkt op veel ander gemeentelijk beleid. Een aantal reeds ingestoken beleidstrajecten ondersteunt de doelen en ambities van de Structuurvisie openbare ruimte. Voorbeelden zijn de waarde van groen en het moderniseren van parkeren. Ook zijn er onderwerpen die samen met de regio worden opgepakt. Daarvan lopen sommige trajecten al, zoals het dynamisch verkeersmanagement. Andere onderwerpen vragen door de Structuurvisie juist een actievere lobby. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Velserverbinding. Tenslotte agendeert de Structuurvisie een aantal nieuwe onderwerpen die een nadere uitwerking vragen, zoals regie op objecten op straat en gedragsverandering.

7.1 *Voortzetten Haarlemse (beleids)trajecten*

7.1.1 *De waarde van groen*

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

Hoe kan de waarde van groen worden geïntegreerd in de stad? Bij het maken van beleid en bij de keuze voor projecten wordt nog onvoldoende aandacht besteed aan de waarde van groen.

Haarlem is betrokken bij het ontwikkelen 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 vast te stellen maar om de waarde die groen heeft duidelijker zichtbaar te maken in haar beleid. Daarom is het belangrijk om in elkaar rakende beleidsdomeinen de functie van groen te integreren; bijvoorbeeld hoe kan groen worden gebruikt bij het tegengaan van hittestress.

7.1.2 *Parkeren*

De zonering - binnenstad, centraal stedelijk gebied en 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 Park & Ride-terreinen aan de rand van de stad, zowel voor bezoekers als voor bewoners. Voor bezoekers blijft straatparkeren minder aantrekkelijk dan parkeren in de garages. De parkeergarages de Kamp en Stationsplein worden ingezet om bewoners in de parkeergarages te laten parkeren. Hierdoor kunnen in het centrum op bepaalde plekken in de openbare ruimte parkeerplaatsen komen te vervallen. In de omgeving van de Koepel wordt een nieuwe parkeergarage gebouwd, bedoeld voor bezoekers van de binnenstad.

Ook in het centraal stedelijk gebied wordt de behoefte aan straatparkeerplaatsen minder. Dit kan door de parkeervoorzieningen efficiënter te benutten, zodat meer 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 begrensd. Tenslotte is de trend dat zich met name in centraal stedelijk gebied bewoners vestigen die minder afhankelijk zijn van de auto, er afstand van doen of open staan voor autodeelconcepten. Hieraan draagt een aantal zaken bij: de opkomst van de elektrische fiets, de kwaliteitssprong in het openbaar vervoer en de bouw van nieuwe, comfortabele fietsenstallingen bij de grote openbaar vervoer knooppunten. Als er minder straatparkeerplaatsen nodig zijn, kan de vrijkomende ruimte worden benut voor de verbreding van trottoirs en fietspaden.

Het parkeren met twee wielen op de stoep, wat nu in verschillende straten gebeurt, leidt tot onduidelijkheid en ongewenste effecten. Streven is dit bij herinrichting uit te sluiten.

De geplande woningbouwontwikkelingen zorgen de komende jaren nog voor een toenemende parkeerdruk. Daar is in de openbare ruimte niet altijd plek voor. Bij nieuwbouw is het uitgangspunt dat parkeerplaatsen op eigen terrein komen. In de openbare ruimte is namelijk zelden plaats om de parkeerbehoefte te faciliteren. Ook is het verder uitbreiden van gereguleerd parkeren, al dan niet op verzoek van bewoners, een mogelijke ontwikkeling.



7.1.3 Klimaatadaptatie en energietransitie

De gemeente werkt aan zowel een duurzame als een klimaatneutrale stad. Het Duurzaamheidsprogramma richt 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 streeft naar 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 te maken krijgen met regenwateroverlast, droogte en hittestress.

Haarlem wil de stad voorbereiden op klimaatveranderingen, en daar ook bij toekomstige beleidsontwikkelingen zo goed mogelijk rekening mee houden. In 2016 is de stresstest klimaatadaptatie uitgevoerd. In 2017 is een Klimaatadaptatieagenda gemaakt met een voorstel voor een aanpak, prioritering en maatregelen om de risico's op overlast en schade door klimaatextremen te beperken. Kijken hoe de stad om moet gaan met haar openbare ruimte in samenhang met klimaatverandering vergt een integrale benadering over een lange termijn en dat gebeurt bij voorkeur op regionaal niveau.

Essentieel voor het verwezenlijken van klimaatadaptatieve maatregelen is dat ze altijd worden meegenomen bij herinrichtings- en vervangingswerken in de stad.

Op het gebied van klimaatadaptatie kent **Haarlem** drie belangrijke thema's: regenwateroverlast, de aanpak van hittestress en grondwater over- en onderlast. Deze onderwerpen hebben elk ook grote effecten op de openbare ruimte. Regenwateroverlast kan worden verminderd door een andere straatinrichting, met meer groen, waterberging en afvoer op straat en de aanleg van extra watergangen.

In de Klimaatadaptatieagenda en het verbreed gemeentelijk Rioleringsplan wordt verder ingegaan op de te nemen maatregelen. Om hittestress aan te pakken **is het vooral belangrijk om schaduw te creëren. Er kan** worden gekozen voor smallere straatprofielen, maar ook voor het toevoegen van groen. Voor hittestress en water op straat zijn de eerste gegevens beschikbaar. Deze zijn verwerkt in de themakaarten hittestress en water op straat met daarop de essentiële stroombanen. In het kader van de studie Klimaatadaptatie zijn ook kaarten gemaakt voor grondwater over- en onderlast. Hierop is de berekende waterover- en onderlast in 2050 aangegeven. Er is meer onderzoek nodig om de maatregelen in de grondwateronder- en overlastgebieden uit te werken. **Dit onderwerp is daarom nog niet meegenomen in de Structuurvisie openbare ruimte maar wordt uitgewerkt in het plan van aanpak klimaatadaptatie.**

Naast klimaatadaptatie zal ook energietransitie een beroep doen op de openbare ruimte. Haarlem wil in 2040 een aardgasvrije stad zijn. Ook andere fossiele brandstoffen worden dan niet meer gebruikt. De elektriciteitsvraag voor het verwarmen van gebouwen en elektrisch rijden zal hierdoor sterk stijgen. Ook het opwekken van energie door onder andere zonnepanelen, levert een extra belasting van het net op. Dit zal zichtbaar worden in de openbare ruimte en de stedenbouwkundige opzet van nieuwbouwlocaties. Ook extra transformatorhuisjes, hoogspanningsgebouwen en verdeelstations krijgen een plek in de openbare ruimte. Nu al nemen warmte- en koude opslag systemen aanzienlijke ruimte in. In de toekomst zal dit ondergronds ruimtegebruik alleen maar toenemen. Bij een mogelijke uitrol van warmtenetten zal dit nog meer ruimte vragen in de ondergrond. De ontwikkelingen op het gebied van energietransitie volgen elkaar snel op. Het is belangrijk hiervan bewust te zijn om in de toekomst snel te kunnen inspelen op deze nieuwe wensen voor de openbare ruimte. Op dit moment zijn de ruimtelijke consequenties nog niet volledig te overzien.

7.1.4 Stedelijke distributie

Het Haarlemse wegennet 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, in een metropolitane economie, een aantrekkelijke, sociale en bereikbare stad te blijven. Het programma stedelijke distributie loopt al en bevat 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 een positief effect in de omliggende gebieden. Voertuigen rijden immers naar de binnenstad toe en laden en lossen onderweg bij 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, waardoor vrachtverkeer in en naar de binnenstad verder afneemt.

7.1.5 Cultuurhistorie

Vanuit de hoofdkeuze: 'Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit' is het belangrijk om het specifieke karakter van een plek te behouden en die plek 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 gebouwd erfgoed en de belangrijkste structuren in de stad. Deze zijn nog niet volledig gewaardeerd.

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 kaart te brengen en 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 worden uitgewerkt in de HIOR's .

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 de Erfgoedkaart 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

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.

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 wordt ingezet op het spreiden van bezoekers over de regio.

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.. Bij het 'nieuwe winkelen' staat de belevingswaarde centraal. Het gaat niet alleen om 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 de Structuurvisie openbare ruimte is de opgave om voor de voetganger de verblijfskwaliteit in het centrum verder te verhogen, dat geldt ook voor het centraal stedelijk gebied, zoals rond het Spaarne, de zuidwesthoek van de Waarderpolder (Nieuwe Energie) en het gebied rond de Amsterdamse Poort. Daar hoort een opwaardering van de looproutes van het station en parkeergarages naar de binnenstad en wandelroutes naar toeristische attractie- en ontmoetingspunten bij. 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.

De omgeving van Haarlem biedt uitstekende kansen voor toeristen om die op de fiets te ontdekken. Dat geldt zeker voor de Binnenduinrand (met buitenplaatsen, bossen, duinen, villawijken), het strand of het oude vissersdorp Spaarndam. Het is de ambitie dat de verschillende fietsroutes, recreatieve-, regionale- en hoofdfietsroutes, goed op elkaar aansluiten en dat er rond



attractiepunten goede fietsenstallingen zijn. Het recreatief netwerk moet goed aansluiten op de ov-knooppunten, zodat deze als toegang naar het landschap gaan fungeren.

Ook voor de waterrecreant is Haarlem en omgeving erg aantrekkelijk, door haar ligging aan het Spaarne en de aanwezigheid van de historische watergangen (grachten, trekvaarten, singels). Het Spaarne, de Mooie Nel en de verbinding met overig water zoals de Ringvaart (die Haarlem zonder sluizen verbindt met het water van Leiden, Gouda en Den Haag), biedt kansen voor lokale en regionale waterrecreatie. De bestaande staande mastroute maakt de binnenstad van Haarlem al aantrekkelijk om aan te meren. Bij de inrichting van de openbare ruimte, moet ook worden aandacht aan de waterrecreant. Dit kan bijvoorbeeld met afmeervoorzieningen bij vaardoelen, zoals horeca en musea, maar ook met 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.

7.2.2 Velserverbinding

De A9 ter hoogte van Haarlem is één van de aandachtsgebieden van de Rijksoverheid. Dit als gevolg van de dagelijkse filemeldingen en de vele verkeersongelukken. Om de verkeersafwikkeling over het gehele traject (van Amsterdam tot Alkmaar) te verbeteren is in 2014 een bereikbaarheidsonderzoek gestart: het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en



Transport Noordwest- Amsterdam (MIRT NowA). Uit het onderzoek is onder andere gebleken dat, een nieuwe verbinding tussen de N208 en het rijkswegennet een cruciale rol kan vervullen om het verkeer op de A9 beter door te laten stromen: de Velserverbinding. Op dit moment is er nog geen rechtstreekse verbinding tussen de N208 en het rijkswegennet. Verkeer dat via de N208 naar de A22 richting het zuiden of de A9 wil, moet in veel gevallen, gebruik maken van de N202, de Amsterdamseweg in de gemeente Velsen. De nog aan te leggen Velserverbinding sluit de Westelijke Randweg (N208) aan op de A9. Door het verbeteren van de aansluiting tussen de N208 en de A22 en het realiseren van een aansluiting tussen de N208 en de A9 ontstaat een betere verdeling van het verkeer dat door de Velsertunnel en de Wijkertunnel rijdt en wordt het wegennet robuuster als zich een calamiteit voordoet in de Velsertunnel. Daarnaast neemt het verkeer door de kernen van Haarlem en Velsen-Zuid af.

In de afrondende fase van dit onderzoek (september 2017) is vanuit de MIRT NowA-partners aan de Rijksoverheid geadviseerd om een vervolgonderzoek te doen. Er wordt specifiek gekeken naar de verkeersafwikkeling op de A9 bij het knooppunt Rottepolderplein. Ook het vervolgdeel van de A9 richting Beverwijk, de Wijkertunnel en de Velserverbinding worden meegenomen. De MIRT Verkenning kan een invulling geven aan de door de Tweede kamer ingediende motie, waarin de wens voor het onderzoeken van de Velserverbinding is uitgesproken.

De Velserverbinding is niet alleen een belangrijke verbetering van de doorstroming op de A9. De verbinding is ook één van de ontbrekende schakels in het realiseren van een Regioring rond Haarlem, waarmee het binnenstedelijke wegennet kan worden ontlast. Om die reden is de Velserverbinding ook opgenomen in de regionale bereikbaarheidsvisies van Zuid-Kennemerland en de IJmond, en in de Structuurvisie van de gemeente Velsen. De Velserverbinding is niet uitvoerbaar zonder de Rijksoverheid en Rijkswaterstaat. Dat neemt niet weg dat de regiogemeenten binnen Zuid-Kennemerland en IJmond middelen moeten reserveren, zodat deze schakel in de toekomst verwezenlijkt kan worden.



7.2.3 Dynamisch Verkeersmanagement voor regionaal wegverkeer (DVM)

Alle verkeer, doorgaand- of bestemmingsverkeer, wordt gestimuleerd zo lang mogelijk gebruik te maken van de Regioring. Haarlem wil de doorstroming op de Regioring optimaliseren met fysieke ingrepen zoals de aanleg van de Kennemertunnel en de Velserverbinding, 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 gebeurt in de vorm van maatregelen op belangrijke verbindingswegen, zoals dynamische route informatiepanelen (ook in de auto, via eigen communicatiemiddelen), door het gericht verlenen van prioriteit en met groene golven. Maar ook maatregelen zoals het gedoseerd toelaten van verkeer op andere routes dragen bij aan de ambities van de Structuurvisie. Ze ondersteunen het gewenste gebruik van de Regioring door regionaal verkeer en verkeer van en naar Haarlem, terwijl in de binnenstad vooral bestemmingsverkeer komt. De Structuurvisie openbare ruimte kan op enkele punten aanleiding zijn voor het wijzigen van voorkeuren en maatregelen in het regionaal DVM-systeem. De voorkeursroutes in het regionale verkeersnet moeten samen met de partners worden

bepaald. Daarnaast is het de bedoeling dat de bewegwijzering, de parkeerverwijzing en benaming van parkeergarages op regionaal niveau wordt gereorganiseerd met de Regioring als basis.

7.2.4 Multimodale bereikbaarheid in de metropool

Haarlem en haar buurgemeenten in Zuid-Kennemerland zijn sterk verweven met de grotere MRA-regio. De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook dagelijks woon-werk en recreatief verkeer speelt zich af op dit schaalniveau. Het metropolitane karakter van de MRA zal de komende jaren alleen maar sterker worden. Het steeds beter verbinden van Haarlem met bestemmingen in de metropool is daarbij van essentieel belang. Dat is belangrijk voor ondernemers, bezoekers en voor inwoners van Haarlem. Haarlem heeft voor recreatie een gunstige ligging ten opzichte van het buitengebied. Dat geldt ook voor werklocaties of voorzieningen in de regio, zoals het westelijk havengebied, de Zuidas, de oostkant van Amsterdam, Schiphol Airport of het centrum van Amsterdam. Vice versa kunnen mensen uit de regio goed naar Haarlemse werklocaties komen door de gunstige ligging aan de A9 en nabij station Spaarnwoude. Tegelijkertijd neemt het toerisme in Haarlem toe. Het eenvoudig bereikbaar maken van de Haarlemse binnenstad is essentieel om iedereen te accommoderen.

Zolang het aantal inwoners en het aantal vervoersbewegingen blijft toenemen is het zaak goede vervoerskeuzen te kunnen bieden. Haarlem moet goed, direct en multimodaal (voetganger, fiets, openbaar vervoer en auto) vanuit de hele regio bereikbaar zijn.

Het streven is om de metropolitane vervoersvoorzieningen, zoals rijkswegen, spoorwegen, en hoogwaardige fietsverbindingen binnen vijftien minuten bereikbaar te maken vanuit de wijken. Dit gebeurt in samenwerking met de regio. Voor de ambities in de modal shift (minder auto's, meer fiets en openbaar vervoer) wordt samengewerkt met de omliggende gemeenten en de MRA. Het verbinden van het lokale fietsnetwerk aan andere regionale fietsnetwerken en het verbeteren van een goed hoogwaardig openbaar vervoer vereist ook samenwerking met de regionale partners: de MRA, NS en provincie Noord-Holland.

Voor een goede multimodale bereikbaarheid in de regio geeft deze Structuurvisie hoge prioriteit aan de fiets en het ov, ook in de regio. Alleen door deze modaliteiten aantrekkelijker te maken zal duurzame mobiliteit een volwaardig alternatief worden voor de auto. Als dit lukt, kan dat een verschuiving in de modal split opleveren: minder auto's en meer voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.

7.2.5 Versterken regionale fiets-bereikbaarheid

De opkomst van de elektrische fiets draagt bij aan het de keuze voor de fiets op (middel)lange afstanden. Werklocaties die voorheen buiten beeld bleven, liggen nu ook op fietsafstand van Haarlem. Denk aan Schiphol, IJmuiden en de Zuidas. Maar ook recreatieve bestemmingen zijn vanuit de stad binnen een kwartier bereikbaar. Haarlem heeft een regionale functie als bezoekstad. Bereikbaarheid is daarvoor essentieel. Met het verbeteren van het grootstedelijke fietsnetwerk kan een deel van de doelgroep worden verleid om met de fiets te komen of zich binnen de stad per fiets te verplaatsen. Als dit wordt bereikt, is dit een verbeter slag in de multimodale bereikbaarheid van de stad. De regionale fietsroutes sluiten in het centrum aan op de nieuwe fietsring. Door verschillende ingrepen in het netwerk in de stad komt meer ruimte beschikbaar voor de fiets in Haarlem. Bijvoorbeeld door het beperken van autoverkeer op de voormalige parkeerring rond de binnenstad, ontstaat de mogelijkheid om hier een fietsring te maken die de regionale fietsroutes met elkaar verbindt. Deze regionale fietsroutes verbinden ook de Waarderpolder en Schalkwijk met

de historische binnenstad. Meer gebruik van de fiets vraagt ook in meer aandacht voor voldoende stallingsruimte voor fietsen; bij werklocaties, langs de fietsring, nabij de binnenstad, bij HOV-knooppunten, maar ook in woonstraten. Aandachtspunten hierbij zijn slimme oplossingen voor fietsparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden, van auto op fiets (Park & Bike), aan de rand van de stad.

7.2.6 Versterken regionale ov-bereikbaarheid

Voor een goede ov-bereikbaarheid in de regio zet Haarlem in op een beter HOV door de stad én tussen de steden in de Metropoolregio Amsterdam. Het uitgangspunt bij het versterken van regionale ov-bereikbaarheid is het verbeteren van de gehele reisketen voor de inwoners; hoeveel reistijd maken mensen van deur-tot-deur. De HOV-knooppunten in Haarlem kunnen aantrekkelijker worden gemaakt door bijvoorbeeld uitbreiding van fietsenstallingen en het toestaan van winkeltjes rondom de knooppunten. Hiermee wordt de reis aantrekkelijker en als er meer gebruik van het HOV wordt gemaakt, verbetert ook de multimodale bereikbaarheid binnen de metropool. Door verschillende ingrepen in het Haarlemse wegennetwerk kan de positie van het HOV in de stad al verbeteren. Op de kortere termijn zet de gemeente in op het verlengen en verdichten van lijnen en het filevrij maken van HOV-routes. Proeven met intercitybussen (bussen tussen stations die niet op tussengelegen bushaltes stoppen) kunnen bijdragen aan het verkorten van de reistijd in de metropool. Maar ook technologische ontwikkelingen en vernieuwingen uit de markt dragen bij aan het verbeteren van de reisketen in de metropool, zoals apps over reistijd en overstapmogelijkheden.

Op de lange termijn heeft Haarlem de ambitie om het Haarlemse ov-netwerk aan te sluiten op het Amsterdamse metro- of lightrailnetwerk. Door ruimte te reserveren voor lightrail, tram of metro kan ook op de langere termijn de groei van het ov-gebruik gefaciliteerd blijven. Hierbij spelen nog ingewikkelde inpassingsvraagstukken en om realisatie voor elkaar te krijgen, zijn grote investeringen nodig van het rijk, de regio en Haarlem.

Binnen de metropoolregio wordt gewerkt aan een ov-toekomstbeeld. Haarlem zet zich in dit verband in voor een lightrail verbinding tussen Zandvoort en Amsterdam aansluitend op het Amsterdamse metronet, een rechtstreekse treinaansluiting naar Amsterdam-Zuid en verbetering van het HOV met een vrije busbaan op de A9 en verrailing van het Zuidtangent tracé. De Structuurvisie sorteert ook voor op een eventuele verrailing van het HOV-tracé Haarlem-IJmuiden over de Rijksweg.



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 hierin een belangrijke rol, door ook in de private woonomgeving aanpassingen te doen en gewoonten te veranderen.

Gemeenten kunnen uitdagingen vanuit klimaatveranderingen aanpakken met maatregelen op gebied van waterberging en 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 zelf een cultuurverandering in gang moeten zetten.

Er zijn verschillende manieren denkbaar om 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 **Ontmoeten, spelen en bewegen in de stad**

De gezonde stad is een breed en veelzijdig thema. Het toevoegen van groen, het klimaatbestendig inrichten van de stad en het stimuleren van lopen en fietsen zijn elders in de Structuurvisie al aan bod gekomen. De ongedeelde stad heeft een belangrijke plek in de Toekomstvisie Haarlem 2040. Een gezonde stad is daarin een belangrijk thema. De komende jaren moet in beeld worden gebracht wat er nodig is om de openbare ruimte zo in te richten dat mensen elkaar kunnen ontmoeten, dat er ruimte is om te spelen en bewegen. Met speciale aandacht voor de toegankelijkheid voor ouderen, kinderen en mindervaliden.

Mensen worden steeds ouder en blijven langer zelfstandig thuis wonen. Dit betekent dat er andere eisen komen voor het inrichten van de openbare ruimte, zodat ouderen en mindervaliden er ook gebruik van kunnen blijven maken. Bijvoorbeeld door het creëren van brede trottoirs, toegankelijke bushaltes, veilige routes naar voorzieningen en verlaagde trottoirbanden. Daarnaast moeten er meer plekken komen voor ontmoeting en uitrusten. Het verbeteren van de mogelijkheden voor verblijf en ontmoeting is overigens voor alle leeftijden relevant.

Voor kinderen moet er voldoende ruimte zijn om te spelen. Het huidige speelruimtebeleid richt zich zowel op een goede spreiding van speelplekken als op een kindvriendelijke openbare ruimte waarin gespeeld kan worden. In de komende jaren wordt een nieuw actieprogramma speelruimte opgesteld waarin niet alleen de openbare speelplekken, maar het totale speelweefsel onder de loep wordt genomen. Dit speelweefsel is een samenhangend netwerk van speelplekken, pleintjes, parken, sportvelden, schoolpleinen en de tussenliggende routes. Ook wordt aandacht besteed aan de spreiding van de verschillende manieren van spelen in de stad, zoals bouwen (lossen materialen), fantasie en spel. Als basis voor het actieprogramma moet het beoogde speelweefsel worden geïnventariseerd. Een leeftijdsanalyse geeft een goed beeld van waar in de stad en voor

welke leeftijd (doelgroep) meer aandacht nodig is in de openbare ruimte. De inrichting van de openbare ruimte is ook van invloed op het psychisch welbevinden van mensen. Een groene omgeving is belangrijk voor de gezondheid van mensen. Waar mogelijk komen er ontmoetingsplekken en speelplekken in het groen. Meer vrije tijd en meer aandacht voor gezondheid vragen ook om meer ruimte voor sport en bewegen in de stad. Haarlem wil graag een openbare ruimte die uitnodigt tot bewegen.



7.3.3 Meten is weten en het belang van smart data

Om te bewaken of en in hoeverre de doelen 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. Bijvoorbeeld, om te kunnen monitoren of de gewenste modal shift wordt bereikt, zijn in meerdere jaren metingen nodig van de verschillende vervoersmodaliteiten. Haarlem heeft veel data/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 niet, of slechts minimaal.

De laatste jaren komen ook steeds meer open data beschikbaar, ook Haarlem deelt veel data. Door gegevens van de gemeente te combineren met die van het bedrijfsleven en particulieren, kan een schat aan informatie worden verkregen en benut door diverse partijen.

Toepassingsmogelijkheden in de openbare ruimte zijn het digitaal (via mobiele applicaties) door de stad leiden van toeristen, het verbeteren van openbaar vervoer door real-time bij te houden waar een bus/trein zich bevindt. of monitoring van bijvoorbeeld groene energie en watergebruik, om consumenten bewuster energie te laten gebruiken. Een aantal toepassingen wordt ook nu al in Haarlem gebruikt via het Informatie en Participatie Platform (IPP). Partijen in de stad met initiatieven kunnen elkaar vinden via het door gemeente Haarlem ontwikkelde IPP.

Ook is het interessant om inzicht te hebben in de kosten en baten van de verschillende gebruiksmogelijkheden van de openbare ruimte. Denk aan data als investeringskosten en gezondheidswinst. Kopenhagen heeft hier al veel ervaring mee en maakt er veelvuldig gebruik van bij het ontwikkelen van nieuw beleid.

Het is de wens om de komende periode samen met de stad na te denken over de noodzakelijke en gewenste indicatoren (en benchmarkgegevens) en of daar de benodigde tijd, geld en capaciteit voor beschikbaar zijn. Vervolgens wordt de stad ook betrokken bij het meten van de data.

7.3.4 Recreatieve belevingswaarde buitengebied

Doel van dit beleidstraject is om een kansenskaart op te stellen voor het beter toegankelijk maken van het buitengebied door middel van netwerkstructuren voor wandelen, fietsen, varen en bijvoorbeeld paardrijden. De toegang tot de groene randen van de stad is nu nog beperkt. Sommige toegangen liggen niet op een logische plek. Fiets- en wandelpaden moeten daarom beter worden aangesloten op het buitengebied.

Ook een betere aansluiting van routes in de stad op routes in het buitengebied maakt hiervan onderdeel uit. 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 vanaf cultuurhistorische startpunten. Naast de routes moet ook aandacht worden besteed aan het creëren van verblijfsplekken.

De kansenskaart wordt opgesteld in overleg met de buurgemeenten en het recreatieschap. Behalve de fysieke verbinding is het ook belangrijk de zichtrelatie vanuit de stad op het buitengebied te verbeteren. Een voorbeeld is de Floris van Adrichemlaan, hier kan het zicht op de Poelpolder veel beter worden.



7.3.5 Regie op objecten op straat

De stadsbouwmeester van Haarlem heeft regelmatig gewezen op het verrommelde straatbeeld. Als beheerder van de openbare ruimte is de gemeente zich nauwelijks bewust van de ruimtelijke consequenties van diverse beslissingen op straat. 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 op zoek gaat naar de minst slechte oplossing.

De komende jaren zullen zich nieuwe opgaven aandienen voor energietransitie en klimaatadaptie. De gemeente weet nog niet precies wat de weerslag hiervan 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 het beleidstraject Ondergronds ruimtegebruik.



7.3.6 Ondergronds ruimtegebruik

Hoewel de Structuurvisie openbare ruimte in de eerste plaats betrekking heeft op het gebruik van de ruimte bovengronds, hebben de hoofdkeuzes wel effect op de ondergrondse ruimte. De natuurlijke eigenschappen van de ondergrond en de daarin reeds aanwezige objecten, zoals kabels en leidingen grondwaterstanden, waterberging en infiltratievoorzieningen, bodemverontreiniging, archeologie, grondwaterkwaliteit, hebben een groot effect op de haalbaarheid en effectiviteit van de bovengrondse beleidswensen voor de openbare ruimte. Er is dus een integraal afwegingskader nodig daar waar boven- en ondergronds elkaar raken. Dit afwegingskader is nog niet uitontwikkeld en zal waarschijnlijk pas definitief vorm krijgen na de implementatie van de Omgevingswet.

Een nadere uitwerking via onder andere profielen, zal op termijn nog moeten worden gemaakt om de ondergrondse opgaven en verplichtingen ruimtelijk in beeld te krijgen. Het ambitieniveau van de gemeente op het gebied van klimaatadaptatie, energietransitie, water en groen, verkeer, ondergrondse afvalberging en parkeervoorzieningen, is bepalend voor wat ondergronds mogelijk is.



In de huidige situatie wordt een zeer groot deel van de ondergrondse openbare ruimte gevuld met kabels en leidingen. Daaraan zijn recentelijk ondergrondse afvalcontainers, bodemenergiesystemen, parkeerkelders en waterbergingssystemen toegevoegd. Tel daarbij op de ruimte die boomwortels opvragen. Dan is de slotsom dat openbare ondergrondse ruimte schaars is. Bovengrondse ontwikkelingen kunnen hierdoor worden belemmerd.

Daarnaast zullen toekomstige ontwikkelingen op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie een extra claim leggen op gebruik van zowel de ondergrond als de bovengrond. De stad zal dus efficiënt moeten omgaan met de ruimte ondergronds.

Totdat het gebruik van de ondergrond is vastgesteld in een omgevingsvisie kan efficiënt gebruik van de ondergrond worden verbeterd door de volgende uitgangspunten:

- betrek ook de ondergrond bij een ontwikkeling in de openbare ruimte;
- integreer onder- en bovengrond bij ontwikkelingen op gebied van klimaatadaptatie, water en groen;
- implementeer en reguleer een efficiëntere werkwijze voor de aanleg van ondergrondse infrastructuur (zowel nieuwe aanleg als vervanging);
- maak gebruik van de mogelijkheden die het natuurlijk systeem van de ondergrond biedt.



7.3.7 Buurtspecifieke opgaven (mazen)

In het Voorontwerp Structuurvisie openbare ruimte is het concept van het net en de mazen geïntroduceerd. Bij het net gaat het om het raster van verbindingen die van belang zijn voor het functioneren van de hele stad: water, bomenrijen, fietsroutes, voetpaden, ov-lijnen, stadsstraten en verkeerswegen (zie hoofdstuk 6 Themakaarten). De gemeente neemt hierin, gezien het algemeen belang, het voortouw. Bij mazen gaat het om open plekken tussen de netwerken. Hier spelen vooral 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 bieden aan lokaal initiatief. Niet opleggen hoe een wijk zou moeten zijn, maar de prioritering bij de wijk zelf leggen en samen zoeken naar methoden voor de uitvoering ervan. Dit is in lijn met de in voorbereiding zijnde Omgevingswet, waarin het voor initiatiefnemers veel makkelijker wordt om met eigen plannen te komen, en de gemeente vooral meedenkt en faciliteert.

De werkwijze van het net en de mazen sluit goed aan op het coalitieprogramma Samen Doen! en op de Omgevingswet. De prioritering van de ruimteclaims voor het net is van invloed op de mazen. Omgekeerd zijn de karakteristieken van de mazen van invloed op de keuzevrijheid voor het net. De 'spelregels' voor de mazen zijn niet uitgewerkt in deze Structuurvisie openbare ruimte. Daarvoor kan gebruik worden gemaakt van het afwegingskader openbare ruimte uit deze Structuurvisie. De spelregels zullen aan de ene kant bestaan uit voorschriften waaraan niet te tornen valt (bijvoorbeeld wettelijke voorschriften voor verlichting of bereikbaarheid van hulpdiensten) en anderzijds uit de mogelijkheden om bijvoorbeeld een speelstraat (tijdelijk) in te richten of autoparkeerplaatsen om te zetten in fietsparkeerplekken. Een belangenafweging van initiatiefnemers enerzijds en overige buurtbewoners anderzijds, hoort daar ook bij.



8 *Uitvoeringsagenda en financiën*

8.1 De Structuurvisie openbare ruimte is een visie

De Structuurvisie openbare ruimte bevat hoofdkeuzen en biedt een kader

De Structuurvisie geeft de gewenste ontwikkelrichting aan voor het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem. Vanuit verschillende disciplines zijn richtinggevende principes opgesteld die binnen het kader van de Structuurvisie zijn afgewogen en met elkaar in verband gebracht. Daarmee biedt de Structuurvisie een raamwerk waarmee bij de uitwerking op het niveau van projecten de gewenste synergie kan worden bereikt. De raad stelt nu de gewenste ontwikkelrichting vast door in te stemmen met de hoofdkeuzen. De uitwerking in projecten en programma's komt later terug voor nadere besluitvorming.

Een plan voor de lange termijn

De Structuurvisie openbare ruimte biedt een ontwikkelrichting voor de langere termijn. Dat betekent dat de uitvoering van het plan een zaak van langere adem is. Juist door een goede synergie in de uitwerking van de Structuurvisie op regionaal en lokaal niveau kan meerwaarde worden bereikt in termen van vitaliteit, ruimtelijke kwaliteit, gezondheid, klimaatbestendigheid en bereikbaarheid van Haarlem. Tegelijkertijd zal niet alles in Haarlem in 2040 veranderd zijn. De uitvoeringsagenda heeft vooral tot doel om de strategie aan te geven waarmee de ambities uit de Structuurvisie kunnen worden gerealiseerd.

8.2 Uitvoering van de Structuurvisie langs vier sporen

De uitvoeringsagenda kent vier parallelle sporen. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt langs diezelfde vier sporen ook een uitvoeringsprogramma opgesteld. Daarin worden de vier sporen nader uitgewerkt in volgorde van prioriteit en gekoppeld aan de financiële consequenties en risico's. Ook het uitvoeringsprogramma wordt aan de raad voorgelegd.

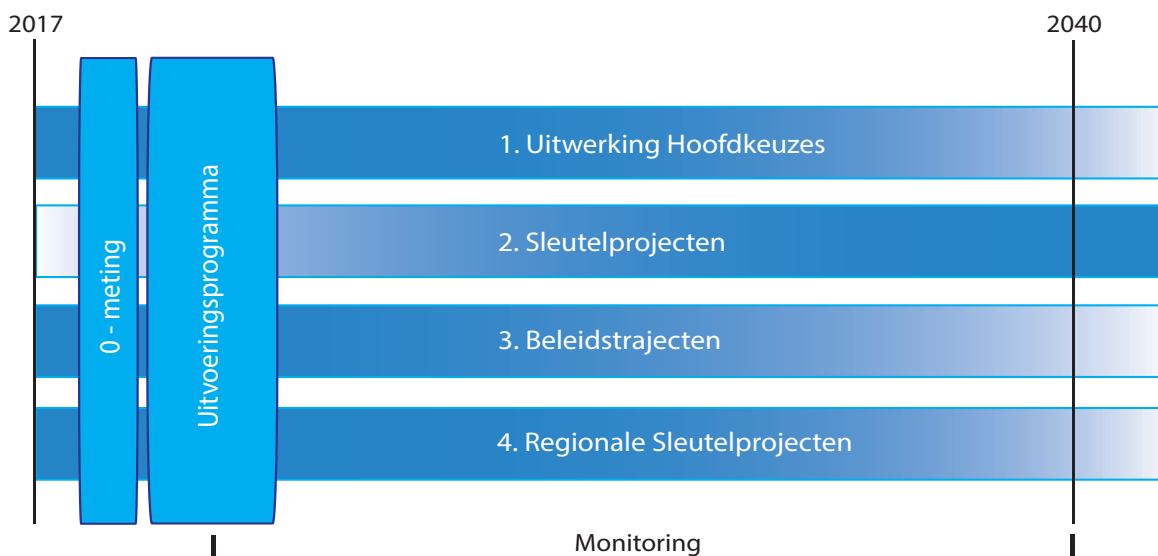
Spoor 1: uitwerking van de hoofdkeuzes in projecten. Hier gaat het om het vervolmaken van de netwerken en verwezenlijken van overige thema's, zoals nieuwe watergangen, de fietsring, P & R's, fietsparkeervoorzieningen, herstel van de hoofdbomenstructuur en ambassadeursplekken. Zie de themakaarten.

De uitwerking kan plaats vinden in projecten in het kader van herinrichting en groot onderhoud waarbij de Structuurvisie een kader geeft voor uitvoering. Maar de Structuurvisie geeft ook aanleiding om zelfstandige projecten in het investeringsprogramma op te nemen, zoals investeren in fietsparkeervoorzieningen.

Spoor 2: strategische en gebiedsoverstijgende projecten: de sleutelprojecten. De sleutelprojecten geven op strategische plekken in de stad vorm en inhoud aan de gewenste koers van de Structuurvisie. Voorbeelden: Zuidelijke entree binnenstad, Amsterdamse poort en Dwars door Schalkwijk naar het groen. De sleutelprojecten zijn veelal clusters van projecten die deel uitmaken van het eerste spoor. Vanwege de complexiteit, strategische betekenis en onderlinge samenhang krijgen ze het predicaat 'sleutel'.

Spoor 3: beleidstrajecten die het belang van lopend of aanvullend beleid op verschillende thema's agenderen, bijvoorbeeld de waarde van groen, parkeren, ondergronds ruimtegebruik en ontmoeten, spelen en bewegen in de stad. Maar de Structuurvisie agendeert ook overkoepelende beleidstrajecten zoals gedrag en verleiders, en meten = weten.

Spoor 4: regionale sleutelprojecten die op regionaal niveau samen met partners moeten worden opgepakt, zoals Haarlem bezoekstad en de ov-bereikbaarheid in de regio.



8.3 Samenhang en planning van projecten en beleidstrajecten

De vier sporen hebben een sterke onderlinge samenhang. De uitwerking van de hoofdkeuzes in projecten, sleutelprojecten, beleidstrajecten en regionale sleutelprojecten beïnvloeden en versterken elkaar. Wel verschillen de projecten en beleidstrajecten sterk van elkaar wat betreft impact, betrokken partners en inhoudelijke afhankelijkheid. Ook de voorbereidings- en uitvoeringstermijn van projecten loopt uiteen.

Projecten en beleidstrajecten op korte termijn

Sommige projecten en beleidstrajecten lopen al en kunnen op kortere termijn verder worden uitgewerkt en uitgevoerd. Dat geldt bijvoorbeeld voor reeds lopende beleidstrajecten parkeerbeleid en stedelijke distributie. Maar ook voor beleidstrajecten die nog opgestart moeten worden, zoals gedrag en verleiders, regie op objecten op straat, ondergronds ruimtegebruik en de recreatieve belevingswaarde buitengebied of het sleutelproject Houtplein en omgeving.

De Structuurvisie streeft naar minder autogebruik ten gunste van lopen, fietsen en ov. En naar het bundelen van autobewegingen om de stad heen in plaats van door het centraal stedelijk gebied. Bij herinrichtingsprojecten kan al worden begonnen om mensen hiertoe te bewegen, bijvoorbeeld door maatregelen te treffen voor:

- fiets: realiseren van ontbrekende schakels uit de themakaart, het creëren van (delen van) de fietsring en regionale fietsroutes naar andere plaatsen in de metropool, meer parkeervoorzieningen nabij de fietsring en HOV-knooppunten en het aanleggen van boombunkers zodat het bomen- en fietsnetwerk elkaar juist versterken in plaats van elkaar in de weg zitten;
- openbaar vervoer: capaciteit van het HOV vergroten en verbeteren van de knooppunten voor ketenmobiliteit en het opstarten van een lobbytraject voor het intensiveren van het HOV en mogelijk verrailen van het Zuid-Tangent richting Schiphol;
- auto: bewoners naar parkeergarages, en eerste stappen om te bundelen op de regionale

ring, zoals parkeervoorzieningen aan de rand van de stad, het opstarten van een regionaal lobbytraject voor de Regioring en het realiseren van een nieuwe openbare parkeergarage bij de koepel.

Dergelijke projecten en inspanningen dragen er toe bij dat openbare ruimte wordt vrijgespeeld voor voetgangers, groen, water en bomen. Niet voor alle ingrepen zijn eerst infrastructurele aanpassingen nodig. Sommige verbeteringen zijn al op korte termijn mogelijk. Denk daarbij aan:

- voetgangers: het verbeteren van looproutes van bestaande parkeergarages naar maatschappelijke en economische centra zoals de binnenstad, trottoirs beter geschikt maken voor verblijven en spelen en veilige oversteken voor kinderen en mindervaliden;
- water: het aanleggen of verbreden van watergangen en het uitzetten van sloepenroutes;
- groen: aantrekkelijker maken van recreatieve routes, opknappen van ambassadeursplekken, stadsparken geschikt maken recreatie en evenementen.

Beleidsprojecten als gedrag en verleidings en meten = weten, kunnen al op korte termijn worden gestart. Vooral een goed monitoringprogramma is belangrijk om de effectiviteit te volgen van fiets- en ov-maatregelen en de voortgang van klimaatadaptieve maatregelen. Maar ook om inzicht te krijgen in de veranderende verkeersbewegingen als gevolg van het uitvoeren van projecten. Met een monitoringsinstrument kan worden vastgesteld of de ambities met betrekking tot onder andere ecologie, gezondheid of de reductie van autoverkeer ook daadwerkelijk gehaald worden, of dat aanvullend beleid nodig is. Vooruitlopend op het uitvoeringsprogramma wordt een 0-meting gedaan, gericht op de doelen van de Structuurvisie, zodat de effecten van de Structuurvisie kunnen worden gemonitord. Eventuele nieuwe inzichten kunnen leiden tot het bijstellen van maatregelen in het uitvoeringsprogramma dat aan de raad wordt voorgelegd.

Grote projecten voor de (middel)lange termijn

Omvangrijke projecten vragen meer voorbereidingstijd, vereisen nader onderzoek, kunnen een grotere onderlinge afhankelijkheid hebben of vragen meer van de samenwerking met partners. Dit geldt bijvoorbeeld voor het sleutelproject Amsterdamse Poort. De deelprojecten daaruit zijn behoorlijk ingrijpend, zoals het terugbrengen van water in de Papentorenvest, Oostersingelgracht en Amsterdamse Vaart. Het sleutelproject Amsterdamse Poort heeft verder ook een sterke relatie met de verbetering van de entreeboulevard Oudeweg en in mindere mate met de uitvoering van de Prins Bernhardlaan.

Kennemertunnel: een regionaal project voor de lange termijn

Het meest omvangrijke en ingrijpende project is zonder twijfel de Kennemertunnel. Het belang van dit project ligt enerzijds in de regionale bereikbaarheid van Zuid Kennemerland en anderzijds in het hechten van de Schalkwijk en de binnenstad, gekoppeld aan een kwaliteitssprong van de openbare ruimte. Ook voor fiets en ov heeft dit ingrijpende project een belangrijke meerwaarde. Het is daarom van groot belang de lobby en planvorming samen met de regionale partners vroegtijdig ter hand te nemen en daarbij te richten op draagvlak en besluitvorming over financiering door Rijk, provincie en omliggende gemeenten. Mede door deze complexiteit zal de uitvoering van het project pas op langere termijn te verwachten zijn.

In de Structuurvisie zet de gemeente in op een modal shift (meer verplaatsingen met het openbaar vervoer of de fiets en minder met de auto), ook voor verkeer van en naar Haarlem. Dat kan met de projecten die het openbaar vervoer aantrekkelijker maken, en door te investeren in

aantrekkelijke fietsverbindingen in Haarlem en naar de regio. Als alle sleutelprojecten doorgaan, behalve de Kennemertunnel, is de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem op veel plekken al sterk verbeterd. Wel is het zo dat zonder de Kennemertunnel er in Haarlem-Zuid nog een grote opgave ligt om de leefbaarheid te verhogen. Zonder de Kennemertunnel blijft niet alleen de barrièrewerking tussen Schalkwijk en de rest van Haarlem bestaan, we doen dan ook belangrijke concessies aan een goede doorstroming van het HOV, de snelle bereikbaarheid op het regionale fietsnetwerk richting de fietsring en aan de doorstroming van het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Regioring en de regionale bereikbaarheid. Consequentie hiervan is dat het autoverkeer andere routes gaat zoeken, dwars door het stedelijk gebied heen. Deze extra belasting van de straten belemmert de doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets in de stad. Er zullen aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn om dit te voorkomen. Voorafgaand hieraan moet een gedegen verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd. Dergelijke maatregelen moeten op meer plaatsen genomen worden naarmate de kwaliteit van de doorstroming op de zuidelijke deel van de Regioring achterblijft. Reden genoeg om op de Kennemertunnel in te blijven zetten.

Samenhang Kennemertunnel met andere sleutelprojecten

De meeste sleutelprojecten kunnen worden opgepakt zonder dat er zekerheid bestaat over de Kennemertunnel. Er zijn twee sleutelprojecten die inhoudelijk een duidelijke samenhang hebben met de tunnel: de stadsstraat Schalkwijk en de herinrichting van de omgeving van de Wagenweg. De aansluiting van de Europaweg op de Schipholweg kan pas goed worden vormgegeven als de Kennemertunnel is aangelegd. Dat geldt in mindere mate voor het herinrichten van de Wagenweg tot fietsstraat. Hoewel er in andere (sleutel)projecten wel een verkeerskundige relatie is met de Kennemertunnel, hoeft dit een eerdere uitvoering niet in de weg te zitten. Voorafgaand aan deze projecten moet een gedegen verkeerskundig onderzoek worden uitgevoerd. Dit geldt bijvoorbeeld voor de sleutelprojecten Raaks, Oudeweg en de kruisingen Westelijke Randweg.

8.4 Opzet van het uitvoeringsprogramma en financiële consequenties

Vaststelling van het uitvoeringsprogramma door de gemeenteraad

Na vaststelling van de Structuurvisie wordt een uitvoeringsprogramma voorgelegd aan de gemeenteraad. Het uitvoeringsprogramma bevat de uitwerking van de vier parallelle sporen en gaat in op de planning, volgordelijkheid en financiële consequenties. Het uitvoeringsprogramma bevat ook een lobbystrategie voor grote sleutelprojecten in de stad en de regionale sleutelprojecten.

Uitvoeringsprogramma doet een dekkingsvoorstel

Het uitvoeringsprogramma zal een voorstel doen voor de te reserveren middelen voor de in de Structuurvisie voorgestelde maatregelen.

De beleidstrajecten kennen een eigen financiering vanuit de lopende begroting en formatie. Deels is hier extra capaciteit en programmageld voor nodig. Veel maatregelen kunnen in reguliere projecten worden ingepast. Voor andere projecten moeten middelen beschikbaar worden gesteld in de programmabegroting. Hierbij valt een investeringsimpuls te overwegen door extra middelen ter beschikking te stellen om reeds opgestarte en geprogrammeerde projecten 'SOR-proof' uit te voeren.

Voor de sleutelprojecten, die sterk bepalend zijn voor de koers van de Structuurvisie, wordt in het uitvoeringsprogramma een post opgenomen voor eigen financiering én co-financiering door partners. Maar binnen de sleutelprojecten zal ook gebruik gemaakt kunnen worden van reguliere

onderhoudsmiddelen of investeringen vanuit de gebiedsprogramma's. Alles afhankelijk van het type maatregel binnen een bepaald sleutelproject.

Het uitvoeringsprogramma doet uitspraken over een korte en lange termijn planning

In het uitvoeringsprogramma worden alle in de Structuurvisie aangehaalde maatregelen en inspanningen ingedeeld in korte, middellange en lange termijn. Samen met het dekkingsvoorstel ontstaat hierdoor een handzame koers om de ambities uit de Structuurvisie te realiseren. Op korte termijn kunnen ambities worden omgezet in projecten, beleid of een lobbystrategie. Hierdoor kan de komende decennia effectief aan meerdere ambities op hogere en lagere schaalniveaus tegelijk worden gewerkt.

Uitwerking van projecten vindt plaats samen met inwoners, ondernemers en betrokkenen

Ook na vaststelling van het uitvoeringsprogramma blijft de stad betrokken. Bij de uitwerking van alle projecten worden bewoners, ondernemers, belangengroepen en grondeigenaren betrokken conform de reguliere participatie- en inspraaktrajecten. De Structuurvisie is een visie en geeft een koers voor de komende decennia. Hoe de projecten er daadwerkelijk uit gaan zien zal samen met de stad worden vormgegeven.

De regio is een belangrijke partner bij het realiseren van regionaal noodzakelijke ingrepen

Haarlem staat niet op zichzelf. De stad is samen met andere gemeenten in Zuid Kennemerland, onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. In Haarlem zijn regionale ingrepen nodig om de stad lokaal leefbaar, groen en gezond te houden, zoals de Kennemertunnel en het beter aantakken op het regionale fiets- en ov-netwerk. Er zijn daarnaast verschillende zogenoemde 'regionale sleutelprojecten' die samen met deze partners moeten worden uitgewerkt tijdens de regionale overlegtafels. Dit zijn bijvoorbeeld de Velserversbinding, Haarlem bezoekstad en regionale ov-bereikbaarheid.

8.5 Organisatie

In de uitwerking van de Structuurvisie wordt zo goed mogelijk aansluiting gezocht bij de gemeentelijke organisatie, waarin gebiedsgericht werken centraal staat, en bij bestaande regionale samenwerkingsvormen in Zuid Kennemerland en de Metropoolregio Amsterdam. Tevens wordt ingezet op de volgende aandachtspunten:

1. **SOR-proof werken;** lopende projecten in de openbare ruimte, zowel op stadsniveau als wijkniveau, passen binnen de uitgangspunten van de Structuurvisie. De voorliggende agenda wordt verder uitgewerkt in één, stadsbreed, uitvoeringsprogramma. En vervolgens worden de projecten zo laag mogelijk in de organisatie uitgewerkt, in de meerjarengedebitsprogramma's en waar mogelijk gekoppeld aan andere projecten in de gebieden.
2. **Quick-wins;** bij de uitwerking van het uitvoeringsprogramma is specifiek aandacht voor 'quick wins'. Wat kan op korte termijn en zelfstandig worden uitgevoerd en geeft invulling aan de ambities van de Structuurvisie, bijvoorbeeld de realisatie van fietsparkeervoorzieningen. Bij het aparte 'quick win'-programma komt een eigen dekkingsvoorstel.
3. **Regionale lobby;** veel projecten hebben nadrukkelijk een regionale component, met name ten aanzien van de bereikbaarheid en het toerisme. Samen met de partners in Zuid Kennemerland wordt gelobbyd bij Provincie Noord Holland en het Rijk om de inzet van Haarlem te realiseren.
4. **Pro-actief financieren;** als gemeente pro-actief middelen reserveren voor de eigen bijdrage in de grotere stadsprojecten met een regionale component, zoals de Kennemertunnel. Hiermee kunnen regionale partners eenvoudiger worden 'verleid' mee te financieren.



9 Milieueffectrapport

9.1 Waarom een milieueffectrapport?

Voor een kaderstellende nota als een Structuurvisie openbare ruimte moet in veel gevallen op grond van de Wet milieubeheer een plan-m.e.r. procedure¹ worden doorlopen. Dit is nodig om vroegtijdig inzicht te krijgen in de mogelijke milieueffecten van de verschillende ontwikkelingen binnen het plan. Het Besluit milieueffect rapportage geeft aan bij welke activiteiten deze m.e.r. plicht geldt. Een m.e.r.-procedure is ook nodig voor plannen met een mogelijk groot effect op beschermde natuurgebieden (Natura2000 gebieden²).

Voor de Structuurvisie openbare ruimte Haarlem is een milieueffectrapport gemaakt omdat zij voldoet aan beide criteria:

- De Structuurvisie stelt kaders voor het aanpassen van het wegennet, om een ringwegstructuur rondom Haarlem te creëren. Deze ringstructuur beslaat meer dan 5 km en op verschillende stukken zijn verbredingen naar 4 rijstroken nodig.
- Als gevolg van het bundelen van verkeer op deze ring gaat meer verkeer over de Westelijke Randweg rijden, op beperkte afstand van de duinen. De duinen vallen onder Natura2000-gebied, zijn beschermd, en zijn kwetsbaar voor stikstofuitstoot. Meer auto's nabij dit gebied kan tot een grotere inbreng ('depositie') van stikstof leiden met als gevolg een nadelig effect voor de natuur.

De plan-m.e.r. procedure is gestart om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over de Structuurvisie. De procedure heeft een milieueffectrapport (plan-MER), opgeleverd. Daarin wordt aangegeven welke (positieve en negatieve) gevolgen de Structuurvisie kan hebben voor het milieu en met welke maatregelen deze gevolgen kunnen worden beperkt. Daarbij wordt de ontwikkeling tot 2040 volgens het beleid uit deze Structuurvisie ('SOR-beleid') vergeleken met de ontwikkeling tot 2040 als alleen het lopende beleid wordt voortgezet (autonome ontwikkeling).

Het milieueffectrapport is getoetst door de Commissie voor de m.e.r.. Dit heeft geleid tot een aanvulling op het milieueffectrapport. Het milieueffectrapport, de aanvulling erop en het toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. zijn gebruikt om de inhoud van de Structuurvisie aan te scherpen. Het milieueffectrapport ondersteunt de formele besluitvorming over de Structuurvisie.

9.2 Onderzoeksaanpak

In een aantal zienswijzen en adviezen werd meer aandacht gevraagd voor groen en water. Voor een deel kwam dit omdat de NRD zich baseerde op het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte en nog niet op de integrale Structuurvisie, waarin - naast mobiliteit- ook groen, water en klimaatadaptatie een volwaardige plek innemen. Bij het opstellen van het milieueffectrapport was inmiddels het volledige integrale conceptontwerp Structuurvisie beschikbaar. In dit ontwerp wordt voldoende tegemoet gekomen aan aandacht voor groen en water.

Mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen is in het milieueffectrapport het

1. *Formeel: er moet een plan-MER procedure worden doorlopen, waarbij m.e.r. staat voor de milieueffectrapportageprocedure en MER voor het milieueffectrapport.*

2. *Natura2000 gebieden zijn in de Natuurbeschermingswet aangewezen gebieden die deel uitmaken van een Europees netwerk van te beschermen natuurgebieden, in dit geval Kennemerland Zuid.*

onderzoeksgebied ruim genomen om ook invloeden buiten Haarlem in beeld te krijgen. Voorts hebben de zienswijzen en adviezen er mede toe geleid dat milieueffecten (geluid, luchtkwaliteit) ook beneden de wettelijke normen zijn beoordeeld (in een vergelijking met gezondheidsadvieswaarden), en is er gekeken naar de te verwachten toename van de CO₂-uitstoot als gevolg van de verkeersbundeling op de Regioring. Verder is meer aandacht besteed aan de effecten van een autoluwe Kennemerbrug.

Naar aanleiding van de adviezen van de commissie m.e.r. is beoordeeld of mogelijkheden voor uitbreiding van natuur en groen evenwichtig aan bod komen in vergelijking met bereikbaarheid. Ook zijn gevoeligheidsanalyses toegevoegd voor de effecten bij lagere autoverkeersgroei, en voor toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. verder is een analyse toegevoegd van de invloed op verkeer van en naar verschillende soorten bestemmingen (intern, extern, doorgaand).

Het milieueffectrapport brengt de netto-effecten in kaart van de Structuurvisie door de ontwikkeling tot 2040 bij toepassing van dit beleid (SOR-variant) af te zetten tegen de autonome ontwikkeling tot 2040 op basis van het huidige, vastgestelde beleid (autonome variant). Hiervoor zijn de effecten van (auto)verkeer en de uitwerking daarvan op de milieufactoren geluid, luchtkwaliteit en uitstoot van stikstof op Natura 2000-gebieden kwantitatief (dus op basis van berekeningen) getoetst aan wettelijke normen en Haarlemse doelen. Als basis voor deze toetsing is het beschikbare verkeersmodel voor peiljaar 2030 gebruikt omdat modellering voor 2040 nog teveel onzekerheden bevat, ook voor wat betreft de autonome ontwikkeling.

Daarnaast zijn op basis van 'expertjudgement' de effecten en het doelbereik van het beleid volgens de Structuurvisie geanalyseerd binnen de thema's bereikbaarheid en mobiliteit (anders dan per auto), ruimtelijke kwaliteit, gezondheid en welzijn, natuur, bodem en water, en archeologie.

Waar dit aan de orde kan zijn doet het milieueffectrapport voorstellen voor het verminderen van (potentiële) negatieve effecten van het beleid in de Structuurvisie. Het milieueffectrapport geeft aanvullende randvoorwaarden mee aan het beleid, en geeft aanbevelingen voor aanvullende maatregelen en beleidsaanpassingen.

De totstandkoming van de Ontwerp Structuurvisie en het milieueffectrapport liepen gedeeltelijk samen in de tijd. Daardoor konden de resultaten van het milieuonderzoek worden gebruikt om de Structuurvisie te verbeteren en aan te scherpen. Het milieueffectrapport heeft hierdoor behalve voor de besluitvorming over de Structuurvisie zelf, ook een belangrijke meerwaarde voor de uitvoeringsfase daarna, als referentie voor aandachtspunten bij specifieke locaties en maatregelen.

9.3 Belangrijke conclusies uit de milieueffectrapport

Hoofdstuk 7 van het milieueffectrapport bevat de conclusies en aanbevelingen.

Uit de verkeersanalyses in het milieueffectrapport blijkt dat de doelen met betrekking tot het autoverkeer goed haalbaar zijn binnen de Structuurvisie. Daarvoor is het wel nodig dat ondersteunende maatregelen om keuze voor fiets, OV, lopen, ketenvervoer en gebruik van de Regioring te bevorderen ook inderdaad de ambities voor de modal shift bewerkstelligen. Goede monitoring hiervan is noodzakelijk om indien nodig deze maatregelen tijdig aan te kunnen scherpen. Met de maatregelen uit de Structuurvisie wordt het grootste deel van het doorgaand autoverkeer naar de Regioring verplaatst en is sprake van een afname van autoverkeer binnen het centraal stedelijk gebied, wat ten goede komt aan langzaam verkeer, openbaar vervoer en ruimte voor andere doelen van de Structuurvisie.

Het milieueffect voor wat betreft geluid en luchtkwaliteit is overwegend gunstig: op veel plaatsen neemt de geluidbelasting af en zal de luchtkwaliteit verbeteren. Op enkele locaties is niettemin sprake van een achteruitgang ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Dat is vooral het

geval bij de mondingen van de in de Structuurvisie opgenomen Kennemertunnel, naast enkele andere plekken waar vooral lokaal autoverkeer een alternatief zoekt voor enkele wegen die de Structuurvisie autoluw wil maken. Maar de grenswaarden worden hierdoor in Haarlem nergens overschreden. Maatwerk-maatregelen in de uitvoeringsfase kunnen helpen zulke plaatselijke nadelige effecten zoveel mogelijk te verminderen (zogenoeten 'mitigerende maatregelen') en het gewenste overall effect verder te verbeteren. Zulke mogelijkheden zijn toepassing van gevelisolatie en stil asfalt, en voor de tunnel een optimale locatie van tunnelmonden, geluidsabsorberende wanden en eventueel luchtafzuiging.

Wel blijkt dat de bundeling van verkeer op de Regioring leidt tot een negatief oordeel over het effect op Natura2000-gebied nabij de Westelijke Randweg/N208 (de duinen). Dit komt vooral doordat de uitstoot door het extra verkeer hier een relevante extra stikstofdepositie oplevert. Al zou een herverdeling van verkeer naar het strand over de N200 en N201 met een directe verbinding, de stikstofdepositie kunnen verminderen. Op grond van de wettelijke criteria hiervoor is uitvoering van relevante projecten alleen mogelijk na reservering van 'ontwikkelruimte' binnen de PAS (Programmatiese Aanpak Stikstof). Volgens het milieueffectrapport is die ruimte binnen de PAS beschikbaar.

Plaatselijk zouden eventueel nog effecten (verstoring, stikstofuitstoot) op dit natuurgebied kunnen optreden als gevolg van onderdelen van de sloepenroute. Door een zorgvuldige keuze van de plekken waar voorzieningen worden aangebracht (bijvoorbeeld aanlegplekken) en door het bevorderen van gebruik van elektrische boten kunnen die lokale effecten voldoende worden verminderd.

Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de beoordeling in het milieueffectrapport van de effecten van de Structuurvisie. Deze resultaten zijn overwegend gunstig of neutraal.

Omgevingsaspect	Criterium	Score	Score na mitigatie
Bereikbaarheid en mobiliteit	Bereikbaarheid – regionaal	+	
	Bereikbaarheid – centraal stedelijk gebied	+	
	Bereikbaarheid – buitengebied	+	
	Verkeersveiligheid	+	
	Modal shift	+	
	Neveneffecten afwikkeling autoverkeer	+	
Ruimtelijke kwaliteit stedelijk gebied	Vrije ruimte	+	
	Water en Groen	+	
	Cultuurhistorie	+	+
	Verbinding met omgeving	+	
Ruimtelijke kwaliteit buitengebied	Gebruiks-, belevings- en toekomstwaarde	+	
Gezondheid en welzijn	Geluid	+	+
	Luchtkwaliteit	+	+
	Externe veiligheid	0	
	Mogelijkheden tot bewegen	++	
	Barrièrewerking	+	++
	Hittestress	0	
Natuur	Beschermde gebieden buiten stad – Natura2000	-	0
	Beschermde gebieden buiten stad – NNN en weidevogelgebieden	0	+
	Ecologisch waardevolle plekken binnen stad	0	+
	Beschermde soorten	0	+
Bodem en water	Bodemkwaliteiten	0	
	Funderingen	-	0
	Grondwatersysteem en –kwaliteit	-	0
	Waterberging	0	
Archeologie	Bodemarchief	-	-

De gunstige resultaten van de Structuurvisie openbare ruimte gelden voor alle aspecten van bereikbaarheid, voor de ruimtelijke kwaliteit van het stedelijk gebied en het buitengebied en voor gezondheid en welzijn. Meer verbetering van gezondheid en welzijn is mogelijk met extra inspanning in uitvoeringsprojecten voor maatwerkmaatregelen en locatiekeuze, vooral wat betreft de Kennemertunnel.

De score voor externe veiligheid is neutraal, wat betekent dat door het voorgestelde beleid geen relevante veranderingen optreden in risico's die transportroutes zouden kunnen opleveren voor de omgeving.

De vermindering van hittestress is ook neutraal, vooral omdat de Structuurvisie op het vlak van uitbreiding van groen en water neutraal scoort. Dit resultaat lijkt minder gunstig dan verwacht, en kan worden verklaard doordat vooral het beleid op het gebied van water (Integraal waterplan) als autonoom moest worden meegenomen in het milieueffectrapport. De resultaten daarvan mogen daardoor niet op het conto van de Structuurvisie worden geschreven. De verdienste van de Structuurvisie is vooral dat het ambitieuze waterbeleid uit het Integraal Waterplan (nog) hoger op de agenda wordt geplaatst en dat de Structuurvisie prioriteit geeft aan het verwezenlijken daarvan.

Afgezien van de al genoemde invloed op Natura2000-gebied, zijn de effecten van de Structuurvisie op andere natuuraspecten (binnen en buiten de stad) per saldo neutraal. Het milieueffectrapport ziet weinig concrete nieuwe uitbreiding van natuur door de Structuurvisie bovenop het lopend beleid. Een beter resultaat kan bereikt worden door zorgvuldige locatiekeuze en maatwerk in de uitvoering (onder andere de sloepenroute, evenementenlocaties, ruimtelijke ontwikkelingen), om aantasting en verstoring van rust- en broedplaatsen en eco-verbindingen te voorkomen. Speciale aandacht vraagt de westelijke mond van de Kennemertunnel. Verder ondersteunt de Structuurvisie de realisatiekansen van lopend natuur- en groenbeleid door deze onderwerpen te agenderen en prioriteren.

Kijkend naar bodem en water heeft de Structuurvisie een neutraal effect op de bodemkwaliteit; voor water (waterberging, grondwater en effect daarvan op funderingen) zou het saldo zelfs negatief kunnen zijn. Dit komt vooral door het effect van de Kennemertunnel op de grondwaterstand en stroming, terwijl anderzijds waterberging niet verder wordt uitgebreid ten opzichte van het reeds ambitieuze lopende Integraal Waterplan. Maatwerkmaatregelen bij vooral de aanleg van de tunnel kunnen ook hier een positief saldo opleveren.

Tenslotte geldt voor archeologie dat een aantal projecten, volgend uit de Structuurvisie, op locaties plaatsvindt waar kansen op belangrijke historische vondsten en informatie bestaan. Ook bij opname van voorschriften kan verstoring/aantasting hiervan niet volledig worden uitgesloten

Voor de uitvoerbaarheid volgt uit het milieueffectrapport dat voor de Structuurvisie met name de stikstofuitstoot in Natura 2000-gebieden een knelpunt kan zijn. Door voor relevante projecten en deelmaatregelen rond de Regioring ruimte aan te vragen binnen de PAS-regelgeving wordt dit knelpunt opgeheven. Andere regelgeving levert voor een aantal onderwerpen wel aandachtspunten op voor de uitvoeringsfase van de Structuurvisie, in de vorm van verplichtingen tot (of onderzoek naar) maatwerkmaatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen, danwel ontheffingen aan te vragen. Het milieueffectrapport voorziet hier echter geen daadwerkelijke belemmeringen.

9.4 Aanbevelingen en verwerking in de Structuurvisie

Het milieueffectrapport doet zeven aanbevelingen. Zoals eerder vermeld liepen de totstandkoming van de Ontwerp Structuurvisie en het milieueffectrapport gedeeltelijk samen. Hieronder is per

aanbeveling aangegeven hoe hiermee in de Structuurvisie is omgegaan.

1. *Onderzoek in hoeverre er met een directe verbinding van de Westelijke Randweg met de N200 richting Bloemendaal een betere spreiding van verkeer richting de stranden mogelijk is, in relatie tot de N201 richting Zandvoort. Bepaal op basis daarvan wat de concrete effecten van deze spreiding zijn op de stikstofdepositie in het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid.*

Vanuit de bereikbaarheidsdoelstelling is dit knelpunt in beeld. Samen met de buurgemeenten wordt onderzocht hoe de verbinding Zeeweg – Westelijke Randweg kan worden verbeterd.

2. *Neem in de Structuurvisie concrete randvoorwaarden op voor de uitwerking van beleidsvoornemens in concrete projecten, ter borging van de uitvoerbaarheid binnen vigerende wettelijke- en beleidskaders, dan wel reductie van in dit plan-MER geconstateerde negatieve (neven)effecten. Het gaat concreet om:*

a. *De randvoorwaarde dat beleidsonderdelen die vanwege relevante wijzigingen van verkeerstromen - van de stad naar de westelijke randen van Haarlem - leiden tot toename van stikstofdepositie in Kennemerland-Zuid, pas uitgevoerd kunnen worden als voor de betreffende projecten (bijvoorbeeld de Kennemertunnel) in het kader van het PAS ontwikkelingsruimte beschikbaar is, én toegekend. Hiermee wordt geborgd dat de Structuurvisie op grond van het PAS-programma (met de daarin opgenomen maatregelen) niet leidt tot aantasting van natuurlijke kenmerken ten gevolge van stikstofdepositie. Met een aanvullende analyse kan nader worden geïdentificeerd welke onderdelen uit de Structuurvisie tot relevante stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Kennemerland-Zuid kunnen leiden en welke onderdelen niet of nauwelijks.*

b. *Randvoorwaarden voor adequate ruimtelijke inpassing van de Kennemertunnel, gericht op beperking van negatieve effecten met betrekking tot luchtkwaliteit, geluid, barrièrewerking, ecologisch waardevolle plekken in de stad en beschermde diersoorten.*

c. *Voor de Kennemertunnel uitvoeren van onderzoek naar de opbouw van de bodem en ondergrond ter plaatse en een grondwatermodel dat veranderingen in het grondwaterstelsel in beeld brengt. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek mitigerende maatregelen nemen, waarmee potentieel negatieve effecten op het vlak van funderingen en het grondwatersysteem en -kwaliteit te voorkomen zijn*

De randvoorwaarden worden overgenomen in de Structuurvisie; de belangrijkste aandachtspunten worden opgenomen in de toelichting bij de inleiding op de sleutelprojecten en de themakaart waterrecreatie, onder verwijzing naar het milieueffectrapport.

3. *Besteed bij vervolgbesluiten zorgvuldig aandacht aan de ruimtelijke inpassing en vormgeving van de Kennemertunnel en de te nemen maatregelen.*

Deze aanbeveling is overgenomen in de Structuurvisie bij de inleiding op de sleutelprojecten onder verwijzing naar het milieueffectrapport.

4. *Gebruik de milieu-informatie uit dit plan-MER voor specifieke locaties (onder meer met betrekking tot de Kennemertunnel) waar verblijfskwaliteit en gezondheid verslechteren (met name op het vlak van luchtkwaliteit en geluidhinder) om naar reducerende (bronmaatregelen) of compenserende maatregelen (meer groen, water), te zoeken.*

Deze aanbeveling is overgenomen in de Structuurvisie bij de inleiding op de sleutelprojecten onder verwijzing naar het milieueffectrapport.

5. *Zorg met betrekking tot de Kennemertunnel voor een adequate (over-)compensatie van het verloren gegane groen, bijvoorbeeld in de vorm van een 'natuurinclusief' projectplan. De Structuurvisie geeft aanknopingspunten voor kansrijke locaties voor een dergelijke compensatie.*

Deze aanbeveling is overgenomen in de Structuurvisie bij de inleiding op de sleutelprojecten onder verwijzing naar het milieueffectrapport.

6. *Zoek naar mogelijkheden om verlies aan verblijfskwaliteit en hinder ten gevolge van de sloepenroute en het opstappunt voor de riviercruise te reduceren.*

De aanbeveling is overgenomen in de Structuurvisie bij de themakaart waterrecreatie onder verwijzing naar het milieueffectrapport.

7. *Hanteer bij de uitwerking van het beleid van de Structuurvisie in concrete projecten een integrale afweging, waarbij op projectniveau expliciet afwegingen kunnen worden gemaakt tussen verschillende belangen.*

De aanbeveling is verwerkt in de Structuurvisie bij de afwegingsmethodiek en het daarbij behorende stappenplan.

9.5 Toetsingsadvies Commissie m.e.r.

Tegelijk met de inspraak op de Ontwerp Structuurvisie is het milieueffectrapport, zoals wettelijk voorgeschreven, ter toetsing voorgelegd aan de Commissie m.e.r. De commissie heeft op 12 oktober 2017 haar advies gepubliceerd. De toetsing van de Commissie is gericht op de vraag of het milieueffectrapport voldoende informatie bevat om milieu-aspecten goed mee te kunnen wegen bij besluitvorming over de visie. De commissie heeft dus niet de Ontwerp Structuurvisie getoetst. Maar omdat het milieueffectrapport de effecten van het beleid in beeld brengt, zijn de aanbevelingen van de commissie heel relevant voor de visie.

Oordeel van de Commissie m.e.r.

De commissie vindt de Structuurvisie een waardevolle en nuttige stap in de richting van een integrale visie zoals deze in het kader van de Omgevingswet zal worden opgesteld. Het milieueffectrapport heeft volgens de commissie een duidelijke structuur, en de wijze van beoordelen is consequent en op het juiste abstractieniveau.

De Commissie m.e.r. signaleert ook dat de informatie in het milieueffectrapport op enkele punten nog niet volledig is, met name twee punten die hieronder worden toegelicht..

Zo meent de commissie dat essentiële informatie ontbreekt om te beoordelen of de verschillende doelen voor de openbare ruimte met elkaar in overeenstemming en evenwicht kunnen worden gebracht. Van de vier in de Structuurvisie onderscheiden doelen is vooral het strategische doel 'bereikbare stad' uitgewerkt. Het milieueffectrapport en de onderliggende stukken maken volgens de commissie niet duidelijk in hoeverre deze doelstellingen onderling strijdig zijn en of die spanning kan worden opgelost. Voor het besluit over de Structuurvisie vindt de commissie het essentieel dat het milieueffectrapport laat zien in hoeverre de strategische doelen onderling verenigbaar zijn. Als geen sprake is van strijdigheid, moet dat in het milieueffectrapport worden onderbouwd. Waar dit wel het geval is, moet het milieueffectrapport aangeven wat dit betekent voor het doelbereik van de verschillende doelen.

Tweede belangrijk punt voor de commissie is de vraag in hoeverre het milieueffectrapport de juiste informatie bevat om sturing te geven aan de doelstelling 'bereikbare stad'. De commissie meent dat dit voor de korte termijn zeker het geval is. Tegelijkertijd constateert zij dat het milieueffectrapport en de onderliggende stukken nauwelijks aandacht besteden aan innovatieve mobiliteitsontwikkelingen, terwijl de verwachting is dat in 2040 sprake zal zijn van een sterk gewijzigd vervoerssysteem. De commissie adviseert om bij de verdere uitwerking van de visie deze ontwikkelingen te betrekken.

De commissie adviseert om eerst het milieueffectrapport compleet te maken of de doelen van de visie aan te passen, voordat een besluit over de Structuurvisie wordt genomen.

Daarnaast noemt de commissie nog enkele andere aandachtspunten voor het milieueffectrapport:

- In de ontwerpvisie ontbreekt klimaatadaptatie omdat daarvoor apart beleid in ontwikkeling is. Dat beleid zou kunnen leiden tot andere afwegingen voor de openbare ruimte dan nu worden gemaakt. Ook klimaatmitigatie (CO₂-reductie) komt in het milieueffectrapport amper aan bod.
- De afwegingsmethodiek die in de Ontwerp Structuurvisie is opgenomen, weerspiegelt de nadruk op bereikbaarheid. Groen en water staan er wel in maar alleen in behoudende, beschermende zin en kijkend naar lopend beleid. Uitbreiding van netwerken van groen en water en ook klimaatadaptatie komen niet naar voren en blijven onderbelicht.
- Mobiliteit in breder verband, buiten Haarlem, ten opzichte van omringende gemeenten en de metropoolregio Amsterdam, komt slechts beperkt aan de orde.
- De presentatie van de informatie in het milieueffectrapport is niet erg inzichtelijk omdat duidelijk kaartmateriaal ontbreekt.

In één van de inspraakreacties op de ontwerp Structuurvisie is uitgebreid ingegaan op het milieueffectrapport. Naar aanleiding van deze zienswijze, merkt de commissie op dat een afname van de mobiliteit rechtstreeks in het verkeersmodel is ingebracht. Dit betekent dat het effect van een pakket van kleinere ondersteunende maatregelen gericht op die afname een inschatting betreft. Bij de uitvoer van zulke maatregelen moet steeds kritisch worden gekeken of het ingeschatte effect daadwerkelijk optreedt en voldoende is voor de gewenste verschuiving in modal split naar fietser en voetganger.

9.6 Aanpassingen milieueffectrapport en Structuurvisie naar aanleiding van het toetsingsadvies

Het college heeft met waardering kennis genomen van het advies van de Commissie m.e.r. en de aanbevelingen ter harte genomen.

Het toetsingsadvies van de commissie m.e.r. richt zich primair op het milieueffectrapport. Het heeft ertoe geleid dat de gemeente opdracht heeft gegeven tot het opstellen van een aanvulling op het milieueffectrapport overeenkomstig de aanbevelingen. Daarnaast is ook de Structuurvisie op diverse punten aangevuld en inhoudelijk verbeterd. Beide worden hieronder toegelicht.

Een aantal aanbevelingen had alleen betrekking op het milieueffectrapport en betreffen niet de kwaliteit van de Structuurvisie, zoals bijvoorbeeld de regionale bereikbaarheid die naar het oordeel van de commissie onvoldoende aan bod komt in het milieueffectrapport of het ontbreken van verduidelijkend kaartmateriaal. Het college heeft van deze aanbevelingen kennis genomen.

Aanvulling op het milieueffectrapport

Om de twee door de commissie als essentieel beoordeelde aanbevelingen op te volgen is in opdracht van de gemeente door Royal Haskoning DHV, een aanvulling op het milieueffectrapport opgesteld.

Op het punt van de verenigbaarheid van doelen beschrijft deze aanvulling hoe onderlinge relaties per beleidsdetail zijn beoordeeld, als onderdeel van het werkproces voor het opstellen van het milieueffectrapport. Daarbij zijn alle hoofdkeuzes en de concrete beleidsuitspraken die daaruit voortvloeien onderling vergeleken en geanalyseerd op synergie of strijdigheid. De bevindingen uit deze analyses zijn op geaggregeerd niveau verwerkt in het milieueffectrapport, in de hoofdstukken over de effecten van de Structuurvisie (Hoofdstuk 4) en daaruit voortvloeiend doelbereik (hoofdstuk 5), inclusief eventuele opties voor mitigerende maatregelen. De tussenstap van de gedetailleerde analyse waarop de beleidseffecten zijn gebaseerd kwam hierdoor onvoldoende in beeld.

In de aanvulling op het milieueffectrapport wordt deze tussenstap alsnog uitgelicht voor wat betreft de hoofdkeuzes. Waar sprake is van eventuele strijdigheid (overwegend op lokaal niveau) wordt samengevat hoe dit kan worden opgelost. Dezelfde analyse wordt toegepast op de strategische doelen. Deze zijn in de Structuurvisie vooral geconcretiseerd in de hoofdkeuzes en daarom in het milieueffectrapport niet expliciet vergeleken. De aanvulling voorziet hier alsnog in. Op deze wijze maakt de aanvulling de onderbouwing van de conclusies in het milieueffectrapport met betrekking tot de verenigbaarheid van doelen inzichtelijk en maakt ze expliciet hoe in geval van strijdigheid een oplossing wordt gevonden.

Op het punt van de lange termijn ontwikkelingen in de mobiliteit geeft de aanvulling een uitgebreidere beschrijving van trends en hun (mogelijke) consequenties voor uitvoeringsprojecten die uit de Structuurvisie voortvloeien. Conform de aanbeveling van de commissie benadrukt de aanvulling dat bij belangrijke projecten, die pas op de middellange of lange termijn worden gerealiseerd, actuele prognoses van ontwikkelingen in de besluitvorming moeten worden gebruikt, bijvoorbeeld bij het afwegen van grote investeringen.

Aanpassingen van de Structuurvisie

Het advies van de Commissie m.e.r. heeft onder andere tot de volgende aanpassingen en verbeteringen van de Structuurvisie geleid:

- Duidelijker beschrijving van de totstandkoming van de Structuurvisie en hoe daarin het anders organiseren van mobiliteit en bereikbaarheid naar voren is gekomen als noodzaak voor het mogelijk maken van de andere doelen (Hoofdstuk 3).
- Uitbreiding van het beleidstraject klimaatadaptatie met het thema energietransitie (klimaatmitigatie), en een nadere uitwerking van de betekenis van beide processen voor de afwegingen in de openbare ruimte (paragraaf 7.1.3).
- Aanpassing van de afwegingsmethodiek (paragraaf 5.3), door toevoeging van de aandachtspunten klimaatadaptatie; het versterken van netwerken van groen en water; en inpasbaarheid in de ondergrond (onder andere aan de orde bij voorzieningen energietransitie).
- Nadrukkelijker agendering van het beleidstraject 'meten is weten' in de Uitvoeringsagenda (paragraaf 7.3.3) vanwege het belang van monitoring in hoeverre het in het verkeersmodel opgenomen effect op autogebruik en modal shift wordt gerealiseerd. Zodat indien nodig tijdig aanvullende beleid kan worden ingezet.

10 Besluit

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders,

Besluit:

De Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: groen en bereikbaar vast te stellen, bestaande uit;

- de hoofdkoers en doelen;
- de zonering van de stad;
- de hoofdkeuzes en de vertaling daarvan op de themakaarten: groen, ecologie, bomen, recreatie, cultuurhistorie, water, hitte, voetganger, fiets, openbaar vervoer en gemotoriseerd verkeer;
- de afwegingsmethodiek openbare ruimte.

11 Bronvermelding

Gemeente Amsterdam, Stuurgroep Economische Verkenningen (2017). *Economische Verkenningen Metropoolregio Amsterdam 2017*.

Gemeenten Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede en Spaarnwoude, Heemstede en Zandvoort. (2011). *Regionale bereikbaarheidsvisie: Zuid-Kennemerland, bereikbaar door samenwerking* (2011/50511).

Gemeente Haarlem (1991). *Groenstructuurplan*.

Gemeente Haarlem (1997). *Recreatienota*.

Gemeente Haarlem (2005). *Structuurplan Haarlem 2020*.

Gemeente Haarlem (2010). *Bomenbeleidsplan Haarlem: Geef de bomen ruimte* (2010/34393).

Gemeente Haarlem (2012). *Nota Ruimtelijke Kwaliteit: Deel 1 Visie op Ruimtelijke Kwaliteit* (2012/192768).

Gemeente Haarlem (2012). *Nota Ruimtelijke Kwaliteit: Deel 2 Beoordelingskaders Ruimtelijke Kwaliteit* (2012/192768).

Gemeente Haarlem (2012). *Speelruimtebeleid 2012-2020* (2011/129916)

Gemeente Haarlem (2012). *Structuurvisie openbare ruimte: Hoofdlijnennotitie juli 2012* (2012/263392).

Gemeente Haarlem (2012). *Visie en strategiebeheer en onderhoud 2013-2022* (2012/398572)

Gemeente Haarlem (2013). *Structuurvisie openbare ruimte: Voorontwerp juli 2013 inclusief participatienota* (2013/243920).

Gemeente Haarlem (2013). *Ecologisch beleid 2013-2030* (2013/420660).

Gemeente Haarlem (2013). *Parkeervisie* (2013/71515).

Gemeente Haarlem (2013). *Plan van aanpak kansenkaart watertoerisme Haarlem* (2013/510176).

Gemeente Haarlem (2014). *Coalitieprogramma Haarlem 2014-2018 Samen Doen!*

Gemeente Haarlem (2015). *Economische agenda: Haarlem Samen doen* (2015/497123).

Gemeente Haarlem (2016). *Structuurvisie openbare ruimte: Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040. Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam* (2016/245554).

Gemeente Haarlem, DIA (2016). *Staat van Haarlem*.

Gemeente Haarlem (2017). *Klimaatadaptatieagenda*

Gemeente Haarlem (2017). *Versnelling van Duurzaamheidsprogramma (2017/93567)*

Gemeente Haarlem (2017). *Doorbouwen aan een (t)huis: Woonvisie Haarlem 2017-2020 (2017/47534).*

Gemeente Haarlem (2017). *Structuurvisie openbare ruimte: Haarlem 2040: groen en bereikbaar: Conceptontwerp (2017/81694).*

Gemeente Haarlem (2017). *Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: groen en bereikbaar: ontwerp (2017/215554).*

Gemeente Haarlem en Hoogheemraadschap van Rijnland (2014). *Integraal Waterplan Haarlem (2013/526116).*

Glaeser, E. (2012). *Triumph of the city: How urban spaces make us human*. Pan Macmillan Publishing. ISBN: 9780330458078

Goudappel Coffeng (2013). *Haarlems verkeer en vervoer plan (HVVP).*

Groene Ruimte (2015, maart). *Dossier Groen als LuchtfILTER: Groene oplossingen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit*. Geraadpleegd op : <https://www.groeneruimte.nl/>

Groenhuijsen, H. & Rijpert, K. (2016). *De elektrische auto: a convenient truth: De visie van de Rabobank op de elektrische auto (Rabobank)*. Utrecht: Rabobank.

Harms, L. (2016). *Sterke groei van het fietsgebruik? Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid*. 8 november 2016. Geraadpleegd op: <https://www.verkeersnet.nl/>.

LISA, *Cijfers 2012-2016*. Geraadpleegd via: <https://www.lisa.nl/>

Provincie Noord-Holland (2015). *Prognose 2015-2040: Concentratie in steden: Bevolking, huishoudens en woningbehoefte*.

RHDHV (2016). *Rapport Structuurvisie openbare ruimte: Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor de plan-m-e-r-procedure*.

Vos, W. & Prins, E. (2016). *De regio Zuid-Kennemerland / IJmond geeft thuis!: Regionaal actieprogramma wonen 2016 t/m 2020 (regio Zuid-Kennemerland / IJmond)*.

Wet op de Ruimtelijke Ordening (14-4-2016). *Artikel 2.1*. Geraadpleegd via: <http://wetten.overheid.nl/>.

Wet op de Ruimtelijk ordening (01-02-2008-30-06-2008) Geraadpleegd via: <http://wetten.overheid.nl/>.

Colofon

Opgesteld door	Gemeente Haarlem (November 2017)
Titel rapport	Structuurvisie openbare ruimte Haarlem 2040: groen en bereikbaar
In samenwerking met	Goudappel Coffeng MUST Royal Haskoning DHV VEVAP Landschapsarchitectuur

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

Fotografie

- Michel Campfens (kaft, 6, 8, 14, 20, 29, 42, 44, 48, 52, 71, 104, 114, 122)
- Susan Dekker (112)
- Dasha Elfring (102)
- Haarlem Marketing (105)
- Metropoolregio Amsterdam (109)
- Maaïke Stoop (35, 62, 70, 100, 113)

Bijlagen

Bijlage 1 Relatie met andere beleidsnota's

Voor diverse beleidsterreinen waar de Structuurvisie openbare ruimte betrekking op heeft zijn door de gemeenteraad beleidskaders vastgesteld. Dit beleid is nu integraal tegen elkaar afgewogen, en de resultaten daarvan zijn opgenomen in deze Structuurvisie. Daar waar sprake is van strijdig beleid, prevaleert de Structuurvisie.

Er zijn in Haarlem veel beleidsdocumenten. Voor de meest relevante documenten is hieronder opgesomd of en in hoeverre sprake is van strijdigheden met de Structuurvisie.

Beleidsdocumenten die geen of zeer weinig tot strijdigheden kennen met de Structuurvisie:

- Recreatienota (1997)
- Structuurplan Haarlem 2020 (2005)
- Plan van aanpak kansenskaart watertoerisme Haarlem (2013)
- Nota Ruimtelijke kwaliteit (2012)
- Speelruimtebeleid 2012-2020 (2012)
- Visie en strategiebeheer en onderhoud 2013-2022 (2012)
- Ecologisch beleidsplan 2013- 2030 (2013)
- Integraal Waterplan (2013)
- Economische agenda: Samen doen 2012-2016 (2015)
- Klimaatadaptatieagenda (2017)
- Versnelling van Duurzaamheidsprogramma (2017)

Beleidsdocumenten die strijdigheden hebben met de Structuurvisie:

- Groenstructuurplan (1991)
- Haarlems Verkeer en Vervoer Plan (2003)
- Bomenbeleidsplan Haarlem: Geef de bomen ruimte (2010)
- Regionale bereikbaarheidsvisie (2011)
- Parkeervisie (2013)

Omgevingswet

In het kader van de Omgevingswet wordt de komende jaren al het beleid geanalyseerd en waar nodig ook herzien. Mogelijke strijdigheden tussen de Structuurvisie/Omgevingsvisie en sectoraal beleid zullen de komende jaren worden gesynchroniseerd.

Bijlage 2 Analyse van de stad; aandachtspunten, trends en ontwikkelingen

Haarlem wil aantrekkelijke, gezonde en bereikbare stad zijn, binnen een metropolitane economie. De openbare ruimte speelt daarin een belangrijke rol. Met de Structuurvisie openbare ruimte wil Haarlem de kwaliteit en beleving van de openbare ruimte verbeteren.

In hoofdstuk 3 is kort ingegaan op de belangrijkste aandachtspunten. In deze bijlage worden ze toegelicht.

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

1 Ruimtelijk: de aantrekkelijke 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.

Aandachtspunten:

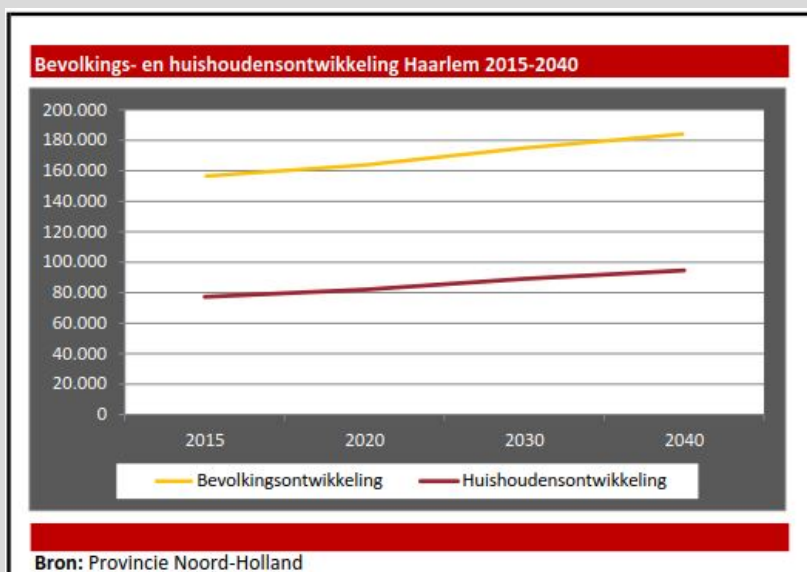
- Opvang van de groeiende woningvraag
- Het belang van water en groen
- Natuur in en rond de stad versterken
- Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving
- Levendige stadsstraten
- Belevingswaarde historische structuren en oriëntatiepunten versterken

Bewoners en het aantal huishoudens nemen toe

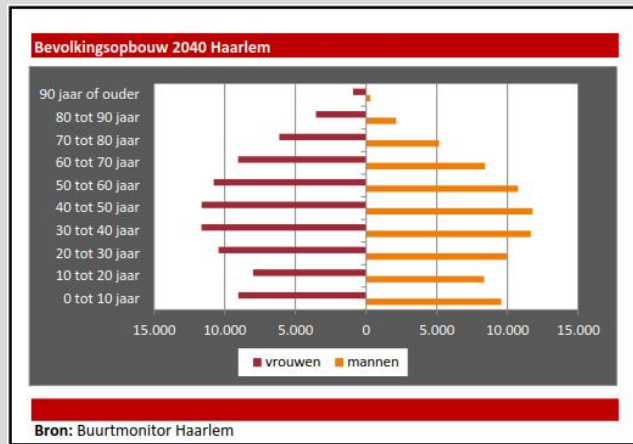
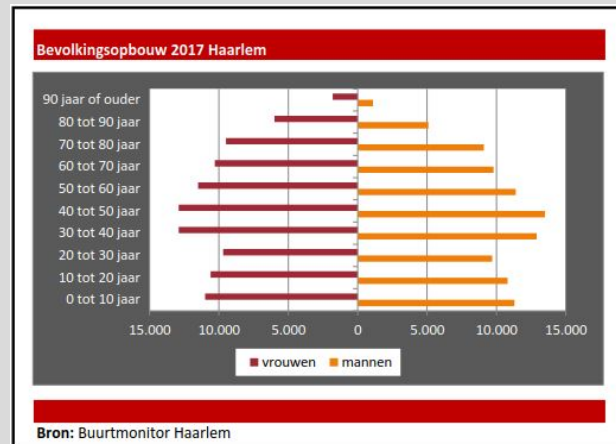
Het aantal inwoners van de stad groeit volgens provinciale prognose naar een kleine 185.000 in 2040. Het aantal huishoudens stijgt met 17.300. De oorzaken van de groei zijn divers en kunnen wisselen in de tijd.

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.



De gemiddelde leeftijd van de Haarlemse bevolking gaat dalen. Dat komt doordat het aantal inwoners tot 20 jaar toeneemt. De grafieken laten de bevolkingsopbouw van Haarlem van 2017 zien en de bevolkingsopbouw in 2040. De groep 65+’ers is toegenomen, waarnaast de prognose ook duidelijk laat zien dat het aantal jongeren gaat toenemen.

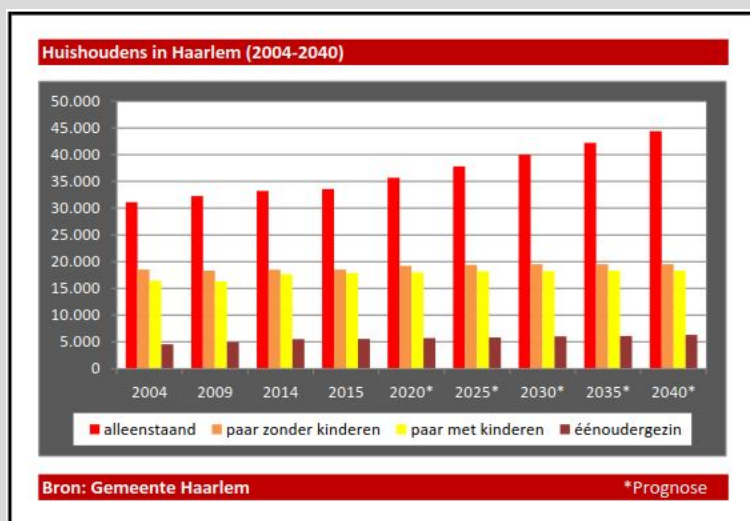


Opvang van de groeiende woningvraag

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.

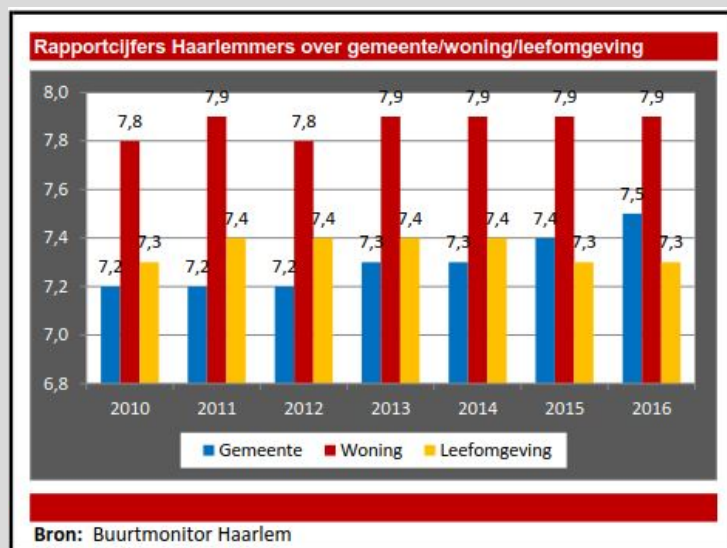


Het belang van water en groen

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 voldoendes als de Haarlemmers wordt gevraagd naar een rapportcijfer voor hun woning, woonomgeving en gemeente (Gemeente Haarlem, 2017).



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 verbeterd wordt. 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.

Belevingswaarde historische structuren en oriëntatiepunten versterken

De historie van Haarlem kan op verschillende manieren tot uiting komen in het openbaar gebied. Landschappelijk zijn de drie landschapstypen belangrijke elementen, daarnaast hebben historische routes en bijvoorbeeld parken zich in de loop der jaren ontwikkeld, maar zijn nog steeds herkenbaar. Stedenbouwkundige structuren en monumentale oriëntatiepunten zorgen voor een goede beleefbaarheid en herkenbaarheid van de organisch gegroeide stad. Deze dragers van ruimtelijke kwaliteit kunnen worden ingezet als basiselementen bij het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte.

2 Gezonde/sociale stad

Spreekt men over de gezonde stad dan gaat het om veiligheid, maar ook dat mensen langer thuis blijven wonen, dat je je in de stad makkelijker kunt bewegen en dat er oplossingen worden gezocht voor klimaatbepinning en milieubelasting door verkeer.

Aandachtspunten:

- Het belang van groen voor welzijn
- Gebruik en toegankelijkheid door alle leeftijden, ongeacht eventuele beperking
- De maatschappij hecht meer waarde aan gezondheid
- Klimaatbestendige stad
- Energietransitie
- Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer
- Werken aan een ongedeelde stad

Het belang van groen voor welzijn

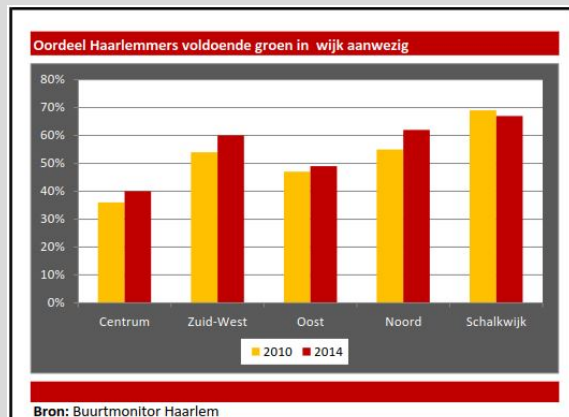
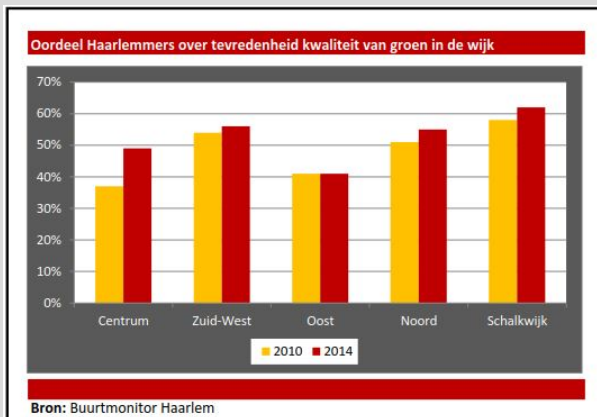
Groen in de stad is van grote waarde voor de bewoners. Groen draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een groene woonomgeving is bevorderlijk voor welzijn en gezondheid.

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.



Gebruik en toegankelijkheid door alle leeftijden, ongeacht eventuele beperking

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.

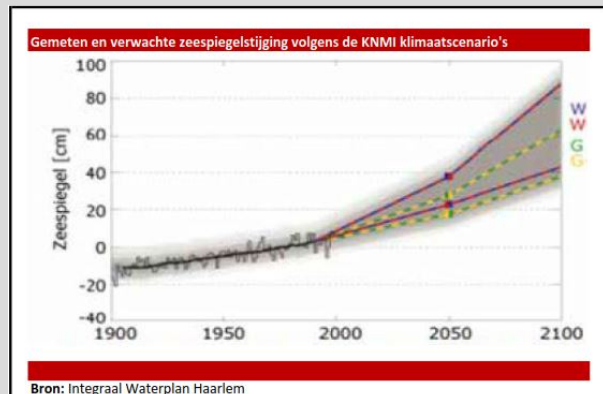
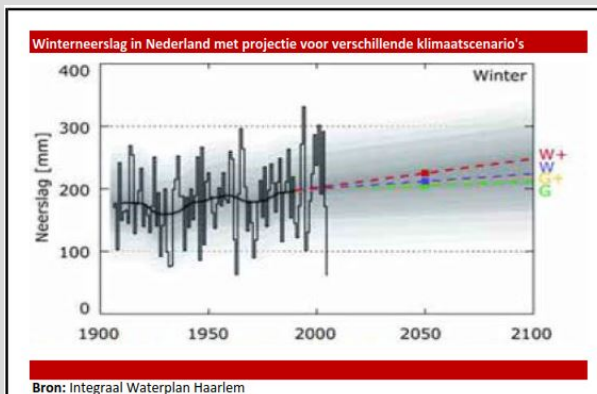
Meer neerslag betekent een grotere kans op wateroverlast. Een fijnmaziger netwerk van open water helpt dit probleem te ondervangen. Zo heeft een fijnmaziger netwerk een drainerend effect op de grondwaterstand en biedt het mogelijkheden om hemelwater af te koppelen en overtollig regenwater te bergen.

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



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

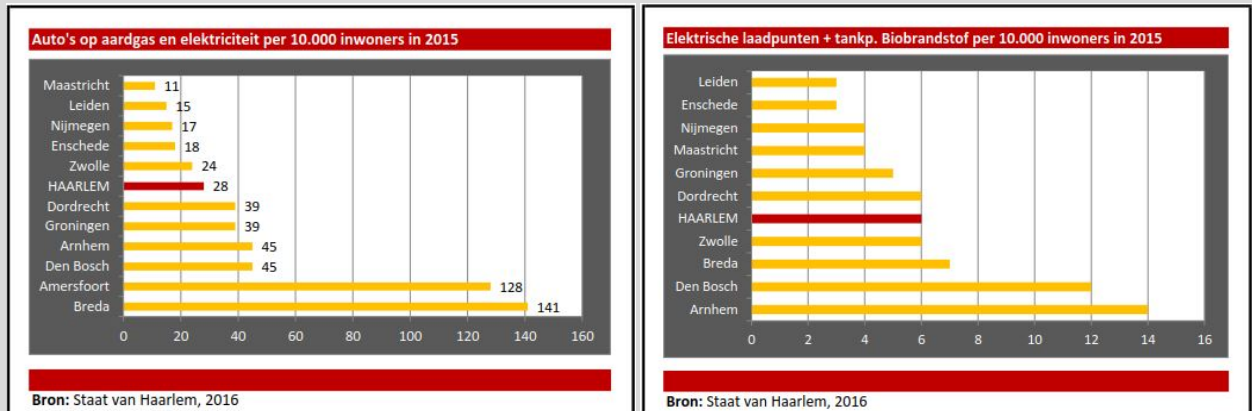
Het aandeel elektrische auto's zal blijven groeien. Rond 2023 wordt een omslagpunt voorspeld, waarop elektrische auto's even duur, om vervolgens goedkoper te worden dan auto's met een verbrandingsmotor (Groenhuijsen & Rijpert, 2016).

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/comfortabeler 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 geeft 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. De grafiek ernaast schetst de staat van de faciliteiten die de verdere ontwikkeling mogelijk maken.



Werken aan een ongedeelde stad

In Haarlem zijn verschillen zichtbaar 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

Regionale verknoping en mondiale trends werken door in de Haarlemse economie.

Aandachtspunten:

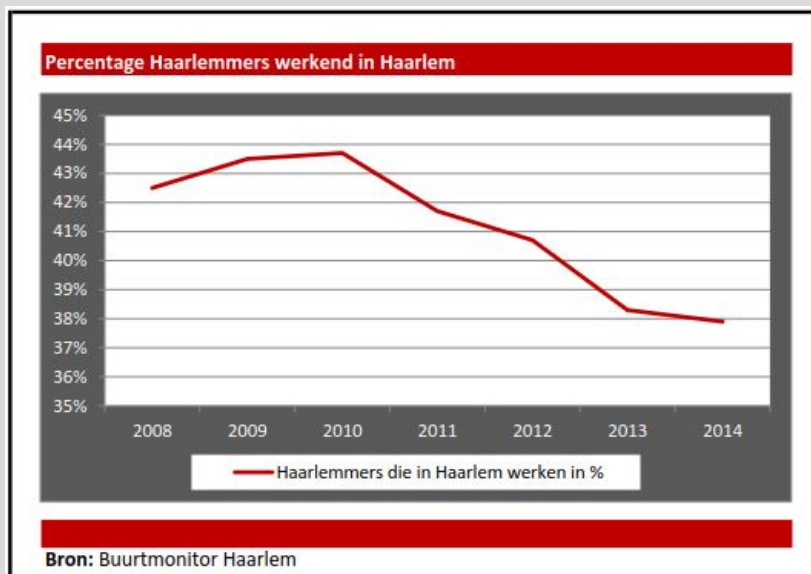
- Verknoping met de regio verbeteren
- De Haarlemse economie verandert
- Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups
- Potentie voor toerisme benutten
- Haarlem bezoekstad

Verknoping met de regio verbeteren

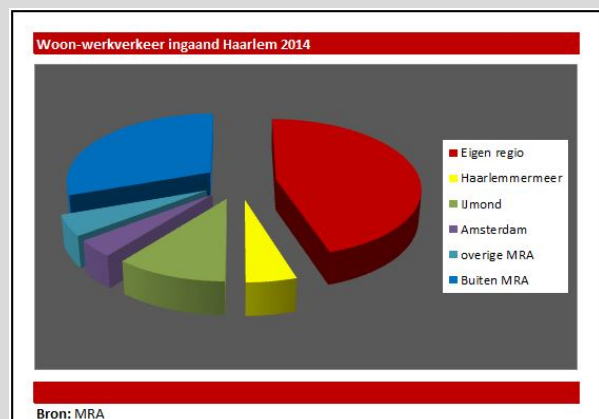
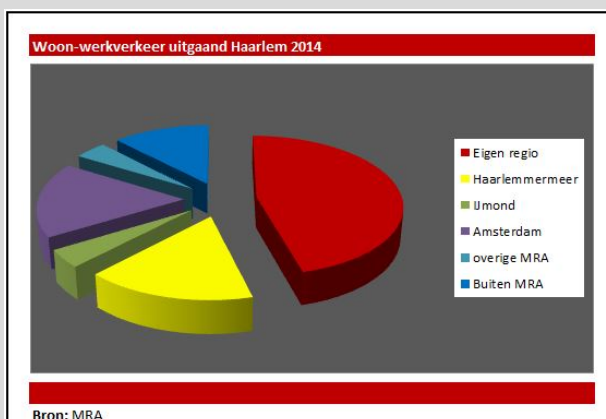
Hoewel mensen vaker thuis werken, neemt het aantal Haarlemmers dat buiten Haarlem werkt toe. Dit vraagt om het versterken van metropolitane netwerken naar belangrijke werk- en voorzieningenlocaties op Schiphol en in Amsterdam, maar ook naar verder gelegen locaties in de Randstad. Andersom komt een groot 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))



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

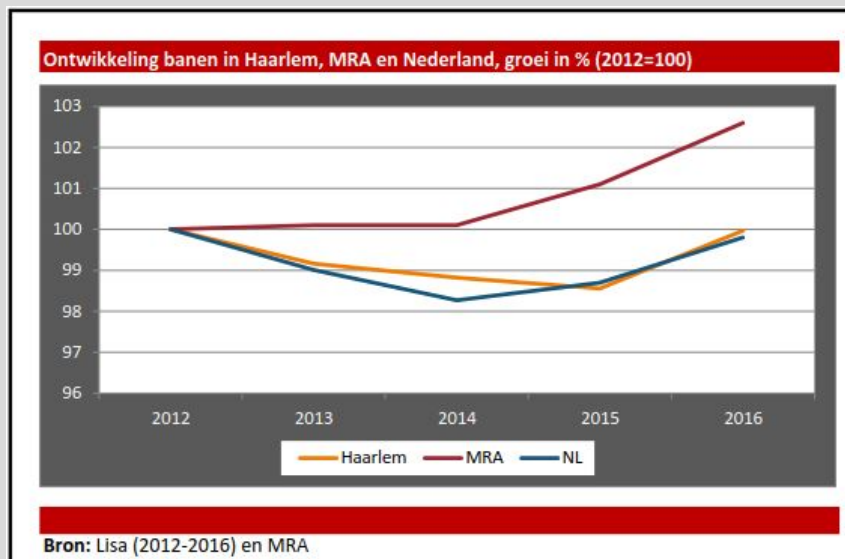
De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven, als trekkers van de lokale economie, neemt verder af. Daar staat een groeiende rol van start-ups, scale-ups (bedrijven die groter groeien) en toerisme tegenover. De groeiers vragen om meer ruimte voor verblijf en voor voetgangers 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 liet tot en met 2015 een daling zien. Vanaf 2016 stijgt de werkgelegenheid weer. Daarmee volgt Haarlem de landelijke trend. De prognose is dat Haarlem steeds minder productiegerichte banen zal hebben (Economische agenda, 2015). De werkgelegenheid in de MRA heeft zich al eerder hersteld en vertoont een sterke groei. Door de nabijheid van Amsterdam en Schiphol is de bereikbaarheid van banen voor Haarlemmers ook relatief groot. (Gemeente Haarlem, 2016, Staat van Haarlem 2016).



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

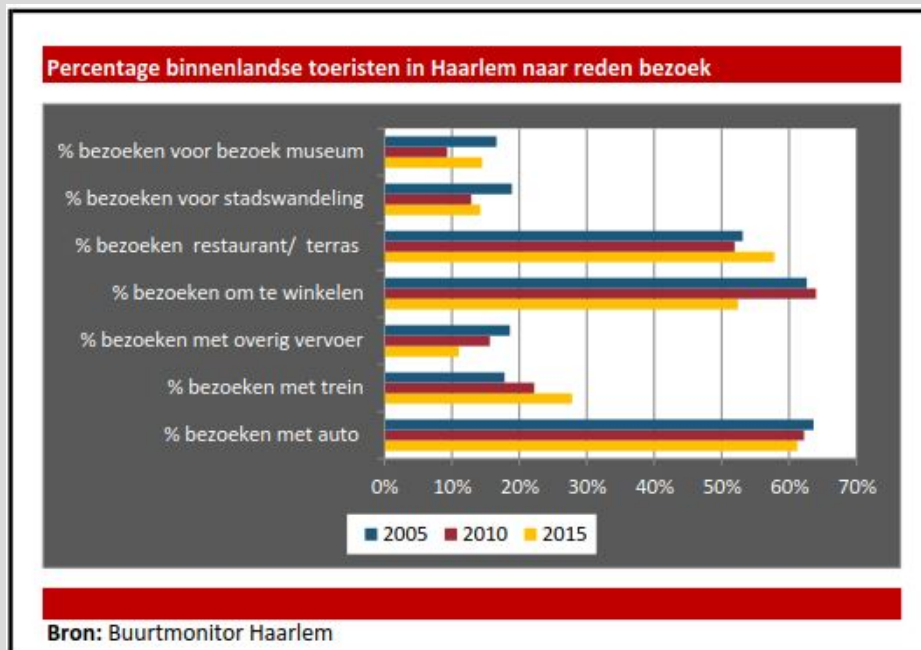
het riviercruise netwerk. Het aantal bezoekers van Haarlem neemt toe.

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).

Onderstaande grafiek laat zien dat Haarlem populair is bij winkelend publiek en om in een restaurant of op terras te verpozen.

Het aandeel bezoekers per trein is de afgelopen tien jaar toegenomen, terwijl het aandeel van de bezoekers dat met de auto komt is gedaald.



Haarlem bezoekstad versterken

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

Aandachtspunten:

- 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

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)

Groeierende 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 dichtbij zijnde 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			
	2005	2010	2015
Aantal personenauto's	55.440	60.360	59.060
Aantal personenauto's per huishouden	0,78	0,82	0,78

Bron: Buurtmonitor Haarlem

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 voldoende. De OV-Klantenbarometer is het klanttevredenheidsonderzoek voor het stads- en streekvervoer. Alle vervoerders en lijnen doen mee.

