



Haarlem

Gemeente Haarlem

drs. Cora-Yfke Sikkema

Wethouder duurzaamheid, mobiliteit, beheer en onderhoud

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511 2003 PB Haarlem

Aan de leden van de commissie Beheer

Datum 26 januari 2018
Ons kenmerk 2018/50614
Contactpersoon Rob Admiraal
Doorkiesnummer 06-12096855
E-mail radmiraal@haarlem.nl
Bijlage(n) Notitie voorkeursvariant Autoluwe Binnenstad d.d. 16-1-2018.

Onderwerp Vrijgave voor inspraak "voorkeursvariant B" voor uitbreiding autoluwe binnenstad.

Geachte leden van de commissie Beheer,

Op 29 november 2017 bent u, bij brief met kenmerk 2017/574092, geïnformeerd over het project Autoluwe Binnenstad. In deze brief informeer ik u over de laatste stand van zaken van het project.

Tijdens de participatiebijeenkomst op 27 november 2017 is een toelichting gegeven op de verschillende mogelijkheden om de autoluwe binnenstad te vergroten. Voor deze avond waren bewoners, ondernemers en belanghebbenden uitgenodigd. De bijeenkomst was aangekondigd via een brief op adres, e-mail en een advertentie. Daarbij zijn ondernemers via een nieuwsbrief vanuit de Centrum Management Groep uitgenodigd. Op deze avond waren de belangrijkste discussiepunten de verkeerscirculatie Nieuwe Kruisstraat/Pieterstraat/Ridderstraat en Zoetestraat/Lange Margarethastraat, de bereikbaarheid van een aantal bestemmingen in het centrumgebied en de beschikbaarheid van invalidenparkeerplekken.

In december is samen met betrokken vakafdelingen verder gewerkt aan een voorkeursvariant en zijn er diverse persoonlijke gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Op basis van de voorkeuren en wensen zijn twee haalbare uitvoeringsvarianten af te leiden die draagvlak hebben bij onder andere de bewoners, wijkraad, ondernemers en centrummanagementgroep. Het gaat hierbij om combinaties van varianten uit het verkeersonderzoek. Dit onderzoek was bijgevoegd bij de brief van 29 november 2017.

I Uitvoeringsvariant A

Variant A is een combinatie van variant 1 en 4 die staat weergegeven in de bijgevoegde notitie. Met variant A worden de Zoetestraat, Lange Margarethastraat, Nieuwe Groenmarkt, Krocht, Smedestraat, Lange Wijngaardstraat, Morinnesteeg en delen van de Kruisstraat en Jansstraat toegevoegd aan de autoluwe binnenstad.



Haarlem

2

II Uitvoeringsvariant B

Variant B is een combinatie van variant 3 en 4. Variant B is ontstaan naar aanleiding van de insprekers tijdens de commissie Beheer van 14 december 2017. In deze variant worden, ten opzichte van variant A, ook nog de Pieterstraat, Nieuwe Kruisstraat, Nassaustraat, Ridderstraat en een extra deel van de Kruisstraat toegevoegd aan de autoluwe binnenstad.

III Voorkeursvariant

Variant B heeft de voorkeur en betreft een zo groot mogelijk autoluw gebied. Variant B zorgt namelijk voor een heldere verkeersstructuur en levert een oplossing voor het nadeel van variant A, waarin de smalle straten als de Nassaulaan en Ridderstraat een nieuwe lus gaan vormen rondom het centrum. Met variant B wordt ook nagenoeg de gehele Kruisstraat autoluw, waardoor een eenduidig profiel in de winkelstraat ontstaat en wordt voorkomen, dat het verkeer deels de straat in kan blijven rijden en vervolgens een afsluiting tegenkomt. Variant B komt ook het best tegemoet aan de wensen van de direct omwonenden, waardoor ook zij, naast de winkeliers, zoveel mogelijk profiteren van het autoluwe gebied. Besloten is dan ook om “variant B” vrij te geven voor inspraak.

Vervolg

De voorkeursvariant voor uitbreiding van de Autoluwe Binnenstad volgens “variant B” wordt vrijgegeven voor inspraak. Hierbij ontvangt u, in de bijlage, deze voorkeursvariant ter kennisname. Als onderdeel van de inspraak wordt medio februari een informatieavond gepland voor de partners in de stad en omwonenden. In maart wordt de uitvoeringsvariant definitief vastgesteld, waarna de verdere voorbereiding en aanbesteding start. De uitvoering van de werkzaamheden vindt aansluitend plaats in de tweede helft van 2018.

Hoogachtend,

Cora-Yfke Sikkema

Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
T +31 (0)570 666 222
F +31 (0)570 666 888
Postbus 161
7400 AD Deventer

Den Haag
Casuariestraat 9a
2511 VB Den Haag

Leeuwarden
F. HaverSchmidtwei 2
8914 BC Leeuwarden

Eindhoven
Emmasingel 15
5611 AZ Eindhoven

Amsterdam
De Ruyterkade 143
1011 AC Amsterdam

Gemeente Haarlem

Vergroten autoluwe centrum Haarlem

Voorkeursvariant naar aanleiding van participatietraject

Datum
Kenmerk
Eerste versie

16 januari 2018
HLM168/Bqt/1386.02

1 Aanleiding

In 2016 is in de commissie Beheer de informatienota Herinrichting Nieuwe Groenmarkt behandeld. In de nota is de mogelijkheid geboden om verder te gaan met het project De Rode Loper waartoe al in 2011 toe besloten was. Er is besloten om het project uit te werken volgens optie 2: herinrichting Nieuwe Groenmarkt én uitbreiding van het kernwinkelgebied. In 2017 is gestart met de voorbereiding voor het project.

Met het project wordt invulling gegeven aan het gewenste eindbeeld van de Rode Loper: de Nieuwe Groenmarkt, de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat en omliggende straten toevoegen aan het autoluwe kernwinkelgebied. Midden 2017 is een uitgebreid verkeersonderzoek uitgevoerd. Daarin is een aantal uitvoeringsvarianten uitgewerkt en zijn de gevolgen daarvan inzichtelijk gemaakt ('Verkeersonderzoek Autoluw Centrum Haarlem', kenmerk: HLM168/Rqr/1348.01). Deze varianten zijn toegelicht en besproken tijdens een informatieavond voor bewoners, ondernemers en andere belanghebbende stakeholders in het plangebied, op 27 november 2017. Ook zijn er een aantal gesprekken gevoerd met belanghebbenden. Op basis van de input van de bewoners en directe betrokkenen in het plangebied, zoals de ondernemers, zijn de verschillende varianten afgewogen en is een voorkeursvariant benoemd.

2 Informatieavond

De bevindingen vanuit de informatieavond zijn opgedeeld in de discussiepunten en wensen vanuit de participatie. Deze bevindingen leiden tot de haalbare varianten in hoofdstuk 3. Naast de reacties vanuit de informatieavond is ook de brief aan de Raad van de bewoners aan de Nieuwe Kruisstraat en andere reacties/vragen van bewoners en belanghebbenden hierin meegenomen.

2.1 Discussiepunten

De belangrijkste discussiepunten van de informatieavond waren:

1. Verkeerscirculatie Nieuwe Kruisstraat/Pieterstraat/Ridderstraat.
2. Verkeerscirculatie Zoetestraat/Lange Margarethastaat.
3. Bereikbaarheid centrumgebied.
4. Beschikbaarheid invalideparkeerplek.

Verkeerscirculatie Nieuwe Kruisstraat/Pieterstraat/Ridderstraat

Van de bewoners van de Nieuwe Kruisstraat en de Pieterstraat komt de wens naar voren om de huidige situatie met de afsluiting in de Nieuwe Kruisstraat te behouden. Ze wensen geen aanpassingen van de verkeersrichting of het openstellen van de afsluiting in de Nieuwe Kruisstraat ten behoeve van de bereikbaarheid van de privé-parkeergarages aan de Pieterstraat. Hun voorkeur gaat uit naar variant 1, waarbij het autoluwe kernwinkelgebied begint ten zuiden van de Nieuwe Kruisstraat, en de Pieterstraat voor autoverkeer bereikbaar blijft.

Of naar variant 3 waarin het gebied wordt opgenomen in het autoluwe winkelgebied en daarmee alleen tijdens venstertijden voor derden bereikbaar is en voor gebruikers van de privé-parkeergarages door middel van een toegangspas. Deze variant heeft ook de voorkeur van de bewoners van de Ridderstraat, omdat de Ridderstraat anders voor de nieuwe rondrijbeweging rondom het centrum gebruikt kan worden en vermoedelijk een hogere verkeersdruk met zich meebrengt. In totaal werd 29 keer de voorkeur gegeven van het openhouden van de Nieuwe Kruisstraat en 26 keer de voorkeur voor het autoluwe maken van dit gebied. De initiatiefnemer van de ingezonden brief heeft ook ingesproken bij de commissie Beheer. Daarbij heeft hij aangegeven dat er vanuit de bewoners een variant 5 naar voren is geschoven. De wethouder heeft toegezegd dat dit zal gebeuren.

Verkeerscirculatie Zoetestraat/Lange Margarethastaat

De bewoners van de Zoetestraat wensen de afsluiting aan de Zijlstraat te behouden en daarmee het rustige karakter van hun straat. Zij zijn geen voorstander van het openen van deze afsluiting ten behoeve van de bereikbaarheid van de Lange Margarethastaat. De bewoners van de Lange Margarethastaat geven de voorkeur aan variant 4, waarin de Lange Margarethastaat autoluw wordt gemaakt. Dit zorgt voor minder verkeersdruk in de Lange Margarethastaat. De bewoners geven daarbij als argument dat de openbare parkeerplekken in de Lange Margarethastaat bijna niet door de bewoners van de straat zelf gebruikt worden. Van de 32 reacties werd 24 keer aangegeven dit gebied autoluw te maken.

Bereikbaarheid centrumgebied

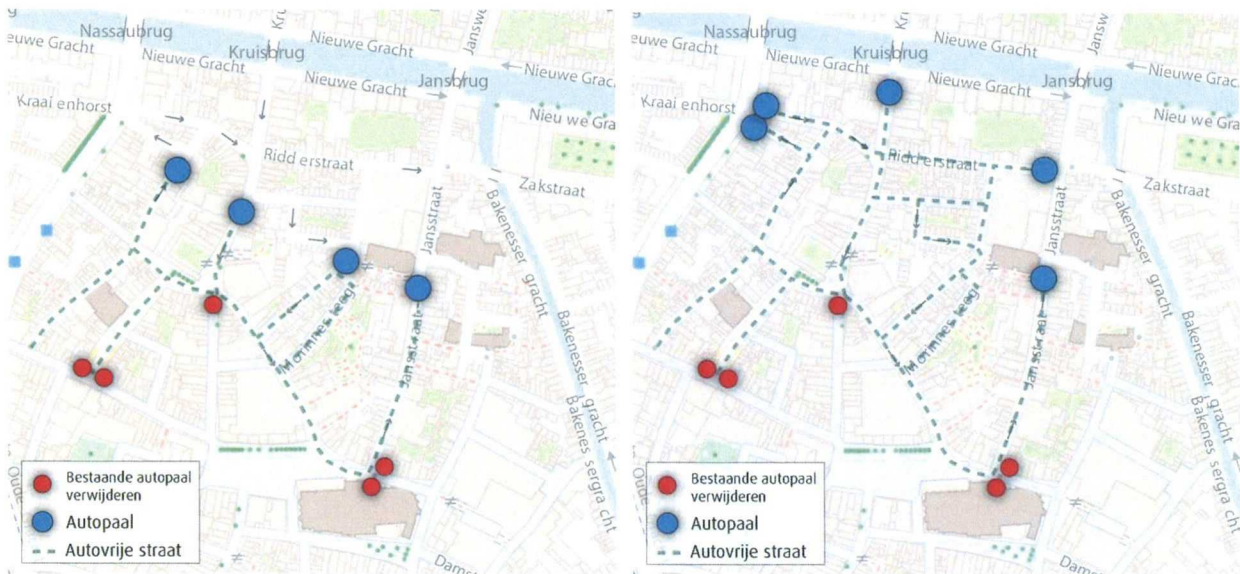
Het vergroten van het autoluwe centrumgebied zorgt ervoor dat een aantal bestemmingen binnen het centrumgebied een mindere bereikbaarheid krijgt. Alleen tijdens de venstertijden 06.00 en 11.00 uur (maandag t/m vrijdag) kan iedereen in het autoluwe centrumgebied terecht. Voor duurzame voertuigen gelden andere regels, die in het toegangsbeleid zijn opgenomen. Voor bewoners geldt dat ze wel met een toegangspas in het centrum kunnen komen, maar binnen een uur weer buiten het gebied moeten

Verkeerscirculatie westen:

- Autoluw maken: 24x.
- Via Zoetestraat: 6x.
- Twee richtingen Ridderstraat: 2x.
- Anders: 5x.

3 Haalbare alternatieven

Op basis van deze voorkeuren en wensen zijn de twee haalbare varianten af te leiden die draagvlak hebben vanuit de bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden. Het gaat hierbij om combinaties van bovenstaande varianten. Het gaat om een combinatie van variant 1 en 4 (Variant A: zie figuur 3.1 links) en variant 3 en 4 (Variant B: zie figuur 3.1, rechts).



figuur 3.1: Links variant A: combinatie varianten 1 en 4, rechts variant B: combinatie varianten 3 en 4

In variant A vallen de Pieterstraat, Nieuwe Kruisstraat, Nassaustraat, Ridderstraat en een deel van de Kruisstraat buiten het autoluwe centrum blijven zoals nu ook het geval is. In variant B behoren deze straten wel tot het autoluwe centrumgebied.

In de rest van dit hoofdstuk zijn de consequenties voor parkeren en verkeer en overige aandachtspunten benoemd.

3.1 Parkeren

In variant A liggen 101 van de huidige openbare parkeerplekken in het autoluwe centrumgebied en in variant B zijn dat er 129. Deze parkeerplekken kunnen in de nabijgelegen parkeergarages worden opgevangen zoals is gebleken vanuit het (beschikbaarheids-)onderzoek. De gemeente is voornemens op korte termijn zowel in de Raaks en de stationsgarage 75 parkeerplekken te reserveren voor vergunningshouders. De 101 of 129 parkeerplekken die op straat verdwijnen kunnen met de 150 parkeerplekken voor bewoners in de parkeergarage worden opgevangen, zodat wordt voorkomen dat de parkeerdruk op straat zou kunnen toenemen.

Bewoners geven een aantal aandachtspunten aan voor de alternatieve parkeerlocaties. Ze zijn wel bereid te parkeren in de openbare parkeergarages, maar dan moeten de kosten wel gelijk zijn aan een parkeervergunning op straat. Daarnaast moeten beide opties gelijktijdig mogelijk zijn. Andere alternatieven zijn het realiseren van alleen vergunningshoudersplekken op de Nieuwe Gracht, zodat bezoekers daar niet parkeren of het creëren van parkeerplekken aan de oostzijde van het Kenaupark.

3.2 Verkeerscirculatie

In beide varianten blijft de parkeergarage van de Sint Janskliniek toegankelijk. Ook het Begijnhof is in de varianten openbaar toegankelijk. Vanuit de bewoners rondom het Begijnhof is dit wel een aandachtspunt, omdat zij bang zijn voor parkeeroverlast na het vergroten van het autoluwe centrumgebied. In dat geval zijn dat namelijk de openbare parkeerplekken het dichtst bij het centrum. De monitoring van de gevolgen is daarom van belang.

In variant A is blijft de Pieterstraat bereikbaar via de Kruisstraat, zodat bewoners de privé-parkeergarages kunnen bereiken. In variant B is de Pieterstraat alleen openbaar toegankelijk binnen de venstertijden. Daarbuiten kunnen gebruikers van de privé-parkeerplaatsen het gebied bereiken door middel van een toegangspas. De afsluiting in de Nieuwe Kruisstraat blijft in beide varianten gehandhaafd. Theoretisch is het mogelijk dat een eigenaar van een privé-parkeerplek in de garages geen bewoner is van het autoluwe gebied en dus, volgens huidig beleid, geen recht heeft op een ontheffing om het gebied in te rijden buiten de venstertijden.

In variant A blijft de Ridderstraat in oostelijke richting openbaar toegankelijk voor verkeer. In variant B wordt de Ridderstraat ook meegenomen in het autoluwe gebied, waardoor autoverkeer in oostelijke richting gebruik moet maken van de Nieuwe Gracht.

De Lange Margarethastraat wordt in beide varianten ook autoluw. De 'driehoek' Nassaustraat - Korte en Lange Margarethastraat blijft in variant A wel openbaar toegankelijk.

In variant B is deze driehoek niet openbaar toegankelijk, omdat vanuit de bewoners van deze straten ook de wens kwam dit op te nemen in het autoluwe gebied.

3.3 Overige aandachtspunten

Naast de verkeerkundige onderdelen zoals parkeren en bereikbaarheid is er ook een aantal andere aandachtspunten die moeten worden meegenomen in de bestuurlijke afweging. Een aantal aandachtspunten dat ook al bij de informatieavond aan het licht kwam, is hierna kort opgesomd:

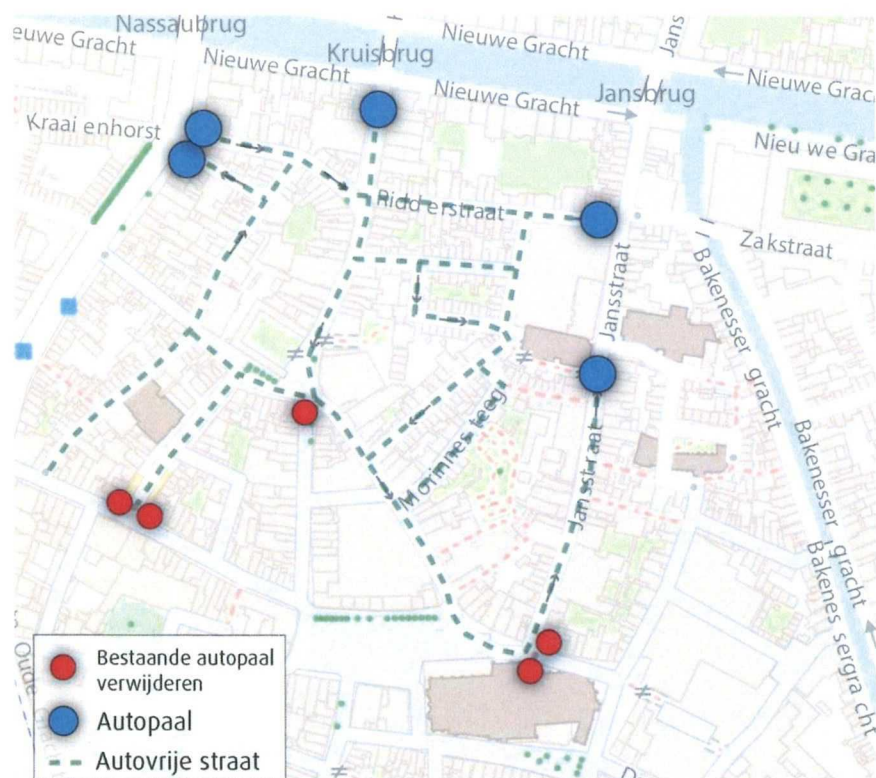
- **Kosten** van zowel de realisatie van de varianten, als het beheer en onderhoud. Daarbij gaat het ook om de kosten voor het opheffen van de bestaande parkeervakken, om te voorkomen dat men toch in het autoluwe centrumgebied gaat parkeren.
- **Bevoorrading.** Door het vergroten van het autoluwe centrum zal de bevoorrading binnen de venstertijden moeten plaatsvinden. Met name voor de Albert Heijn, die nu bevoorraadt via de Nassaustraart en wegrijdt via de Kruisstraat/Smedestraat, zullen afspraken gemaakt moeten worden, wat betreft tijden, maar mogelijk ook wat betreft verkeersbewegingen van een vrachtwagen. Ook de vele horecagelegenheden in de Smedestraat en op en rond de Grote Markt dienen hun bevoorrading anders te organiseren.
- **Minder mobiele bezoekers.** Een aantal instellingen in het gebied zoals kerken, wijkcentrum en een fysiotherapie verliezen hun parkeerplekken voor de deur waar nu nog bezoekers gebruik van maken die afhankelijk zijn van eigen vervoer. Ook kunnen zij buiten de venstertijden niet meer door kennissen of familieleden voor de deur worden afgezet. Zij dienen dan gebruik te maken van taxi of collectief vraagafhankelijk vervoer.
- Terugbrengen **invalidenplekken** rondom het autoluwe centrumgebied. Hiervoor moet gekeken worden waar de mogelijkheid bestaat deze plekken terug te laten komen dicht bij het centrum. Met individuele gebruikers moet bekeken worden wat een redelijk alternatief is dat past bij hun indicatie.
- **Deelauto's** worden met het huidige beleid buiten de venstertijden niet toegelaten in het autoluwe gebied. Bewoners die hier gebruik van willen maken, kunnen in dat geval alleen binnen de venstertijden met hun deelauto's bij hun voordeur komen..
- **Verkeersdruk** van de situatie na de realisatie van het autoluwe centrumgebied. Met name de bewoners aan de Ridderstraat, maar ook het Begijnhof, zijn bang dat bij het openhouden van deze straten de verkeersdruk zal toenemen.
- **Doorstroming** door het invoeren van de venstertijden. Hierdoor zal het laad- en losverkeer meer geclusterd in het plangebied komen, waardoor er kans is op een opstopping door ladend en lossend verkeer.

4 Voorkeursvariant

Het projectteam heeft gekeken en geluisterd naar alle wensen die naar voren zijn gekomen in het participatietraject. Zij realiseert zich dat met het geven van een voorkeur voor een zo'n groot mogelijk autoluwe gebied niet iedereen naar tevredenheid kan worden bediend. Deze variant voldoet echter wel aan de wens van een groot aantal bewoners en een aantal belanghebbenden en is een goede vertaling van het beoogde gemeentelijke beleid. De keuze is daarmee gevallen op variant B, zie figuur 4.1.

De argumenten om tot deze voorkeur te komen zijn hieronder opgesomd:

- Het zorgt voor een heldere verkeersstructuur. De huidige verkeersstructuur blijft tijdens de venstertijden behouden. Het nadeel van variant A, waarin de smalle straten als de Nassaulaan en Ridderstraat een nieuwe lus vormen rondom het centrum, komt in deze variant niet voor. De Nassaulaan en Nieuwe Gracht zijn straten met een breder profiel, die het verkeer beter kunnen verwerken.
- Nagenoeg de volledige winkelstraat (Kruisstraat) wordt in deze variant autoluw. Hierdoor ontstaat een eenduidig profiel in de winkelstraat en wordt voorkomen dat het verkeer deels de straat in kan blijven rijden en vervolgens een afsluiting tegenkomt.
- Hoewel de ondernemers voor hun bevoorrading een deel van hun bedrijfsvoering moeten aanpassen profiteren zij van een winkelstraat zonder druk autoverkeer waar het voor het winkelend publiek aangenamer verblijven is. Naast de winkeliers profiteren ook de bewoners rondom het autoluwe kernwinkelgebied bij deze variant zo veel mogelijk mee van het autoluwe gebied. Dit sluit ook aan bij de wens van de initiatiefnemers die een aanvullende variant hebben besproken in de commissie beheer.



Figuur 4.1: Voorkeursvariant vanuit de participatie voor vergroten autoluwe centrum

Om de variant te kunnen realiseren, dient een aantal zaken nog te worden uitgezocht. Het gaat hierbij om zaken die uit het onderzoek, de gesprekken of de informatieavond naar voren zijn gekomen, zoals de punten die hieronder zijn opgesomd, maar ook om afstemming met de afdeling Economie van de gemeente over de economische gevolgen.

Vanuit het onderzoek, de gesprekken, de reacties en de informatieavond zijn de volgende aandachtspunten naar voren gekomen:

- evaluatie van de bestaande rode loper;
- kosten voor het opheffen van de parkeerplekken in het autoluwe gebied;
- realiseren invaliden-parkeerplekken;
- bevoorrading in de venstertijden, voor bijvoorbeeld de Albert Heijn;
- doorstroming wanneer het laden en lossen volledig binnen de venstertijden wordt gerealiseerd;
- extra verkeersbewegingen binnen het totale autoluwe gebied, nu meer bewoners met een toegangspas toegang krijgen tot het autoluwe gebied.