



**Gemeente
Haarlem**

Structuurvisie Openbare Ruimte

Uitvoeringsprogramma 2019

18 december 2018
Ron de Kooker
Programma's en Gebieden

Inhoudsopgave

1.	Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte	4
1.1	Inleiding	4
1.2	Doelen Structuurvisie	6
2.	Het Uitvoeringsprogramma 2019	9
2.1	Spoor 1: Themakaarten	11
2.2	Spoor 2: Sleutelprojecten	16
2.3	Spoor 3: Beleidstrajecten	18
2.4	Spoor 4: Regionale Sleutels	19
2.5	Budget	20

1. Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte

1.1 Inleiding

Voor u ligt het Uitvoeringsprogramma 2019 Structuurvisie Openbare Ruimte. Het Uitvoeringsprogramma is een uitwerking van de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040. Het Uitvoeringsprogramma Structuurvisie Openbare Ruimte vormt samen met de Omgevingsvisie.

Haarlem groeit. Dat betekent dat het aantal gebruikers van de openbare ruimte verder zal toenemen; meer fietsers, meer auto's, meer bussen, meer voetgangers. Daar komen de opgaven van de klimaatsverandering en energietransitie bij. Tegelijkertijd is er behoefte aan meer ruimte voor groen, water, recreatie, spelen, etc. Al deze claims zoeken hun plek in een openbare ruimte waarvan het oppervlak niet toeneemt. Voor een goede kwaliteit en beleving van de openbare ruimte is het nodig om prioriteiten te stellen en keuzes te maken. Daartoe heeft de gemeenteraad eind 2017 de Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 Haarlem Groen en Bereikbaar (2017/477571) vastgesteld.

Het gebruik en de inrichting van de openbare ruimte hangen nauw samen met de bestuurlijke keuzes over het programma Groei van Haarlem. Woningbouw en bedrijfsontwikkeling hebben bijvoorbeeld direct gevolgen voor zowel de inrichting als het gebruik van de openbare ruimte. Denk daarbij aan de hoeveelheid groen, de locatie en het profiel van wegen, de waterberging en tal van andere aspecten. Vanwege deze samenhang is het samenstellen van het Uitvoeringsprogramma SOR geen sinecure en vergt het veel tijd en inzet om te komen tot een samenhangend geheel. Voor 2019 is een integraal Uitvoeringsprogramma gemaakt met daarin de acties die bijdragen aan een of meer van de vier hoofddoelstellingen: Aantrekkelijke stad, Gezonde stad, Metropolitane economie en Bereikbare stad. Voor werkzaamheden waarvan de voorbereiding al loopt, kan dit betekenen dat er aanpassingen worden gedaan om aan de SOR uitgangspunten te voldoen.

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 de Structuurvisie hebben we onze gemeentelijke belangen geformuleerd. Als integrale afweging tussen onze verschillende ruimtelijke belangen vormt de Structuurvisie als beleidskader de basis voor ons handelen en de wijze waarop we onze instrumenten inzetten. De Structuurvisie geeft richting aan de door ons gewenste ruimtelijke inrichting van een gebied waardoor voor een ieder duidelijk is of initiatieven daarbinnen passen. Voor onszelf is de Structuurvisie het kader voor de afweging van concrete ruimtelijke beslissingen en de inzet van uitvoeringsinstrumenten (bijvoorbeeld plantoetsing, projectbesluiten, bestuurlijk overleg en beschikbaar stellen van financiële middelen).

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 in het kader van de Structuurvisie zijn afgewogen en met elkaar in verband zijn gebracht. Daarmee

biedt de Structuurvisie een kader waarmee bij de uitwerking op het niveau van projecten de gewenste synergie kan worden bereikt.

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 2040 in Haarlem veranderd zijn. De uitvoeringsagenda heeft vooral tot doel om de strategie aan te geven waarmee de ambities uit de Structuurvisie kunnen worden gerealiseerd.

1.2 Doelen Structuurvisie

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.

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

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

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

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

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

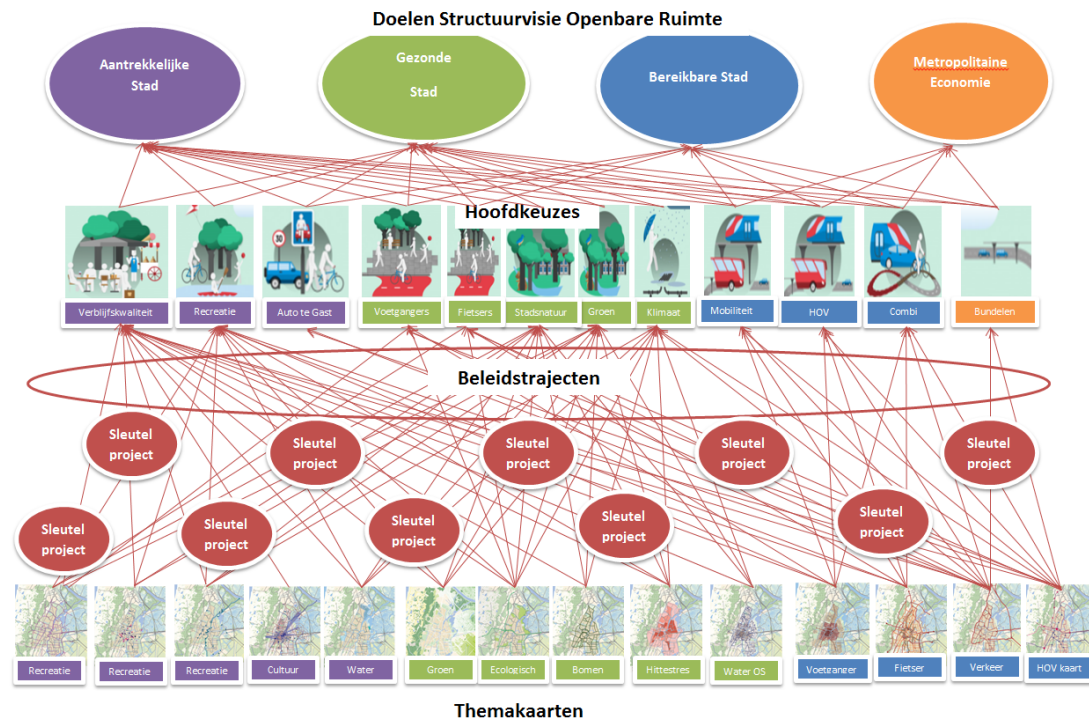
Hoofdkeuzes

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



2. Het Uitvoeringsprogramma 2019

In het programma zijn de belangrijkste projecten die uitvoering geven aan onze Structuurvisiedoelen opgenomen en in samenhang met elkaar gebracht. Daarmee richt het Uitvoeringsprogramma zich op de programmering van ruimtelijke projecten en thema's die van belang zijn in het licht van onze Structuurvisie. Belangrijke voorwaarde voor realisatie van de doelstellingen zijn de bestuurlijke keuzes op het gebied van "Groei van Haarlem" Kernstudies op het gebied van groei en mobiliteit moeten nog worden opgeleverd. De groei van 20% heeft gevolgen voor de beschikbare openbare ruimte, mobiliteit en doelstellingen van de SOR. Mobiliteit verandering van auto naar OV, fiets, etc. de "Modal Shift" genaamd is van groot belang. Dit is echter een proces voor de middellange termijn terwijl de Groei van Haarlem en Klimaatadaptatie vraagstukken van nu zijn.

In 2019 zetten we in op voorbereidende werkzaamheden die inzicht en richting geven aan de Middellange en lange termijn uitwerkingen. Het uitvoeringsprogramma jaarschijf 2019 investeert hierin op het gebied van Groen, Sleutelprojecten en mobiliteit. Deze voorbereidende werkzaamheden zullen ook integraal met elkaar worden uitgevoerd om de samenhang voor en van de stad goed in kaart te brengen. De uitkomsten zullen richtinggevend zijn voor de keuzes van de inrichting, uitvoering van de projecten en inzicht geven in kosten en capaciteit.

Om slim ervoor te zorgen dat de SOR doelstellingen gerealiseerd worden zien we kansen binnen projecten die geprogrammeerd zijn binnen het MJGP 2019. De SOR lift mee op het MJGP en draagt daar waar nodig budget bij in de projecten de doelstellingen van de SOR te realiseren door aanpassingen in ontwerp en inrichting.

SOR in de huidige organisatie

In de SOR is een afwegingsmethodiek opgenomen voor ieder project met betrekking tot de (her)inrichting van de openbare ruimte. Het afwegingskader heeft een driedig doel:

- checklist van mogelijke belangen
- handleiding voor een brede integrale afweging
- onderbouwing van de gemaakte keuzes bij besluitvorming

Het Haarlems Ruimtelijk Planproces wordt gehanteerd voor fasering van projecten waarbij vooraf duidelijk is welke producten, door wie, voor wie moeten worden opgesteld.

Voor het succesvol toepassen van deze methodiek is het zaak per projectfase duidelijk te hebben hoe de Afwegingsmethodiek uit de SOR zal worden toegepast. In praktijk betekent dat in de drie fases (initiatiefase, definitiefase en ontwerpfase) van het project de methodiek zal worden gebruikt.

Naast het toepassen van de Afwegingsmethodiek SOR is de SOR breed bekend binnen de organisatie. Ook bij nieuwe en bestaande programma's als Groei van Haarlem, Ontwikkelzones, duurzaam GWW, Klimaatadaptatie en Omgevingsvisie wordt de SOR meegenomen in het programma. Daarnaast wordt er nauw samengewerkt om de gezamenlijke opgaves op elkaar af te stemmen en vorm te geven. Een voorbeeld hiervan zijn belangrijke verkeersstudies en onderzoeken die gezamenlijk worden opgetuigd omdat deze meerdere programma's dienen. Het opnemen van een paragraaf SOR in de startnoties borgt het SOR proof handelen binnen de besluitvorming.

Vier parallelle sporen

Het uitvoeringsprogramma kent vier parallelle sporen. Op alle vier de sporen is regionale samenwerking op diverse thema's van belang en zal er voor een aantal projecten een lobby strategie nodig zijn.

Spoor 1: Themakaarten

Uitwerking van de hoofdkeuzen in projecten (themakaarten). Hier gaat het om het vervolmaken van de netwerken en verwezenlijken van overige thema's, zoals bijvoorbeeld nieuwe watergangen, de fietsring, P & R's, fietsparkeervoorzieningen, completeren van de hoofdbomenstructuur het opknappen van ambassadeursplekken en HOV-knooppunten.

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: Sleutelprojecten

Strategische en gebiedsoverstijgende projecten: de sleutelprojecten. De sleutelprojecten geven op strategische plekken in de stad vorm en (een mogelijke) inhoud aan de gewenste koers van de Structuurvisie. Voorbeelden: Zuidelijke entree binnenstad, Amsterdamse poort en Dwars door Schalkwijk naar het groen. De sleutelprojecten vallen uiteen in projecten die deel uitmaken van het 1e spoor, maar door de complexiteit, strategische betekenis en onderlinge samenhang krijgen ze het predicaat 'sleutel'.

Spoor 3: Beleidstrajecten

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 Sleutels

Regionale sleutels die op regionaal niveau samen met partners opgepakt moeten worden, zoals Haarlem bezoekstad en de ov-bereikbaarheid in de regio.

Haarlem groeit en merkt dat de druk op de openbare ruimte toeneemt. 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.

Lobby traject

Wordt meegenomen in de meerjaren uitwerking van het Uitvoeringsprogramma SOR.

2.1 Spoor 1: Themakaarten

Uitwerking van de hoofdkeuzen in projecten (themakaarten).

Omschrijving project	Budget	Aantrekkelijk Stad	Gezonde Stad	Bereikbare Stad	Metropolitaine economie
Hoofdbomenstructuur versterken	€ 285.000,-	•	•		
Meer Bomen in de stad	€ 250.000,-	•	•		
Meer Groen in de stad in samenwerking met bewoners	€ 830.000,-	•	•		
Water Ambitiekaart	€ 40.000,-	•	•		
Ambassadeursplekken	€ 325.000,-	•	•		
Klimaatadaptatie	€ 400.000,-	•	•		
Openbare Ruimte	€ 300.000,-	•	•		
Ruimtelijke Ontwikkeling	€ 100.000,-	•	•	•	•
Minder auto, ruimte voor voetganger, fiets en fietsparkeren	€ 1.205.000,-	•	•	•	•

Hoofdbomenstructuur versterken € 285.000,-

1. Oost en Waarderpolder € 200.000,-

Ontbrekende schakel bomen voor:

Amsterdamsevaart, De Bazellaan, Pladellastraat, Nagtzaamstraat (ter hoogte van de brug), Schalkwijkerstraat, Gedempte Herensingel, Oudeweg en Waarderweg

2. Vlaamseweg € 45.000,-

De Vlaamseweg maakt onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur. In 2019 wordt onderhoud aan de verharding verricht. Een goed moment de bomenrij waarvan de levensduur in zicht komt mee te nemen in onderhoud. Het budget maakt werk met werk mogelijk.

3. Dreef-Fonteinlaan € 40.000,-

Op dit moment wordt onderzoek gedaan naar de onderhoudsbehoefte in dit gebied en de kansen om deze toegangsweg tot Haarlem op te waarderen. De Dreef en Fonteinlaan leiden naar het Houtplein, aangewezen als sleutelproject in de SOR (Zuidelijke entree binnenstad). De Dreef maakt tevens onderdeel uit van de hoofdbomenstructuur. De Zuiderhoutlaan, het verlengde van de Fonteinlaan biedt veel kansen om te vergroenen wat bijdraagt aan klimaatbestendigheid, vergroening en bomenstructuur. Het traject kan worden verbeterd om bij te dragen aan een veilige fietsverbinding en zal het fietsgebruik stimuleren.

Meer Bomen in de stad € 250.000,-

4. 50-70 bomen erbij in de versteende binnenstad € 200.000,-

De stad telt veel monumentale bomen en enkele fraaie boomlanen. Bomen zorgen voor een positieve beleving van de ruimte en een gevoel van welbevinden. Doelstelling van het nieuwe college is 1700 bomen erbij in de komende 4 jaar. Met name de versteende stad is hiervoor vanwege het klimaat en de hittestress interessant. Onlangs is in de binnenstad een ondergronds ruimteonderzoek uitgevoerd naar plekken waar bomen bij kunnen. Het resultaat: er blijkt ruimte voor ca 200 nieuwe bomen binnen het huidige profiel van wegen en straten (op basis van kabels en leidingen onderzoek). De potentiële boomlocaties liggen buiten (dus komen bovenop) de kansen in andere projectgebieden. Voor 2019 is een reële doelstelling van 30-50 bomen in de binnenstad en 20 bomen in de Leidsebuurt - Vanuit het project Amerikaweg kunnen in 2020 circa 50 (te kappen)

bomen ter compensatie worden aangeboden. Budget hiervoor wordt eind 2019 aangevraagd. - Als de SOR ook 50 bomen bijdraagt kunnen in totaal 100 – 120 bomen worden bijgeplaatst in de versteende binnenstad.

5. Tiny Forest € 50.000,-

Tiny Forest is een - het laat zich raden - klein bos, ongeveer zo groot als een tennisveld. Het idee: plant zo'n zeshonderd inheemse bomen dicht op elkaar op een klein stukje grond. Wat je krijgt is een snel groeiend en super bio divers bosje. De zeshonderd geplante bomen zullen met elkaar wedijveren en niet allemaal overleven, maar over een paar jaar is dit een echt bos met struikgewassen van zo'n twee meter hoog en heesters van vier of vijf meter. De beuken, eiken en berken kunnen wel dertig meter hoog worden. In 2019 leggen we 1 Tiny Forest aan.

Meer groen in de stad in samenwerking met de bewoners € 830.000,-

6. Hof van Egmond € 60.000,-

Opknappen/aanpassen groen in de openbare ruimte in aansluiting op de renovatie van de woningen. Woningbouwvereniging Pre Wonen zit in de afrondende fase.

7. Ruychaverstraat € 10.000,-

In 2019 wordt er een herinrichting uitgevoerd in de Ruychaverstraat. Er ligt een onderhoudsbehoefte op het gebied van riolering en verharding. Vanuit bewoners is er de wens geuit meer groen in de straat toe te voegen. Afdeling BBOR heeft de wens aangegeven om bomen van de 3e grootte toe te passen. In het coalitieakkoord wordt aangegeven dat er 1700 bomen in de stad bijgeplant moeten worden. Het vergroot de verblijfskwaliteit, is zichtbare verwerking van een wens uit de buurt, biedt ruimte voor toename stadsbomen en draagt bij aan klimaatadaptatie.

8. Vergroenen van de Stad Subsidie € 200.000,-

Per jaar is er promotie en subsidie nodig om bewoners te stimuleren te vergroenen door gevel groen en daken of omvormen van parkeerplaatsen in groen.

9. Vergroenen Waarderpolder € 325.000,-

In de Waarderpolder is het mogelijk om 10.000 m² aan voetpad te vervangen voor groen. De voetpaden worden nauwelijks gebruikt. In samenwerking met onze onderhoudspartner kan hier uitvoering aan worden gegeven.

10. Aanleggen natuurvriendelijke overs € 175.000,-

In groengebieden onder andere Westelijk Tuinbouwgebied en Hekslootpolder kosten in combinatie met uitbreiding van wandelpaden structuur.

11. Vergroenen Parklaan eventueel i.c.m. behoefte studie nieuwe parkeergarages € 60.000,-

De Parklaan is in potentie een groene allee waar OV, wandelaar en fietser alle ruimte hebben. Het "Rondje Bolwerken" loopt helaas spaak bij de middenberm tussen Jansweg en OBS De Kring, die in gebruik is als parkeerplaats voor ca 80 auto's. Voor de Parklaan ligt groot onderhoud in het verschiet, met kansen voor een groene klimaatbestendige allee (waterberging). Er kan werk met werk gemaakt worden voor de SOR-doelstellingen. Vanwege de ambities met de autoluwe binnenstad wil de gemeente onderzoek doen naar de technische en financiële haalbaarheid van parkeren in relatie tot de plannen voor Parklaan en (breder) het Stationsgebied. Mogelijk onderdeel van de brede Behoeftestudie parkeergarages).

Waterambitiekaart € 40.000,-

12. SOR en de Ambitiekaart Haarlemse Wateren € 40.000,-

Binnen circa 2 jaar (quick wins) zetten we in op de verbetering van de afmeervoorzieningen voor de rondvaart (Gasthuisvest en Taanplaats) en sloepenvaart (Taanplaats en Kwekerijpad). De bijbehorende kosten van de quick wins zijn € 40.000,- (inclusief beheer- en onderhoudskosten, VTU en onvoorzien).

Ambassadeursplekken € 325.000,-

13. Opknappen Voortingsplantsoen € 325.000,-

In de SOR zijn verschillende ambassadeursplekken benoemd die een herinrichting nodig hebben. In 2019 zal het Voortingsplantsoen opgeknapt worden. Ambassadeursplekken dragen bij aan de identiteit van wijken. Met name een vergroening van de pleinen om een herkenbare groene plek te hebben in verdichte wijken.

Klimaatadaptatie € 400.000,-

14. Duiker aan de Spaansevaartstraat € 300.000,-

De duiker aan de Spaansevaartstraat is geïnspecteerd. Interventie wordt opgesteld zodat in 2019 herstel van deze duiker plaats zal vinden.

15. Uitvoeren verdieping stresstesten € 100.000,-

In 2016 zijn er stresstesten uitgevoerd voor het Haarlems grondgebied. Sinds 2016 zijn de klimaatscenario's bijgesteld hiervoor worden er binnen het VGRP al enkele nadere onderzoeken uitgevoerd. In 2019 wordt er onderzoek uitgezet naar de vitale en kwetsbare functies in Haarlem. Hiermee willen we de beschikbaarheid van ontsluitingsroutes voor hulpdiensten tijdens grote wateroverlastperioden in beeld krijgen en welke elektrische infrastructuur in Haarlem kwetsbaar is voor water.

Openbare Ruimte € 300.000,-

16. SOR en MJGP 2019 € 300.000,-

Om ervoor te zorgen dat de SOR-doelstellingen gerealiseerd worden zien we kansen binnen projecten die geprogrammeerd zijn binnen het MJGP 2019. We stellen voor om vanuit het SOR-budget geld te reserveren zodat de SOR-kansen gerealiseerd kunnen worden.

Ruimtelijke Ontwikkeling € 100.000,-

17. Transformatie Stationsgebied – € 100.000,-

De herontwikkeling van het Stationsgebied / Beresteyn vraagt om herbezinning. Samen met de provincie wordt komend jaar een Stedenbouwkundige Visie voor het gebied gemaakt. Hiervoor ligt een Startnotitie gereed voor de raad, waarin de toekomst van Haarlem Centraal als ov-knooppunt centraal staat. Kwaliteit van openbare ruimte, ruim baan voor wandelaars en fietsers, een goed functionerend overstapstation, verdubbeling van het aantal inpandige fietsparkeerplekken, en medegebruik van de parkeergarage ten behoeve van de autoluwe binnenstad zijn daarbij de uitgangspunten. Vanuit de gemeente is vooralsnog geen budget beschikbaar. Om de Visie te kunnen opstellen wordt in 2019 een bijdrage van de SOR gevraagd.

Minder auto, meer ruimte voor voetganger, fietser en fietsparkeren € 1.205.000,-

18. Schoteroog € 175.000,-

Nieuwe entree d.m.v. herinrichting openbare ruimte. Verplaatsen overkluizing voor betere wegaansluiting.

19. Zuiderhout boomwortels voetpaden € 30.000,-

De boomwortels onder de voetpaden drukken op wat zorgt voor gevaarlijke situaties. Tevens zijn de voetpaden in de Zuiderhout smal; de weg voor het overige verkeer is ruim. Om de voetgangers de ruimte te geven én een veilige route te bieden, dienen de voetpaden te worden aangepast. Dit komt de verblijfskwaliteit ten goede in een wijk waar tevens sprake van vergrijzing is. Een eerste scan van het gebied laat een onderhoudsnoodzaak zien. Om tot een duurzame oplossing te komen is nader onderzoek nodig.

Geschat eerste budget voor onderzoek en aanpassing € 30.000: de onderhoudsbehoefte worden in kaart worden gebracht. Om tot een duurzame oplossing te komen zal voor het volgende jaar met een claim gekomen worden.

20. Scoop reconstructie Nassaulaan – € 50.000,-

In het MJGP staat in 2021 / 2022 de reconstructie van de Nassaulaan geprogrammeerd. Deze schakel tussen Gedempte Oude Gracht en Parklaan is een van de laatste rafelranden van de openbare ruimte in de binnenstad. Functioneel als HOV-route en hoofdfietsverbinding, potentieel in te richten als groene allee. Herbezinning op de functie van Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan en Raaks ligt in de lijn van de SOR-gedachte. Voorbereidend werk naar de gewenste scoop voor de herinrichting van de Nassaulaan kost ca € 50.000,-. In 2019 moeten we hiermee starten, zodat de plannen in 2020 in de participatie en inspraak kunnen.

21. Reconstructie Donkere Spaarne / Koudehorn – € 50.000,-

Het Spaarneprofiel moet worden afgemaakt, staat al jaren in de Gebiedsopgave. In 2016 hebben we de Friese Varkenmarkt opnieuw ingericht volgens de uitgangspunten van Spaarneplan en HIOR. Deze bestuursperiode staan Koudehorn en Donkere Spaarne op de rol. De kans is groot dat de kademuuren en het asfalt hier onderhoud behoeven, waarop kan worden meegelift. Waterrecreatie is al een onderscheidende kwaliteit van de Haarlemse binnenstad, en in de geactualiseerde Gebiedsopgave is het beter benutten van water inmiddels speerpunt geworden. De reconstructie van dit stuk Spaarne biedt een uitgelezen kans om de functies op, langs en over het water beter met elkaar te verbinden. Door de reconstructie krijgt de binnenstad een aantrekkelijkere (langzaam verkeer) aansluiting op de Catharijnebrug en de oostelijke Spaarne oever. Deze verbinding dient een plek te krijgen in de voorbereiding die wij willen doen naar de kansen aan deze zijde langs het Spaarne. Hiervoor vragen wij een bedrag van € 50.000,- uit het SOR-budget 2019. Gelijk meenemen reconstructie fietspad 2 richtingen verplaatsen naar huizenkant tussen Damstraat en Melkbrug

22. Behoeftestudie nieuwe parkeergarages € 50.000,-

Om de binnenstad verder autoluw te maken (Kernwinkelgebied / Vijfhoek / Burgwal) zijn wellicht nieuwe inpandige plekken nodig voor bewoners en bezoekers met een auto. Een onderzoek naar de behoefte en mogelijke potentiële locaties voor nieuwe garages is van belang voor de herontwikkeling van het gebied. Ook om een besluit over de autoluwe Burgwal en Vijfhoek te kunnen nemen is het nodig de noodzaak van en de scenario's voor het opvangen van auto's elders doorgerekend te hebben. Vanuit de SOR wordt in 2019 € 50.000,- uitgetrokken voor zo'n behoefte- en locatiestudie.

23. Maken ontwerp Fietsverbinding Fuikvaartweg met verbindende wegen € 130.000,-

In 2018 komt het tracé onderzoek naar deze fietsverbinding over de Schipholweg die een verbinding legt tussen het Reinaldapark/Parkwijk en Schalkwijk beschikbaar. Met deze route wordt het regionale fietsnetwerk versterkt.

24. Verkeersveiligheid kruispunt Oude weg-Fustweg € 360.000,-

Als onderdeel van het sleutelproject "Welkom in Haarlem via de Oudeweg" is de Oudeweg de belangrijkste ontsluiting aan de Noord-Oostzijde van Haarlem. Een goede en veilige doorstroming op deze weg is hierom van groot belang, ook als vervolg op de recente afwaardering van de Amsterdamsevaart. Ervaringen van het IKH en daaropvolgend onderzoek naar de oversteekbaarheid laat zien dat de verkeersveiligheid op het kruispunt Oudeweg- Fustweg nu reeds in het geding is. Om de verkeersveiligheid te verbeteren en wordt voor 2019 bij de SOR € 360.000,- aangevraagd.

25. Voorbereidend werk Onderdoorgang langzaam verkeer Scheepmakerskwartier

Prinsenbrug/Spaarnespoorbrug) € 260.000,-

Met de realisatie van het Scheepmakerskwartier is een kade ontstaan. Wanneer deze kade in noordelijke richting wordt doorgetrokken tot onder de spoor- en Prinsenbrug kan er een verbinding voor langzaam verkeer ontstaan met de sportheldenbuurt/Nieuwe Energie. Hiermee ontstaat een verkeersveilig alternatief voor de oversteekplaats over de Oudeweg ter plaatse van de Harmen Jansweg (onderdeel van Sleutelproject: Welkom in Haarlem via de Oude weg). De omstandigheden zijn complex. Hiervoor wordt voor 2019 bij de SOR € 260.000,- aangevraagd.

26. Pilots Verkeersluwe maatregelen € 100.000,-

Hiermee kunnen experimenten worden bekostigd die het initiatievenbudget te boven gaan. Denk hierbij aan de wensen van de wijkraad Vijfhoek die hun wijk autoluwer willen maken

2.2 Spoor 2: Sleutelprojecten

Strategische en gebiedsoverstijgende projecten: de sleutelprojecten.

Omschrijving project	Budget	Aantrekkelijk Stad	Gezonde Stad	Bereikbare Stad	Metropolitaine economie
Sleutelproject Amsterdamse Poort waterrijk onderdeel van de binnenstad	€ 75.000,-	•	•	•	•
Sleutel Project Raaks	€ 75.000,-	•	•	•	
Sleutelproject Oudeweg	€ 75.000,-	•	•	•	•
Sleutelproject Woonboulevard Prins Bernhardlaan	Al in IP	•	•	•	•
Sleutelproject Europaweg	€ 50.000,-	•	•	•	

27. Sleutelproject Amsterdamse Poort waterrijk onderdeel van de binnenstad € 75.000,-

Haarlem wil de leefomgeving aantrekkelijk maken, de waterstructuur herstellen en extra groen, natuur en bomen toevoegen. Verdiepend onderzoek is nodig om te komen tot een voorstel. Hierbij is integraliteit nodig met de Sleutelprojecten Raaks en Oudeweg.

28. Sleutel Project Raaks € 75.000,-

Scoop reconstructie Raaksbruggen-Wilhelminastraat

De vervanging van het membraam van de Raakbruggen vormt aanleiding om de configuratie van de Raaksbruggen in combinatie met verkeerslichten op nieuw te bezien. In de SOR is de Raaks / Wilhelminastraat benoemd als sleutelproject Raaks. Hier stellen een aantal belangrijke en actuele thema's ons voor een uitdaging: de verdere uitrol van de autoluwe binnenstad (Vijfhoek), de wens van een fietsring rond de binnenstad, het afwaarderen van de verkeersfunctie en het vergroenen van de lange lijn Wilhelminastraat / Kinderhuisvest. In 2020 / 2021 worden de bovenkant van de Raaksbrug en Brouwersbrug opnieuw gefundeerd. Ook is er budget voor aanpassing van de VRI en voor versnellingsmaatregelen voor het HOV. Voor de Wilhelmastraat / Prins Hendrikstraat staat na 2021 groot onderhoud gepland. Ook de Raamvest krijgt een nieuw profiel. Hier ligt een kans voor de SOR om mee te liften op diverse onderhoudswerken, en de doelstellingen van de SOR uit te voeren. Om de scoop te bepalen voor deze samenhangende reconstructies willen we in 2019 onderzoek uitvoeren.

29. Sleutelproject Oudeweg € 75.000,-

Welkom in Haarlem via de Oudeweg

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 Catharijnenbrug. De kruising met het Spaarne is complex omdat meerdere routes elkaar hier kruisen. Om de Visie te kunnen opstellen en knelpunten in beeld te brengen voor voetgangersruimte wordt in 2019 een bijdrage van de SOR gevraagd.

30. Sleutelproject Woonboulevard Prins Bernhardlaan

Evenwicht tussen leefbaarheid en mobiliteit

In het IP is 5,5 miljoen gereserveerd voor het uitvoeren van het Sleutelproject.

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 ertoe 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.

Deelprogramma kruising Amerikaweg - Prins Bernhardlaan – Schipholweg De Bernhardlaan ligt in het verlengde van de Amerikaweg. De inrichting van deze twee wegen en de aansluiting hiervan op de Schipholweg moeten goed op elkaar worden afgestemd, met name omdat dit kruispunt drukker wordt door de reeds toegevoegde en toe te voegen woningbouw in Haarlem-Oost en Schalkwijk. Samenhangend met de studie of meervoudig grondgebruik ter plaatse van de kruising extra ruimte kan bieden voor de verkeersafwikkeling, bijvoorbeeld door een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en/of auto's en/ of openbaar vervoer.

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.

31. Sleutelproject Europaweg € 50.000,-

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

Doel van het project is om de Europaweg te transformeren naar een levendige (en leefbare) stadsstraat met een royale boombeplanting. Hiervoor moet de zone Schipholweg, Europaweg worden afgewaardeerd als doorgaande route voor autoverkeer.

De transformatie van de Europaweg tot stadsstraat houdt in dat er minder rijstroken komen waardoor aan weerszijden van de weg ruimte is voor nieuwe bebouwing, met in de plinten een gemengd programma (wonen, werken en voorzieningen) en 'adressen' aan de Europaweg.

Het sleutelproject Europaweg valt samen met de ontwikkelzone Europaweg.

In 2019 worden de kosten geraamd voor de afwaardering van de Europaweg.

De kosten voor het onderzoek zijn geraamd op € 50.000,-

2.3 Spoor 3: Beleidstrajecten

Omschrijving project	Budget	Aantrekkelijk Stad	Gezonde Stad	Bereikbare Stad	Metropolitaine economie
Ambassadeur groen	€ 50.000,-	•	•		
Procesmanager Tiny Forest	€ 15.000,-	•	•		
Handboek Inrichting Openbare Ruimte.	€ 50.000,-	•	•		
Deltaplan fiets	€ 100.000,-	•	•	•	•
Beleid Duurzame mobiliteit	€ 100.000,-	•	•	•	•
Beleid Milieu Zone	€ 50.000,-	•	•	•	•

32. Ambassadeur groen € 50.000,-

Er zijn heel veel kleine kansen om de stad te vergroenen. Extra plekken om bomen aan te planten veel plekken om te ont-tegelen of geveltuinen aan te leggen. Dit draagt bij aan de leefbaarheid van de stad. Een ambassadeur groen zit tussen het beleid en de uitvoering in en zorgt ervoor dat alle kleine vergroeningskansen genomen worden.

Opstarten projecten onder 8 + 13

33. Procesmanager Tiny Forest € 15.000,-

De procesmanager Tiny Forest begeleidt het proces om te komen tot de aanleg van Tiny Forest en onderzoekt de mogelijkheid om subsidie te krijgen.

34. Versneld opstellen één Handboek Inrichting Openbare Ruimte. € 50.000,-

Op dit moment wordt gewerkt om de profielen van het HIOR voor Haarlem Oost en de Waarderpolder zo klimaatbestendig mogelijk te maken wanneer de ruimte dit toe laat. Dit betekent in de uitwerking meer ruimte voor groenere profielen. Op 11 mei 2017 is een motie aangenomen om te werken richting één handboek openbare ruimte. De nieuwe profielen zoals deze nu worden opgesteld voor Haarlem Oost en de Waarderpolder kunnen hiervoor de basis vormen.

35. Deltaplan fiets € 100.000

Het coalitieprogramma wil een Deltaplan voor de fiets. Dit beleidsplan biedt een integraal overzicht van alle maatregelen die het gebruik van de fiets bevorderen en waar het college deze periode primair op inzet. Hiervoor wordt voor 2019 bij de SOR € 100.000,- aangevraagd.

Opstarten projecten onder 24 + 36 + 41 + 42

36. Beleid Duurzame mobiliteit € 100.000,-

Ontwikkelen beleid Duurzame mobiliteit

37. Beleid Gedragsverandering € 50.000,-

Ontwikkelen beleid Gedragsverandering

2.4 Spoor 4: Regionale Sleutels

Omschrijving project	Budget	Aantrekkelijk Stad	Gezonde Stad	Bereikbare Stad	Metropolitaine economie
Mobiliteit	€ 150.000,-	•	•	•	•
Regionale Snelfietsroute Velsen – Haarlem – Heemstede kosten	€ 140.000,-	•	•	•	•
Gezamenlijke studie met provincie naar fietsverbinding Schalkwijk-Hoofddorp	€ 100.000,-	•	•	•	•
Acties MRA-werkgroep Slimmer en Duurzamer op weg.	€ 100.000,-	•	•	•	•

38. Mobiliteit € 150.000,-

Studie Regio Ring in Beeld € 100.000,-

Belangrijke opgave om ervoor te zorgen dat een groter deel van het verkeer om Haarlem heen rijdt i.p.v. erdoorheen

Mobiliteitsstudie € 50.000,-

In samenwerking met Groei van de Stad en de Ontwikkelzones wordt er een uitgebreid Mobiliteitsstudie gedaan. Dit financieren we deels vanuit de SOR € 50.000,-. Eindresultaat is een pakket aan maatregelen om in de toekomst met de groei van de stad een bereikbare stad te blijven.

39. Regionale Snelfietsroute Velsen – Haarlem – Heemstede kosten € 140.000,-

De totale kosten (van het Haarlemse deel) bedragen ca. € 600.000,-. Voor dit project wordt ook subsidie aangevraagd bij het Rijk en het samenwerkingsverband Zuid-Kennemerland

40. Gezamenlijke studie met provincie naar fietsverbinding Schalkwijk-Hoofddorp € 100.000,-

Met deze route wordt het regionale fietsnetwerk versterkt met een fietsverbinding over of onder de Ringvaart. Deze verbinding is opgenomen in het MRA-programma.

41. Acties MRA-werkgroep Slimmer en Duurzamer op weg. € 100.000,-

De kosten van dit programma tellen op tot € 6,2 miljoen. Het programma is grotendeels gedekt door subsidie-inkomsten, de gemeentelijk duurzaamheidsgelden en het investeringsprogramma, maar heeft nog een jaarlijks tekort van € 100.000,- per jaar. Het programma loopt in de jaren 2019-2021

2.5 Budget

Overzicht Besteding Uitvoeringsprogramma SOR

Nr.	Project	exploitatie Groen	investering Groen	exploitatie Mobiliteit	investering Mobiliteit
		€ 750.000	€ 2.000.000	€ 1.125.000*	€ 1.000.000
1	Oost en Waarderpolder		€ 200.000		
2	Vlaamseweg	€ 45.000			
3	Dreef - Fonteinlaan	€ 40.000			
4	50-70 bomen versteende binnenstad		€ 200.000		
5	Tiny Forest	€ 50.000			
6	Hof van Egmond	€ 60.000			
7	Ruychaverstraat	€ 10.000			
8	Vergroenen Stad Subsidie	€ 200.000			
9	Vergroenen Waarderpolder		€ 325.000		
10	Natuurvriendelijke oevers		€ 175.000		
11	Vergroenen Parklaan	€ 60.000			
12	Water Ambitiekaart	€ 40.000			
13	Ambassadeursplekken		€ 325.000		
14	watergangen en duikers		€ 300.000		
15	Uitvoeren verdiepende Stresstesten	€ 100.000			
16	MJGP		€ 300.000		
17	Transformatie stationsgebied			€ 100.000	
18	Schoteroog		€ 175.000		
19	Zuiderhout boomwortels voetpaden	€ 30.000			
20	Scoop reconstructie Nassaulaan			€ 50.000	
21	Reconstructie Donkere Spaarne Koudehoorn			€ 50.000	
22	Behoeftestudie parkeergarages			€ 50.000	
23	Ontwerp Fietsverbinding Fuikvaartweg				€ 130.000
24	Verkeersveiligheid Oude weg - Fustweg				€ 360.000
25	Onderdoorgang Scheepmakerskwartier				€ 260.000
26	pilot verkeersluwe maatregelen			€ 100.000	
27	Amsterdamse Poort			€ 75.000	
28	Raaks			€ 75.000	
29	Sleutelproject Oudeweg			€ 75.000	
30	Woonboulevard Prins Bernhardlaan**			AI in IP	
31	Europaweg			€ 50.000	
32	Ambassadeur groen	€ 50.000			
33	Procesmanager Tiny Forest	€ 15.000			
34	Handboek Inrichting Openbare Ruimte.	€ 50.000			
35	Deltaplan fiets			€ 100.000	
36	Beleid Duurzame mobiliteit			€ 100.000	
37	Beleid Gedragsverandering			€ 50.000	
38	Mobiliteit			€ 150.000	
39	Snelfietsroute Velsen Hlm Heemstede				€ 140.000
40	fietsverbinding Schalkwijk-Hoofddorp			€ 100.000	
41	MRA Slimmer en Duurzamer op weg.				€ 110.000

*kleine over programmering op de exploitatie mobiliteit

****Financiering Woonboulevard Prins Bernhardlaan is al opgenomen in het IP.**

Dit is een uitgave van gemeente Haarlem,
18 december 2018

Tekst: Ron de Kooker,
Fotografie: Lowres,
Ontwerp: Haarlem,
Drukwerk: Haarlem

Postbus 511
2003 PB Haarlem
Tel. 14 023

haarlem.nl