

Opinienota

Onderwerp: Structuurvisie openbare ruimte; Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 “Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam”
Reg. Nummer: 2016/256055

1. Inleiding

De vraag die centraal staat in de Structuurvisie openbare ruimte is op welke manier de ruimteclaims op de openbare ruimte in Haarlem moeten worden verdeeld en wat onze wensen en ambities daarin zijn.

De verkeersfunctie (de mobiliteit te voet, op de fiets, per (H)OV of met de auto) is de meest elementaire functie van de openbare ruimte. Daarom is vooruitlopend op de volledige Structuurvisie openbare ruimte eerst nagedacht over de vraag hoe het mobiliteitssysteem van Haarlem kan worden vernieuwd. Begin 2016 hebben de raadscommissies Ontwikkeling en Beheer een afwegingskader meegegeven voor de uitwerking van een Duurzaam mobiliteitsmodel (2015/515603):

Bestuurlijke richting; het afwegingskader Duurzaam mobiliteitsmodel:

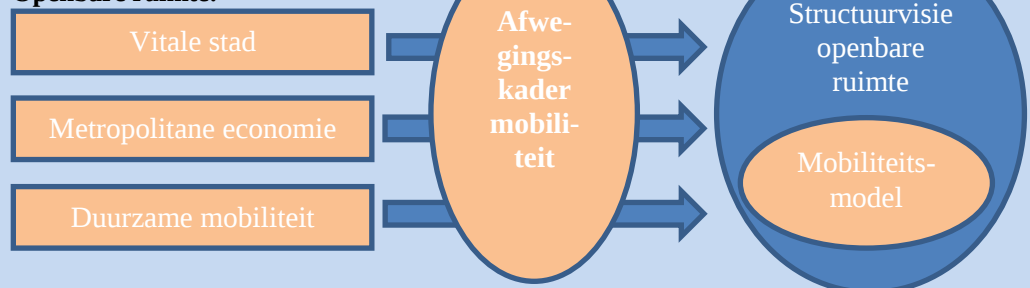
A. Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad en regionale autoverbindingen om de stad en extra regionale fietsverbindingen tussen de steden.

B. Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende modaliteiten voorgesteld.

De prioritering luidt als volgt:

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

Doelstellingen Structuurvisie Openbare ruimte:



Het slim organiseren van het verkeerssysteem leidt er toe dat ruimte kan worden vrij gespeeld voor andere belangrijke functies in de stad, zoals voor water en groen. Vervolgens kan het bestuur besluiten nemen over wat te doen met de beschikbaar gekomen ruimte.

In deze informatienota en het bijgevoegde Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 worden zeven samenhangende hoofdkeuzes voorgesteld om het verkeerssysteem te vernieuwen. De komende periode consulteert het college de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling, medeoverheden en samenwerkingsverbanden en andere belanghebbenden hoe zij hierover denken. Deze reacties worden meegenomen in de Structuurvisie openbare ruimte die ook voorstellen bevat over de gehele invulling van de openbare ruimte, inclusief ambities voor bijvoorbeeld groen en water. Het participatietraject over dit ontwerp speelt na het zomerreces.

De Structuurvisie openbare ruimte loopt vooruit op en gaat onderdeel uitmaken van de Omgevingsvisie. Deze zal in lijn liggen met de richting die wordt ingezet in de Toekomstvisie Haarlem 2040 die nu in voorbereiding is.

2. Kernvraag aan de commissie

De druk op de openbare ruimte is groot. In de toekomst zal in Haarlem de mobiliteitsvraag verder toenemen. Om de bereikbaarheid van de stad te garanderen en tegelijk de mobiliteitsgroei te faciliteren en het beslag op milieu en klimaat te verminderen wil het college het mobiliteitssysteem van de stad vernieuwen. Daarbij wordt de rol van de auto heroverwogen en gezocht naar meer ruimtebesparende en duurzame alternatieven zoals voetgangers en fietsers. Het Duurzaam ontwikkelingsmodel wil door middel van zeven samenhangende hoofdkeuzes het mobiliteitssysteem verbeteren.

Met de ruimte die daarbij vrij komt kan een kwaliteitsslag in de openbare ruimte worden gemaakt met meer ruimte voor groen, water en verblijf. De invulling hiervan gebeurt in de volgende fase van de Structuurvisie openbare ruimte.

Het college realiseert zich dat in deze nota voorstellen worden gedaan die soms verder gaan dan is vastgesteld voor lopende projecten en projecten die net zijn afgerond. Dit is onvermijdelijk gezien de opgaven waar Haarlem voor staat en de looptijd van de Structuurvisie openbare ruimte tot en met 2040.

Door middel van deze nota wil het college de raad, stad en regio consulteren over de voorgenomen keuzen over het mobiliteitssysteem van de toekomst. In het najaar zal dit ook onderwerp van gesprek met de ‘de stad’ zijn tijdens het participatietraject.

Concreet vraagt het college de leden van de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling:

- a. of zij zich kunnen vinden in deze zeven hoofdkeuzes en*
- b. of de Structuurvisie openbare ruimte kan worden uitgewerkt met het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem als basis.*

3. Toelichting

Bij het bepalen van de zeven hoofdkeuzes van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 is rekening gehouden met de volgende aspecten/onderwerpen:

- a. Hoe gaan we om met relevante trends en ontwikkelingen?
- b. Mobiliteit is een onderwerp van regionaal belang
- c. Wat zijn de opgaven waar Haarlem voor staat?

d. Waarom is het belangrijk om verschillende zones binnen Haarlem te onderscheiden?

Deze onderwerpen worden hieronder kort toegelicht.

Daarna wordt ingegaan op de zeven samenhangende hoofdkeuzen uit de visie, de verwachte effecten en (globaal) de kosten en baten om te visie te kunnen realiseren .

Ad. a. Trends en ontwikkelingen

De druk op de openbare ruimte is groot. De auto is nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld. De bevolking zal de komende decennia toenemen evenals het aantal mensen dat buiten Haarlem werkt. Een toename van de mobiliteit betekent een nog grotere druk op de openbare ruimte en milieu en klimaat. De vraag is hoe we met deze informatie in het achterhoofd meer ruimte kunnen creëren voor voetgangers, fietsers, OV, groen, spelen en ruimtelijke kwaliteit. Technische innovaties beïnvloeden de mobiliteit en gedrag.

Bij het opstellen van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte is kritisch gekeken naar de op handen zijnde technologische ontwikkelingen die de mobiliteit in de toekomst verder zullen veranderen. Denk hierbij aan zelfrijdende auto's, verder gebruik van data voor real time informatie, innovatie in energieproductie en nieuwe ICT-toepassingen.

Voor de openbare ruimte van Haarlem kunnen technologische ontwikkelingen kansen bieden. Kansen om de milieubelasting te reduceren, om de openbare ruimte efficiënt te gebruiken, om verschillende vervoersmiddelen te combineren en om de straat van ruimteclaims te ontlasten. De precieze consequenties zijn nu nog moeilijk in te schatten.

Doelen voor het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte zijn duidelijk; inzetten op reductie milieuhinder, inzetten op slimme doorstroming in de stad, meer ketenmobiliteit en beperking van het ruimtebeslag van verkeer op straat. De ontwikkelingen zullen nauwlettend worden gevolgd.

Ad. b. Mobiliteit in regionaal perspectief

Haarlem en Zuid-Kennemerland staan al lang niet meer op zichzelf. Meer en meer raken stad en regio verweven met een grotere regio, de metropoolregio Amsterdam (MRA). De arbeidsmarkt, de woningmarkt maar ook dagelijks woon-werk en recreatief verkeer speelt zich af op dit metropolitane schaalniveau. Amsterdam heeft de metropoolregio nodig voor een sterke (inter)nationale concurrentiepositie, die de regio een duurzame welvaart biedt. De internationale concurrentieslag is een strijd tussen stedelijke regio's. Het versterken van de specifieke kwaliteiten van Haarlem is daarom belangrijk, niet alleen voor de stad, maar voor de hele metropool. Dat geldt ook voor de regionale mobiliteit. De Haarlemse mobiliteit hangt nauw samen met de verkeersafwikkeling in de hele MRA.

Ad. c. Opgaven voor duurzame mobiliteit en ruimte

De hoofdkeuzes uit het Voorontwerp van de Structuurvisie openbare ruimte is vertaald in drie doelstellingen, die ieder betekenis hebben voor de openbare ruimte:

- Vitale stad; de aantrekkelijke en de gezonde stad
- Metropolitane economie
- Duurzame mobiliteit; de bereikbare stad

<i>Ruimtelijke opgaven; de aantrekkelijke stad</i> - Opvangen van de groeiende woningvraag - Levendige stadsstraten - Meer water en groen - Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving	<i>Opgaven metropolitane economie</i> - Het regionale schaalniveau is leidend - Verknoping met de regio verbeteren - De Haarlemse economie verandert - Ruimte bieden aan start-ups en scale ups - Potentie voor toerisme benutten - Haarlem bezoekstad versterken
<i>Opgaven voor de gezonde stad</i> - Langer en eerder zelfstandig wonen - Noodzaak om meer te bewegen - Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer - Werken aan een ongedeelde stad	<i>Opgaven voor verkeer: de bereikbare stad</i> - 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

In de bijlage Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte wordt toegelicht hoe tot deze opgaven is gekomen.

Ad. d. Zonering van de stad

De verschillende ruimtelijke, economische, gezondheids- en verkeerskundige opgaven vragen om maatwerk. Om in Haarlem de gewenste functies in de openbare ruimte de juiste plek te bieden wordt in de stad drie verschillende zones onderscheiden: de binnenstad, het centraal stedelijk gebied 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.

De centrale positie maakt de binnenstad goed bereikbaar voor een groot aantal voetgangers en fietsers, het autobezit is laag. Door het winkelbestand en cultuuraanbod is dit de uitgelezen plek voor toeristen. Langzamerhand is ook in Haarlem de tendens merkbaar dat de binnenstad opschuift. Sommige stedelijke functies vestigen zich in de directe nabijheid van de binnenstad, zoals bijvoorbeeld het Patronaat, het provinciaal bestuur en de Nieuwe Energie.

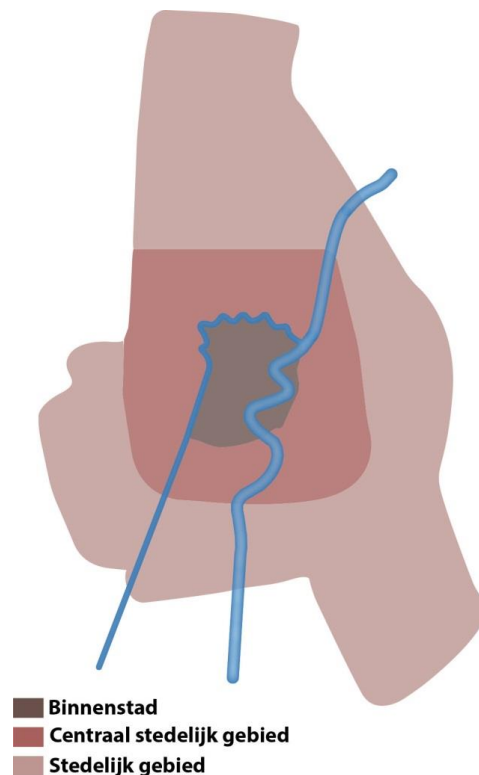
Het centraal stedelijk gebied: Het centraal stedelijk gebied omvat de buurten op loopafstand van de binnenstad. Onder druk van de populariteit van de binnenstad vindt hier een transformatie plaats. Er komen meer bewoners en nieuwe gebruikers, creatieve industrie en start-ups. Het resultaat vertaalt zich in een gemengd stedelijk milieu waar wordt gewoond en gewerkt. Een dergelijke ontwikkeling zien we ook

in de zuidwest hoek van de Waarderpolder waar de oude industrie is weggetrokken en nieuwe ondernemingen zich nestelen in de verlaten gebouwen. Het resultaat is een zich vernieuwend stedelijk werkgebied van creatieve en experimentele bedrijvigheid.

In praktisch het hele centraal stedelijk gebied is sprake van een compacte openbare ruimte waar mee gewoerd moet worden.

Het stedelijk gebied: Buiten het centraal stedelijk gebied en tegen het buitengebied aan liggen de jongste wijken, zowel voor- als naoorlogse. In de vooroorlogse wijken is de hoeveelheid openbare ruimte al ruimer dan direct rond het centrum. De wijken beschikken over voldoende groen en parken. Op straat blijft het zoeken naar de juiste balans tussen de verschillende functies. De naoorlogse wijken kenmerken zich in het algemeen door weinig menging van woon- en werkfuncties en een ruime openbare ruimte. Dit is zichtbaar in de aparte woon-, werk- en winkelgebieden. Op straat is er meer ruimte voor groen, bomen, spelen en parkeren.

De positie aan de rand van de stad biedt de mogelijkheid om snel in het buitengebied en de regio te komen.



Hoofdkeuzes van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040

Uitgaande van de opgaven waar Haarlem, met haar regio voor staat, worden de zeven met elkaar samenhangende hoofdkeuzes voorgesteld:

1. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit door in te zetten op een verandering van vervoermiddelkeuze; minder autogebruik en meer voetgangers, fietsers en OV.

Onze ambitie is dat in 2030 het gemotoriseerd verkeer in het centrum en het centraal stedelijk gebied met 15% verder zal afnemen ten opzichte van de huidige

trend, ten gunste van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. In de rest van Haarlem streven we naar 7,5% minder gemotoriseerd verkeer ten opzichte van de trend.

2. Haarlem kiest voor “auto te gast” in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied. Hier zijn de intensiteiten en snelheden beperkt, waardoor het gebied aantrekkelijker wordt voor voetganger en fietser. Overigens blijft het gebied gewoon bereikbaar voor bestemmingsverkeer. Doorgaand verkeer krijgt alternatieve routes aangeboden. Bezoekers parkeren aan de rand van het gebied of in garages.

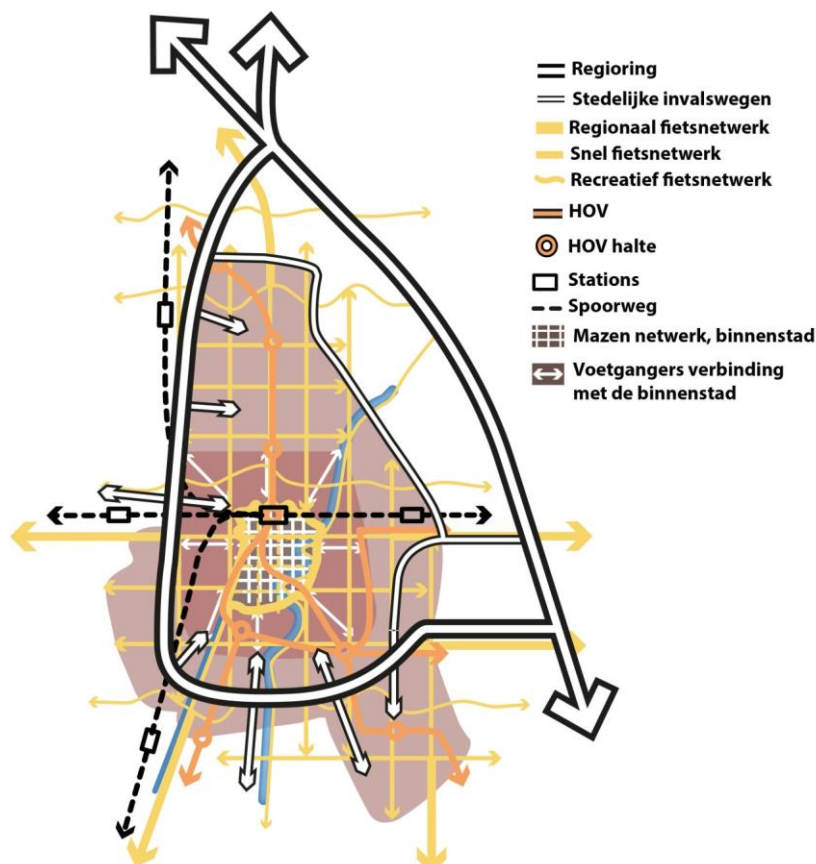
3. Haarlem kiest voor bundelen van het doorgaande autoverkeer op de grote ring. Verkeer van en naar de garages in de binnenstad en de stadswijken in Haarlem worden langs voorkeursroutes geleid. Doorgaand regionaal verkeer hoeft dan niet meer door de stad te rijden.

4. Haarlem kiest voor een kwaliteitssprong van de looproutes van inwoners en bezoekers, uitnodigend om meer te gaan lopen.

5. Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad als belangrijkste vervoermiddel. Er wordt een onderscheid gemaakt tussen (snelle) doorgaande fietsroutes en aantrekkelijke recreatieve fietsroutes.

6. Haarlem kiest voor het versterken van de OV-corridor, waarmee een snelle en betrouwbare doorstroming mogelijk wordt.

7. Haarlem kiest voor multimodale bereikbaarheid in de metropool. Oftewel een goede, directe bereikbaarheid van Haarlem voor zowel fiets, OV als auto vanuit de regio en vice versa.



In de visie in de bijlage worden de hoofdkeuzen toegelicht en per keuze in kaart gezet, waarna de netwerken voor voetgangers en fietsers, het OV en het wegnennetwerk en parkeren worden uitgewerkt.

Vanuit deze netwerken is een eerste opzet voor een uitvoeringsagenda met sleutelprojecten en regionale beleidsprojecten gemaakt. De onderlinge samenhang tussen deze projecten in de tijd en uitvoering wordt nog nader uitgewerkt.

Verwachte effecten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040

Kwantitatieve verkeerseffecten

De inzet van het Duurzaam mobiliteitsmodel Mobiliteit en Ruimte leidt tot een belangrijke afname van de automobiliteit.

Aantal kilometers op wegvakken

	Binnenstad	Centraal stedelijk	Stedelijk Haarlem	Totaal
Nu (2014)	102.500	320.000	1.000.000	1.422.500
Trendsituatie 2030	111.500	360.000	1.250.000	1.700.138
DMR 2030	74.000	250.000	1.240.000	1.564.000

Bron: Goudappel Coffeng, Model Noord Holland (situatie 2014) en DMR 2030

Extern verkeerskundig onderzoek heeft uitgewezen dat de maatregelen uit het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte in belangrijke mate kunnen bijdragen aan deze beoogde (verkeers)effecten. Op enkele plaatsen in de stad moeten echter nog aanvullende maatregelen worden onderzocht. Dan gaat om het goed positioneren van de oostelijke entree van de stad (via Oudeweg in plaats van Amsterdamse vaart), het uitstippelen van een voorkeursroute naar de Appelaargarage (via Prinsenbrug en niet door de Papentorenvest) en bundelen van het autoverkeer richting tussen Haarlem Centrum en Noord langs de Spaarndamseweg en Westelijke Randweg, zodanig dat de Kennemerbrug vrije ruimte biedt aan voetgangers, fietsers en HOV-as.

Kwalitatieve (ruimtelijke) effecten

De afname van het autogebruik in de stad is geen doel op zich, maar moet een belangrijke bijdrage leveren aan de hoofdkoers van de Structuurvisie openbare ruimte, het behouden en ontwikkelen van een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. De effecten worden in paragraaf 6.2 van het ontwikkelingsmodel nader toegelicht.

Het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte biedt een goede basis om in het vervolg van de Structuurvisie openbare ruimte de andere ambities voor de openbare ruimte (op het gebied van groen, water, spelen, cultuurhistorie, klimaatbestendigheid, economie, duurzaamheid, ruimtelijke kwaliteit enzovoorts) te kunnen realiseren.

(Maatschappelijke) kosten en baten van het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040

De maatregelen die Haarlem moet nemen om de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte en specifiek het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040 te realiseren leveren de stad veel op, maar brengen ook aanzienlijke kosten met zich mee.

In de uitvoeringsagenda bij het ontwikkelingsmodel is een aantal sleutelprojecten en regionale beleidstrajecten opgenomen. Bij de projecten - die in de bijlage kort worden toegelicht - vallen vooral de Kennemertunnel (voorheen Mariatunnel), de Velsersboog en de vertramming van de noord zuidlijn op. De kosten van de projecten bedragen honderden miljoenen euro's. Deze stadsoverstijgende projecten vergen een enorme inspanning van zowel stad als medeoverheden. De eerste twee leggen een solide basis om de auto-ontsluiting van Haarlem en regio vlot en efficiënt te organiseren. En in de stad komt ruimte vrij voor andere vormen van mobiliteit en verbetering van de openbare ruimte. Bovendien maakt de regioring tunnels op andere trajecten - en de daarmee samenhangende kosten en maatschappelijke discussies - overbodig. De vertramming maakt het mogelijk dat naar de toekomst toe het aantal reizigers van Haarlem richting de Haarlemmermeer, Schiphol en Amsterdam-zuidoost kan blijven groeien.

De baten van de maatregelen uit de visie zijn vaak niet of slechts indirect in geld uit te drukken. Enkele voorbeelden per thema:

Ruimtelijke opbrengsten: meer ruimte voor water en groen helpt de hittestress terug te dringen waardoor forse investeringen kunnen worden vermeden; extra woningen leiden tot extra inkomsten, een levendige stad trekt meer bezoekers en levendigheid maakt een stad veiliger.

Economische opbrengsten: start-ups, scale-ups en toerisme leiden tot meer bedrijvigheid en bezoekers hetgeen extra inkomsten met zich mee brengt.

Sociaal en gezondheid: een ongedeelde stad en een stad die uitnodigt tot meer bewegen leidt tot lagere kosten binnen het sociaal domein en levert gezondheidswinst op. Dit geldt ook voor een lagere emissie van schadelijke stoffen en minder verkeersongelukken.

Verkeerskundig/bereikbaarheid: goede regionale verbindingen - zowel voor fietsers, OV als auto's - zijn niet alleen belangrijk voor Haarlem, maar voor de hele regio. Vooral ondernemers hebben groot belang bij de multimodale bereikbaarheid van de stad voor zowel inwoners, werknemers en bezoekers. Snellere OV-verbindingen leiden niet alleen tot tijdswinst, maar ook tot fors lagere kosten.

Hoewel nog niet kwantificeerbaar, mag duidelijk zijn dat de potentiële opbrengsten van een nieuw mobiliteitssysteem gekoppeld aan een andere invulling van de openbare ruimte enorm zijn. Dit onderwerp kan eventueel nader worden onderzocht door een Maatschappelijke kosten en baten-analyse (MKBA) uit te (laten) voeren.

4. Vervolg

Haarlem wil het samen met belanghebbenden en de regio doen

In een wereld waar problemen zich niet ophouden bij de gemeentegrenzen, kunnen deze ook niet door de gemeente alleen worden opgelost. Dat geldt niet alleen voor het sociaal domein, maar ook voor het fysieke, waaronder mobiliteit.

Haarlem zoekt actief verbinding met omliggende gemeenten, de provincie Noord-Holland en binnen de MRA. Ambtelijk zijn de eerste stappen gezet. Het college zal aan de hand van de concept-Visie ook op bestuurlijk niveau onze medeoverheden en samenwerkingspartners consulteren over het een duurzaam mobiliteitssysteem voor het Haarlem en de regio van de toekomst.

Verder wordt een aantal (inhoudelijke) belanghebbenden geraadpleegd om te toetsen of voldoende rekening wordt gehouden met de verschillende belangen, zoals leefbaarheid, economie, bereikbaarheid, ruimtelijke ontwikkelingen, voetgangers en fietsers.

Milieuonderzoek

Ingrepen in de openbare ruimte kunnen grote gevolgen hebben voor de milieukwaliteit in de stad. Het college laat voor het vervolg een milieuonderzoek opstellen naar effecten voor milieu, landschap en natuur van de voorgenomen maatregelen. De milieuraapportage maakt onderdeel uit van zowel het ontwerp als de afweging van oplossingen, en is onontbeerlijk voor het maken van integrale keuzen en de bestuurlijke verantwoording.

Op dit moment is nog niet zeker of kan worden volstaan met het voorgenomen milieuonderzoek, of dat het wettelijk voorgeschreven traject voor een Milieueffectrapportage (MER) moet worden gevolgd. Een dergelijk traject leidt tot extra kosten en een langere doorlooptijd van de Structuurvisie openbare ruimte.

Consequenties voor de planning (Raadsjaaragenda)

Met de voorliggende informatienota kan het onderwerp Duurzaam mobiliteitsmodel Structuurvisie openbare ruimte van de Raadsjaaragenda worden afgedaan.

Mede op basis van de bespreking met de commissies Beheer en Ontwikkeling en de consultatie van medeoverheden en samenwerkingsverbanden en andere belanghebbenden worden de hoofdkeuzes uit het Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte geïntegreerd in het totaal van oplossingen en maatregelen voor de openbare ruimte tot 2040; de conceptversie van de ontwerp-Structuurvisie openbare ruimte.

In oktober wordt deze conceptversie besproken met de stad en kan er ook digitaal op worden gereageerd, zie hiervoor de informatienota Participatie en communicatietraject (2016/138363).

Het college gaat ervan uit dat de Structuurvisie openbare ruimte – inclusief een uitvoeringsparagraaf met beleidsproducten, projecten en voorkeursprofielen - voor het zomerreces van 2017 kan worden vastgesteld door de gemeenteraad. Echter, indien een Milieueffectrapportage moet worden opgesteld (in plaats van een minder vorm- en proces gebonden milieuraapportage) dan zal dit een aantal maanden later zijn. Ook wordt een voorbehoud gemaakt voor de inhoudelijke consequenties van de van de consultatie van onze partners in de regio en belanghebbenden alsmede de

complexiteit van de digitalisering van het voor de Structuurvisie openbare ruimte relevante beleid.

De Structuurvisie openbare ruimte strekt uit tot 2040. Gezien de verschillende onzekerheden, kansen en mogelijkheden wordt voorgesteld de structuurvisie - indien nodig - te herijken, inclusief de maatregelen, kosten en dekking.

5. Bijlagen

Bijlage 1. Duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040; “Open bezoek- en woonstad van de metropoolregio Amsterdam”

Het college van burgemeester en wethouders,

de secretaris

de burgemeester