



Haarlem

Juni 2017

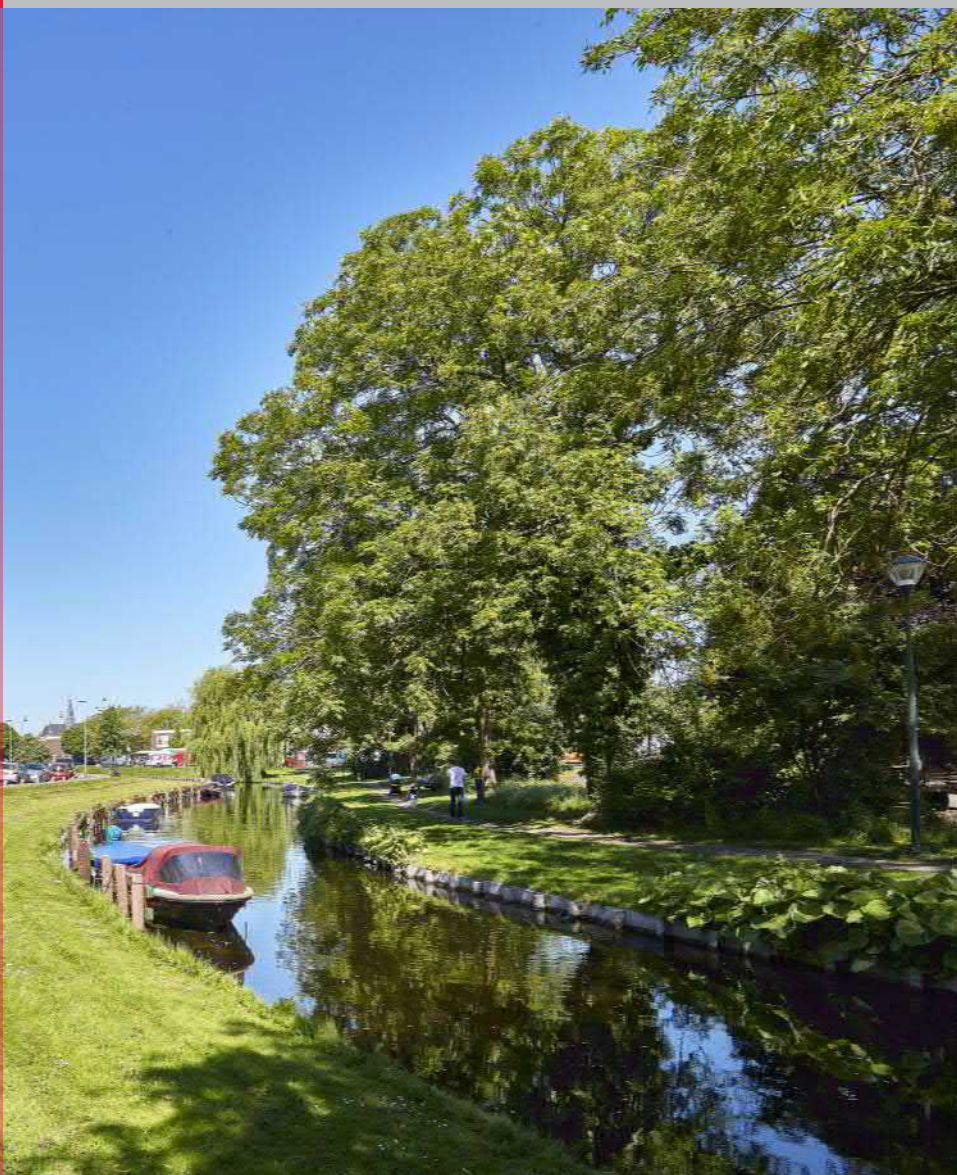
sor@haarlem.nl

Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Ontwerp



Gemeente Haarlem

Structuurvisie openbare ruimte

Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar

Ontwerp

Inhoudsopgave

<i>Voorwoord</i>	<i>7</i>
<i>1 Inleiding</i>	<i>9</i>
<i>2 Haarlem als onderdeel van de metropoolregio Amsterdam</i>	<i>15</i>
<i>3 Analyse van de stad</i>	<i>17</i>
<i>4 Visie Haarlem 2040: groen en bereikbaar</i>	<i>21</i>
4.1 Hoofdkoers en doelen	21
4.2 Visiekaart	22
<i>5 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 Realisatie doelen Structuurvisie openbare ruimte; themakaarten en sleutelprojecten</i>	<i>41</i>
6.1 Themakaarten	41
6.2 Sleutelprojecten	76
<i>7 Haarlemse en regionale (beleids)trajecten</i>	<i>99</i>
7.1 Voortzetten Haarlemse (beleids)trajecten	99
7.2 Regionale Sleutelprojecten	102
7.3 Nog te agenderen (beleids)trajecten	107
<i>8 Uitvoeringsagenda en financiën</i>	<i>113</i>
<i>9 Milieueffectrapport</i>	<i>119</i>
<i>10 Bronvermelding</i>	<i>127</i>
<i>Bijlagen</i>	<i>131</i>
Bijlage 1 Participatienota Structuurvisie openbare ruimte	131
Bijlage 2 Relatie met andere beleidsnota's	145
Bijlage 3 Analyse van de stad; aandachtspunten, trends en ontwikkelingen	147



Voorwoord

Haarlem is een prachtige stad, een stad om trots op te zijn. De stad waar we met plezier wonen omdat we 'alles' in huis hebben: de historische binnenstad, mooie woonwijken, verbindingen met omliggende natuurgebieden en de kust, een hele prettige openbare ruimte....

Dit alles koesteren we, willen we voor de toekomst behouden en waar het kan beter maken.

Juist daarom is het belangrijk dat we als stad een samenhangende, integrale visie hebben op de openbare ruimte.

De Structuurvisie Haarlem 2040 groen en bereikbaar gaat in op vragen als: hoe willen we de komende decennia omgaan met de openbare ruimte in onze stad? Wie bewegen daarin en hoe? Daarvoor moeten we keuzes maken. Niet alles past in de ruimte die we tot onze beschikking hebben.

In deze Ontwerp structuurvisie kiest Haarlem voor het behoud van groen, meer en toegankelijk water en duurzame mobiliteit.

De Structuurvisie openbare ruimte is samen met de Toekomstvisie, de Transitienota Sociaal Domein, de Woonvisie, de Economische Agenda en het Bereikbaarheidsprogramma Zuid Kennemerland een goede ruimtelijke, economische en sociale onderbouwing voor de opgaven waar Haarlem voor staat, en die zij in regionaal verband wil oppakken.

Deze Ontwerp Structuurvisie wordt door het college, samen met het milieueffectrapport (plan MER), vrijgegeven voor inspraak. Voorafgaand aan dit Ontwerp is een conceptontwerp Structuurvisie openbare ruimte gemaakt. Bewoners, medeoverheden en andere belanghebbenden konden daarop reageren in de periode van 24 maart tot en met 17 april. De reacties laten goed zien dat het niet alleen gaat om het maken van keuzes, maar ook om het verschil in belangen. Zo vindt de één een tunnel onder het Spaarne niet nodig en niet realistisch, terwijl het voor de ander een essentiële maatregel is. Ook waren er reacties die aangaven dat de ambities van de gemeente voor groen en openbaar vervoer niet ver genoeg gaan, terwijl anderen zich zorgen maken over de autobereikbaarheid van huis, winkel of bedrijf.

Het werken aan de openbare ruimte vraagt keuzes en tijd. Om ambities en doelen voor later te realiseren moeten we die keuzes nu maken. Zodat Haarlem die prachtige stad blijft, die stad waar we zo trots op zijn.

Het college van burgemeester en wethouders
Haarlem, 21 juni 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/betere verbindingen voor voetgangers, fietsers en goede verbindingen 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 klimaatsverandering bij. Extremere temperaturen en hevigere regenbuien vragen ook om aanpassing van 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

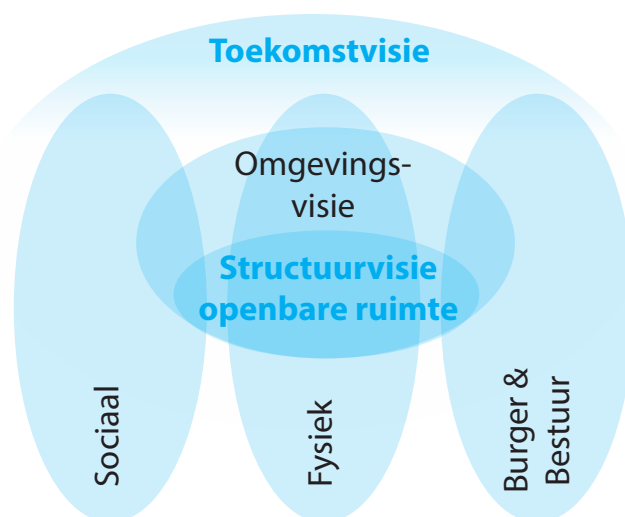
Haarlem wil een openbare ruimte die aansluit bij een stedelijk en hoogwaardig woonmilieu. In de Structuurvisie openbare ruimte wordt een zonering van de stad en een twaalfstal hoofdkeuzes voorgesteld. Deze zijn vertaald naar ruimtelijke ingrepen in de stad in de vorm van sleutelprojecten en themakaarten 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 Relatie met Toekomstvisie

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



1.4 Wettelijk kader, relatie met Omgevingswet

Haarlem is wettelijk verplicht om een lange termijn visie op de ruimtelijke ontwikkeling vast te stellen. In 2005 heeft de gemeenteraad het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Met het in werking treden van de Wet ruimtelijke ordening (2008) is dit structuurplan van rechtswege een structuurvisie geworden. 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 de zomer van 2019 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.

1.5 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 2 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, 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 materialiseert deze.

1.6 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.

In maart en april 2017 is de stad opnieuw gevraagd om mee te denken, nu over het conceptontwerp voor de Structuurvisie. Bijlage 1 bevat een overzicht met de participatiereacties.

1.7 Milieueffectrapport

In de afgelopen periode is een - wettelijk verplichte – 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. De kaders voor dit onderzoek heeft het college in november 2016 op hoofdlijnen aangegeven in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). Daarop is gelegenheid tot inspraak gegeven en zijn betrokken medeoverheden actief geraadpleegd. De NRD is tevens voor advies voorgelegd aan de commissie m.e.r.

Zowel het milieueffectrapport als de wijze van verwerking van de inhoudelijke zienswijzen op de NRD zijn als bijlagen toegevoegd aan de Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte.

1.8 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 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 paragrafen 3.1 tot en met 3.4 zijn de belangrijkste aandachtspunten kort samengevat. Bijlage 3 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 openbare ruimte voor jong en oud
- De maatschappij hecht meer waarde aan gezondheid
- Klimaatbestendige stad
- Energietransitie
- Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer
- Werken aan een ongedeelde stad

3.3 *Een metropolitane economie*

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

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, 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



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, en het huidige bestuur heeft om een uitwerking gevraagd in de Toekomstvisie. Beide vormen de basis voor de Structuurvisie openbare ruimte.

4.1 *Hoofdkoers en doelen*

In de Toekomstvisie Haarlem 2040, die binnenkort ter besluitvorming voorligt, 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 in de Structuurvisie genoemde doelen vloeien hieruit voort:

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

Voor het duurzaam verbeteren van mobiliteit is een deelvisie uitgewerkt: 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.

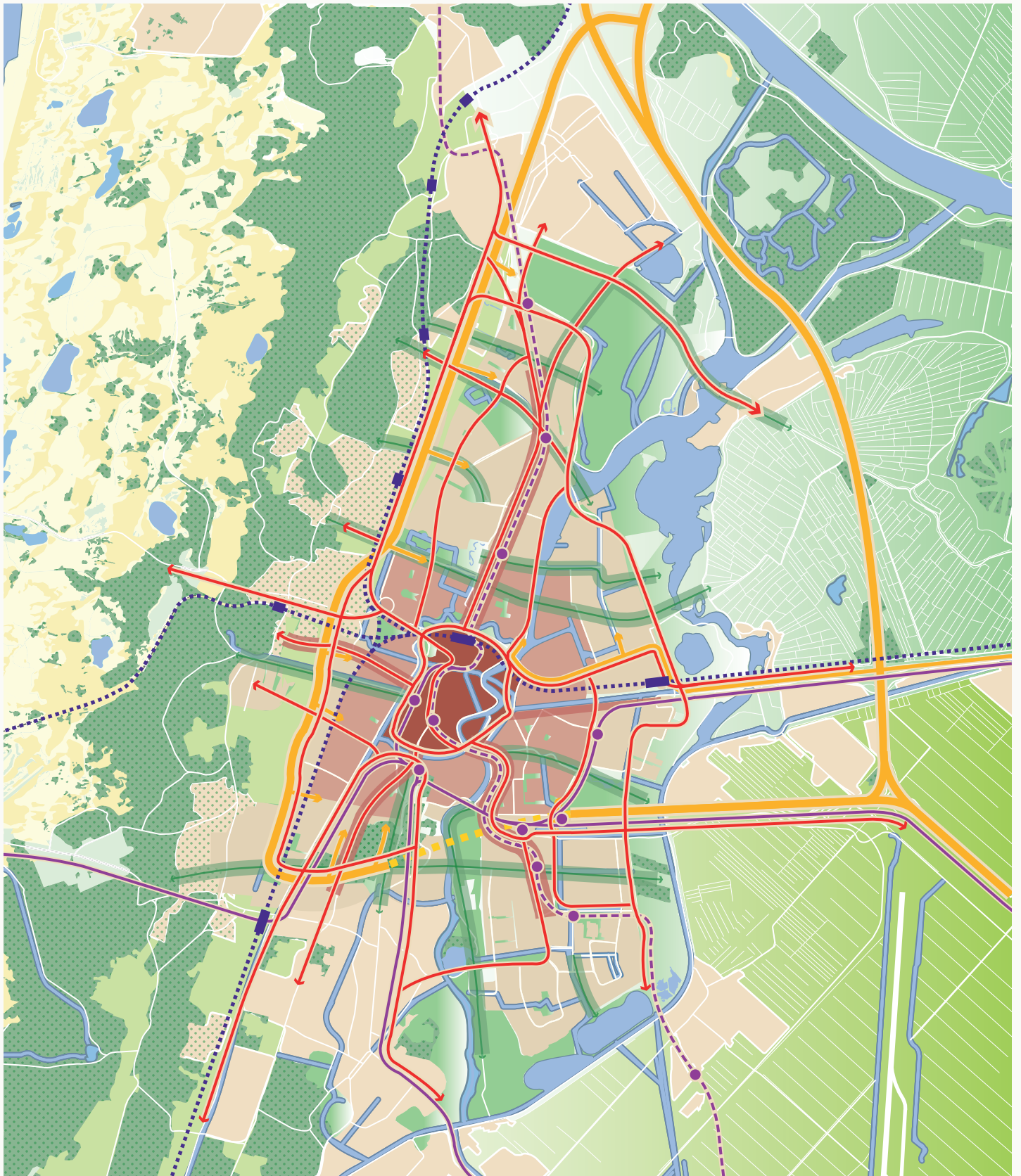
Die extra ruimte wil Haarlem benutten voor verdere versterking van de andere doelen; aantrekkelijke stad, gezonde stad en metropolitane economie.

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 voor bezoekers aan Haarlem. 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 gebied;
- Stedelijk gebied;
- Regioring;
- Hoogwaardig openbaar vervoer;
- Spoorwegen;
- Fietsnetwerk;
- Stadsstraten;
- Recreatieve routes;
- HOV knooppunten/stations;

Het domein van de voetganger
 Auto te gast
 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

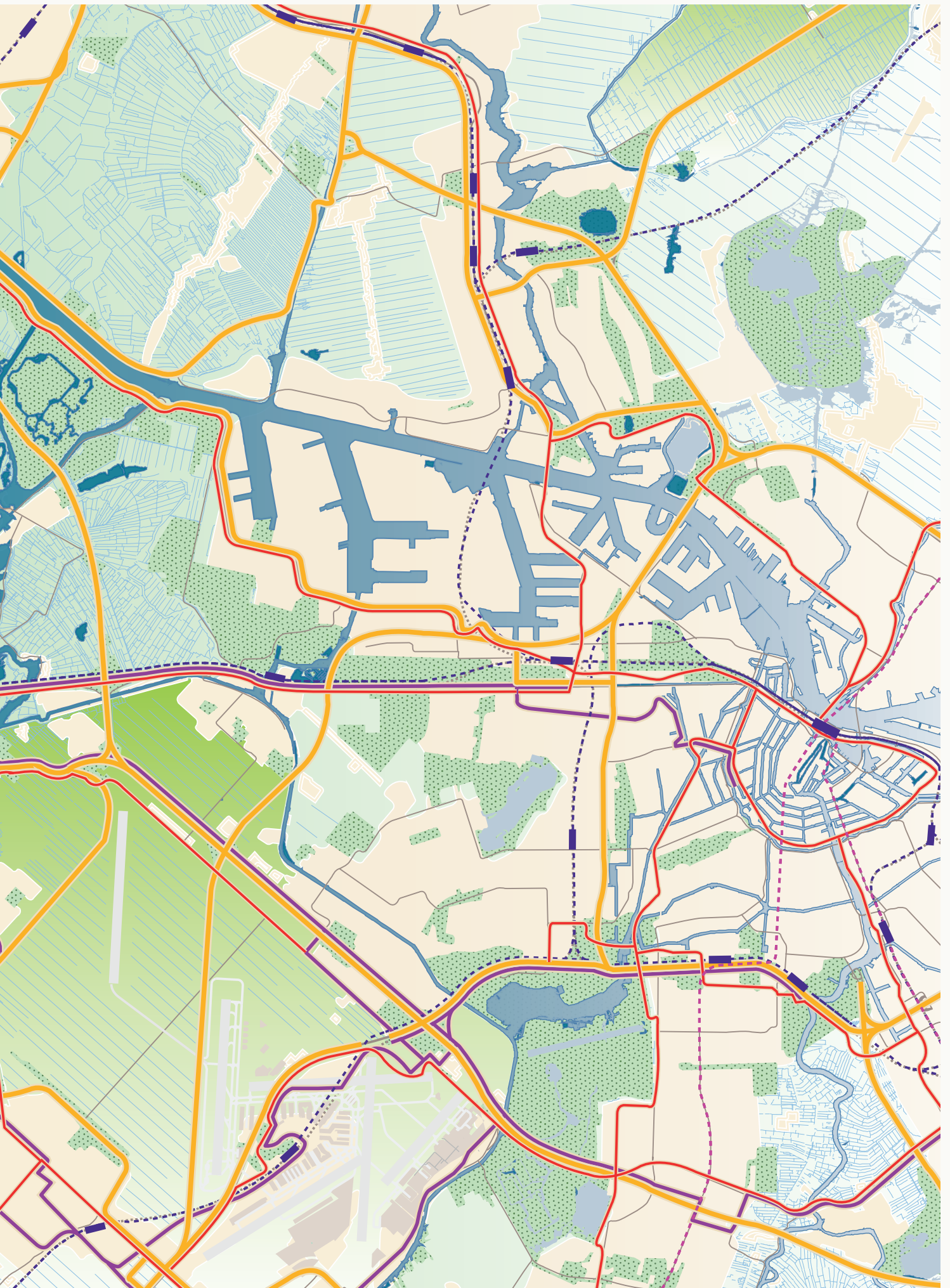


Netwerkkkaart regio Haarlem |
Structuurvisie openbare ruimte
2040



-  Spoorwegenet
-  Station / Intercitystation
-  Wegennetwerk
-  Tunnel
-  Velerboog
-  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 en het stedelijke gebied.

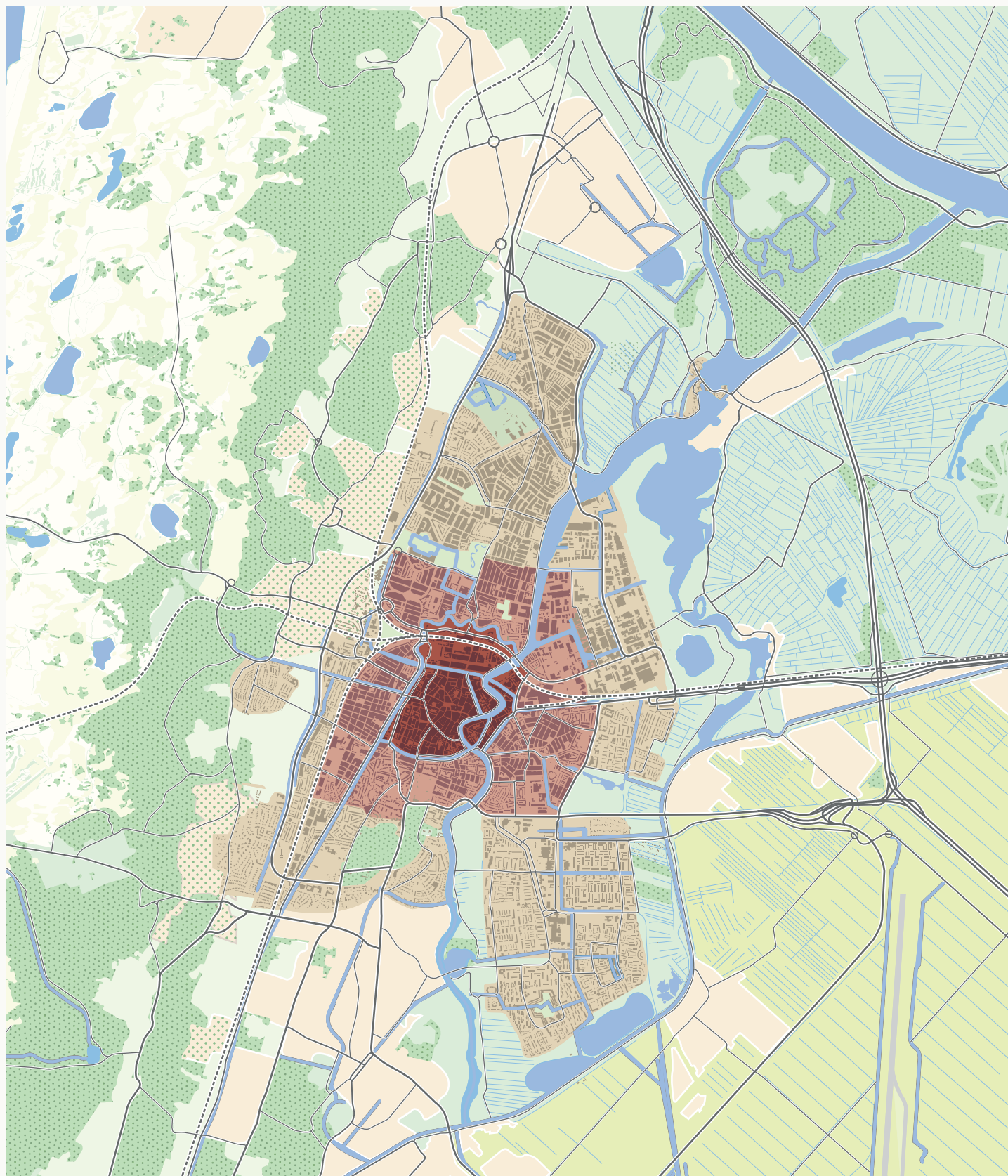
De binnenstad

De historische binnenstad heeft zich door de tijd ontwikkeld tot het stadscentrum met de daarbij behorende concentratie van stedelijke voorzieningen. De openbare ruimte is krap en fijnmazig. Er is veel open water in de vorm van grachten en singels. Traditioneel is er in de historische stad maar weinig groen. Het belangrijkste park is de Bolwerken. Hier staan ook de meeste bomen van de binnenstad. De binnenstad is door haar centrale positie goed bereikbaar voor 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
- Stedelijk gebied



Het centraal stedelijk gebied

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, voorzieningen en de ontwikkeling van een nieuwe economie. Ook in deze wijken 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. 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 hoofdkeuzen.

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 voor 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 kan 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 Haarlemmers. 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 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 de zomers worden droger. Haarlem moet zich voorbereiden op wateroverlast, droogte en hittestress.

Om de toenemende pieklasten van regenwater te kunnen verwerken wordt de bergingscapaciteit van het watersysteem vergroot. Haarlem wil dit bereiken door een fijnmazig netwerk van watergangen en de berging van regenwater. 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 fijnmazig stelsel aan singels en vaarten reguleert ook de grondwaterstand. Bij grondwateroverlast is het risico natte kelders en kruipruimtes, bij grondwateronderlast is het risico funderingsschade.

Een compacte stad als Haarlem heeft veel versteende gebieden. In de toekomst worden de

temperaturen hoger en de luchtvochtigheid neemt toe. Dit leidt tot een verhoogde kans op oververhitting bij kwetsbare groepen. 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.

Klimaatadaptatie neemt weliswaar veel openbare ruimte in, maar biedt ook een meerwaarde voor Haarlem. Het maakt Haarlem groener en vergroot de recreatiemogelijkheden.



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 geschikt 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.

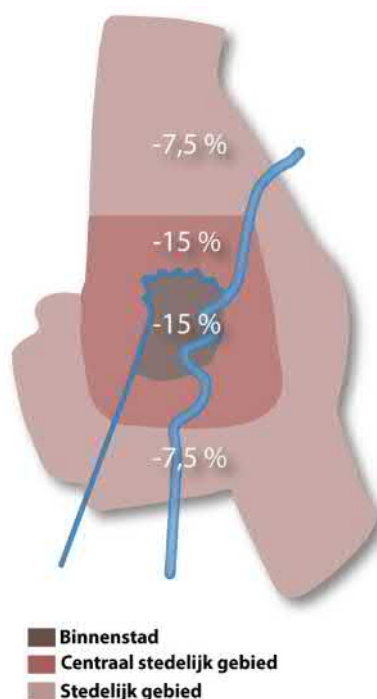
5.2.7 Haarlem kiest voor de fiets binnen de stad

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).

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 ov-gebruik naar de regio stimuleren. Er is behoefte naar snelle ov-verbindingen naar de studie-, werk- en recreatieplekken in de regio. Dat 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. Deze centrale noord-zuidas loopt van Velsen, via het Delftplein en de Rijksstraatweg, het station en binnenstad naar Schalkwijk en Schiphol enerzijds en via Houtplein naar zuidas, dan wel Heemstede anderzijds.

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.

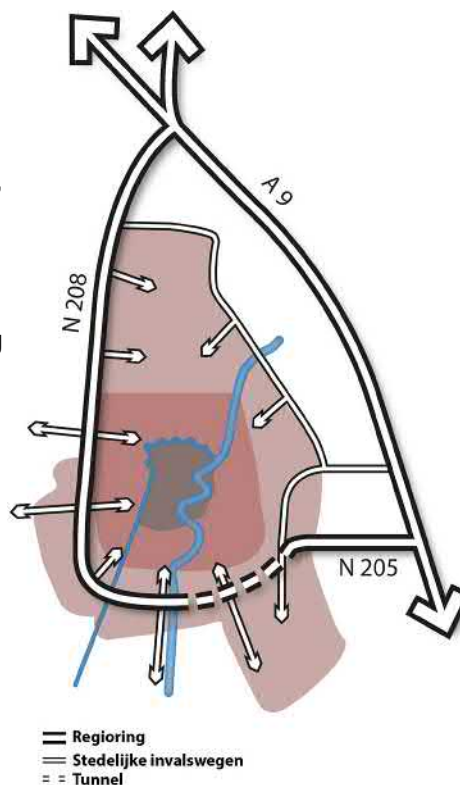
Vanuit de regio zijn parkeervoorzieningen aan de randen van de stad van belang. De reiziger kan hier kiezen voor het (H)OV of de (E-)fiets om naar de eindbestemming te komen.

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

Betekenis van de hoofdkeuzes voor de netwerken

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

Op een aantal plekken in de stad is wel voldoende ruimte beschikbaar om de gewenste claims in te passen. Op andere plekken komt door de hoofdkeuzes uit deze visie juist ruimte vrij, bijvoorbeeld door de auto over de grote ring om de stad heen te laten rijden is er minder verkeersruimte nodig in de stad, wat weer de mogelijkheid biedt het groenareaal te vergroten, met bijvoorbeeld meer ruimte voor bomen, trottoirs of fietspaden.

Positie van de groen en waterstructuur

Tijdens de participatierondes kwam naar voren dat bewoners groot belang hechten aan het groen. In de afweging is vervolgens gekozen de bestaande groenstructuur van Haarlemse parken en landschappen te beschermen. Met oog op klimaatadaptatie is het waternetwerk opnieuw onderzocht. De voorgestelde nieuwe watergangen zijn getrokken over plaatsen waar voldoende ruimte is om deze te graven. De netwerken voor ecologie en recreatie vallen samen met de groen- en waterstructuur van de stad. Deze netwerken zijn vastgesteld op basis van de beschikbare kwaliteit en aanwezige ruimte. Uitgangspunt is dat bij de afweging geen concessie wordt gedaan aan het netwerk voor groen en water.

Afwegingskader mobiliteit

Op straatniveau komt het regelmatig voor dat de in de Structuurvisie gewenste ruimte onvoldoende aanwezig is. Dat betekent dat er prioriteiten worden gesteld. Als er in een straat onvoldoende ruimte is om aan alle ruimteclaims tegemoet te komen, kan de afwegingsmethodiek inzicht bieden in wat op die plek de meest noodzakelijke functie is. In 2016 heeft het college een afwegingskader

duurzame mobiliteit vastgesteld (2015/515566): voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op een beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad, en op regionale autoverbindingen om de stad. Voor het lokale verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voorgesteld. De prioritering is als volgt:

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

Afwegingsmethodiek objecten in de openbare ruimte

Naast dit afwegingskader gericht op mobiliteit is een tweede afwegingskader nodig dat gaat over stilstaande 'objecten' in de openbare ruimte: bomen, bermen, geparkeerde auto's, bushokjes, afvalcontainers, kabels en leidingen enz. Tot nu toe maakte Haarlem per onderwerp beleid, waarbij nauwelijks sprake was van een integrale afweging voor het plaatsen van objecten, met soms kwalijke gevolgen. Nieuwe objecten komen bijna altijd terecht in het groen, of op het trottoir. Het toevoegen van teveel objecten kan ertoe leiden dat het straatbeeld eronder bezwijkt en dat de leefomgeving wordt aangetast. Te veel objecten leiden er steeds vaker toe dat ze elkaar in de weg staan; boomwortels en leidingen, straatlantaarns en bladerkronen, parkeerplaatsen en afvalcontainers. Met de hoofdkeuzes in gedachten wil de gemeente bereiken dat het aantal objecten past in het straatbeeld en bij het gewenste leefklimaat.

Deze methodiek vereist dat zowel bij inrichtingen op straatniveau als bij het plaatsen van nieuwe 'objecten' eerst het gewenste straatbeeld wordt bepaald. Dit gewenste straatbeeld bepaalt vervolgens welke ruimte beschikbaar is voor objecten. Vervolgens kan worden bepaald hoe deze ruimte precies wordt ingevuld. Voor straatmeubilair gelden nog altijd de uitgangspunten van het beleidskader Openbare ruimte uit 2006: een ingetogen inrichting, een weloverwogen plaatsing en een eenheid in materialen en vormgeving.

Om ruimte te besparen is dubbelgebruik van objecten op straat altijd een pre. Denk aan combinaties van elektrische laadpalen met lantaarnpalen of juist door het inzetten op alternatieven die bovengronds geen ruimte innemen, zoals het inductief opladen van elektrische auto's. Ook is dubbelgebruik gedurende de dag een mogelijkheid. 's Ochtends laden en lossen en parkeren, 's middags wandelen en fietsen.

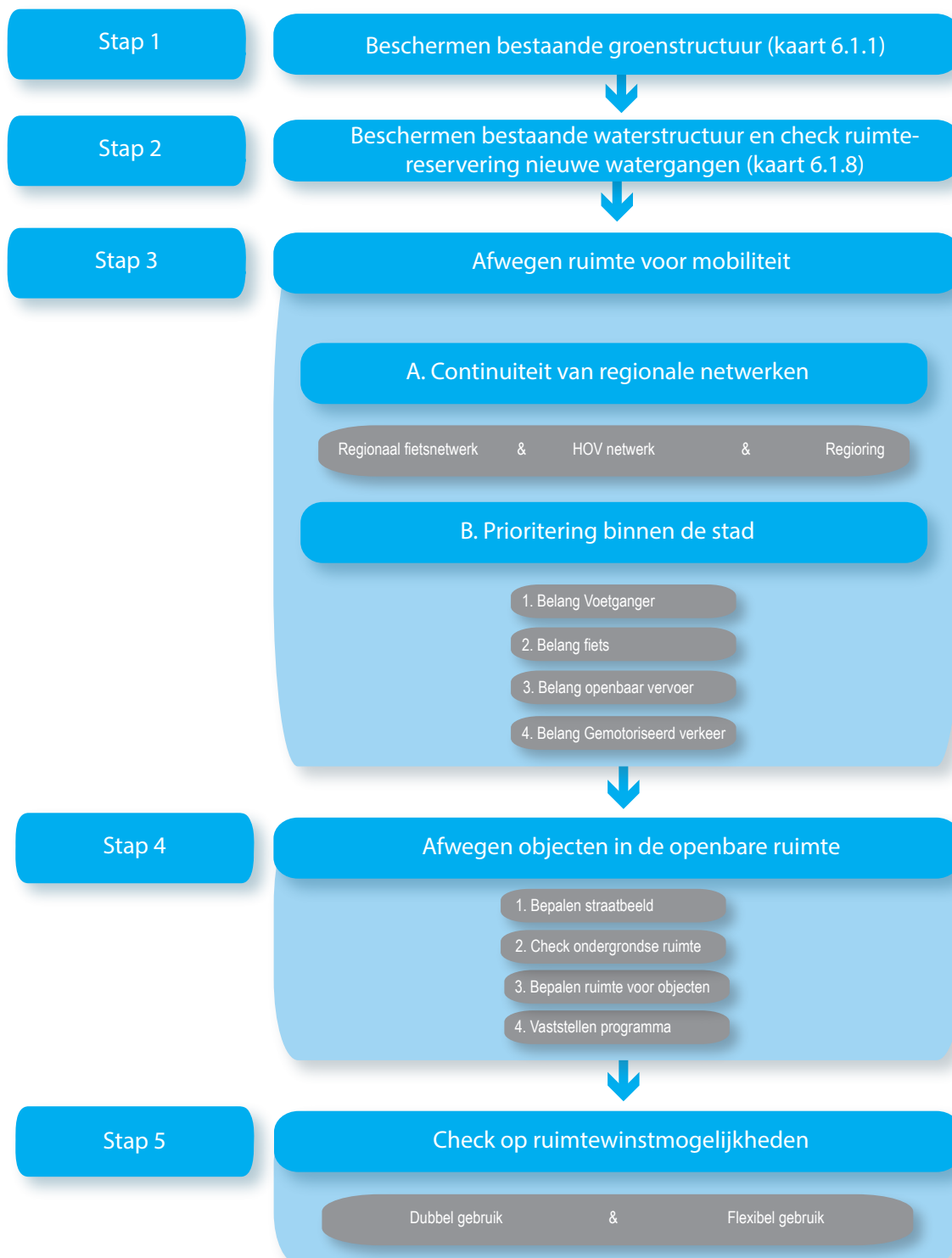
De afwegingsmethodiek voor objecten in de openbare ruimte is altijd maatwerk en dat kan bij iedere straat een ander resultaat hebben.

Toepassing afwegingsmethodiek openbare ruimte

De afwegingsmethodiek laat zien dat met het inpassen van meer noodzakelijke of gewenste functies er minder ruimte is voor andere functies, bijvoorbeeld voor parkeren. Daarmee slaat Haarlem een duidelijke richting in naar 2040, waarbij functies die nu nog regelmatig in het gedrang komen, zoals bomen, spelen en fietsers, meer ruimte zullen krijgen. Het Haarlem van nu laat zien dat een groot deel van de openbare ruimte in beslag wordt genomen door individuele auto's. Veel Haarlemmers gebruiken hun auto voor werk, sociale activiteiten en winkelaankopen.

De keuze om openbare ruimte vrij te maken voor groen, voetganger en fietser betekent dat de bewoners alternatieven kunnen kiezen voor de eigen auto. Alternatieven zoals het reserveren van parkeergarages voor bewoners en door extra parkeerfaciliteiten te bieden aan de randen van de stad. Voor de binnenstad wordt nu voorgesteld om de Stationsgarage en de Kampgarage te reserveren voor bewoners. Een andere mogelijkheid is het stimuleren en faciliteren van autodeelconcepten of het reguleren van het aantal geparkeerde auto's.

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





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.

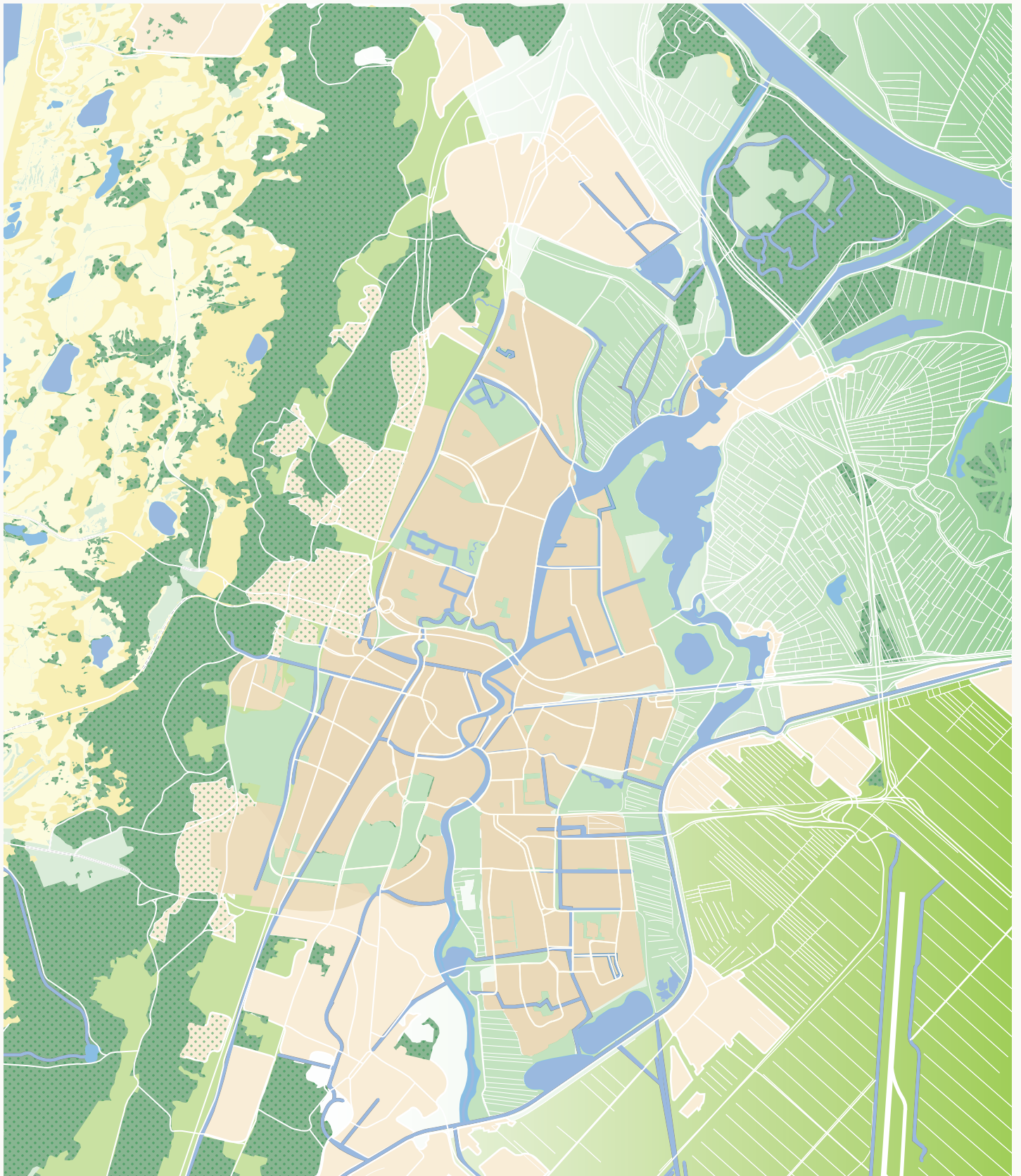
Groen in de stad heeft ook een belangrijke speelfunctie. In plantsoenen is er duidelijk evenwicht tussen spelen en groen. In de groene randen van Haarlem is ruimte voor oudere jeugd om elkaar te ontmoeten.

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

In Haarlem bestaat de ecologische structuur 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, gierzwaluwen, 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 redelijk aanwezige ecologische kwaliteit, worden deze benut. Als er kansen zijn voor de aanleg van natuurvriendelijke oevers worden deze benut. Bij de bouw van bijvoorbeeld bruggen en duikers kunnen faunatunnels worden aangelegd.

Ecologisch waardevolle plekken

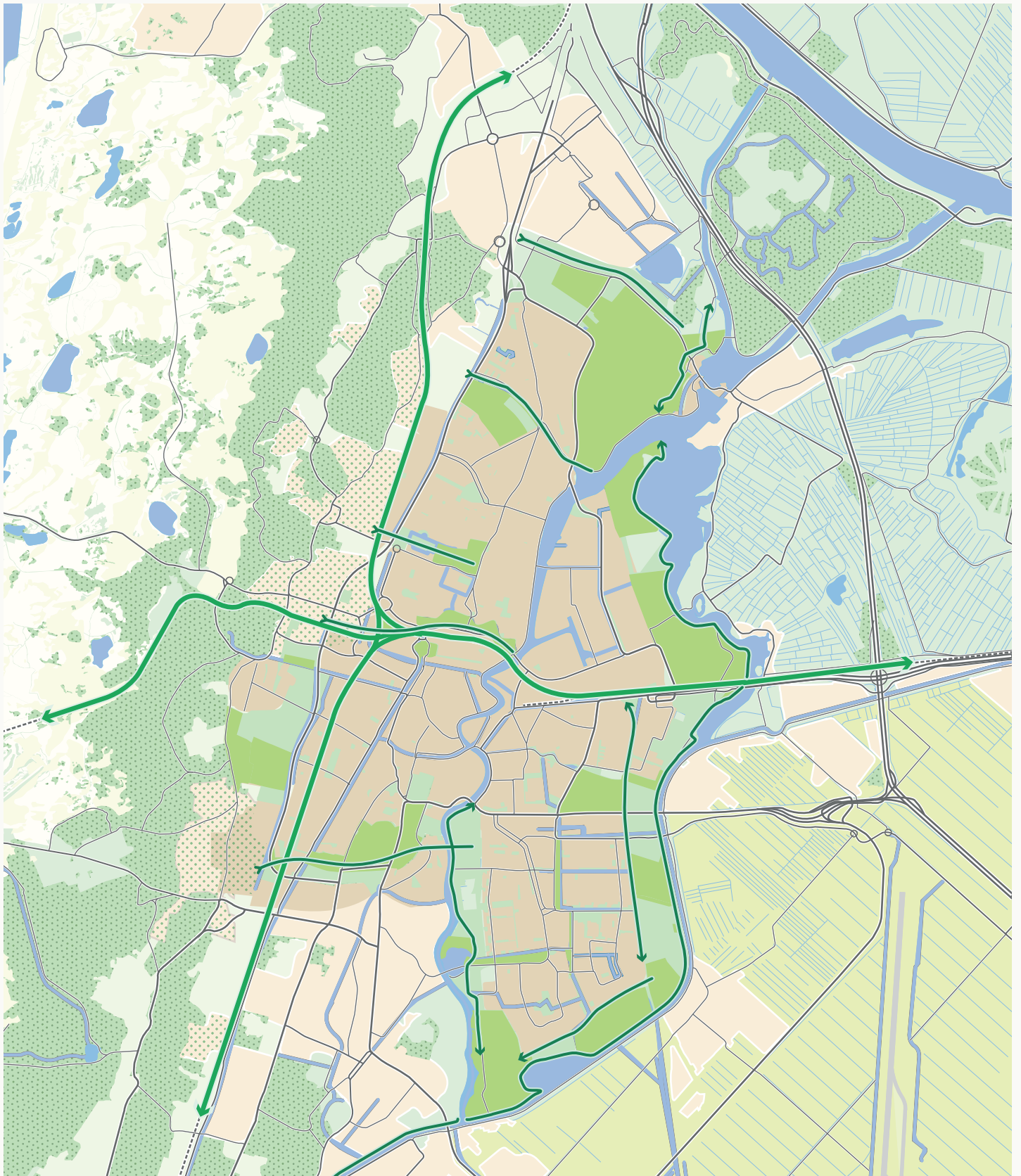
Ecologisch waardevolle gebieden worden beschermd en behouden. Belangrijke bestaande ecologische elementen en structuren, zoals bermen en watergangen, maar ook sommige gebouwen, worden in stand gehouden ter wille van planten en dieren. Verlichting werkt verstorend voor de fauna. Dat is een reden om op 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.



Ecologische kaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

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



6.1.3 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 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 uit onderzoek blijkt 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.

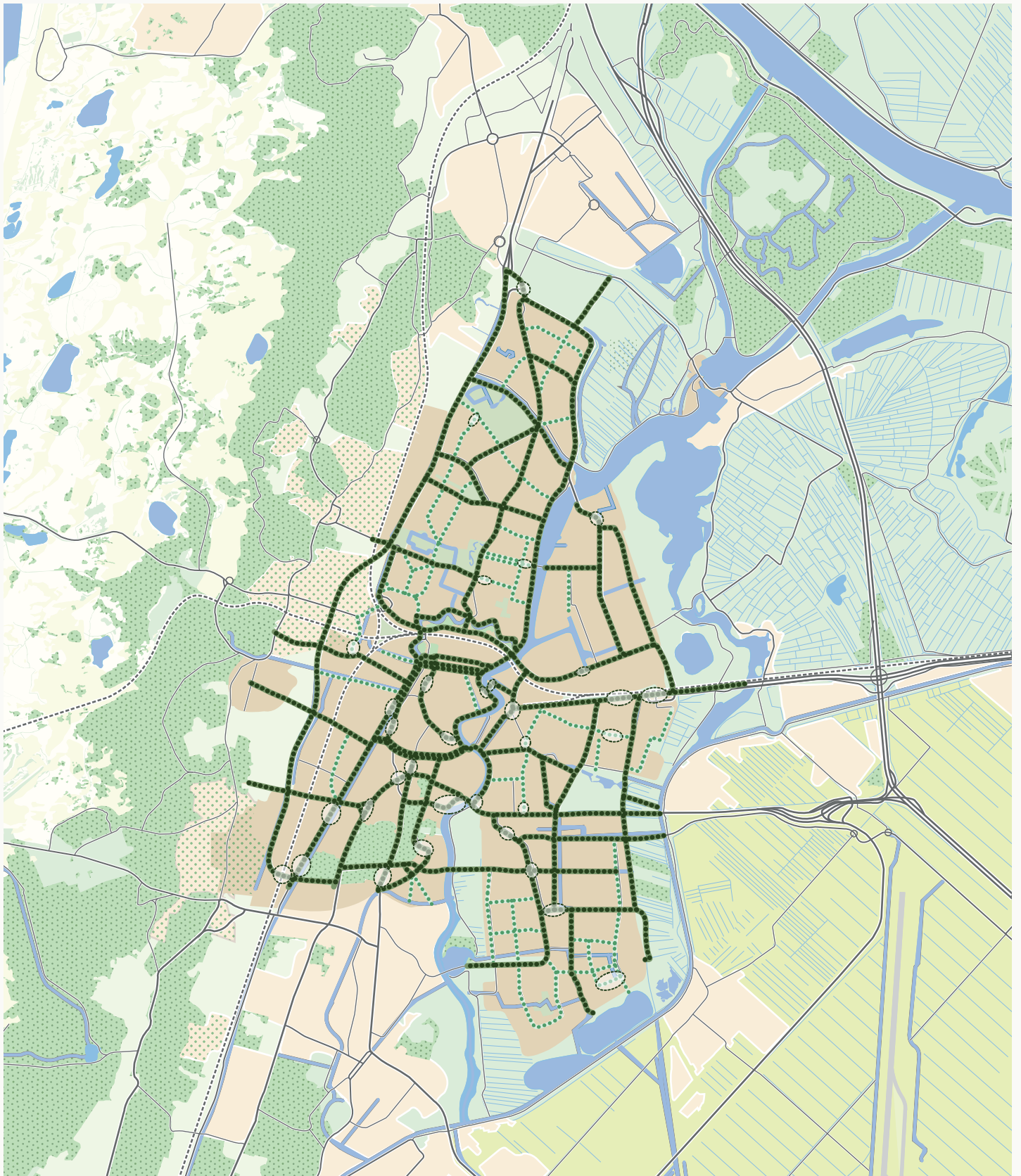
Wijkbomenstructuur

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.

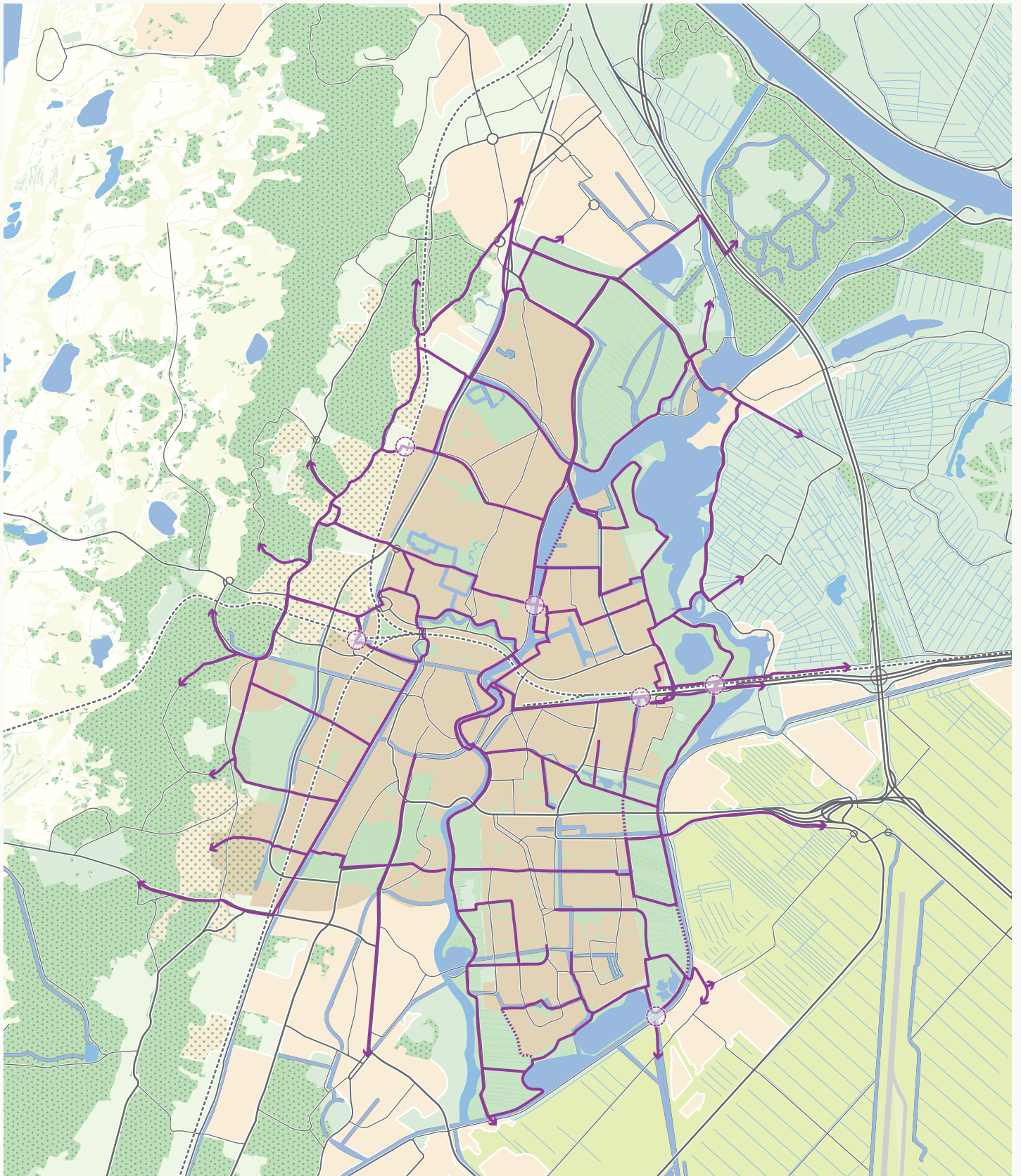
Ontbrekende schakels recreatief netwerk

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 fietsers
-  Nieuwe routes
-  Groenstructuur
-  Ontbrekende schakels



6.1.5 Recreatiekaart: ambassadeursplekken

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

Ambassadeursplekken

De ambassadeursplekken zijn open ruimtes in de wijken die door hun centrale ligging een wijk karakteriseren. Denk aan de betekenis van de Grote Markt voor heel Haarlem. Een goede ambassadeursplek heeft een robuuste inrichting en kan gemakkelijk van gebruiksfunctie wisselen. Zo is de Grote Markt een ruim plein, maar ook de plek waar de markt staat of een evenement plaatsvindt.



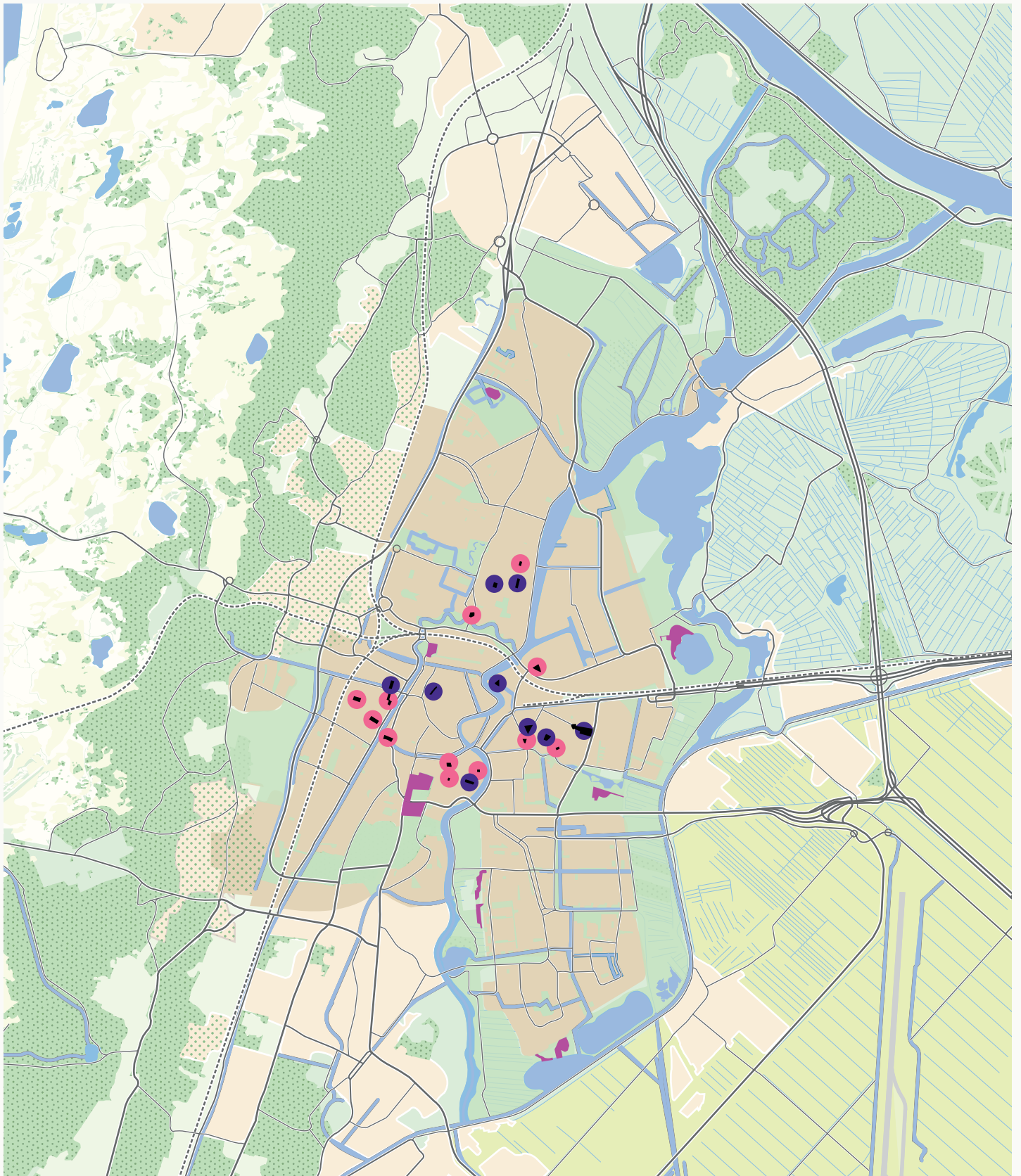
Ambassadeursplekken met een opknapbehoefte

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 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 zijn ambassadeursplekken voor de stad.



Recreatiekaart: Ambassadeursplekken Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Ambassadeursplekken
- Ambassadeursplekken met opknapbehoefte
- Evenementenlocaties in parken en buitengebied
- 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

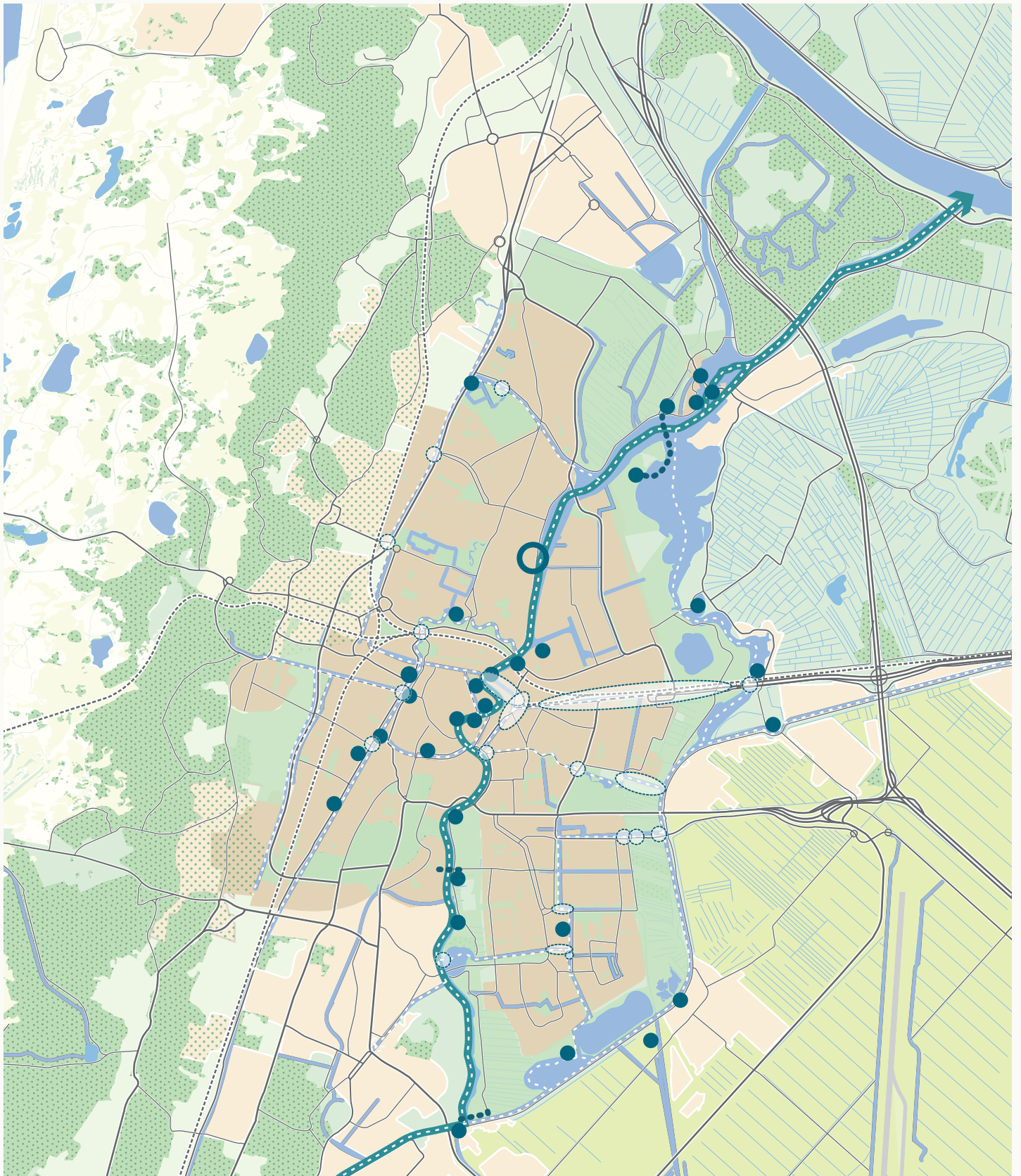
Het opstappunt voor de riviercruise aan de Spaarndamseweg ten noorden van de Waarderbrug moet geschikt worden gemaakt voor schepen tot 110 meter. Voor verdere groei van de riviercruisevaart moeten de sluis bij Spaarndam en de aanlegkade aan de Spaarndamseweg worden aangepast.

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.

Lange lijnen

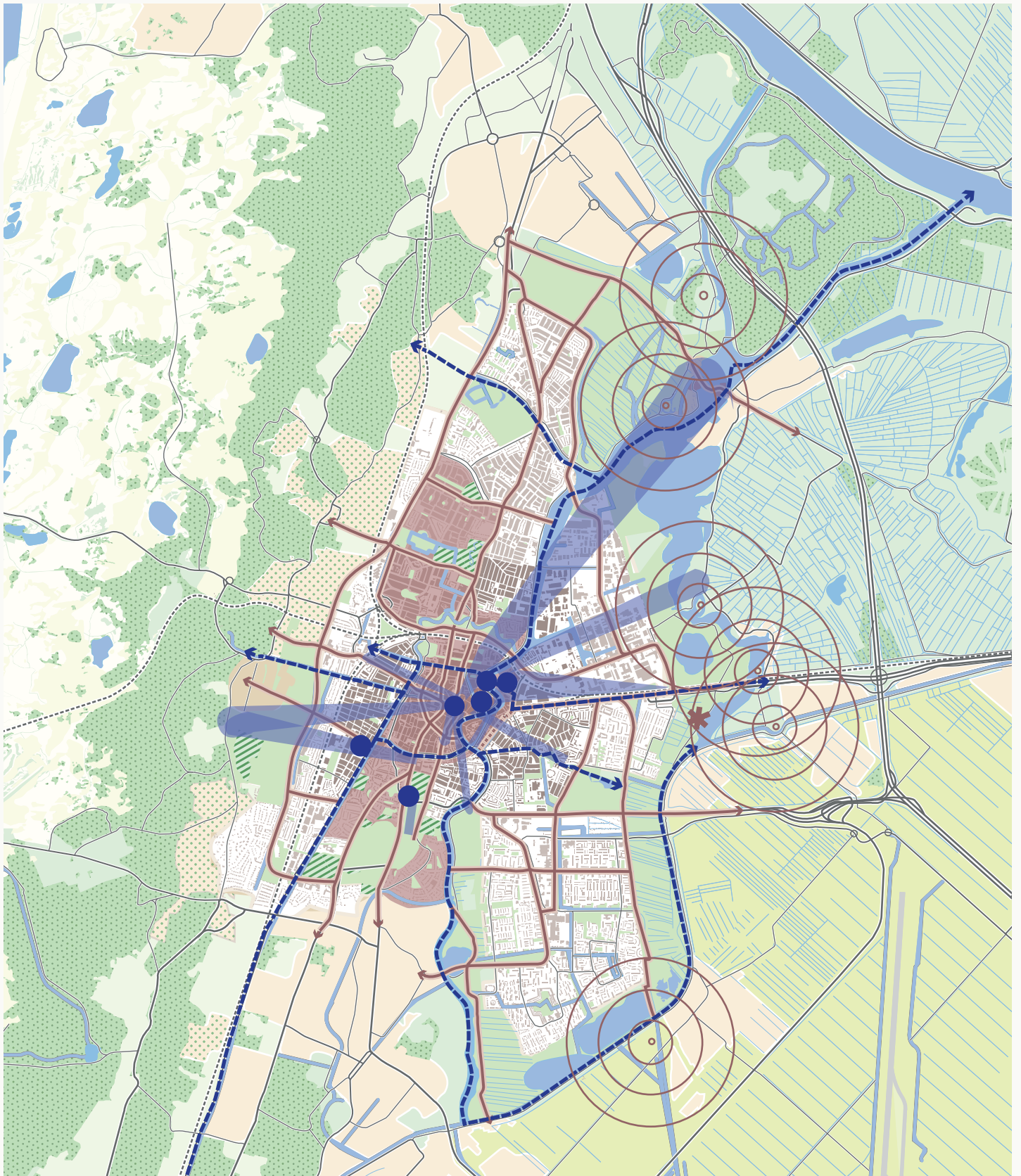
Elke lange lijn heeft een eigen geschiedenis, betekenis en karakteristiek. Voor de inrichting van de lange lijnen wordt vooral gekeken naar de continuïteit van het profiel, verhoging van de belevingswaarde, historische leesbaarheid, een stevige bomenstructuur en goede voetgangersvoorzieningen.

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
- Lange lijnen
- Restanten buitenplaatsen
- Wijktypologie
- Lange waterlijnen
- Stelling van Amsterdam

- Oriëntatiepunten zichtlijnen
- Archeologisch monument

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 watersystemen. Dit hangt samen met de ligging in het landschap. Op de westoever van het Spaarne een duinwatersysteem; relatief schoon duinwater vloeit af richting het Spaarne. Op de oostoever ligt een poldersysteem. Het polderwater wordt geloosd op het Spaarne en de Ringvaart. Met het oog op de verwachte klimaatverandering zal het waternetwerk worden uitgebreid tot een fijnmazig geheel.

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 voegt iets toe aan 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. Zodoende kan overtollig regenwater goed worden opgevangen, geborgen en afgevoerd. In droge periodes zorgt het aangepaste waternetwerk ervoor dat het grondwaterniveau op peil blijft.

Een volledig netwerk 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.

Buitengebied duinwatersysteem / Invloed van duinwater

Haarlem kan het beschikbare duinwater beter benutten voor het stedelijk watersysteem.

Overvloedig duinwater wordt vastgehouden in het Westelijk Tuinbouwgebied en de Hekslootpolder.

Stroomrichting van duinwater

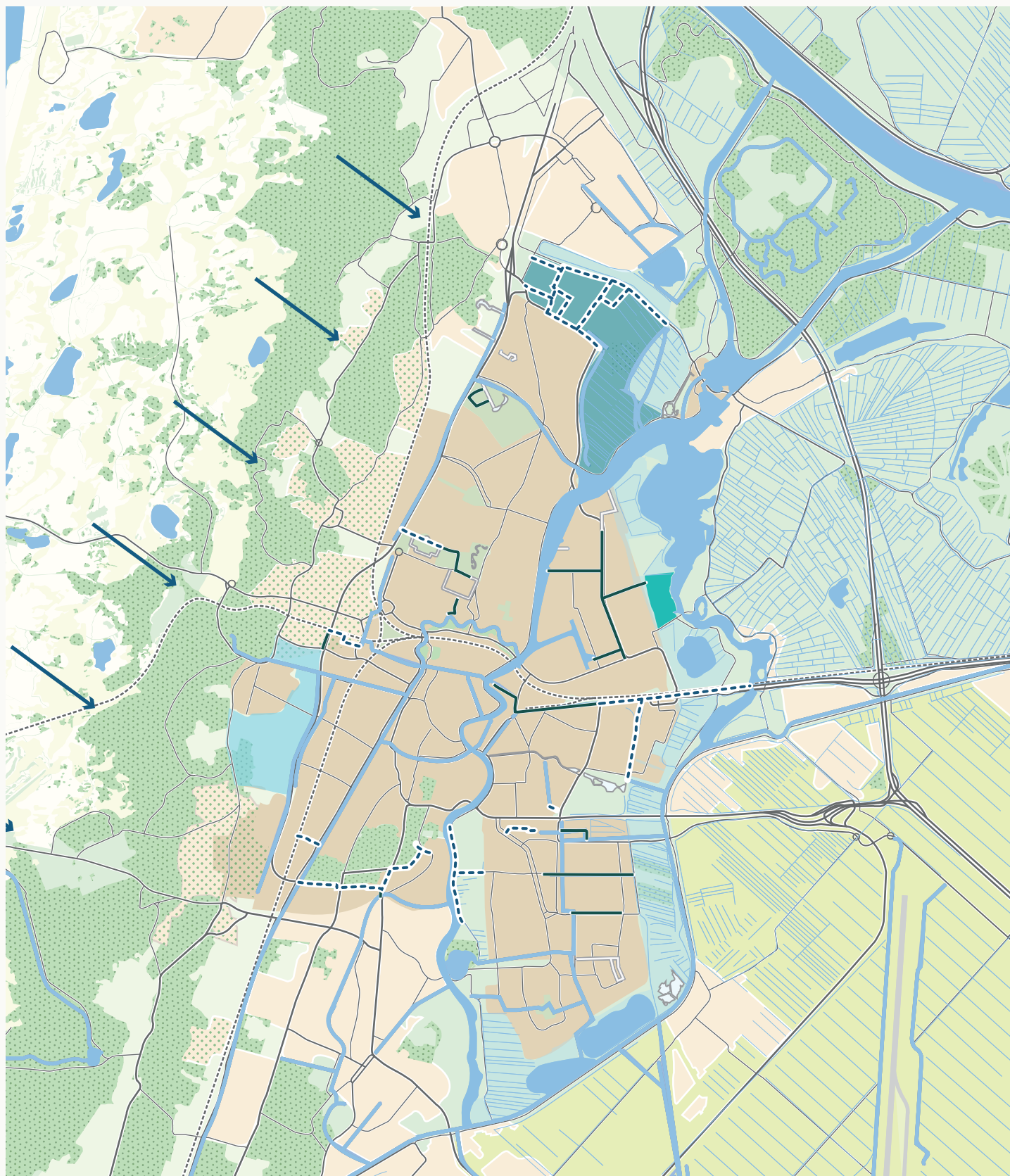
Het kwelwater stroomt van duin naar Spaarne.

Buitengebied polderwatersysteem

De groene polders aan de oostkant van Haarlem hebben een eigen slotenpatroon en gebiedseigen water. Een meer op de natuur afgestemd beheer van de graslanden heeft een gunstig effect op de ecologie van de poldersloten.

Ruimte voor hemelwaterberging

In de Waarderpolder is bij Penningsveer ruimte voor tijdelijke berging van hemelwater in de Waarderpolder. In de stad kan, waar mogelijk, overtollig regenwater, tijdens piekbelasting, worden tijdelijk worden opgevangen in plantsoenen en op pleinen.



Waterkaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



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

6.1.9 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.

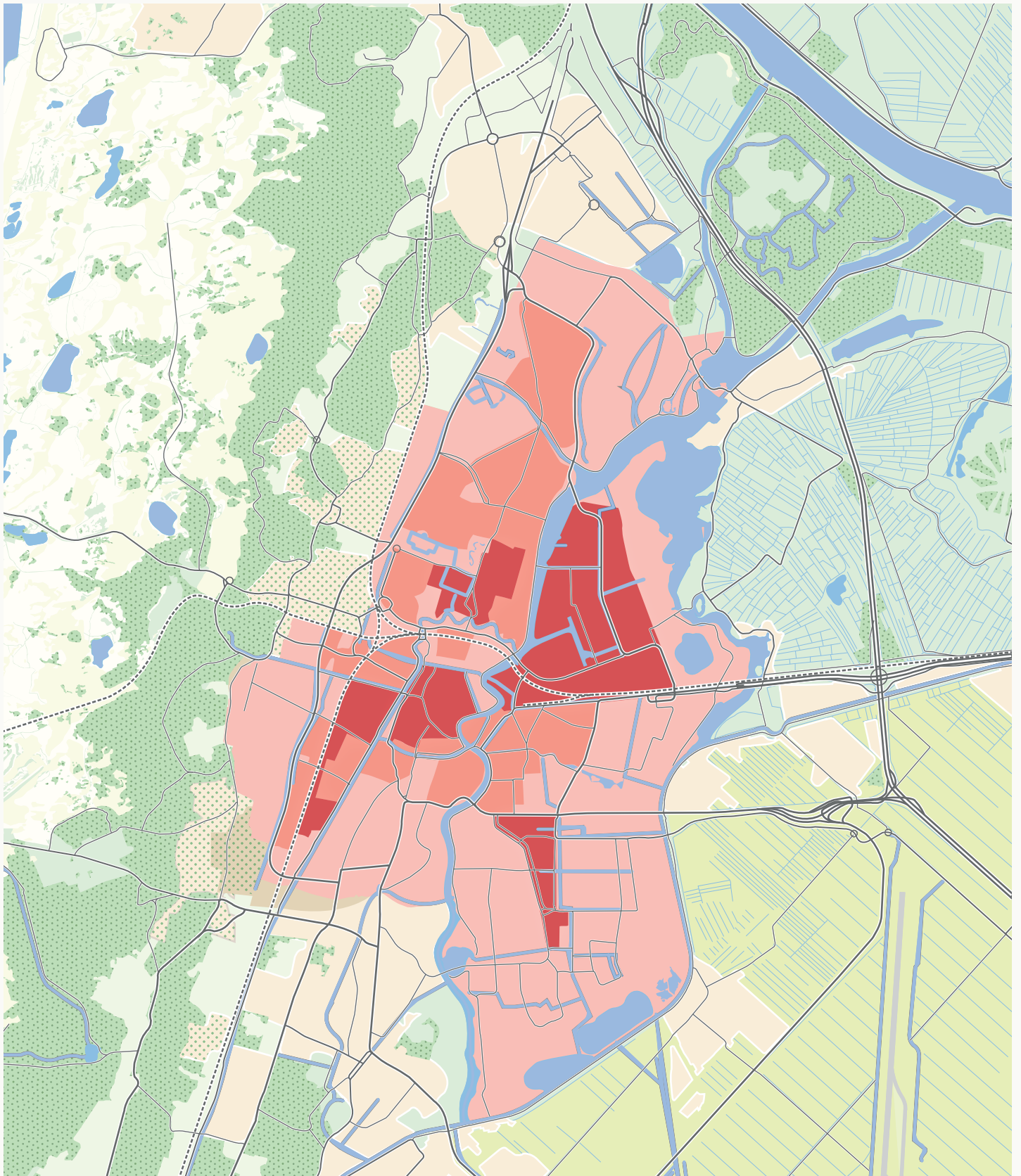
Groen en water zorgen dat de stress door hitte afneemt. Daar waar mogelijk worden groene plekken gecreëerd en water toegevoegd. Sportvelden van kunstgras zijn heel gevoelig voor hittestress, vaak zijn het zelfs hitte-eilanden. Om kwetsbare groepen te beschermen is er daarom extra aandacht voor het tegengaan van hittestress rondom sportvelden en verzorgingstehuizen. 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

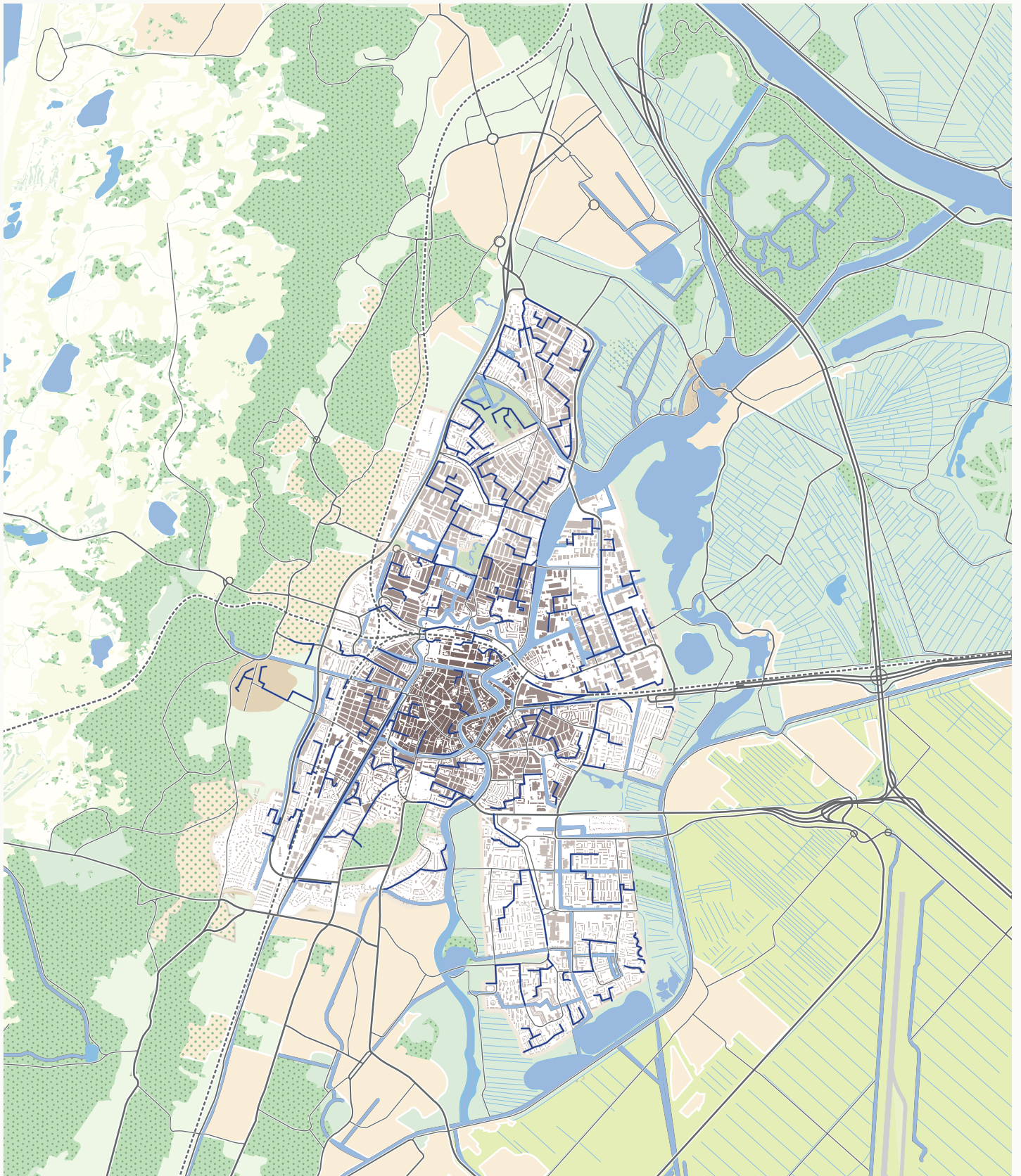
Deze kaart toont de relatie tussen de openbare ruimte en de claim van tijdelijke afvoer van regenwater. Klimaatverandering kan behalve voor meer hitte ook voor meer regen zorgen. In een korte periode kan zoveel regen vallen dat de bodem en het riool dat niet gelijk kunnen opnemen. Er is een inventarisatie 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.

Stroombanen

De kaart toont locaties in Haarlem waar veel water langs stroomt bij hevige regenval. Dat wordt weergegeven met stroombanen, de wegen waarlangs het water kan afstromen.

Deze stroombanen moeten behouden blijven en er moeten geen obstakels op de banen zijn.





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 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

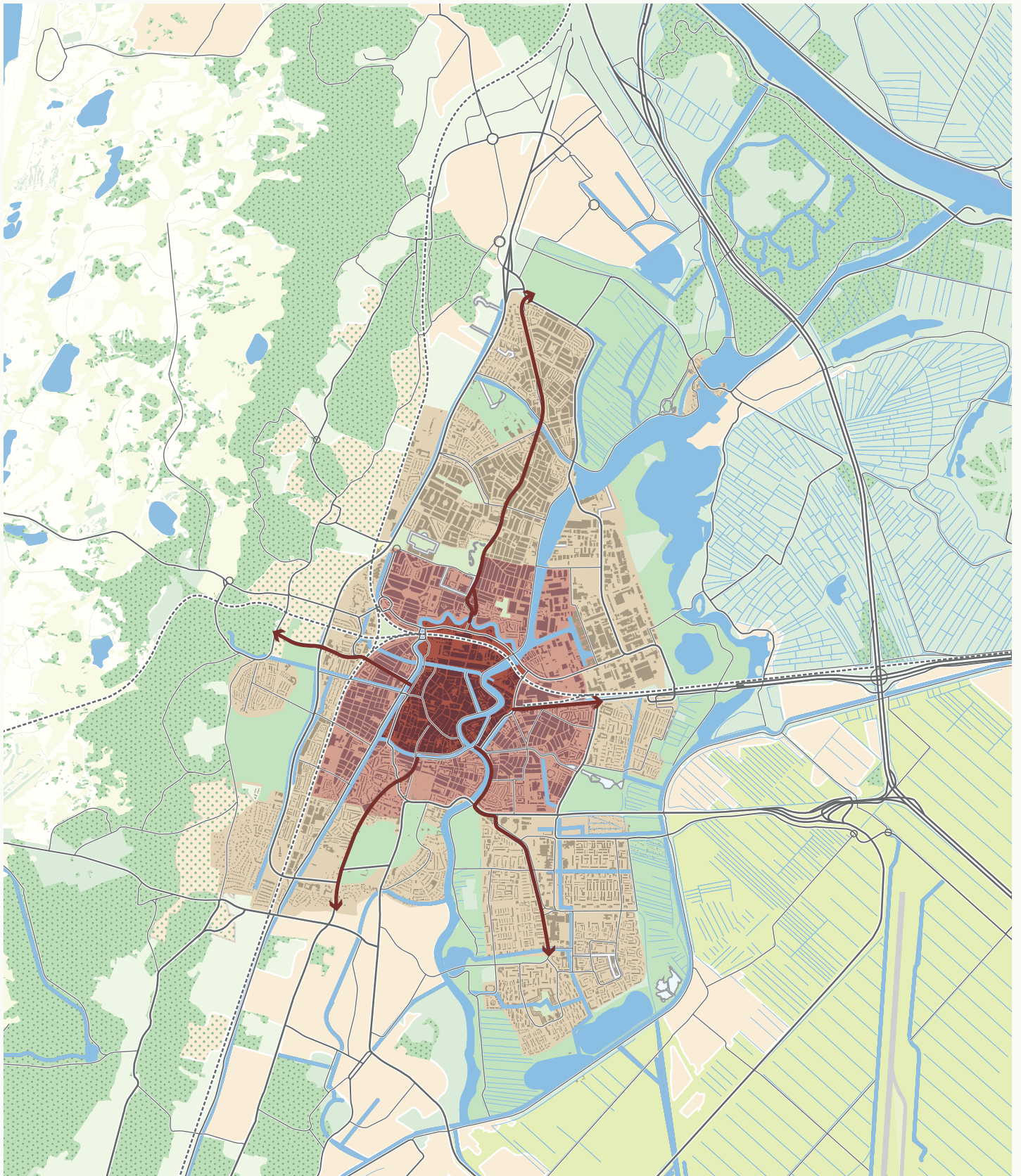
Looproutes naar ov-knooppunten of rondom maatschappelijke en economische centra buiten de binnenstad die veel voetgangers aantrekken, zoals scholen, sportvoorzieningen, verzorgingshuizen en winkels zijn voetgangersvriendelijk ingericht. Denk aan bredere trottoirs, verlaagde trottoirbanden en veilige 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
-  Stedelijk gebied
-  Stadsstraten
-  Parken en plantsoenen



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

Op de fietsnetwerkk kaart zijn verschillende routes aangegeven: de fietsring, de regionale fietsroutes en de hoofdfietsroutes. De fiets wordt het belangrijkste vervoermiddel in Haarlem. Alleen zo kunnen we met een groeiend aantal inwoners de bereikbaarheid van Haarlem en de voorzieningen garanderen. Daarom wordt het fietsnetwerk de komende jaren geoptimaliseerd. Dat gebeurt door het beter laten aansluiten van het lokale netwerk op het regionale fietsnetwerk en door het geven van ruimte en comfort op de hoofdfietsroutes.

Centraal in het fietsnetwerk ligt de fietsring rond de binnenstad. Fietzers krijgen hier de ruimte. Het overig fietsnetwerk bestaat uit alle fietsroutes die bijdragen aan een snelle bereikbaarheid in en om Haarlem. De voorkeur gaat uit naar vrijliggende fietspaden. Dat is niet altijd mogelijk, waardoor concessies aan comfort en breedte nodig zijn. Samen met het recreatieve fietsnetwerk en de woonstraten vormt dit het totale fietsnetwerk van Haarlem.

Goede fietsroutes aanleggen in bestaand stedelijk gebied is niet eenvoudig. Er zijn fietsen in allerlei soorten en maten én met verschillende snelheden. Een fiets is ongeveer 75 centimeter breed en een snor- of bakfiets ongeveer een meter. Hoe belangrijker het fietspad is in het fietsnetwerk (regionaal-hoofd-overig), hoe breder het fietspad idealiter is, zodat gebruikers elkaar kunnen passeren. Een tweerichting fietspad is zelfs nog breder, omdat gebruikers elkaar ook in verschillende richtingen moeten kunnen passeren. Een drukke fietsroute heeft meer ruimte nodig heeft dan een normale fietsroute, maar in sommige gevallen voldoet een smallere fietsstrook op een rijbaan ook.



Hoofd- en regionale fietsroutes

Hoofd- en regionale fietsroutes zijn de belangrijkste van de stad. Het hoofdfietsnetwerk 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. Op regionale en hoofdfietsroutes kunnen fietsers langere afstanden afleggen.

Het regionale fietsnetwerk bestaat bij voorkeur uit vrijliggende fietspaden. Vooral buiten het centraal stedelijk gebied krijgen regionale fietspaden voldoende ruimte om de verwachte toename van fietsers te faciliteren. Met de brede fietspaden kunnen de onderlinge snelheidsverschillen worden opgevangen. Ook in het hoofdfietsnetwerk zijn de fietspaden breed, verlicht en is de verharding comfortabel.

Een goede fietsring kan fietsers verleiden deze route te verkiezen boven de kortste route door de binnenstad.

Waar de fietspaden uit het hoofd- en regionale fietsnetwerk gelijk lopen met een gebiedsontsluitingsweg, waar 50 km/u geldt, gaan fietsers bij voorkeur over vrijliggende fietspaden. Er wordt pas gekozen voor fietsstroken op de rijbaan als er niet genoeg ruimte is. Als het fietsnetwerk gelijk loopt met een verblijfsgebied waar 30 km/u geldt, zijn er geen vrijliggende fietspaden en maken fietsers dus gebruik van de rijbaan. Over korte stukken kan een fietsstraat overwogen worden. Dit is een inrichtingsvorm waarbij fietsers prioriteit krijgen en de auto's te gast zijn.

Waar de regionale en hoofdfietsroutes kruisen met auto-netwerken wordt veel aandacht besteed aan de fietser. Denk aan langere groentijden bij verkeerslichten, goede opstel mogelijkheden voor de fietsers en extra voorrang geven op kruisingen. Bij een kruising met de regioring wordt onderzocht of een ongelijkvloerse kruising mogelijk is.

Fietsnetwerk

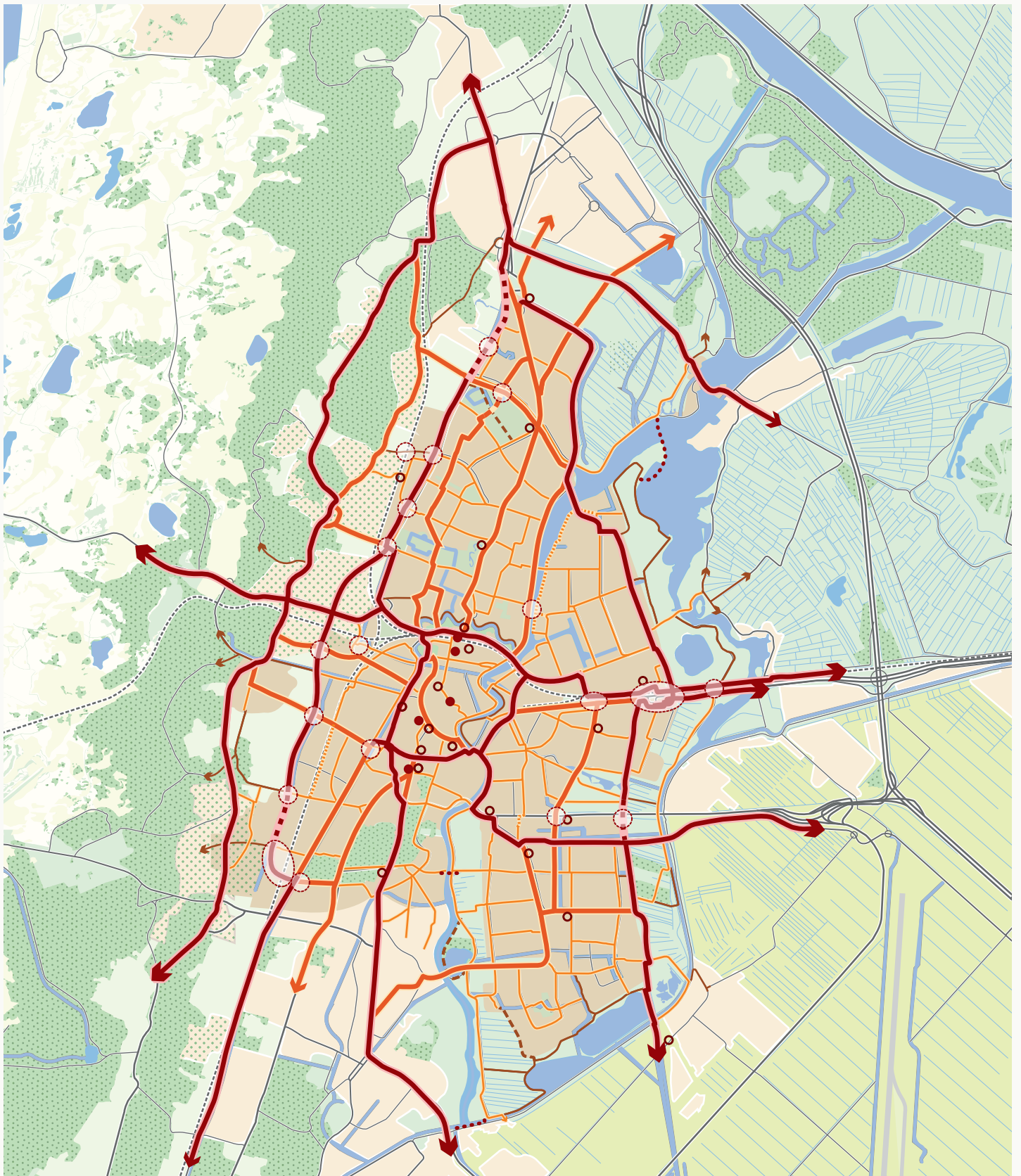
Op plaatsen waar de fietsroutes binnen het fietsnetwerk samenlopen met een straat waar 50 km/u gereden mag worden, zijn de fietspaden bij voorkeur vrij liggend. Waar dit niet mogelijk is, zijn fietsstroken op de rijbaan aanvaardbaar. Maar vaker lopen deze fietsroutes via de woonstraten. In die gevallen zijn geen aparte fietsstroken nodig en rijden fietsers en gemotoriseerd verkeer over dezelfde rijbaan. Er wordt dan gekozen voor een passende inrichting en comfortabel materiaal voor de fietser, passend bij de omgeving. In de omgeving van scholen is er speciale aandacht voor veilige langzaam verkeersroutes.

Recreatief fietsnetwerk

Het recreatieve fietsnetwerk leidt fietsers langs attractieve punten en groen, naar het buitengebied. De route heeft een zo groen mogelijke uitstraling en is voorzien van rustpunten. De recreatieve routes hoeven niet per se verlicht te zijn en zorgen 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.

Ontbrekende schakels

Het fietsnetwerk is nog niet op alle punten robuust. In het fietsnetwerk zitten nog ontbrekende schakels. Dit kunnen tracés zijn, maar ook een fietsbrug- of tunneltje. Samen met de regio wordt gekeken hoe de ontbrekende schakels in het regionaal fietsnetwerk kunnen worden aangelegd. Als er nieuwe tunnels of bruggen komen, wordt gekeken naar sociale veiligheid en verlichting.



Fietsnetwerkk kaart Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



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

- Ontbrekende schakel
- Fietsenstalling bestaand
- Fietsenstalling nieuw
- ... Pontje

Fietsenstallingen

Fietsenstallingen in de binnenstad, bij economische centra, bij ov-knooppunten en Park & Ride's maken dat het toenemend aantal fietsen niet ten koste gaat van de ruimtelijke kwaliteit en tegelijkertijd verbeteren ze de ketenmobiliteit. Nieuwe fietsenstallingen moeten ruim en licht zijn, voldoende capaciteit hebben en zijn gelegen bij attracties en/of langs fietsroutes in het regionaal- of hoofdfietsroutenetwerk.

Overig fietsparkeren

Ook in woonstraten, zeker bij voorzieningen, moet meer aandacht komen voor het stallen van de fiets op straat. De inzet van de gemeente is om bij nieuwe woningbouwprojecten voldoende fietsparkeerruimte op eigen terrein te realiseren. Op plekken waar de breedte van het straatprofiel een knelpunt wordt, komen de fietsenrekken bij voorkeur niet in groenstroken of in de anderhalve meter vrije doorloopruimte op trottoirs. De ruimte voor het stallen van de fiets wordt dan gevonden in parkeervakken voor auto's.



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.

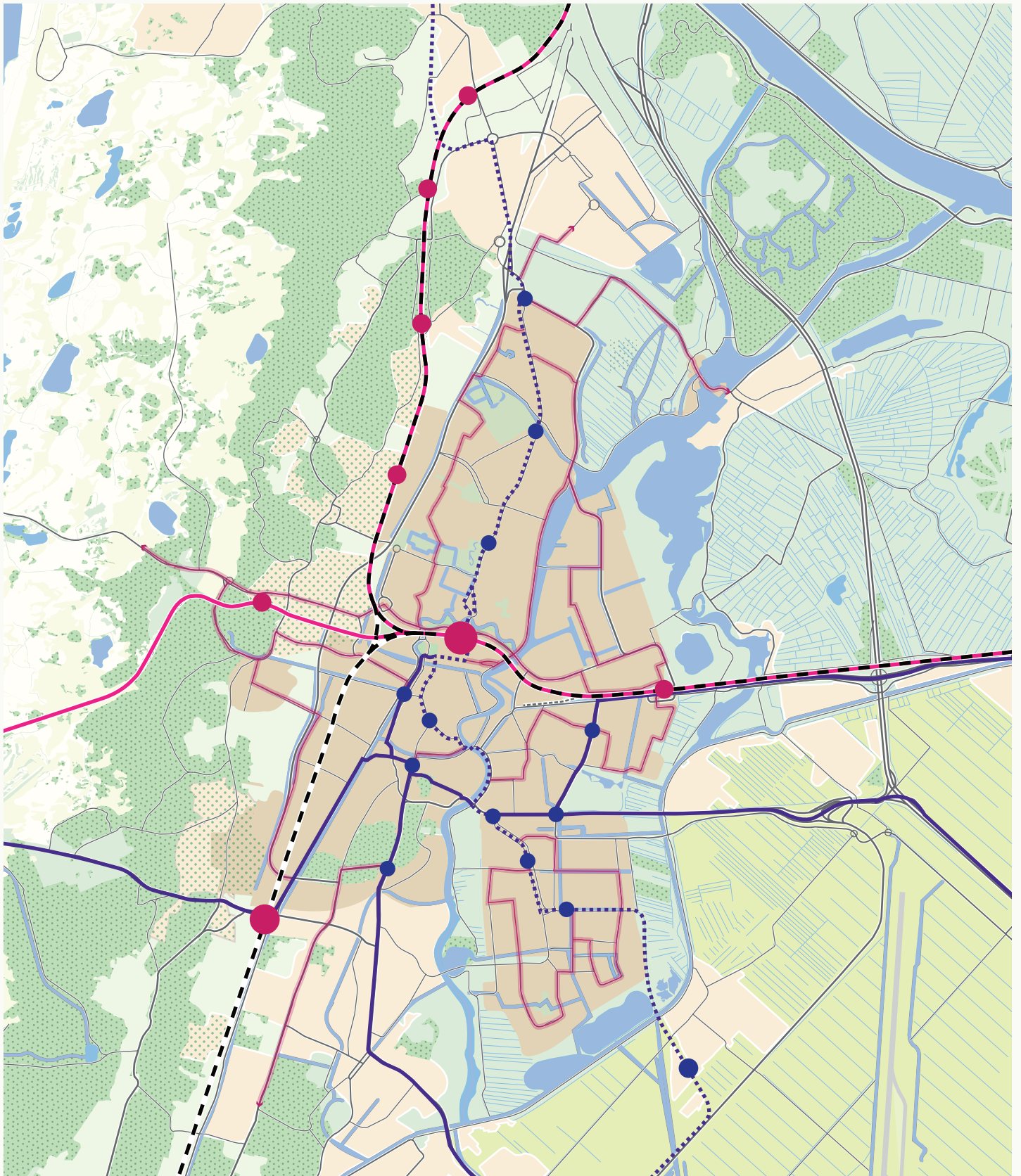
Overig openbaar vervoer (ov)

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.

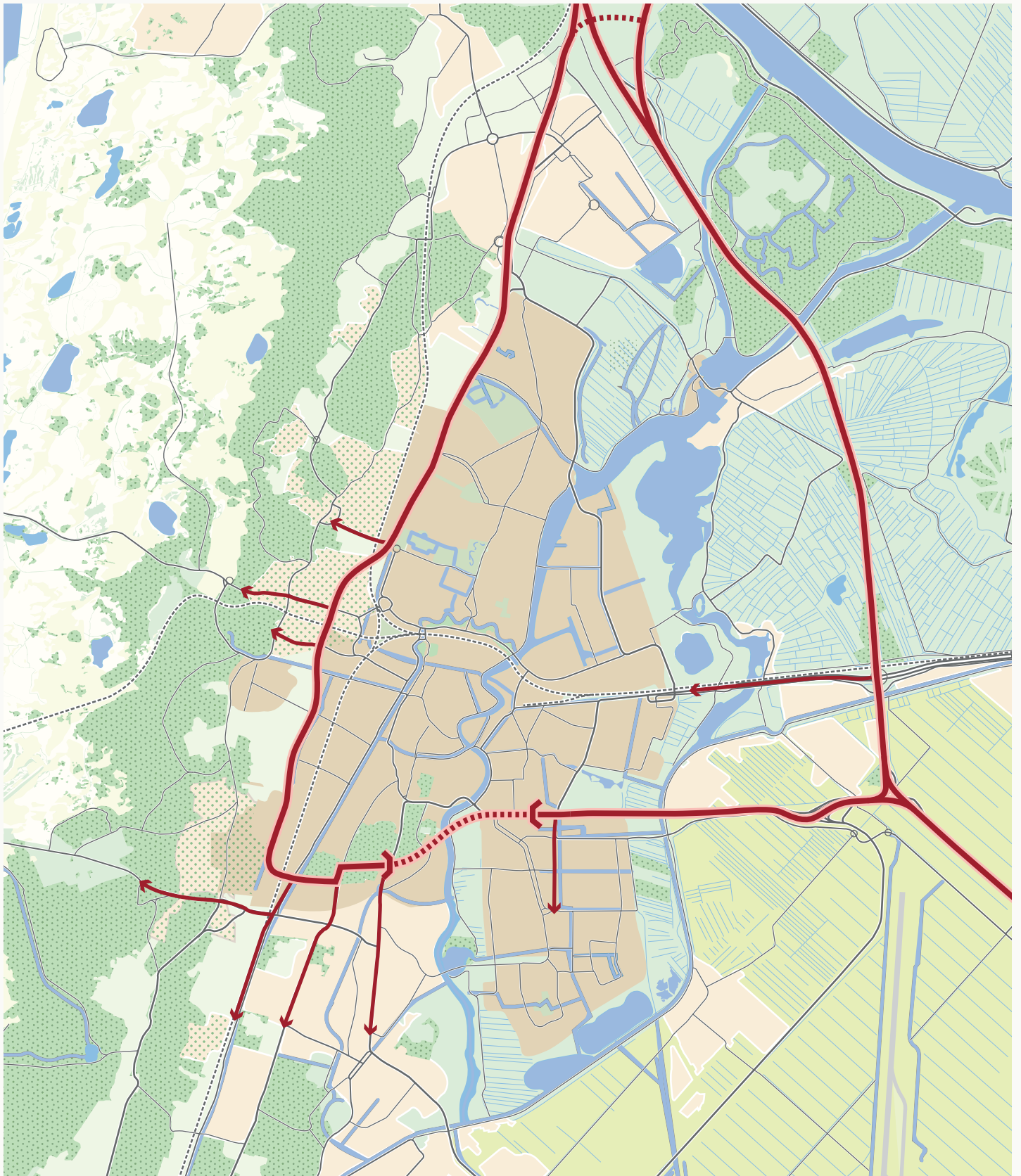
Woonstraten (niet op kaart)

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.

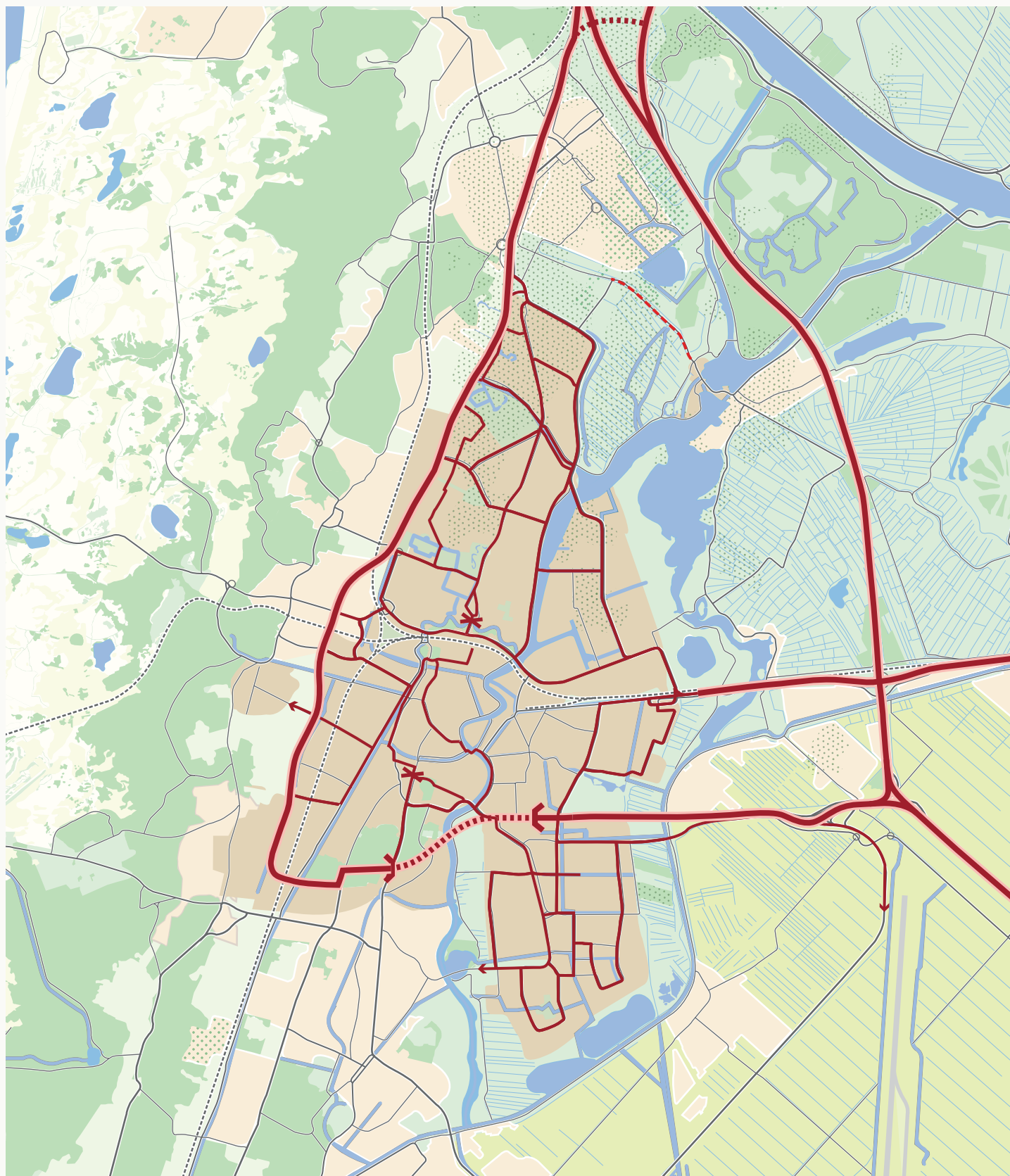


Gemotoriseerd verkeerskaart: Regioring Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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

- Regioring
- Velserversbinding
- Regioring Kennemertunnel
- Regionale invalswegen



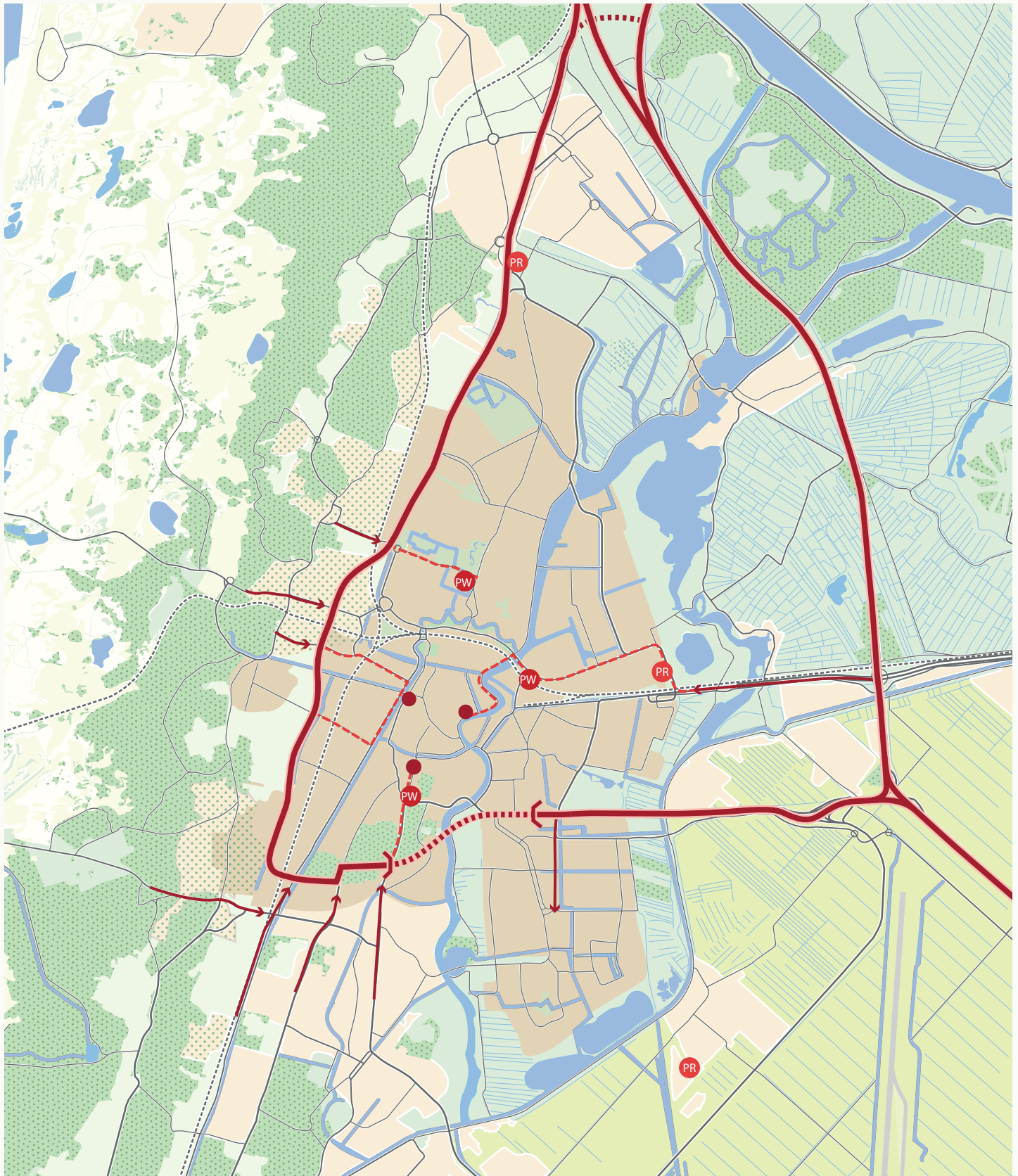


Gemotoriseerd verkeerskaart: Hoofd autonetwerk Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



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



Gemotoriseerd verkeerskaart: Parkeren Haarlem | Structuurvisie openbare ruimte 2040

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



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

6.2 Sleutelprojecten

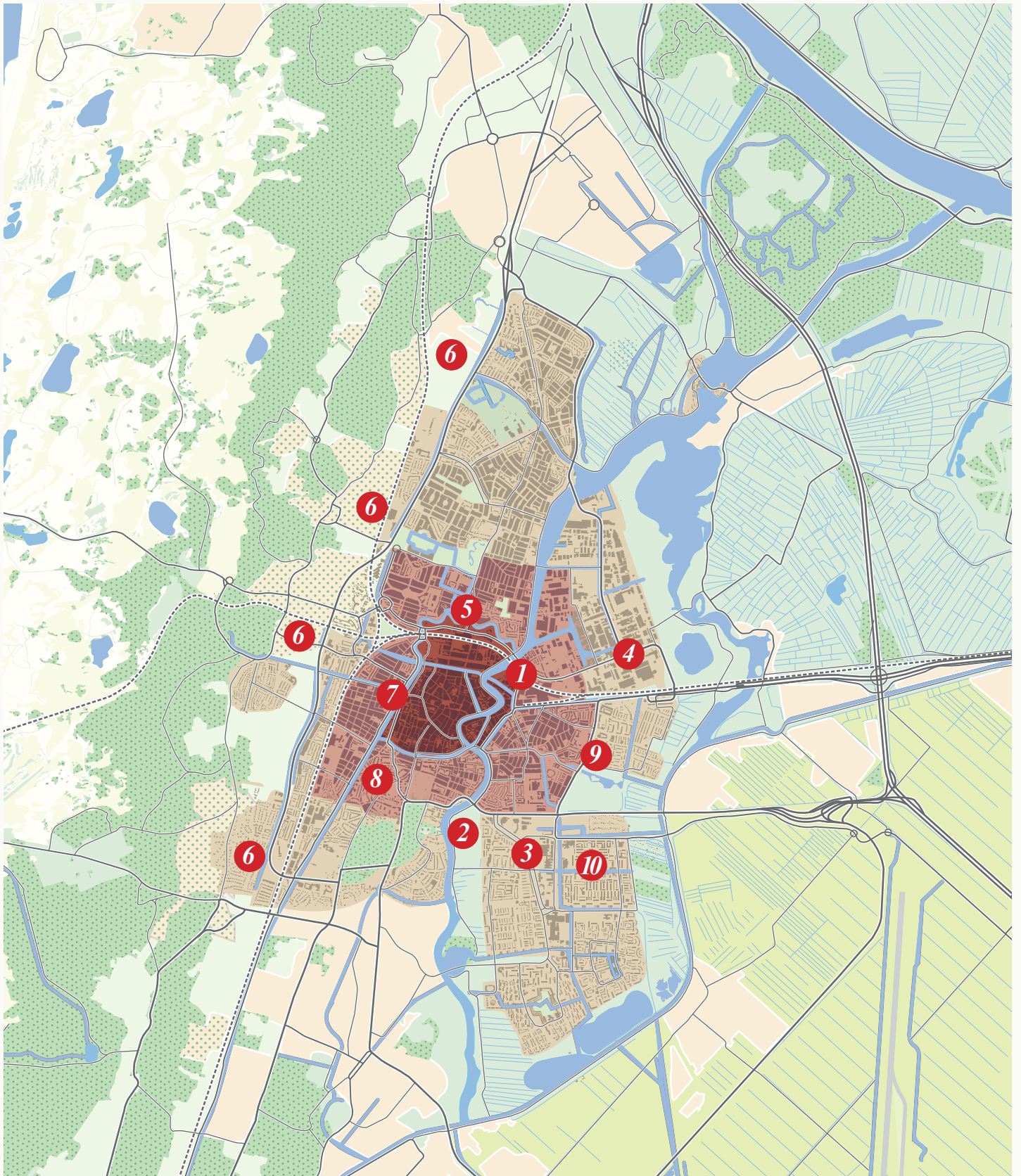
Zoals eerder aangegeven komen in de sleutelprojecten verschillende hoofdpogaven samen. Eén van de kenmerken van een sleutelproject is dat het van belang is voor de hele stad en dus gebiedsoverstijgend. Dit hoofdstuk laat voor elk sleutelproject zien hoe de locatie er in 2040 uit zou kunnen zien als een 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
- 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 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 hoofd fietsroute 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.



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.

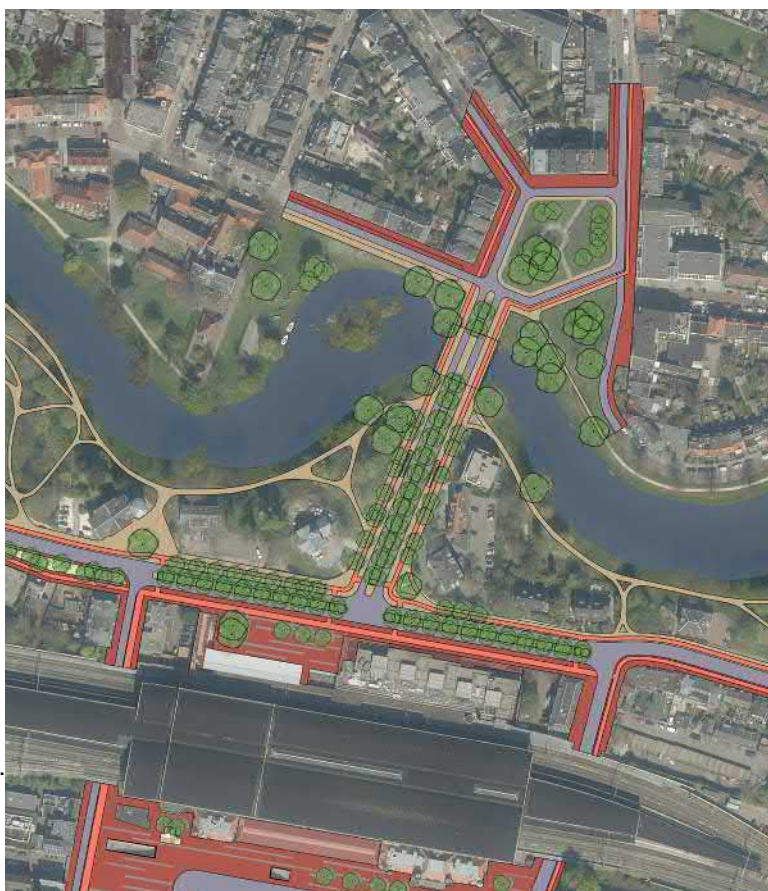


6.2.5 Aansluiting van Noord op de binnenstad en Stadsstraat Rijksweg

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

De Rijksweg 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. Dat betekent dat de kruising Kennemerplein steeds zwaarder wordt belast en de doorstroming steeds moeilijker wordt. Door de verschillende verkeersstromen te ontrafelen, kan de oversteekbaarheid van de Bolwerkenroute voor voetgangers en fietsers worden verbeterd.

Ontrafeling kan ook de doorstroming van het HOV bevorderen. De Kennemerbrug wordt vooral het domein voor fietsers en ov van en naar Noord. Het autoverkeer wordt aangespoord om via de Spaarndamseweg of de Waarderweg te rijden. Als dit lukt, kan het kruispunt op het Kennemerplein sterk worden vereenvoudigd. De combinatie van minder verkeer en minder opstelstroken maakt de Bolwerkenroute makkelijker oversteekbaar voor voetgangers en fietsers. Ook ontstaat ruimte voor extra groen. De Bolwerken worden als park weer beter toegankelijk vanuit de binnenstad. Onder het Kennemerplein is ruimte voor een ondergrondse fietsenstalling.



Deelprogramma Rijksweg

De Rijksweg varieert 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, ander stukken meten 35 meter. Na wijziging van de verkeersafwikkeling rond het Kennemerplein neemt het verkeer op de Rijksweg en Schoterweg af. Het autoverkeer naar Noord rijdt voortaan via de Westelijke Randweg en 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 Rijksweg nog andere ruimteclaims; HOV, hoofdfietsroute, hoofdbomenstructuur en stadsstraat. Voor deze claims samen is een breedte van 28 meter nodig. 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 invalroute.



Impressie Kennemerbrug



Impressie Rijksstraatweg

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.



Impressie onderdoorgang Westelijke Randweg

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 Schouwtjeslaan 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 Schouwtjeslaan. 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.



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 Heemsteedse 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 tunnel 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





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 wordt straatparkeren minder aantrekkelijk dan parkeren in de garages. De parkeergarages de Kamp en Stationsplein worden ingezet voor bewonersparkeren. 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, of 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. Ook gaat het parkeren met twee wielen op de stoep, wat nu in veel straten buiten het centraal stedelijk gebied gebeurt, op termijn tot het verleden behoren.



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 streven dat parkeerplaatsen op eigen terrein komen, dit om parkeerproblemen in de openbare ruimte te voorkomen. Ook is het verder uitbreiden van gereguleerd parkeren, op verzoek van bewoners, een mogelijke ontwikkeling.

7.1.3 Klimaatadaptatie

De gemeente werkt zowel aan 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 werkt aan het temperen van de opwarming van de aarde (mitigatie) door het lokaal verminderen van de CO₂-uitstoot. Maar een duurzame en klimaatneutrale stad is niet automatisch ook klimaatbestendig en kan dus nog steeds 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 geschiedt bij voorkeur op regionaal niveau.

Binnen klimaatadaptatie zijn er drie belangrijke thema's: regenwateroverlast, de aanpak van hittestress en grondwater over- en onderlast. Deze onderwerpen hebben 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 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 voor grondwater over- en onderlast kaarten opgesteld met de berekende waterover- en onderlast in 2050. 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 verbreed gemeentelijk Rioleringsplan.

7.1.4 Stedelijke distributie

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

Voor het regionale verkeer kiest Haarlem voor een Regioring. Deze ring ontlast binnenstedelijke wegen. Dit sluit aan bij de ambitie om multimodaal bereikbaar te blijven in de regio. Om de bestaande infrastructuur als Regioring te kunnen gebruiken is verdere versterking noodzakelijk. Een belangrijke ontbrekende schakel daarin is 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 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 en is opgenomen in de regionale bereikbaarheidsvisies van Zuid-Kennemerland en IJmond, en in de Structuurvisie van de gemeente Velsen. Door de Velserverbinding kan verkeer van en naar Zuid-Kennemerland en Haarlem Noord beter om de stad worden geleid. Een goede optie is om verkeer naar de A208 rechtstreeks naar de A22 te laten rijden. Hierdoor wordt de N202 ontlast en kan meer verkeer via de Wijkertunnel op de A9 naar de A22 en de N208 rijden. De Velserverbinding is in onderzoek in het kader van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport Noordwest-Amsterdam, één van de bereikbaarheidsonderzoeken van het ministerie van Infrastructuur en Milieu. Het is aan Haarlem én partners om middelen te blijven reserveren zodat de verbinding in de toekomst verwezenlijkt kan worden. De partners kunnen overheden zijn, zoals de regiogemeenten van de IJmond en Zuid-Kennemerland, de provincie en Rijkswaterstaat, maar ook het regionale bedrijfsleven of koepels daarvan.



7.2.3 Dynamisch Verkeersmanagement voor regionaal wegverkeer (DVM)

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 andere bestemmingen in de metropool is daarbij van essentieel belang. Dat is belangrijk voor de ondernemers, de bezoekers aan Haarlem en voor de inwoners van Haarlem.

Haarlem heeft voor recreatie een gunstige ligging ten opzichte van het buitengebied. Even zo snel kunnen Haarlemmers naar werklocaties of voorzieningen in de regio, zoals het westelijk havengebied, de Zuidas, de oostkant van Amsterdam, Schiphol Airport of het centrum van Amsterdam, of kunnen mensen uit de regio naar de Haarlemse werklocaties door de gunstige ligging aan de A9 en nabij station Spaarnwoude. Tegelijkertijd neemt het toerisme naar Haarlem toe. Het eenvoudig bereikbaar maken van de binnenstad van Haarlem is essentieel om iedereen te accommoderen.

Zolang het aantal inwoners en het aantal vervoersbewegingen blijft toenemen is het van belang goede vervoerskeuzen te kunnen bieden. Haarlem moet goed, direct en multimodaal (voetganger, fiets, ov en auto) vanuit de hele regio bereikbaar zijn. Omdat veel Haarlemmers werken in de metropoolregio, is het zaak dat de werkgebieden in en om Amsterdam goed bereikbaar blijven. Samen met de regio werken we eraan om metropolitane vervoersvoorzieningen als rijkswegen, spoorwegen en hoogwaardige fietssnelwegen binnen vijftien minuten vanuit de wijken bereikbaar te maken. Voor een goede multimodale bereikbaarheid in de regio geven we in deze structuurvisie hoge prioriteit aan de fiets en het ov. Alleen door deze modaliteiten attractiever te maken zal een duurzame mobiliteit een volwaardig alternatief worden voor de auto. Als dit lukt, behalen we een verschuiving in de modal shift: minder auto's en meer voetgangers, fietsers en openbaar vervoer. Voor een goede ov-bereikbaarheid in de regio zet Haarlem in op een beter HOV door de stad en tussen de steden in de MRA. De verschillende ingrepen in het wegennetwerk kunnen de positie

van het HOV juist verbeteren. Door ruimte te reserveren voor lightrail, tram en ov-knooppunten kan ook de komende jaren de groei van het ov-gebruik en de fiets als voortransport gefaciliteerd blijven worden. Door de HOV-knooppunten in Haarlem te versterken, kan de multimodale bereikbaarheid van en in de metropool worden verbeterd.

De opkomst van de elektrische fiets draagt bij aan het versterken van de rol van de fiets op de (middel)lange afstanden. Werklocaties die voorheen buiten beeld bleven, liggen nu ook op fietsafstand van Haarlem. Denk aan Schiphol, IJmuiden, Bijlmer en de Zuidas. Maar ook recreatieve bestemmingen zijn binnen een kwartier vanuit de stad bereikbaar.

Andersom geldt dit ook. Haarlem heeft een regionale functie als bezoekstad. Bereikbaarheid is daarvoor essentieel. Door het verbeteren van het metropolitane fietsnetwerk kan een deel van de doelgroep worden verleid om met de fiets te komen of zich binnen de stad per fiets te verplaatsen. Dit is een verbeteringslag in de multimodale bereikbaarheid van en naar 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 positie van de fiets in Haarlem. Bijvoorbeeld door het beperken van autoverkeer op de voormalige parkeerring rond de binnenstad, ontstaat de mogelijkheid om doorgaande fietsroutes te maken. Deze regionale fietsroutes verbinden tegelijkertijd ook de Waarderpolder en Schalkwijk centrum met de historische binnenstad. Aandachtspunten hierbij zijn slimme oplossingen voor fietsparkeervoorzieningen en overstapmogelijkheden aan de rand van de stad, van auto op fiets (Park & Bike).

Voor de ambities in de modal shift (minder auto, meer fiets en ov) 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 onze regionale partners, de MRA, NS en provincie Noord-Holland.



7.3 *Nog te agenderen (beleids)trajecten*

7.3.1 **Gedrag en verleiders**

Om de doelen van de Structuurvisie openbare ruimte te realiseren is meer nodig dan ingrepen in de openbare ruimte. Inwoners en bedrijven spelen 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 ouderen en kinderen.

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 minder validen 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 kansenkaart 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 kansenkaart 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

De gemeente heeft zowel onder- als bovengronds opgaven en verplichtingen. Tussen beide is sprake van samenhang, wederzijdse afhankelijkheid en beïnvloeding. Onder de grond zit een heel netwerk aan voorzieningen van riolering, infiltratie/drainage, waterleidingen, gasleidingen en kabels van glasvezel- en telecomaandbieders. Daarnaast vragen ook ondergrondse vuilcontainers, warmtenetten en bodemenergiesystemen steeds meer ruimte in de ondergrondse infrastructuur. Samen met boomwortels en het waterberging- en grondwatersysteem is daarmee ook ondergronds de ruimte schaars. Deze situatie noopt de stad om de ruimte ondergronds efficiënt te gebruiken en het gebruik ervan integraal af te wegen.

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



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 Algemeen: waarom een uitvoeringsagenda?

Een plan voor de lange termijn

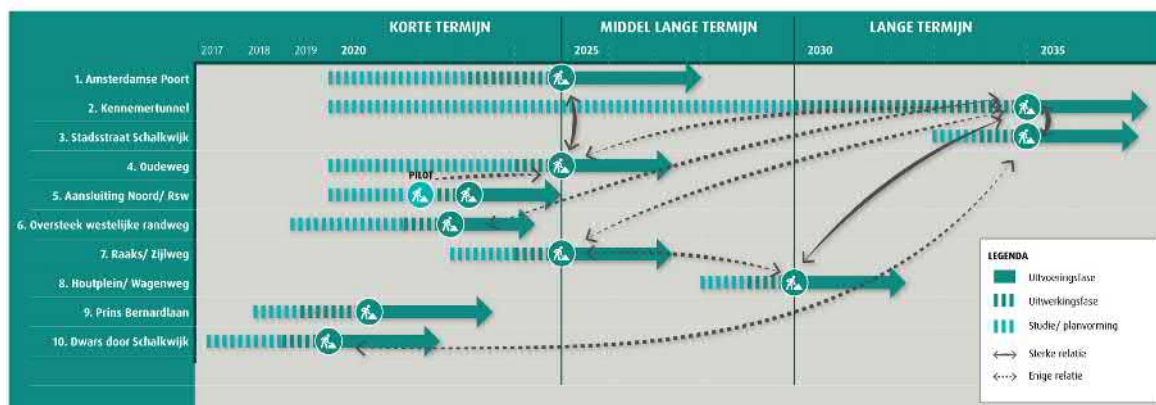
De Structuurvisie openbare ruimte biedt een ontwikkelrichting voor de langere termijn. Dat betekent dat de uitvoering van het plan een zaak van langere adem is. Juist door een goede synergie in de uitwerking van de Structuurvisie op regionaal, lokaal en wijkniveau kan veel meerwaarde worden bereikt in 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. De uitvoeringsagenda kent vier sporen die later, gekoppeld aan de financiële consequenties, worden uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma, dat na vaststelling van de Structuurvisie eveneens aan de raad zal worden voorgelegd.

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. 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.

Uitvoeringsprogramma in vier sporen

Inhoudelijk wordt de Structuurvisie uitgewerkt langs vier sporen. Het eerste en belangrijkste spoor wordt gevormd door de sleutelprojecten. Deze projecten zijn gebiedsoverstijgend en geven vorm en inhoud aan de gewenste koers van de Structuurvisie. Een tweede spoor vormt de uitwerking van de hoofdkeuzen in projecten. Deze worden opgenomen in de meerjaren-gebiedsprogramma's en waar mogelijk gekoppeld aan andere projecten in de gebieden, zoals bijvoorbeeld beheer en onderhoud. Het derde spoor betreft de lokale beleidstrajecten op verschillende aspecten, die weer op stadsniveau worden uitgewerkt. Het vierde spoor, tenslotte, vormen de regionale sleutels die op regionaal niveau samen met partners opgepakt moeten worden. Voor zover elk van deze onderdelen financiële consequenties heeft voor Haarlem komen ze terug voor nadere besluitvorming in de raad.



8.1.1 Sleutelprojecten

De sleutelprojecten zijn belangrijk voor de ontwikkeling van de stad als geheel en worden daarom op stadsniveau integraal verder uitgewerkt. Samen met de hoofdkeuzen worden deze projecten ingebracht in de gebiedsgerichte uitvoeringsagenda's, de regionale beleidsprogramma's en in de gezamenlijke regionale lobby bij de provincie en het Rijk. De impact, belang en samenhang van de sleutelprojecten is verschillend en daarom is de uitwerking ook verschillend. Elk sleutelproject krijgt vanuit de Structuurvisie een kader mee, dat op projectniveau nader moet worden uitgewerkt tot een plan.

Kennemertunnel: een regionaal sleutelproject voor de langere termijn

Het meest omvangrijke en ingrijpende sleutelproject 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 stadsdelen west en oost, gekoppeld aan een kwaliteitssprong van de openbare ruimte. Ook voor fiets en ov heeft het 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 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 (2035) te verwachten zijn.

Andere sleutelprojecten zijn al op korte termijn uitvoerbaar

De sleutelprojecten verschillen sterk van elkaar wat betreft impact, afhankelijkheid van partners en inhoudelijke afhankelijkheid. Sommige sleutelprojecten lopen al en kunnen inhoudelijk relatief onafhankelijk van de andere sleutelprojecten op kortere termijn verder worden uitgewerkt en uitgevoerd. De aansluiting Noord/Rijksstraatweg en het project 'Dwars door Schalkwijk' zijn daarvan voorbeelden, maar ook het verbeteren van de oversteek van de Westelijke Randweg. Dit kan samen met de partners in de regio Zuid Kennemerland worden uitgewerkt en, afhankelijk van financiering, op zo kort mogelijke termijn worden uitgevoerd.

Grotere projecten vragen meer voorbereidingstijd

Enkele omvangrijke sleutelprojecten vragen meer voorbereidingstijd, hebben een grotere onderlinge afhankelijkheid of vragen meer van de samenwerking met partners. Het sleutelproject Amsterdamse Poort kan worden opgenomen in de in voorbereiding zijnde Ontwikkelvisie Spaarnesprong. Omdat de voorgestelde maatregelen ingrijpend zijn (zoals het terugbrengen van water in de Papentorenvest, Oostersingelgracht en Amsterdamse Vaart) zal de uitvoeringstermijn lang zijn. Het sleutelproject Amsterdamse Poort heeft een sterke relatie met de verbetering van de entreeboulevard Oudeweg en in mindere mate met de uitvoering van de Prins Bernardlaan. Voor deze projecten is draagvlak bij de regionale partners onontbeerlijk. Aan de andere kant van de stad is het project Raaks/Zijlweg omvangrijk. Er ligt een relatie met de Kennemertunnel omdat het doorgaande verkeer na uitvoering van de tunnel minder eenvoudig via de route Florapark, Van Eedenstraat, Wilhelminastraat zal rijden. Een andere mogelijkheid is dat het verkeer met circulatiemaatregelen naar een andere route wordt gestuurd.

Andere projecten hangen inhoudelijk samen met Kennemertunnel

Veel van de sleutelprojecten kunnen worden opgepakt zonder dat er zekerheid bestaat over de Kennemertunnel. Er zijn twee sleutelprojecten die inhoudelijk een duidelijke samenhang hebben met dit project: 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

duidelijkheid is over de financiering van de Kennemertunnel, gekoppeld aan een definitief ruimtelijk ontwerp.

Voor andere projecten is er geen samenhang met het ruimtelijk ontwerp maar is er wel enige relatie ten aanzien van het verkeerskundig gebruik. Deze relatie is niet zodanig dat hiervoor een structureel ander ontwerp nodig is. Deze latente samenhang doet zich onder andere voor op de sleutelprojecten Raaks, Oudeweg en de kruisingen Westelijke Randweg.

8.1.2 Hoofdkeuzen uitwerken in concrete projecten

De sleutelprojecten worden inhoudelijk, samen met de hoofdkeuzen, uitgewerkt in projecten. Zo vallen de fietsring en het versterken van de HOV-corridor uiteen in verschillende onderdelen die ieder op zich weer een project vormen. De verkeerscirculatie en de groen- en waterprojecten moeten op onderdelen verder worden uitgewerkt. Al deze projecten worden op gebiedsniveau gekoppeld aan andere lopende projecten, ingebed in de meerjarengedingsprogramma's. De ambitie hierbij is om meer synergie te bereiken door gelijktijdige uitvoering. Ook kan financiering gevonden worden in de vorm van bijdragen uit de (her-)ontwikkeling van locaties. Elk project dient 'SOR-proof' te worden uitgevoerd. Dit betekent dat het past binnen de samenhangende kaders die de Structuurvisie stelt en inhoudelijk vorm geeft aan de ambities en hoofdkeuzen van de Structuurvisie.

8.1.3 Reguliere beleidstrajecten

Verschillende onderdelen, met een ruimtelijke impact, zijn niet zozeer verbonden aan projecten, maar aan stedelijk beleid. Voorbeelden hiervan zijn het parkeerbeleid, stedelijke distributie, gedrag en verleiders, regie op objecten op straat, ondergronds ruimtegebruik, recreatieve belevingswaarde buitengebied en een project als meten = weten. Deze onderdelen worden in beleidsnota's uitgewerkt in de reguliere programma's. Bij de uitwerking wordt rekening gehouden met de ruimtelijke projecten van de Structuurvisie.

8.1.4 Regionale sleutels

Haarlem staat niet op zichzelf. De stad is samen met andere gemeenten in Zuid Kennemerland, onderdeel van de Metropoolregio Amsterdam. Er zijn, met name op het gebied van bereikbaarheid, verschillende zogenoemde 'regionale sleutels' die samen met deze partners moeten worden uitgewerkt tijdens de regionale overlegtafels. Dit zijn de Velserverbinding, Dynamisch Verkeersmanagement, Haarlem Bezoekstad en de Metropolitane multimodale bereikbaarheid. Onder dit laatste punt vallen ook de uitwerking van de hoofdkeuzen voor de auto (Oudeweg, Kennemertunnel), openbaar vervoer (HOV-structuur, knooppunten) en fiets (onder andere de fietsring) in Haarlem.

8.2 Financiële consequenties

De sleutelprojecten, gebiedsprojecten, beleidsprojecten en regionale sleutels hebben vaak een belang dat de wijk of zelfs Haarlem overstijgt: HOV-knooppunten, regionale fietsroutes, dynamisch verkeersmanagement, onderdelen van de hoofdwegstructuur en zelfs de aanpak van looproutes in de binnenstad zijn belangrijk voor regionale bezoekers en werknemers. De sleutelprojecten en de gebiedsprojecten moeten daarom worden ingebed in regionale uitvoeringsprogramma's. Middelen die lokaal beschikbaar zijn voor de sleutelprojecten en de gebiedsprojecten in de meerjaren gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's moeten worden ingezet voor het organiseren van cofinanciering in regionaal samenwerkingsverband. Voor de sleutelprojecten, die sterk bepalend zijn voor de koers van de Structuurvisie, wordt uitgegaan van eigen financiering én

cofinanciering door partners. Voor de projecten in de gebiedsprogramma's moeten middelen beschikbaar worden gesteld in de programmabegroting. Hierbij valt een investeringsimpuls te overwegen door extra middelen ter beschikking te stellen om reeds opgestarte projecten "SOR-proof" uit te voeren. Koppeling aan beheer en onderhoud en locatieontwikkeling is verder van belang.

De beleidstrajecten kennen een eigen financiering vanuit de lopende begroting en formatie. Deels is hier extra capaciteit en programmageld voor nodig. De Structuurvisie reikt een samenhangend ontwikkelkader aan en geeft de strategie aan richting uitvoering. In de volgende stap, het uitvoeringsprogramma, wordt de relatie gelegd met regionale uitvoeringsprogramma's, ontwikkelingsprojecten in de stad en programma's voor beheer en onderhoud. Op basis van deze koppelingen wordt een nader uitvoeringsprogramma Structuurvisie opgesteld, inclusief de financiële consequenties en met een voorstel voor de te reserveren middelen voor maatregelen die voortvloeien uit de Structuurvisie.

Raming sleutelprojecten

Voor de sleutelprojecten is een eerste inschatting gemaakt van de realisatiekosten van het project. Onderstaande tabel toont een raming per project. Hier ligt nog geen uitgewerkt ontwerp aan ten grondslag en de bedragen zijn derhalve uitsluitend indicatief. Ook is op voorhand niet vast te stellen welk deel van de uitvoeringskosten door welke partner moet worden gedragen. Dit is mede afhankelijk van de uitvoering en de nader vast te stellen effecten. Na vaststelling van de Structuurvisie worden de financiële consequenties verder uitgewerkt, als onderdeel van het uitvoeringsprogramma.

	Sleutelprojecten	Globale inschatting
1	Amsterdamse Poort waterrijk onderdeel van de binnenstad	€ 35 á 40 mln
2	De Kennemertunnel heelt de stad	> € 400 mln
3	Stadsstraat Schalkwijk: meer levendigheid, minder verkeer	€ 5 á 7 mln
4	Welkom in Haarlem via de Oudeweg	€ 5 á 7 mln
5	Aansluiting van Noord op de binnenstad en Stadsstraat Rijsstraatweg	€ 18 á 22 mln
6	Veilig richting duinen: oversteekbaarheid Westelijke Randweg	ca. € 30 mln per onderdoorgang
7	Raaks: fietsen langs de singel en stadsstraat Zijlweg	€ 5 á 7 mln
8	Zuidelijke entree binnenstad en stadsstraat Wagenweg	€ 8 á 10 mln
9	Woonboulevard Prins Bernardlaan: evenwicht tussen leefbaarheid en mobiliteit	€ 4 á 6 mln
10	Dwars door Schalkwijk naar het groen	€ 5 á 7 mln

8.3 Organisatie

In de uitwerking van de Structuurvisie wordt zo goed mogelijk aansluiting gezocht bij de organisatie, waarin gebiedsgericht werken centraal staat, en bij bestaande regionale samenwerkingsvormen in Zuid Kennemerland en de MRA. Tevens wordt ingezet op drie algemene sporen:

- 1. SOR-proof werken;** lopende ruimtelijke projecten in de stad, 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.
- 2. Quick-wins;** bij de uitwerking is specifiek aandacht voor 'quick wins'. Wat kan op korte termijn en zelfstandig worden uitgevoerd en geeft invulling aan de ambities van de

structuurvisie: fietsparkeervoorzieningen, beplantingsplannen? Er komt een apart 'quick win'-programma op met een voorstel voor bijbehorende financiering.

3. **Regionale lobby**; veel projecten hebben nadrukkelijk een regionale component, met name ten aanzien van de bereikbaarheid en toerisme. Samen met de partners in Zuid Kennemerland wordt gelobbyd bij Provincie Noord Holland en het Rijk (I en M, ProRail) om de inzet van Haarlem te realiseren. Het gaat met name om de sleutelprojecten.
4. **Pro-actief financieren**; in hoeverre is het mogelijk pro-actief middelen te reserveren voor de eigen bijdrage in de grotere stadsprojecten. Hier mee kunnen regionale partners eenvoudiger worden 'verleid' mee te financieren. Dit is een onderdeel dat niet komt in het kader van de besluitvorming over de Structuurvisie, maar in het kader van de besluitvorming over de kadernota/ begroting.



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. Onderdeel hiervan is uitbreiding naar vier rijstroken over een totale weglengte van meer dan 5 km;
- Als gevolg van deze aanpassingen verschuiven de verkeersstromen onder andere richting de duinen. De duinen zijn als Natura2000 gebied beschermd en 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 het als bijlage bij deze Structuurvisie opgenomen 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 moet de formele besluitvorming over de Structuurvisie ondersteunen, en is gebruikt om de inhoud van de Structuurvisie te verbeteren.

9.2 Onderzoeksaanpak

Het milieueffectrapport is opgesteld op basis van een eerdere versie van de Structuurvisie (het conceptontwerp).

Voorafgaand aan de onderzoeken voor het milieueffectrapport is een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld. Het college heeft deze in november 2016 ter inzage gelegd en heeft betrokken medeoverheden geraadpleegd. Tevens is een advies van de commissie m.e.r. gevraagd. De op de Notitie ontvangen zienswijzen, adviezen van medeoverheden en commissie m.e.r. zijn gebruikt om de onderzoeksopzet aan te scherpen. Zie de bijgevoegde zienswijzennotitie en paragraaf 3.3 van het milieueffectrapport waarin het advies van de commissie m.e.r. wordt besproken.

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

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.*

en ruimte en nog niet op de integrale Structuurvisie, waarin ook groen, water en klimaatadaptatie – naast mobiliteit - 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 dit aandachtspunt.

Mede naar aanleiding van de zienswijzen en adviezen is in het milieueffectrapport een ruim onderzoeksgebied 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 en zijn gevoeligheidsanalyses toegevoegd voor de effecten bij lagere autoverkeersgroei en voor toekomstige mobiliteitsontwikkelingen. Ook 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 Natura2000 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

Uit de kwantitatieve analyse blijkt dat de doelen met betrekking tot het autoverkeer goed haalbaar zijn binnen de Structuurvisie. Met de mogelijke maatregelen uit de Structuurvisie wordt het belangrijkste deel van het doorgaand autoverkeer naar de Regioring verplaatst en is er 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 zich een alternatief zoekt voor enkele wegen die de Structuurvisie autoluw wil maken. Maar de grenswaarden worden hierdoor nergens in Haarlem 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 N200 en N201 door realisatie van een directe verbinding de stikstofdepositie kunnen verminderen. Op grond van de wettelijke criteria hiervoor is uitvoering van relevante projecten alleen mogelijk na reservering van 'ontwikkelingsruimte' binnen de PAS (Programmatistische Aanpak Stikstof). Volgens het milieueffectrapport is die ruimte binnen de PAS beschikbaar.

Een eventueel lokaal effect op dit gebied door een traject van de sloepenroute (stikstof, verstoring) kan door goede locatiekeuze van voorzieningen en bevorderen elektrische boten voldoende verminderd worden.

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, hetgeen betekent dat door het voorgestelde beleid geen relevante veranderingen optreden in risico's in de omgeving van transportroutes.

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 ervan 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. Ook hier ziet het milieueffectrapport 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 sloepenroute, evenementenlocaties, ruimtelijke ontwikkelingen), om aantasting en verstoring van rust, broedplaatsen en 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 negatief kunnen zijn. Dit komt vooral door effecten 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 op Natura2000 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 (onderzoek naar) maatwerkmaatregelen om negatieve effecten te voorkomen of 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 een zevental aanbevelingen. Zoals eerder vermeld liepen de totstandkoming van de Ontwerp Structuurvisie en het milieueffectrapport gedeeltelijk samen in de tijd. 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 Natura2000 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:
 - Randvoorwaarde dat realisatie van beleidsonderdelen die vanwege relevante wijzigingen van verkeerstromen van de stad naar de westelijke randen van Haarlem leiden tot toename van stikstofdepositie op Kennemerland-Zuid, pas kans plaatsvinden als voor betreffende specifieke projecten (bijvoorbeeld de Kennemertunnel) in het kader van het PAS ontwikkelingsruimte beschikbaar is en 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 aanvullende analyse kan nader geïdentificeerd worden welke onderdelen uit de Structuurvisie tot relevante stikstofdepositie op het Natura2000 gebied Kennemerland-Zuid kunnen leiden en welke onderdelen niet of nauwelijks.
 - Randvoorwaarde voor adequate ruimtelijke inpassing van de Kennemertunnel gericht op beperking van negatieve effecten met betrekking tot luchtkwaliteit, geluid, barrièrewerking, ecologisch waardevolle plekken binnen de stad en beschermde diersoorten.
 - In het kader van de Kennemertunnel onderzoek uitvoeren naar de opbouw van de bodem en ondergrond ter plaatse en aan de hand van een grondwatermodel veranderingen in het grondwaterstandstelsel in beeld brengen. Op basis van uitkomsten onderzoek mitigerende maatregelen nemen, waarmee potentieel negatieve effecten op het vlak van funderingen en het grondwatersystemen en -kwaliteit te voorkomen zijn

De randvoorwaarde is overgenomen in de Structuurvisie door de belangrijkste aandachtspunten op te nemen 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, vormgeving en maatregelen van de Kennemertunnel.

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

4. Zoek aan de hand van 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) naar reducerende (bronmaatregelen) dan wel compenserende maatregelen (meer groen, water).

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 gemaakt kunnen worden tussen verschillende belangen.

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

10 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). *Structuurvisie openbare ruimte: Hoofddijnennotitie 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 (2017). *Klimaatadaptatieagenda*

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). *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 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 (2017)
Titel rapport	Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte
In samenwerking met	Goudappel Coffeng Royal Haskoning DHV

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

Fotografie

- Michel Campfens (Kaft, 6, 8, 14, 20, 29, 40, 42, 46, 50, 69, 102, 112, 118)
- Susan Dekker (109)
- Dasha Elfring (100)
- Haarlem Marketing (103)
- Maaïke Stoop (35, 60, 68, 98, 110)

Bijlagen

Bijlage 1 Participatienota Structuurvisie openbare ruimte

Fase 1 en 2 van de Structuurvisie openbare ruimte

Bij het opstellen van de Structuurvisie openbare ruimte is niet over één nacht ijs gegaan. Het traject is gestart in 2011. In elk van de fasen van het traject is geparticipeerd. Zo is in de eerste twee fasen in 2012 en 2013 online een platform ingericht en is op een aantal bijeenkomsten gesproken over de inrichting van de openbare ruimte. Er waren inloopbijeenkomsten en ontwerpsessies waarin bewoners, belangenverenigingen en wijkraden en de gemeente samen in gesprek zijn gegaan. De uitkomsten hiervan zijn verwerkt in de participatienota bij het Voorontwerp (2013).

Het traject kon toen niet tijdig voor de verkiezingen worden afgesloten en heeft enige tijd stil gelegen omdat opnieuw capaciteit en budget moest worden vrijgemaakt. In 2015 heeft het huidige college de draad weer opgepakt.

Een nieuw mobiliteitsmodel als onderdeel van de Structuurvisie

Bij de start van de derde fase is, vooruitlopend op de volledige Structuurvisie openbare ruimte, eerst nagedacht over de vraag hoe het mobiliteitssysteem van Haarlem kan worden verbeterd. Immers, de meest elementaire functie van de openbare ruimte is de verkeersfunctie; mobiliteit te voet, op de fiets, met het (H)OV of met de auto. Na bespreking van een afwegingskader voor duurzame mobiliteit door de raadscommissies Beheer en Ontwikkeling begin 2016, heeft dit medio 2016 geleid tot het Duurzaam ontwikkelingsmodel mobiliteit en ruimte. Dit ontwikkelingsmodel is een belangrijk onderdeel van de integrale Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte. Samen met onderwerpen als groen, water en cultuurhistorie, die immers ook een geschikte plek verdienen in de openbare ruimte.

Participatie in fase 3 over het conceptontwerp van de Structuurvisie

De uitkomsten van de eerste twee fasen (de Hoofdlijnennotitie, het Voorontwerp en de besprekingen met de raadscommissies), en de opbrengst van de participatie uit 2012 en 2013 verwerkt. Dit heeft begin 2017 geleid tot een conceptontwerp van de Structuurvisie, waarover de afgelopen maanden (opnieuw) is gesproken met de stad.

In het conceptontwerp wordt duidelijk waar de knelpunten zitten in de stad, hoe dat kan uitpakken in de gebieden en welke keuzes gemaakt moeten worden om de doelen van de Structuurvisie te bereiken. De participatie was de keer - anders dan in de eerste twee fasen - gericht op informeren (hoe zijn de uitkomsten van de eerdere fasen verwerkt?) en raadplegen (wat vindt u hiervan?). Daarnaast zijn het afgelopen jaar gesprekken gevoerd met stakeholders en deskundigen zoals de Fietzersbond, Bomenwacht, ROVER, Stichting MENS en STRAAT, ANWB, Vereniging Haarlem en collega's van onze eigen en omliggende gemeenten, de provincie, MRA en Rijkswaterstaat.

Via een online participatieplatform (www.sorhaarlem.nl) is de stad eind uitgenodigd om te reageren op de visie, themakaarten en sleutelprojecten. De site is zeer goed bezocht, ook bleven bezoekers relatief lang op de site.

Daarnaast zijn op 4 en 9 april 2017 twee bijeenkomsten georganiseerd. Op 4 april konden bewoners zich tijdens een drukbezochte bijeenkomst laten informeren, vragen stellen en suggesties doen over de Structuurvisie. Op de bijeenkomst van 9 april stond 'de waarde van de

openbare ruimte' centraal waarbij geïnteresseerden met elkaar in gesprek konden.

Samenhang met de Toekomstvisie2040

Het afgelopen jaar heeft de gemeente ook in meer brede zin nagedacht over Haarlem in 2040.

Dit in het kader van het opstellen van een toekomstvisie. Inhoudelijk worden beide ontwerp visies steeds op elkaar afgestemd.

Participatiereacties

In de periode van 24 maart tot en met 17 april heeft de gemeente veel reacties ontvangen, van bewoners, winkeliers, wijkraden, medeoverheden en belangengroepen (waaronder de Vereniging Haarlem, Fietzersbond, ROVER, Bomenwacht en Milieudefensie).

Op de volgende bladzijden zijn de participatie reacties te lezen, voorzien van een reactie van de gemeente. De reacties zijn geclusterd naar onderwerp.

- 1 Wordt in de Structuurvisie rekening gehouden met ecologische verbindingen?
*Er zijn meerdere ecologische oost-west routes door Haarlem. Daarnaast zijn er belangrijke ecologische routes langs waterwegen. Het groen langs het spoor is een belangrijke doorgaande ecologische verbinding.
In de Structuurvisie openbare ruimte zijn deze routes weergegeven op de ecologische kaart.*
- 2 Heeft de Structuurvisie rekening gehouden met de bijdrage van groen aan milieu en natuur?
Plantsoenen, parken en bos zijn heel belangrijk voor planten en dieren in de stad. Het zijn plekken waar dieren kunnen verblijven en eten kunnen vinden. Bestaande groene gebieden worden mede om die reden behouden. Daarnaast draagt groen bij aan het milieu. Groen dempt geluid, neemt water op en geeft bijvoorbeeld schaduw. Al deze positieve effecten van groen zijn benoemd in Structuurvisie openbare ruimte en hier is rekening mee gehouden.
- 3 Heeft de Structuurvisie rekening gehouden met de bijdrage van groen aan gezondheid en sociale contacten?
De positieve effecten van groen worden onderkend in de Structuurvisie openbare ruimte. Met het benoemen van het beleidstraject de waarde van groen wordt dit onderwerp hoger op de agenda gezet en wordt dit onderwerp de komende jaren inhoudelijk verder uitgewerkt en onderbouwd. Ook wordt onderzocht hoe de waarde van groen kan worden geborgd in besluitvormingsprocessen.
- 4 Behoud de parken.
Bestaande parken zijn belangrijk voor de leefbaarheid van de stad en worden behouden.
- 5 Ik vind de Structuurvisie nog heel globaal over groen en bomen. Wanneer komt de nadere uitwerking?
De Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen en richt zich op de stedelijke netwerken en doet vooral uitspraken over hoofdstructuur. In de Structuurvisie is een afwegingsmethodiek opgenomen voor afwegingen op projectniveau. Het belang van bomen en groen heeft daarin een hoge prioriteit. Na vaststelling van de Structuurvisie wordt de afwegingsmethodiek verder uitgewerkt in procesafspraken hoe in Haarlem projecten worden uitgevoerd in de openbare ruimte.
- 6 Kunnen er meer doe-tuinen komen?
De Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen en richt zich op de stedelijke netwerken en doet vooral uitspraken over hoofdstructuur. Er is niet specifiek gekeken naar nieuwe percelen voor doe-tuinen. Er zijn in de stad diverse terreinen waar verschillende vormen van stadslandbouw kunnen plaatsvinden.
- 7 Suggestie: op de zoneringskaart het aantal m2 openbaar/privé groen per wijk aangeven
De Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. In de Structuurvisie worden geen maatvoeringen opgenomen.

8 Zegt de Structuurvisie iets over de afstemming van bebouwing op de omliggende openbare ruimte?

De Nota ruimtelijke kwaliteit is richtinggevend voor de kwaliteit van bebouwing en de samenhang tussen gebouw en omgeving. De materialisering van de openbare ruimte wordt geborgd in de Handboeken inrichting openbare ruimte (HIOR's). In de Structuurvisie wordt wel het belang van de zichtbaarheid van cultuurhistorie benadrukt. Daarnaast komt in de afwegingsmethodiek het gewenste straatbeeld terug dat wordt bepaald op basis van op basis van de stedenbouwkundige context, de plek in de stad, de cultuurhistorie en de positie van deze "straat" in de netwerken van de hoofdstructuur, zoals weergegeven op de themakaarten van de Structuurvisie.

9 Wat doet de Structuurvisie er aan om de verdichting (woningbouw) in Haarlem niet ten koste van het groen te laten gaan?

In 2005 is het Structuurplan Haarlem 2020 vastgesteld. Dit Structuurplan omvat vooral een visie op de bebouwde omgeving van Haarlem. De Structuurvisie openbare ruimte gaat primair over de openbare ruimte. Niet over de particuliere ruimte. Groen en bomen dragen over het algemeen bij aan een prettige woonomgeving. Verder staat in de Woonvisie beschreven dat bouwen alleen kan binnen de randvoorwaarden voor een goede ruimtelijke kwaliteit en met behoud van kwalitatief groen.

10 Is bij de gemeente bekend waar als eerste maatregelen nodig zijn om de consequenties van klimaatverandering op te vangen?

In de Structuurvisie worden onderwerpen als hittestress en water op straat bij hevige regenval genoemd. Ook zijn bij de themakaarten een hittestresskaart en water op straat kaart opgenomen. Klimaatadaptatie is een nieuw onderwerp. Op dit moment lopen onderzoeken naar de mogelijke ingrepen om de effecten van regen en hitte zo veel mogelijk te beperken. De nota Klimaatadaptatieagenda gaat verder in op de maatregelen die nodig zijn voor klimaatadaptatie.

11 Wilt u zorgen voor bredere en comfortabele fietspaden in Haarlem, vooral op de doorgaande fietsroutes?

Haarlem verwacht de komende jaren een forse groei van het fietsgebruik. De toename zal het duidelijkst merkbaar zijn op de doorgaande fietsroutes. Dit zijn de regionale en hoofdfietsroutes. Haarlem streeft er naar de drukke routes te voorzien van brede en comfortabele fietspaden. Echter, de stad heeft niet altijd overal voldoende ruimte beschikbaar om vrijliggende fietsroutes te maken. Vaak moet de ruimte gedeeld worden met andere gebruikers van de openbare ruimte of voor bijvoorbeeld water, groen of objecten op straat. In dat soort gevallen kan de gemeente een andere afweging maken.

12 Kan in de Structuurvisie nog meer aandacht besteed worden aan (ondergrondse) fietsparkeervoorzieningen?

ja. Haarlem onderkent dat door groei van het fietsgebruik er meer vraag naar fietsenstallingen komt. Deze behoefte aan extra stallingsruimte verwachten wij in de binnenstad aan de randen van het voetgangersgebied en bij belangrijke voorzieningen/trekpleisters. Ook bij de knooppunten van het HOV zal steeds meer vraag komen naar stallingsruimte in verband met het voor en natransport per fiets. De fietsnetwerkkkaart hebben we op dit punt verder verduidelijkt.

13 Waarom ontbreekt de Dolhuysbrug in de Structuurvisie?

De Dolhuysbrug is in het mobiliteitsmodel van de Structuurvisie niet strikt noodzakelijk voor het fietsnetwerk. Het mobiliteitsmodel van de Structuurvisie gaat uit van een primair noodzakelijk netwerk om groei van het fietsgebruik in de stad te ondersteunen. Aanleg van de Dolhuysbrug doorkruist het mobiliteitsmodel uit de Structuurvisie echter niet.

14 Waar is ruimte voor fietsers bij extra rijstrook op de Prinsenbrug?

Die ruimte is op de bestaande Prinsenbrug niet aanwezig. Dat betekent dat de brug moet worden verbreed of dat er parallel een tweede fietsbrug moet worden aangelegd.

15 Waarom komt er geen nieuwe fiets- en voetgangersbrug over het Spaarne?

In de Structuurvisie is ter hoogte van de Paul Krugerstraat een nieuwe brug over het Spaarne voor voetgangers en fietsers opgenomen. Daarnaast wordt de bestaande Catharijnebrug gereserveerd voor voetgangers en fietsers.

16 Kan van het Houtmanpad ook een fietspad worden gemaakt?

Het Houtmanpad is in de Structuurvisie als recreatieve route opgenomen. Dat wil zeggen een aantrekkelijke route voor voetgangers en fietsers door het buitengebied. De belangrijke fietsroutes van Haarlem naar het westen lopen nu over de Zijlweg en de Vlaamseweg.

17 Waarom is gekozen voor fietstunnels onder de Westelijke Randweg en niet voor het verdiepen van het autoverkeer of fietsbruggen?

Centrale vraagstuk bij de oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg is de sociale en verkeerskundige veiligheid. Ongelijkvloerse kruisingen hebben daarbij de voorkeur. Van belang is dat de weg in eigendom is van de provincie Noord Holland. Bij uitvoering van het sleutelproject zal worden bepaald welke oplossing waar het meest voor de hand liggend is.

18 Waarom staan in de binnenstad niet meer loop- of recreatieve routes op de kaart?

In de zonering van de stad is de binnenstad benoemd als gemengd voetgangersgebied, alle andere verkeersdeelnemers zijn hier te gast. Dat betekent dat alle straten in de binnenstad kunnen worden opgevat als voetgangersroutes. Voor de overzichtelijkheid zijn niet alle binnenstadsstraten ingetekend op de kaart.

19 Wat zegt de Structuurvisie over toerisme?

We gaan er in de Structuurvisie van uit dat het toerisme blijft groeien. Toename van het toerisme heeft zowel positieve als negatieve aspecten.

De Structuurvisie beperkt zich tot de openbare ruimte. De visie bevat onder andere beleid voor voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en watertoerisme. Andere aspecten van het toerisme komen in deze visie niet in beeld. Daarom agendeert de Structuurvisie het beleidstraject Haarlem bezoekstad om dit onderwerp de komende jaren verder uit te werken, samen met de regio.

20 Worden de ontbrekende waterschakels ook allemaal bevaarbaar voor sloepen?

De Structuurvisie heeft als uitgangspunt om alle ontbrekende schakels op de waterrecreatiekaart bevaarbaar te maken voor sloepen. In de toelichting op de recreatiekaart water wordt aangegeven dat de gemeente ook oevers toegankelijk wil maken en voorzieningen als verblijfsplekken en opstapplaatsen wil aanleggen.

Op de kaart staan de belangrijkste vaardoelen aangegeven waar je met de sloep aan kan leggen,

plekken waar iets te beleven valt.

Deze onderwerpen worden verder uitgewerkt in de nota Kansen voor watertoerisme en -recreatie.

21 Gaan meer evenementen ten koste van groen en leefbaarheid?

In deze visie voor de openbare ruimte kiest de gemeente juist voor een betere spreiding van evenementen. De Structuurvisie gaat niet over meer of grotere evenementen.

Op dit moment werkt de gemeente aan een visie voor evenementen. Daarin komt onder andere de grootte, het aantal en de spreiding van evenementen over de terreinen aan de orde.

22 De bus is niet altijd een alternatief voor de auto, omdat een bus niet overal komt. Hoe houdt de Structuurvisie rekening met goed openbaar vervoer binnen de stad?

De bus is inderdaad niet altijd een alternatief voor de auto. De ambitie van de Structuurvisie is echter wel om mensen zo veel mogelijk voor de fiets en het openbaar vervoer te laten kiezen in plaats van voor de auto. Hierdoor kan de mobiliteit in de stad - waaronder auto's - worden gegarandeerd.

De provincie is concessieverlener voor het openbaar vervoer in deze regio. Samen met de provincie zorgen we voor een goed ov-netwerk in de stad. Dat betekent inzetten op de HOV-corridor, stimuleren van ketenmobiliteit, strategische keuze van bushaltes en het behouden van de bestaande buslijnen in de stad. We onderschrijven dat snel HOV niet voldoende is voor een goed HOV netwerk, maar dat ook bijvoorbeeld de frequentie en de mogelijkheden om in en uit te stappen belangrijk zijn. Een hogere reissnelheid van het HOV maakt het wel een interessanter alternatief voor de auto.

23 Op het gebied van openbaar vervoer ligt de focus te veel op Haarlem-stad en te weinig op Haarlem in de metropool.

Haarlem onderkent het belang van goede verbindingen met de metropoolregio. 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. Dit maakt dat het openbaar vervoernetwerk - evenals het fiets- en autonetwerk - een regionale opgave is waar we samen met regiogemeenten, provincie en rijk aan werken.

24 Blijft het centraal station het belangrijkste ov-knooppunt in Haarlem of moeten reizigers in de toekomst vaker overstappen?

De Structuurvisie streeft naar groei van het ov-gebruik en betere ov-verbindingen met de regio. De Structuurvisie zet in op het versterken van het HOV, om de beoogde verschuiving van het gebruik van de auto naar lopen, fietsen en ov te bewerkstelligen. Verrailing van de HOV kan op termijn de groei van het ov-gebruik opvangen door capaciteitsuitbreiding op de noord-zuid corridor. Wanneer het ov-gebruik in de toekomst door blijft groeien kan een moment komen dat de binnenstad de hoeveelheid bussen niet meer aan kan (m.n. door de geluid- en trillinghinder en de verslechterende verblijfskwaliteit). Op dat moment kan worden overwogen/onderzocht het centraal station en de betreffende straten in de (binnen)stad te ontzien van te grote belasting van busverkeer, bijvoorbeeld door knooppunten aan de rand van de (binnen)stad te organiseren.

25 Houden jullie bij de keuze voor goed openbaar vervoer ook rekening met verkeersveiligheid, overlast die dit voor omwonenden kan veroorzaken, zoals trillingen en gezondheid?

In de Structuurvisie zijn er voor de toekomst HOV-routes aangewezen waar het openbaar vervoer in belangrijke mate de inrichting zal bepalen. Deze routes zullen zoveel mogelijk ingesteld op het gebruik door zware voertuigen zoals bussen, om zoveel mogelijk trillingen in de huizen tegen te gaan. De provincie is concessieverlener voor het openbaar vervoer in deze regio. Samen met de provincie zorgen we voor een goed ov-netwerk in de stad, waarbij de verkeersveiligheid één van de aandachtspunten is. Door technologische ontwikkelingen ligt het in de lijn der verwachting dat het openbaar vervoer steeds schoner wordt. De huidige bussen rijden al zoveel mogelijk op aardgas, deze ontwikkeling zal zich verder doorzetten. Dit is gunstig voor de gezondheid.

26 Besteedt de Structuurvisie ook aandacht aan innovatieve oplossingen voor openbaar vervoer binnen de stad?

De provincie is concessieverlener voor het openbaar vervoer in deze regio. Samen met de provincie zorgen we voor een goed ov-netwerk in de stad. Gebruik maken van kleinere en frequentere bussen is een van de mogelijkheden. Uiteindelijk gaat het om een combinatie van goed aansluiten bij de wensen van de reizigers en een rendabele exploitatie. Door technologische ontwikkelingen ligt het in de lijn der verwachting dat het openbaar vervoer steeds schoner wordt. De huidige bussen rijden al zoveel mogelijk op aardgas, deze ontwikkeling zal zich verder doorzetten. Andere autonome ontwikkelingen in het openbaar vervoer gaan over het vergroten van het reizigersgemak. Zo wordt in bussen steeds vaker reisinformatie getoond, hiermee kan de reiziger onderweg al zijn of haar aansluiting plannen.

27 Waarom staat de autobereikbaarheid in de Structuurvisie niet centraal?

De ondertitel van de Structuurvisie luidt Haarlem 2040: groen en bereikbaar. Met de Structuurvisie is er een instrument ontwikkeld waarmee we richting 2040 de stad en regio bereikbaar houden. Trendmatig neemt het inwonertal en het aantal bezoekers van Haarlem richting 2040 toe, wanneer we nu niet voorsorteren op de toekomst zal de bereikbaarheid van de stad naar verwachting in het geding komen. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het verkeersmodel was dat elke plek in Haarlem bereikbaar moet blijven voor de auto. Door bijvoorbeeld zo lang mogelijk het autoverkeer te bundelen op de regioring rondom de stad zal een automobilist in de toekomst mogelijk wel een andere route gaan rijden. Binnen de stad voorziet de Structuurvisie in invalswegen, die gelijkmatig verspreid vanaf de regioring de stad of regio insteken. De inrichting van dergelijke invalswegen zal ingesteld zijn op het autoverkeer. De noodzaak om de mobiliteit in de stad anders te organiseren wordt geïllustreerd doordat Haarlem in de krant tot filehoofdstad van Nederland werd uitgeroepen.

28 Heeft de Structuurvisie voldoende aandacht voor de verkeersveiligheid op de kruisingen van de Oudeweg?

Bij de uitwerking van het sleutelproject Oudeweg is de verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt.

29 Niet voor iedereen is de fiets een alternatief voor de auto. Houdt de Structuurvisie wel voldoende rekening met kwetsbare groepen?

Haarlem onderschrijft uw opmerking. De Structuurvisie openbare ruimte beoogt een herschikking van de mobiliteitsstromen. Uitgangspunt bij het ontwikkelen van het verkeersmodel is dat elke plek in Haarlem bereikbaar blijft met de auto.

De Structuurvisie openbare ruimte is een visie op hoofdlijnen. In de Structuurvisie wordt het belang van de toegankelijkheid van de openbare ruimte voor kwetsbare groepen geagendeerd in het nieuw opgenomen beleidstraject ontmoeten, spelen en bewegen.

30 De Kennemertunnel is een goed idee, maar wij hebben suggesties hoe het goedkoper kan.

Bedankt voor uw suggesties. Met de Structuurvisie plaatst het college de ambitie voor een Kennemertunnel opnieuw op de agenda. Er wordt nu nog geen besluit genomen over een lange of korte variant en de inpassing daarvan. Dit komt wel aan de orde bij de voorbereiding en uitvoering van het project de Kennemertunnel. Op het moment dat wij samen met de regio een besluit nemen over de tunnel, wordt daarbij onder meer aandacht besteed aan de inpassing, de ruimtelijke effecten voor de omgeving, de effecten voor regionaal en lokaal verkeer en een kostenverdeling. De route over de Schouwbroekerbrug werkt in het regionaal verkeerssysteem al als verbinding naar de rijkswegen. Uitbreiding van deze route tot onderdeel van de Regioring is geen reële optie, omdat deze dwars door de woonwijken van Heemstede gaat.

31 Verwachten jullie dat de Kennemertunnel verkeer aantrekt?

Haarlem wordt geconfronteerd met een bevolkingsgroei. Dat leidt tot een toename van verkeer in de stad. In de hele regio geldt dat sprake is van een bevolkings- en verkeerstoename. Daarnaast verwachten we een groei van het toerisme naar Haarlem en Amsterdam Beach.

Voor het milieueffectonderzoek (zie de bijlage Milieueffectrapport bij de Structuurvisie) zijn onder andere de effecten op het verkeer beoordeeld. Daarvoor zijn modelberekeningen gemaakt met een verkeersmodel. Er is gekeken wat er gebeurt met het verkeer tot 2030 als we niets doen, en als de Structuurvisie-maatregelen gerealiseerd zijn. Een van de conclusies is dat het verkeer zich inderdaad verplaatst naar de plek die we beogen: rondom de stad in plaats van dwars door de stad. Zo ontstaat in de stad zelf ruimte voor groen en water. Door in de stad ruimte te maken, zorgen we ook voor een goede doorstroming van het openbaar vervoer en regionale fietsroutes. De Kennemertunnel faciliteert op deze manier de groei van het openbaar vervoer en het fietsgebruik in de stad.

32 Wij vinden de Kennemertunnel niet realistisch, want deze is veel te duur.

De Kennemertunnel is de duurste maatregel uit de Structuurvisie. Er zal nog het nodige onderzoek aan vooraf gaan alvorens de raad de optimale variant kan vaststellen. De Kennemertunnel is niet nieuw en maakt al onderdeel uit van de regionale Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Als regio zijn we in overleg met het rijk en andere overheden over hoe we een tunnel gezamenlijk kunnen betalen en onderhouden.

Uit een eerdere studie van het adviesbureau Goudappel Coffeng blijkt dat de korte tunnelvariant en groter effect heeft dan de lange tunnelvariant. Met de Structuurvisie is nog geen beslissing genomen over de lengte en inpassing van de Kennemertunnel en dus ook nog niet over de hoogte en verdeling van de kosten.

33 Wij vinden het goed dat de Kennemertunnel in de Structuurvisie staat.

Bedankt voor uw reactie. In het belang van de regionale bereikbaarheid en de leefbaarheid in de stad kiest Haarlem ervoor het doorgaande autoverkeer te bundelen op de Regioring. De Kennemertunnel draagt hier aan bij en versterkt tegelijkertijd de ruimtelijke kwaliteit van het Houtplein en omgeving én de relatie tussen Haarlem en de Haarlemmerhout. Deze investering schept de ruimte om met name de Dreef, Kamperlaan, Paviljoenslaan en Buitenrustbruggen te

ontlasten van doorgaand verkeer en hier voetgangers, fietsers, openbaar vervoer, water en groen prioriteit te geven.

34 Onderkent de Structuurvisie ook de nadelen van het afsluiten van autoverkeer op de Kennemerbrug?

Ja. Maar een maatregel zoals het afsluiten van de Kennemerbrug voor autoverkeer staat niet op zich, maar is een onderdeel van een sleutelproject, waarmee invulling wordt gegeven aan meerdere hoofdkeuzen.

Deze maatregel draagt er aan bij om autoverkeer gebruik te laten maken van de Regioring. We willen immers dat de automobilist om de stad heen rijdt in plaats van er dwars door heen. Dat stimuleren we bij voorkeur door de Regioring aantrekkelijk te maken. Maar op de Kennemerbrug is een extra zetje nodig. Anders blijft de route via de Bolwerken en de Rijksstraatweg namelijk té aantrekkelijk voor autoverkeer, wat de kans vergroot dat auto's niet de Regioring nemen maar dwars door de stad blijven rijden.

Het is goed om in ogenschouw te houden dat een dergelijke maatregel de weg – letterlijk – vrij maakt voor de vervoersmiddelen waar we in de Structuurvisie juist meer ruimte voor willen maken: de voetganger, fietser en het (h)ov:

- draagt bij aan de omvorming van de centrumring naar fietsring,*
- de oversteekbaarheid voor fietsers en ov op de Bolwerken wordt veel gunstiger als deze ingewikkelde autoverbinding er uit gaat.*
- kwaliteitsverbetering van de Bolwerken,*
- verbetert de kwaliteit van de looproutes.*
- bevordert duurzame mobiliteit,*
- draagt bij aan de realisatie van het uitgangspunt dat de auto te gast is in het centraal stedelijk gebied.*

Pas bij de daadwerkelijke uitvoering van het sleutelproject 'Aansluiting van Noord op de binnenstad en stadsstraat Rijksstraatweg' wordt bepaald hoe de inrichting, waaronder de verkeerscirculatie op de Bolwerken en in Haarlem Noord, er precies uit gaat zien. Dan zal nader onderzocht worden op welke locatie en in welke richting(en) de maatregel het beste invulling aansluit op de hoofdkeuzen van de Structuurvisie. Daarbij zal eerst in een pilot onderzocht moeten worden waar bijvoorbeeld de klanten van de Cronjé en omliggende ondernemers vandaan komen, hoe de bevoorrading georganiseerd kan worden en welke aanvullende verkeerscirculatiemaatregelen nodig zijn om een toename van sluipverkeer in de wijken te voorkomen.

35 Biedt de Structuurvisie ook oplossingen voor de parkeerproblematiek op straat?

De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen, een stip op de horizon. Met de twaalf hoofdkeuzen houden we de stad ook in 2040 leefbaar. Voor wat betreft parkeren, zet de Structuurvisie in op meer parkeren aan de randen van de stad. Met de toevoeging van een extra parkeergarage aan de rand van het centrum kunnen we de bezoekers die via de Oudeweg de stad binnenkomen een parkeerplaats bieden. Daarnaast maakt een nieuwe parkeergarage in de buurt van de Koepel het mogelijk om de parkeergarages Stationsplein en de Kamp te gaan gebruiken voor bewonersparkeren (waardoor het aantal parkeerplaatsen op straat in het centrum kan afnemen). In de Structuurvisie zetten we in op het stimuleren van duurzame mobiliteit, waardoor op termijn (door verminderd autogebruik en autobezit) minder parkeerplaatsen nodig zijn. Maar ook andere initiatieven, zoals deelconcepten voor auto of fiets, het gebruiken van leegstaande commerciële

parkeerterreinen en maatregelen uit het programma moderniseren parkeren kunnen daar aan bijdragen.

De raad heeft in december 2016 het programma Moderniseren Parkeren vastgesteld. Over dit besluit wordt in juli 2017 een referendum gehouden.

36 Goed dat er geen tunnel voor autoverkeer tussen de Prins Bernardlaan en de Waarderweg komt.

In de Structuurvisie wordt voorgesteld de Prins Bernardlaan in te richten als stadsstraat. Een autotunnel die de Prins Bernardlaan aansluit op de Oudeweg maakt daar geen deel van uit. Deze tunnel is niet nodig voor het laten functioneren van het mobiliteitssysteem van Haarlem (waarbij autoverkeer zoveel mogelijk om de stad heen geleid wordt via de Regioring). Daarnaast is de autotunnel en de aansluiting van de tunnel op de Oudeweg ruimtelijk moeilijk inpasbaar en leidt een extra tunnel tot extra kosten.

37 Is een extra tunnel onder de Bolwerken een optie?

In de het Voorontwerp van de Structuurvisie (2013) waren meerdere mogelijke tunnels opgenomen, waaronder een tunnel ter hoogte van de Bolwerken en bij de Prins Bernardlaan. Uit nader onderzoek is gebleken dat een mobiliteitsmodel met één autotunnel (de Kennemertunnel) volstaat, waarmee het plan ook realistischer is geworden.

Uit het verkeersmodel blijkt dat op de Bolwerkenroute ook andere, goedkopere, maatregelen kunnen worden genomen. Samen met het realiseren van de Kennemertunnel verplaatst het doorgaand verkeer zich van de Bolwerkenroute naar de Regioring.

38 Waarom wordt de Waarderbrug niet in beide richtingen voor autoverkeer?

De Structuurvisie stelt geen wijziging voor op de Waarderbrug. Het gelijktijdig in beide richtingen opstellen van de Waarderbrug voor autoverkeer zou bovendien ten koste gaan van fietsverkeer, terwijl de Structuurvisie het belang van de fiets juist hoog in het vaandel heeft staan.

39 Kunnen er meer afslagen van de A9 richting Haarlem komen?

In de Structuurvisie stellen we naast de Velserversbinding geen extra afslagen van en naar de A9 voor. Om de doorstroming op de A9 te garanderen is Rijkswaterstaat uitermate terughoudend met extra op- en afritten. Daarom stellen we maatregelen voor waardoor autoverkeer beter gebruik kan maken van de Regioring rondom Haarlem. We willen immers dat de automobilist om de stad heen rijdt in plaats van er dwars door heen. De Velserversbinding aan de noordkant en de Kennemertunnel aan de zuidkant verbeteren die Regioring. Door bestaande infrastructuur beter te gebruiken kunnen we wegen zoals de Rijksstraatweg ontlasten van autoverkeer en kunnen bomen, fietsers en voetgangers de ruimte krijgen die zij verdienen.

40 Het beter afstellen of verwijderen van verkeerslichten kan bijdragen aan de doelstellingen die in de Structuurvisie zijn geformuleerd. Waarom zit deze maatregel niet in de Structuurvisie?

De Structuurvisie is een visie op hoofdlijnen geeft de gewenste ontwikkelingsrichting aan voor het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem. Daarmee biedt de Structuurvisie een kader waarmee bij de uitwerking op het niveau van projecten keuzes kunnen worden gemaakt die bijdragen aan een groen en bereikbaar Haarlem.

Het anders afstellen of verwijderen van verkeerslichten kan inderdaad bijdragen aan de doelstellingen van de Structuurvisie, maar dat is afhankelijk van de specifieke locatie. Langere of vaker groentijden voor fietsers bij verkeerslichten is een maatregel die goed aansluit bij de

Structuurvisie. Maar per project moet gekeken worden of het belang van fietsers in de regeling goed tot zijn recht komt. Bij sommige kruisingen kan het zijn dat juist het autoverkeer of bussen meer prioriteit moeten krijgen dan fietsers.

41 *Wil Haarlem lobbyen voor wegbeprijzing, om daarmee het autogebruik te verminderen? Wij onderschrijven het belang van prijsprikkels. U ziet dat ook terug bij de keuzemogelijkheden voor parkeren door bezoekers van de stad. Wegbeprijzing is een andere mogelijkheid, waarvan u terecht aangeeft dat hier op landelijk niveau over wordt besloten. Maar er zijn verschillende manieren denkbaar om mensen een dergelijke omslag te laten bereiken, zoals informeren of door als overheid het goede voorbeeld te geven.*

De Structuurvisie gaat ook in op het beïnvloeden van gedrag. Een andere inrichting van de openbare ruimte draagt er aan bij dat mensen vaker de fiets en het openbaar vervoer gebruiken en minder de auto pakken. De gemeente schept de randvoorwaarden, zoals bredere trottoirs en fietspaden en een goed ov, maar de inwoners zullen een cultuurverandering in gang moeten zetten.

42 *Kan er een parkeergarage op het Dantumaterrein gerealiseerd worden? In het sleutelproject Amsterdamse Poort staat aangegeven dat in de omgeving van de Koepel een nieuwe parkeergarage gewenst is. Wat hiervoor de meest handige plek is moet in de nadere uitwerking van het project worden bepaald. Dit kan bijvoorbeeld onder de Papentorenvest zijn, op de NS-parkeerplaats of inderdaad op het Dantumaterrein.*

43 *In welke volgorde worden de sleutelprojecten en ontbrekende schakels op de themakaarten uitgevoerd?*

De Structuurvisie is een visie en geen uitvoeringsplan. Na het vaststellen van de Structuurvisie zal er een uitvoeringsprogramma worden opgesteld waarin gekeken wordt welke maatregelen wanneer gerealiseerd kunnen worden. Hierbij wordt ook in beeld gebracht wat de quick-wins zijn die al op korte termijn kunnen worden uitgevoerd (bijvoorbeeld fietsenstallingen bij HOV-knooppunten) en welke ingrepen nader uitgewerkt dan wel bestudeerd moeten worden (zoals het versneld aanleggen van een knooppunt Buitenrust). Tot slot zal er voor een aantal maatregelen nader onderzoek moeten worden gedaan naar de benodigde verkeerscirculatiemaatregelen (waarbij een knip op de Frederiksparkweg een mogelijkheid zou kunnen zijn).

Tijdens de participatie is geopperd dat de Structuurvisie is gebaseerd op "4 grote maatregelen" (de Kennemertunnel, de Velserverbinding, de Kennemerbrug en het vertrammen van de Zuidtangent). Dat is niet juist. De visie wil vier doelen realiseren (1. Aantrekkelijke stad, 2. Gezonde stad, 3. Een metropolitane economie, 4. Bereikbare stad). Om hier tot 2040 richting aan te geven zijn twaalf hoofdkeuzes benoemd, die vervolgens zijn vertaald in ruimtelijke ingrepen (themakaarten, sleutelprojecten, Haarlemse beleidstrajecten, regionale sleutels en nog te agenderen beleidstrajecten).

De Kennemertunnel, de Velserverbinding, de Kennemerbrug en het vertrammen van de Zuidtangent zijn allemaal ruimtelijke ingrepen die bijdragen aan het bereiken van de doelen en hoofdkeuzes. De keuze om de nadruk te leggen op deze "vier grote maatregelen" doet afbreuk aan de integrale visie in de Structuurvisie. De Structuurvisie gaat om het leefbaar houden van Haarlem, wetende dat de stad de komende jaren flink zal groeien. Er zit een sterke onderlinge samenhang tussen groen, recreatie, en de verschillende vervoersmodaliteiten fiets, voetganger, ov en auto. Ook de focus op een belang - of dat nou het belang van de fietser, groen of de auto is - sluit niet

aan op de door de gemeenteraad gewenste integrale benadering van de openbare ruimte.

44 *Is er binnen een sleutelproject nog ruimte voor een andere uitwerking? In de sleutelprojecten is op een aantal strategische locaties in de stad aangegeven hoe het er hier in de toekomst uit kan gaan zien. De precieze invulling van deze projecten zal op een later moment als normaal project (met participatie en inspraak) verder worden uitgewerkt. Hierin is zeker nog ruimte voor een andere uitwerking, maar welke functies op de locatie een plek moeten krijgen staat wel zo'n beetje vast.*

45 *Wat zijn de gevolgen als alle sleutelprojecten doorgaan, behalve de Kennemertunnel? Als alle sleutelprojecten doorgaan behalve de Kennemertunnel is de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem op veel plekken sterk verbeterd. Maar dan ligt er in Haarlem-Zuid nog wel een opgave om de leefbaarheid te verhogen en de Haarlemmerhout beter aan de stad te hechten.*

Zonder de Kennemertunnel blijft niet alleen de barrièrewerking tussen Schalkwijk en de rest van Haarlem bestaan, we doen dan ook belangrijke concessies aan de doorstroming van het autoverkeer op het zuidelijk deel van de Regioring. Het regionale verkeer voor Zuid Kennemerland ondervindt hier het meeste hinder van. De bereikbaarheid van deze delen van de regio voor de auto wordt daardoor minder waardoor de economische vitaliteit achteruit kan gaan. Ook zal het regionale verkeer op weg naar Amsterdam, de kuststreek en Schiphol door de langere reistijd naar andere routes zoeken, door het stedelijk gebied heen. Extra belasting van de straten belemmert de doorstroming van het openbaar vervoer en de fiets in de stad. Dat heeft ook geen gunstig effecten voor het welzijn en de gezondheid. Dan kunnen er aanvullende circulatiemaatregelen nodig zijn om dit te voorkomen. Deze maatregelen zullen zwaarder zijn en op meer plaatsen genomen moeten worden naarmate de kwaliteit van de doorstroming op de zuidelijke deel van de Regioring meer achterblijft. Reden genoeg om wel op de Kennemertunnel in te blijven zetten.

46 *Wat is de relatie tussen de Structuurvisie en lopende projecten? Zolang de Structuurvisie niet is vastgesteld kan het niet als officieel toetsingskader voor projecten worden gebruikt, zoals bij de Eerste Emmastraat. Veel projecten die momenteel worden uitgevoerd hebben een lange voorbereidingstijd gekend waardoor ze niet altijd helemaal stroken met de uitgangspunten van de Structuurvisie. Na vaststelling zal de Structuurvisie wel als beleidskader worden gebruikt.*

47 *Wat betekent "voetganger op 1, fiets op 2, ov op 3 en auto op 4"? En hoe komt deze keuze dan tot uitwerking in beleid en uitvoeringsprojecten?*

In de Ontwerp Structuurvisie is de afwegingsmethodiek aangescherpt en er is een stappenplan toegevoegd.

Voor wat betreft het onderdeel duurzame mobiliteit geldt dat bij herinrichtingsprojecten eerst wordt gekeken naar het belang van de voetganger, dan dat van de fietser, het openbaar vervoer en ten slotte de automobilist. Dat betekent niet dat de verkeerdeelnemers ook in die volgorde de ruimte toebedeeld krijgen, maar dat in die volgorde de belangen van de verkeersdeelnemers afgewogen worden.

Op basis van het gewenste straatbeeld wordt de locatie bepaald waar bijvoorbeeld geparkeerde auto's, bomen of afvalcontainers terecht kunnen komen. Hiermee wordt voorkomen dat fietsers, voetgangers en bomen alleen de restruimte krijgen toebedeeld.

48 Waardoor komt ruimte vrij voor fietsers, groen en voetgangers?

De Structuurvisie is niet alleen 'verkeer'. Het klopt dat er op veel plaatsen niet hele rijstroken weg zullen gaan. Wel zullen er op een aantal kruisingen opstelstroken voor autoverkeer verdwijnen, waardoor ruimte wordt vrijgespeeld die gebruikt kan worden voor bijvoorbeeld fietsopstelstroken, natuurvriendelijke oevers, of het doortrekken van een boomstructuur.

49 Ik zou graag meer ruimte willen voor een bepaalde functie

De afgelopen jaren is gebleken dat niet overal de sectorale beleidsambities bij elkaar binnen de schaarse beschikbare ruimte passen. In de Structuurvisie zijn voor de hoofdstructuren de belangen tegen elkaar afgewogen. Dat betekent dat per locatie keuzes zijn gemaakt, waarbij niet altijd alle ruimteclaims konden worden gehonoreerd. Zo is in de Structuurvisie bijvoorbeeld niet gekozen voor twee fietsbruggen over de Bolwerken, maar om ruimte voor fietsers op de Kennemerbrug te maken door het autoverkeer daar te weren.

Wij zijn het eens met de reacties dat ruimte voor spelen, groen en fietsen heel belangrijk is in de stad. In de Structuurvisie is aandacht voor bredere stoepen, meer groen en meer ruimte voor de fietser. Mede op basis van deze reactie is het onderdeel spelen duidelijker benoemd in de Structuurvisie.

50 Waarom lopen hoofdautostructu-ren en buslijnen over dezelfde straten?

Een hoofdautostructuur en buslijn kunnen over dezelfde straten lopen als dat voor de bereikbaarheid gewenst is en het past binnen de beschikbare openbare ruimte.

51 Wordt de uitvoering van projecten en andere werkzaamheden op elkaar afgestemd?

Ja, dat gebeurt zoveel mogelijk.

52 Hoe worden bewoners betrokken bij de uitvoering?

De Structuurvisie geeft de gewenste ontwikkelingsrichting aan voor het gebruik van de openbare ruimte in Haarlem. De raad stelt deze richting vast door in te stemmen met de hoofdkeuzen. De uitwerking in projecten en programma's komt later terug voor nadere besluitvorming. Voor de uitvoering van projecten in de openbare ruimte geldt dat de gebruikelijke procedure wordt doorlopen. Participatie en inspraak door bewoners en andere belanghebbenden maken daar deel van uit.

53 Waarom wordt in de Structuurvisie geen aandacht besteed aan onderhoud en beheer van de openbare ruimte?

De Structuurvisie openbare ruimte is een integraal en richtinggevend document voor de openbare ruimte van Haarlem tot 2040 en geeft een visie hoe de gemeente om zou moeten gaan met de openbare ruimte. Het geeft aan welke functie waar prioriteit heeft. Over beheer en handhaving worden afspraken gemaakt in het Strategisch plan beheer en onderhoud. Daarin staat ook welk onderhoudsniveau Haarlem nastreeft.

54 Is de Structuurvisie niet te ambitieus?

De Structuurvisie is een ambitieuze visie. Er komen de komende decennia ook grote opgaven op ons af waar Haarlem samen met de regio goede oplossingen voor moet zien te vinden. De Structuurvisie biedt de ontwikkelrichting voor die oplossing.

55 Hoe is de verkeerskundige onderbouwing van de Structuurvisie?

Voor de ontwikkeling en onderbouwing van het mobiliteitsmodel is gebruik gemaakt van de kennis en expertise van het adviesbureau Goudappel Coffeng. Ook in het milieueffectrapport is door het adviesbureau Royal Haskoning DHV aandacht besteed aan verkeerskundige aspecten van de structuurvisie.

56 Hoe houdt de Structuurvisie rekening met milieueffecten?

Gelijktijdig met de Structuurvisie wordt ook het milieueffectrapport uitgebracht (als bijlage bij de Structuurvisie openbare ruimte). Door het adviesbureau Royal Haskoning DHV is uitgebreid onderzoek gedaan naar de milieueffecten van de maatregelen uit de Structuurvisie. In grote lijnen zijn de resultaten gunstig; voor een toelichting verwijzen wij u naar de rapportage en de daarin opgenomen samenvatting.

57 Ik heb een suggestie voor een wijziging op de kaart

Er zijn diverse suggesties gedaan om de kaarten te verbeteren. Dank daarvoor. Daarnaast heeft de gemeente ook zelf een aantal aanvullingen en correcties op de kaarten doorgevoerd.

Op de kaarten zijn onder andere de volgende wijzigingen aangebracht:

- *locatie fort Schoteroog bij Penningsveer*
- *locatie fort bij de Ringvaart achter de Zoete Inval*
- *de historisch waardevolle parken zijn bv Haarlemmerhout, Bolwerken, Kenaupark zijn toegevoegd op de cultuurhistorische kaart*
- *regionale fietsroute door Bloemendaal en Santpoort-Zuid langs de woonkernen (Brederodelaan-Brederoodseweg)*
- *hoofd fietsroute vanaf het Delftplein naar Velsbroek rechtdoor getrokken in plaats van afgebogen (Vlietweg-Zwanenbloemplantsoen)*
- *tussenstukje van de Slaperdijk tussen de Vlietweg en de regionale fietsroute door Santpoort als hoofd fietsroute*
- *toevoeging P&R en woon/werk/voorzieningen knooppunt bij station Spaarnwoude*
- *toevoeging recreatieve route Jan Gijzenkader en Vondelweg*
- *sloepenroute ook door Kolksluis*

Bijlage 2 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:

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

Beleidsdocumenten die strijdigheden hebben met de Structuurvisie:

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

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 3 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:

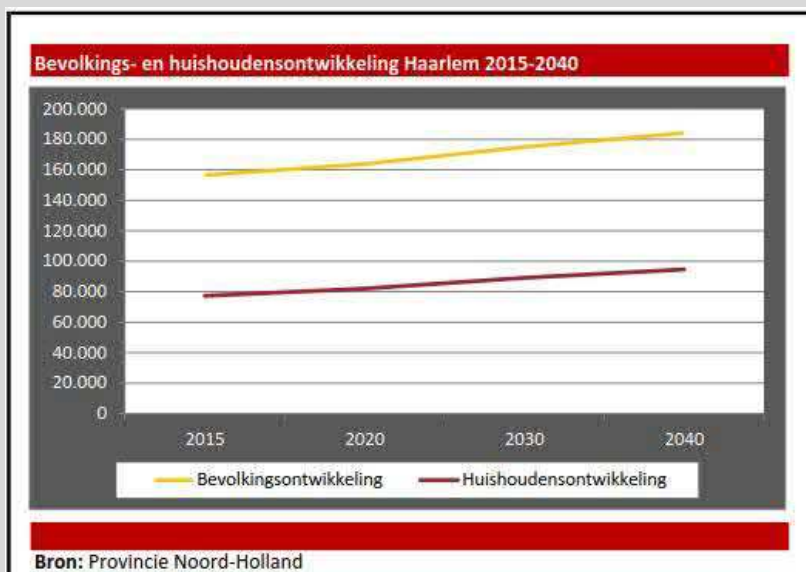
- Opvang van de groeiende woningvraag
- Het belang van water en groen
- Natuur in en rond de stad versterken
- Versterken lange lijnen en verbinding met de omgeving
- Levendige stadsstraten
- Belevingswaarde historische structuren en oriëntatiepunten versterken

Bewoners en het aantal huishoudens nemen toe

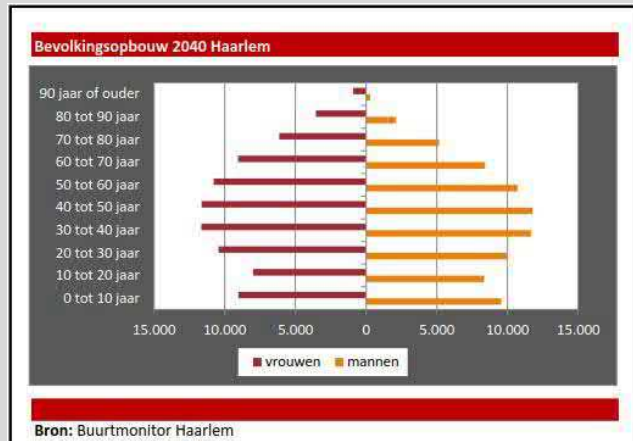
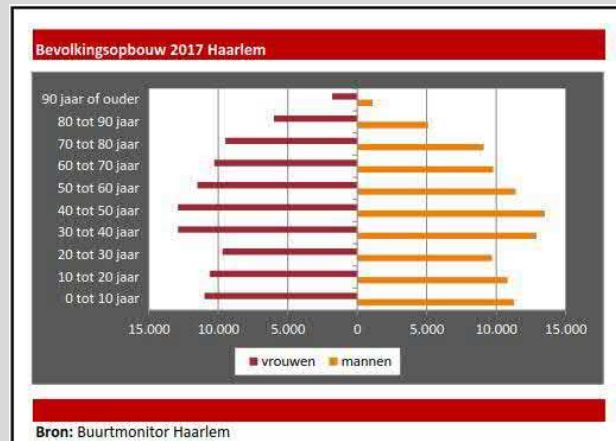
Het aantal inwoners van de stad groeit volgens provinciale prognose naar een kleine 185.000 in 2040. Het aantal huishoudens stijgt met 17.300. De oorzaken van de groei zijn divers en kunnen wisselen in de tijd.

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.

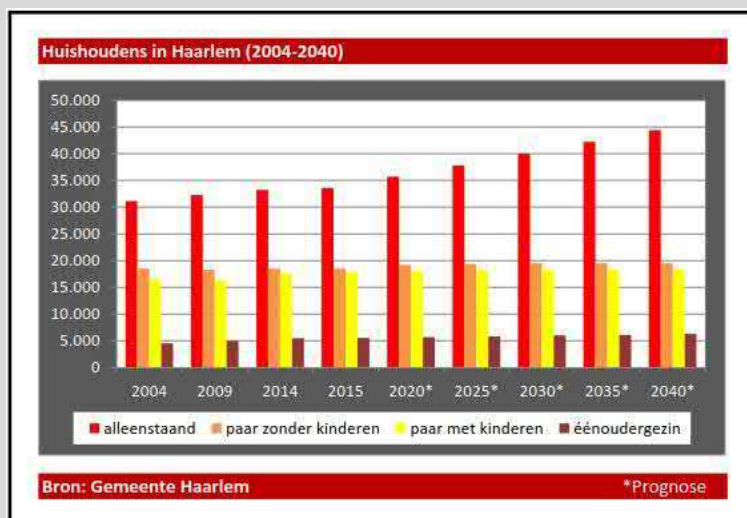


Opvang van de groeiende woningvraag

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.

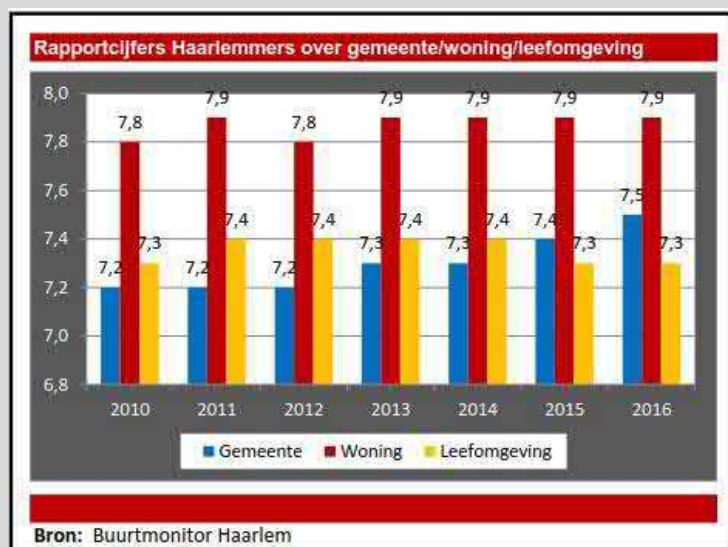


Het belang van water en groen

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 klimaatbelaasting en milieubelasting door verkeer.

Aandachtspunten:

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

Het belang van groen voor welzijn

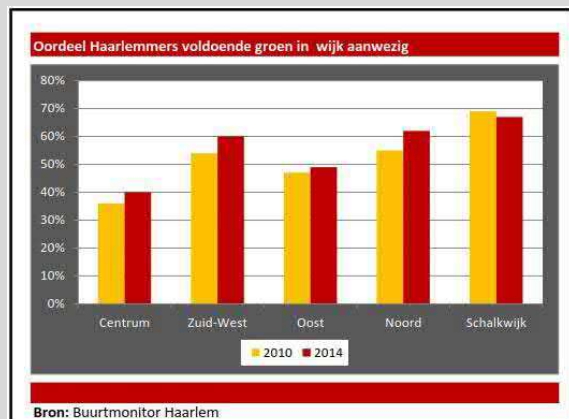
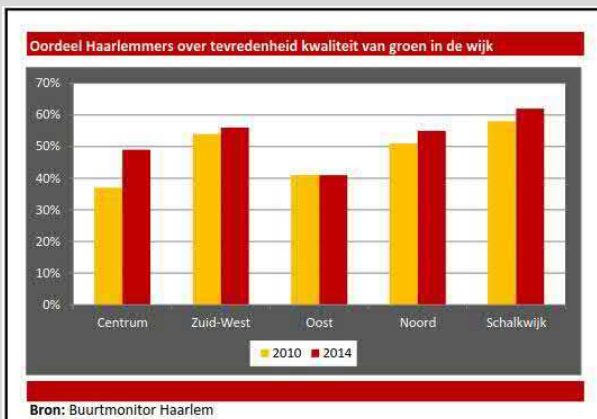
Groen in de stad is van grote waarde voor de bewoners. Groen draagt bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Een groene woonomgeving is bevorderlijk voor welzijn en gezondheid.

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 openbare ruimte voor jong en oud

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

Ontmoetingsplekken in de openbare ruimte kunnen ook helpen tegen eenzaamheid.

Ook voor kinderen is het belangrijk zelfstandig aan het verkeer te kunnen deelnemen. Door verschillende ontwikkelingen als schoolkeuze, langere afstanden en verkeersonveiligheid dreigt dat de leeftijd waarop kinderen zelfstandig over straat naar school gaan steeds hoger komt te liggen. Ook voor de jonge Haarlemmers geldt het belang van brede trottoirs en veilige oversteken. Dat betekent dat aandacht nodig is voor veilige schoolroutes.

De maatschappij hecht meer waarde aan gezondheid

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

Meer bewegen en actieve recreatie draagt bij aan de gezondheid. Het maakt al een verschil als mensen makkelijker kunnen kiezen voor de fiets, door de aanleg van goede fietsvoorzieningen. Hierin past ook meer aandacht voor recreatieve wandelroutes en recreatieve fietsroutes vanuit de wijken naar het aangrenzende landschap.

Klimaatbestendige stad

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

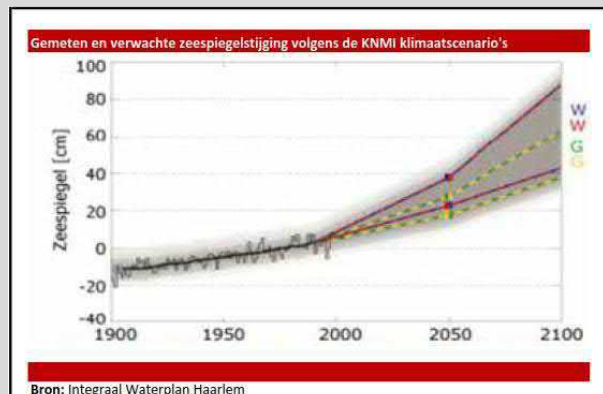
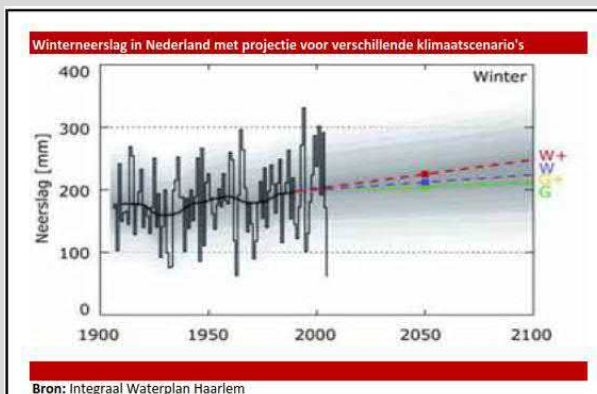
Meer neerslag betekent een grotere kans op wateroverlast. Een fijnmaziger netwerk van open water helpt dit probleem te ondervangen. Zo heeft een fijnmaziger netwerk een drainerend effect op de grondwaterstand en biedt het mogelijkheden om hemelwater af te koppelen en overtollig regenwater te bergen.

Water en bomen zorgen voor natuurlijke koeling op momenten dat het extreem warm is. Op plaatsen waar minder ruimte nodig is voor verharding, kan de openbare ruimte worden benut voor het toevoegen van extra water en groen. Daarnaast helpt het vergroenen van de stad de temperatureffecten te temperen en zorgt meer groen ervoor dat het regenwater makkelijker in de grond kan worden opgenomen.

De klimaatverandering heeft invloed op het Haarlemse watersysteem

Het aantal warme dagen neemt toe evenals het aantal dagen met hevige regenbuien. Dit betekent voor het Haarlemse watersysteem

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



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

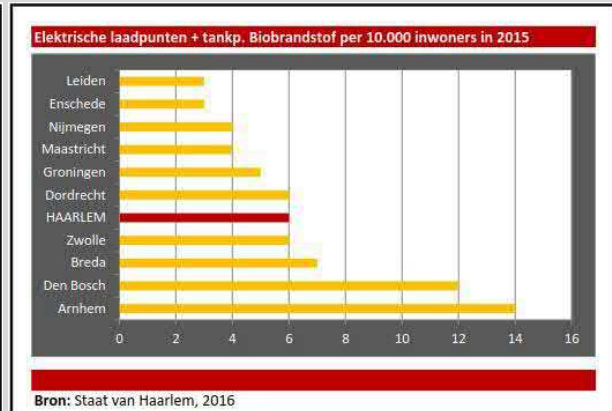
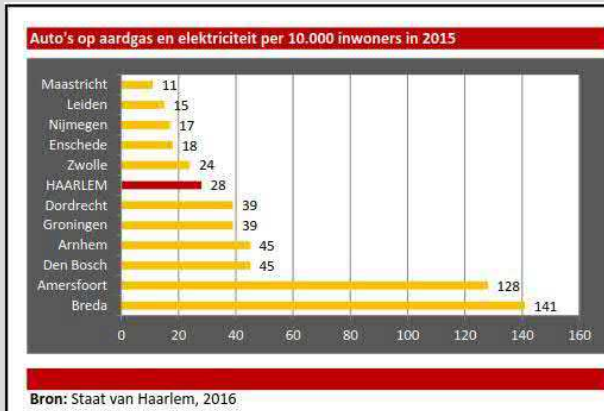
Het aandeel elektrische auto's zal blijven groeien. Rond 2023 wordt een omslagpunt voorspeld, waarop elektrische auto's even duur, om vervolgens goedkoper te worden dan auto's met een verbrandingsmotor (Groenhuijsen & Rijpert, 2016).

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/comfortabel en soms sneller gebruik van alternatieven voor de auto)
- de vervaging van het onderscheid tussen modaliteiten en collectief/individueel vervoer
- de hogere capaciteit verkeerssysteem (bv. door toepassing van systemen die de rijtaak ondersteunen en coöperatieve technologie)
- Er zijn ook invloeden die het gebruik van de auto terugdringen, hierbij kan worden gedacht aan een toename in het thuiswerken en pakketbezorging per drone

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

Onderstaande grafiek 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:

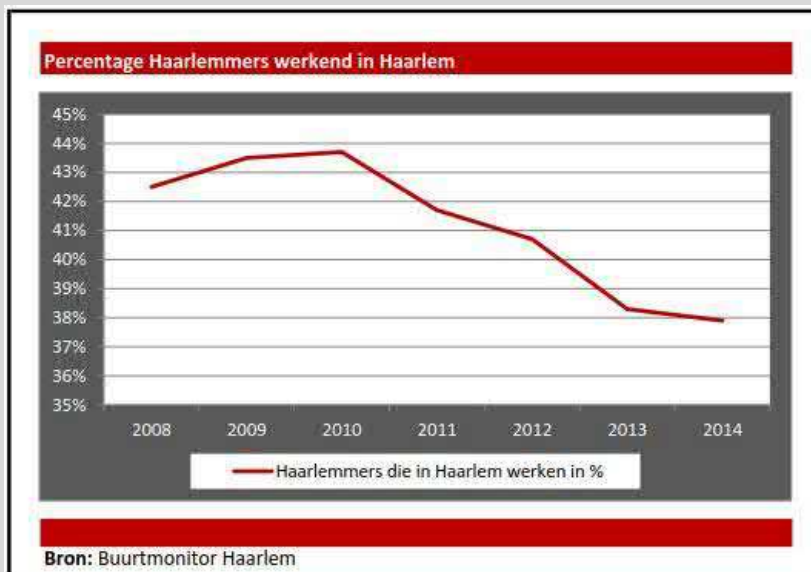
- Verknoping met de regio verbeteren
- De Haarlemse economie verandert
- Ruimte bieden aan start-ups en scale-ups
- Potentie voor toerisme benutten
- Haarlem bezoekstad

Verknoping met de regio verbeteren

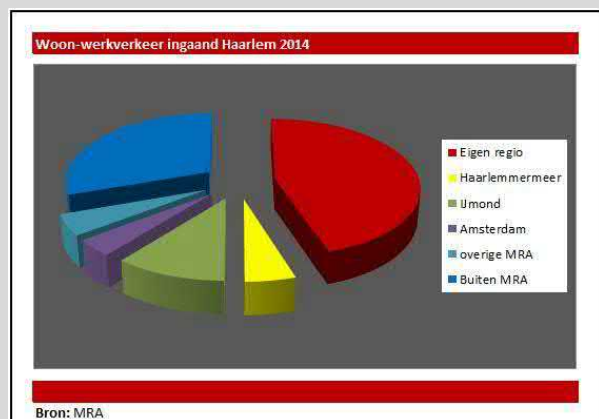
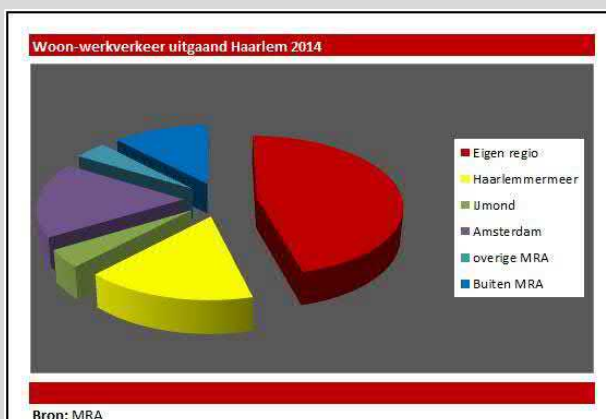
Hoewel mensen vaker thuis werken, neemt het aantal Haarlemmers dat buiten Haarlem werkt toe. Dit vraagt om het versterken van metropolitane netwerken naar belangrijke werk- en voorzieningenlocaties op Schiphol en in Amsterdam, maar ook naar verder gelegen locaties in de Randstad. Andersom komt een groot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

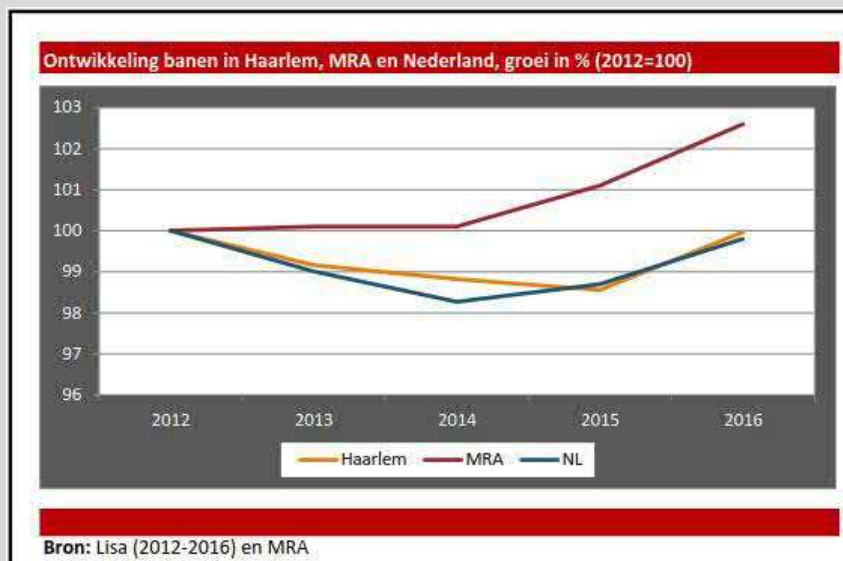
De Haarlemse economie is in transitie. De rol van traditionele bedrijven, als trekkers van de lokale economie, neemt verder af. Daar staat een groeiende rol van start-ups, scale-ups (bedrijven die groter groeien) en toerisme tegenover. De groeiers vragen om meer ruimte voor verblijf en voor voetgangers 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

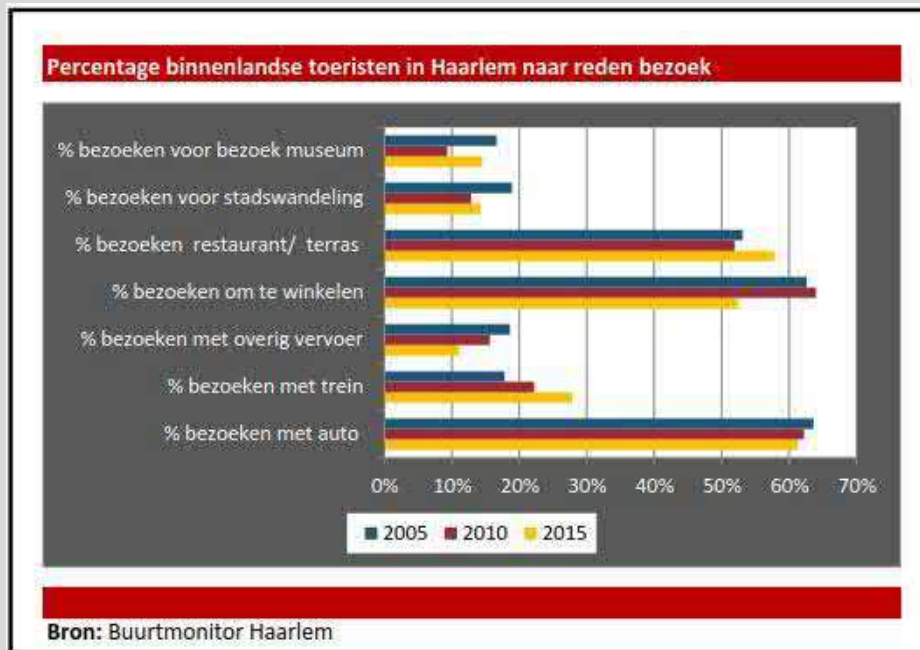
het riviercruise netwerk. Het aantal bezoekers van Haarlem neemt toe.

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)

Groeiende fietsers- en voetgangersstromen accommoderen

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

Regionaal autoverkeer oost – west om de stad geleiden

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

Parkeerdruk binnenstad en omliggende wijken in goede banen leiden

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

Autobezit en autogebruik

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

Een lager autobezit heeft ook effect op het autogebruik. Uit onderzoek van het KiM blijkt dat de mate van autodelen bijvoorbeeld afneemt naarmate het autobezit groeit. Aan de andere kant blijkt ook dat autobezitters die de auto uitlenen, de auto minder vaak gebruiken en bovendien reizen zij significant vaker met het openbaar vervoer en de fiets. Factoren die van invloed zijn op het afstand doen van (of: niet aanschaffen van een auto) zijn bijvoorbeeld de afstand tussen huis en de 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	60.380	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.

