

HET HAARLEMS HANDVAT

VOOR EEN SUCCESVOLLE STRAAT-TRANSITIE

SAMENVATTING



STADSADVISEUR MOBILITEITSTRANSITIE: NAAR FASE II

‘Actie! Aan de slag voor een sociale, groene en leefbare stad.’ De titel van het coalitie akkoord van de Gemeente Haarlem laat er geen misverstand over bestaan. Nadat in de afgelopen jaren op verschillende thema’s stevige visies en ambities zijn geformuleerd, wordt het nu tijd om dit om te zetten in concrete projecten. De focus moet liggen op uitvoering. Meters maken.

Veel van de uitdagingen waar de gemeente Haarlem voor staat, hebben een directe relatie met hoe we met de openbare ruimte omgaan. Het coalitie akkoord benoemt expliciet wonen, energie, klimaat, maar ook kansenongelijkheid. En die thema’s vragen allemaal om ruimte in onze straten. Net als in heel veel andere steden en dorpen is er behoefte om heel anders naar die straten te gaan kijken. Waar straten in de afgelopen decennia vooral plekken zijn geworden waar de doorstroming van verkeer en het parkeren van privéauto’s werden gediend, moeten ze nu weer als publieke ruimte gaan dienen voor een veel breder scala aan doelen.

Maar dat klinkt gemakkelijker dan het is. We kijken naar-, denken over- en doen op de straat al tientallen jaren op dezelfde manier. Vastgelegd in ontwerprichtlijnen, normen, verkeersmodellen, regels, wetten, instituties, beleidsinstrumenten en gedrag. En letterlijk gestold in asfalt,

staal en beton. Hoe komen we daaruit? Als het ons al lukt om anders naar de straat te kijken of er anders over te denken, dan loopt iedere gewenste verandering tegen weerstand vanuit deze status quo aan. Om de gewenste transitie vorm te geven, moeten we actief op zoek naar nieuwe manieren van kijken, moeten we leren om te stoppen met bestaande praktijken en moeten we oefenen met hoe het anders kan. Om hiermee aan de slag te gaan, heeft het college mij gevraagd om als Stadsadviseur Mobiliteitstransitie hierin gevraagd en ongevraagd advies te geven.

Dat is op zichzelf een **dappere** zet. Uitdagingen formuleren en tegelijkertijd durven aangeven dat de weg daar naartoe moeilijk gaat zijn. In plaats van stilstand door angst voor verandering, wil Haarlem voorwaarts met **moed** en **nieuwsgierigheid**.

FASE 1: MEI TOT DECEMBER 2024

In de eerste fase heb ik, samen met mijn team kennis gemaakt met Haarlem en de basis gelegd om klaar te zijn voor de volgende stap:

- Op basis van beleidsstukken hebben we in kaart gebracht welke vragen er allemaal aan de straten van Haarlem worden gesteld vanuit **verschillende dimensies**. (zie pagina 7 en pagina 8 t/m 53 in het hoofddocument)
- Door middel van interviews met de relevante ambtenaren en input vanuit de stad, hebben we het **krachtenveld** in beeld gebracht voor alle dimensies. (zie pagina 7 en pagina 61 t/m 64 in het hoofddocument)
- Samen met belangenverenigingen in twee sessies de eerste ideeën voor **straatexperimenten** en **transitiepaden** ontwikkeld en samenhang tussen verschillende dimensies in kaart gebracht. (zie pagina 66 t/m 86 en de bijlage in het hoofddocument)
- We hebben **methodiek** ontwikkeld om dit samen met de stad verder uit te rollen.
- Door te kijken naar alle geplande evenementen, straatprojecten en bestaande Haarlemse initiatieven (zoals Groene Proefwijken) in de komende jaren hebben we **koppelkansen** voor experimenten gedefinieerd. (zie pagina 9 en pagina 55 t/m 59 in het hoofddocument)

Daarnaast heb ik:

- Gesproken met de commissie van de Raad.
- De wethouders geadviseerd over de keuzes rondom het stationsplein en de busroutes.
- Gesproken vanuit Haarlem op Collegetour Mobiliteit van de provincie Noord-Holland op 25 september.
- Podcast gesprek bij de Pletterij in het kader van 'Een Goed Gesprek met...' in oktober.
- Bij totstandkoming geholpen van straatinterviews over de vraag 'Van Wie Is De Straat?' op Radio Haarlem 105.
- 80 studenten begeleid in hun advies over een serie aan Haarlemse projecten met een ruimtelijke en/of mobiliteitsdimensie resulterend in een algemeen advies.

ADVIES VOOR FASE 2: AAN DE SLAG

1. De komende twee jaar gaat de Stadsadviseur Mobiliteitstransitie actief aan de slag met het organiseren van **drie transitiepaden**.

a) De energie van de stad vangen om op concrete locaties samen met relevante partijen verder te werken aan een detaillering van opeenvolgende straatexperimenten. Deze experimenten hebben **haalbaarheid** als belangrijkste randvoorwaarde, waar bewustzijn en gedrag de startpunten zijn.

b) We maken onderscheid in een Labteam (het huidige netwerk) en een Bouw-team (belanghebbenden die op locatie aan de slag gaan).

c) Uit het (inter)nationale netwerk van de Lab of Thought en uit de (inter)nationale onderzoeksprojecten worden partijen betrokken die experimenten kunnen organiseren

Mogelijkheden voor doelen van transitiepaden:

1. Kinderen vanaf 8 jaar kunnen **zelfstandig naar school**.
2. De straat is volledig **toegankelijk** voor mensen in een rolstoel.
3. De straat is klaar voor **hevige regenval** en **hittestress**.
4. Kinderen kunnen **veilig** op straat **spelen**.
5. De straat is **een 'openlucht woonkamer'** waar mensen kunnen relaxen, borrelen, boeken kunnen ruilen, of cultuur ervaren.
6. De straat is **groen**, zodat iedere bewoner in de nabijheid van groen leeft en zich ermee verbonden voelt. Zowel voor mens als dier.
7. Straten nodigen uit tot **bewegen**, er kan worden **gesport**.
8. Bewoners worden uitgenodigd zich **te voet** te verplaatsen.

Voor de gemeente Haarlem betekent dit: (waar mogelijk) middelen beschikbaar stellen, zorgdragen voor een veilige omgeving waarin de experimenten plaatsvinden en een open houding aannemen in naar bestaande processen en naar ideeën vanuit de stad. Er worden per transitiepad vooraf afspraken gemaakt over de verplichtingen.

2. We verzorgen een interne opleiding voor ambtenaren van de Gemeente Haarlem. Door de relevante ambtenaren op te leiden in de theorie van transitiekunde en in de praktijk van straatexperimenten worden zij klaargestoomd om zelf aan de slag te gaan met de mobiliteitstransitie.

- a) Hierbij wordt interactief gebruik gemaakt van de online leermodules van de Lab of Thought.
- b) Er worden lezingen georganiseerd van wetenschappers die met straatexperimenten werken.
- c) We leren van praktijkvoorbeelden van elders.
- d) We organiseren het jaarlijkse congres van Lab of Thought in Haarlem

Voor de gemeente Haarlem betekent dit: het actief koppelen van alle relevante ambtenaren (en mogelijk ook externe partijen) aan dit ontwikkeltraject. Hiermee moet vrijblijvendheid worden vermeden. Voor het congres stelt de gemeente Haarlem een locatie ter beschikking.

3. We geven de komende twee jaar gevraagd en ongevraagd advies op lopende praktijken van gemeente en andere partijen.

- a) Er wordt actief gekeken naar waar er energie is.
- b) We brengen twee jaar een groep van ongeveer 80 studenten in die advies geven op Haarlemse projecten met een ruimtelijke- en/of mobiliteitsdimensie.

DIMENSIES VAN DE STRAAT EN HET SPEELVELD

'De straat is van iedereen'



DOELEN EN VISIES VAN HAARLEM OP DE STRAAT VANUIT 10 DIMENSIES BEKEKEN

Een overzicht van alle informatie die is gedestilleerd uit beleid, visies en nota's van de gemeente Haarlem. Deze stukken zijn - vanuit het oogpunt van de straat - bekeken vanuit 10 dimensies. De dimensies van de straat zijn gebaseerd op de dimensies uit de Ontwerptraject Leefkwaliteit Openbare Ruimte van de Gemeente Groningen.



TOEGANKELIJKHEID

Haarlem vindt het belangrijk dat Haarlem een stad blijft die (ook) in de toekomst voor iedereen is. Er moet ruimtelijke kwaliteit geboden worden zodat Haarlemers elkaar kunnen ontmoeten en kunnen uitstralen op straat en kinderen een veilige plek hebben om te spelen, te bewegen en op te groeien. Ook moet de straat toegankelijk zijn voor mindervaliden en moet de meest kwetsbare verkeersdeelnemer prioriteit krijgen.



VEILIGHEID

Straten moeten de fietser en voetganger meer ruimte geven om verkeersveiligheid te verbeteren. Kinderen moeten veilig en zelfstandig over straat kunnen. 30 km/u wordt de nieuwe standaard voor de auto. Door aanleg van brede trottoirs en het maken van aantrekkelijke routes wordt er extra geleid op de sociale veiligheid van straten in de wijk.



BELEVING

Onder andere door hybride werken is een aantrekkelijke en aangename (en gezonde) leefomgeving belangrijker dan ooit. De waardering voor de openbare ruimte groeit. Haarlem wil daarom zorgen voor meer ruimte voor bomen, spelen, voetgangers, water en fietsers. Er wordt niet bekibeld op kwaliteit in het straatbeeld. Trottoirs moeten aangename plekken zijn om te verpozen en te spelen. Kunst en cultuur speelt zich meer in de wijken af: levendig, herkenbaar, laagdrempelig en minder anoniem. Creativiteit. In de hele stad. Overal.



GEZONDHEID

Haarlem moet een loop- en fietsstad worden, met een gezonde en actieve levensstijl. Hierbij is het belangrijk om straten te ontwikkelen die uitnodigen tot bewegen. Ook een groene omgeving is belangrijk voor de gezondheid van de stad. Haarlem wordt een stad waar de fysieke en sociale leefomgeving (mentale) gezondheid bevordert.



SOCIAAL

In een sociale stad is volop ruimte voor ontmoeting. In parken en op pleinen, maar vooral ook in de straat. Om vitale wijken te creëren, wil Haarlem bewoners de kans bieden om initiatieven op het gebied van leefbaarheid, ontmoeting, vergroening, verduurzaming of sport samen uit te voeren. Het sociaal domein versterkt de fysieke ruimte door bewoners een actieve rol te geven in het proces.



MOBILITEIT

Minder auto's op straat. Een openbare ruimte die groener en leefbaarder is. Prioriteit aan voetgangers, fietsers en reizigers met het openbaar vervoer. Dat wordt de nieuwe mobiliteit in Haarlem. Omgekeerd ontwerpen: eerst ruimte voor de voetganger en fietser, wat overblijft is voor de auto. Een grote verandering, samen met de hele stad, waar Haarlem aanjaagt, faciliteert en soms dwingt tot ander gedrag. Het alternatief als droombeeld.



ECOLOGIE

Groener. Haarlem bevestigt. Met een fors budget wordt het buurtgroen, samen met de wijk, in de stad versterkt en komt er een sterkere basis voor een goede stedelijke biodiversiteit. Als Haarlemmers uit hun woning stappen, komen ze zoveel als mogelijk terecht in een groene straat, waar het groen primair gericht is op het welzijn van de gebruiker. Zowel mens als dier.



KLIMAATADAPTATIE

Ruimte voor klimaatadaptatie in plaats van voor de auto. Minder blik en steen. Vergroenen en vernatting. En dat als harde ontwerp-eis. Vanuit klimaatadaptatie wordt er gezocht naar meer-voudig ruimtegebruik in de straat. Doormiddel van communicatie- en stimuleringsacties wordt de bal bij de stad gelegd, samen met de gemeente maken zij de openbare ruimte meer klimaat-adaptief.



ECONOMIE

Een groene straat met water verhoogt de waarde van het aanliggende vastgoed. In het centrum - het economisch hart van Haarlem - moet levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal staan om te floreren. Ook is ruimtelijke kwaliteit een belangrijke troef om bewoners, investeerders en bezoekers aan de stad te binden.



IDENTITEIT

Historische punten en structuren als belangrijk onderdeel van de belevingswaarde. Cultuurhistorie levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en draagt bij aan een gedeeld verhaal waar Haarlemmers zich in herkennen. De identiteit van de stad is bepalend voor de leefomgeving. Haarlem wil de creatieve stad van toegepaste innovatie zijn. Een proeftuin van vernieuwing. Ook in de straat. Een herkenbaar Haarlem.



'De straat is van iedereen'



HET HAARLEMS KRACHTENVELD VANUIT 10 DIMENSIES BEKEKEN

Een overzicht van het Haarlems speelveld dat is gedestilleerd uit beleid, visies en nota's van de gemeente Haarlem. Deze stukken zijn - vanuit het oogpunt van de straat - bekeken vanuit 10 dimensies. De dimensies van de straat zijn gebaseerd op de dimensies uit de Ontwerptraject Leefkwaliteit Openbare Ruimte van de Gemeente Groningen. Het 'speelveld' bestaat uit sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen rondom de dimensies en weerspiegelt ook de (mogelijke of gewenste) verbanden met andere dimensies.



Haarlem is actief bezig met toegankelijkheid. Zo is er bijvoorbeeld een 'coördinator toegankelijkheid' en wordt er ontworpen op basis van toegankelijkheids-normeringen. Momenteel wordt er vooral al de link gelegd met mobiliteit en gezondheid. Er zijn nog veel mogelijkheden (benoemde) kansen die benut kunnen worden: informele speelruimte mee ontwerpen, looproutes aantrekkelijk maken voor alle doelgroepen, speciale aandacht voor ouderen, kinderen en mindervaliden. Ook het tegengaan van vervoersarmoede en vaardighedenachterstand - gericht op de fiets - is een belangrijke kans. De kansen grijpen vooral veel in op het Sociaal Domein en de openbare ruimte, daar moet samengewerkt worden. Momenteel zijn veel van deze zaken nog benodigd niveau in Haarlem.



Op het gebied van fietsveiligheid gebeurt er al veel in Haarlem. Vanuit de gemeente, maar vooral vanuit bewoners. Dit duidt dat er wel degelijk een probleem is op het gebied van veiligheid op straat. Het gemotoriseerd verkeer terugbrengen naar 30 km/u is een belangrijke stap. Een belangrijke kans is om de routes naar scholen veiliger - en daarmee - aantrekkelijker te maken voor fietsers en voetgangers. Momenteel zijn er veel zorgen over de verkeersveiligheid van kinderen en jongeren die zelfstandig naar school fietsen. Door aantrekkelijkheid van deze routes zou ook de sociale veiligheid verbeterd worden.



Door de coronapandemie is er een besef gekomen dat beleving van de directe leefomgeving steeds belangrijker wordt. Dat moeten we gebruiken! Binnen beleid worden er duidelijke keuzes gemaakt om de beleving in straten te verhogen: meer afwisseling (groen, ontmoeting, speelruimte etc.) dan nu. Verrijkskwaliteit staat hoog in het vaandel. Deze kans moet gegrepen worden. De gemeente wil. Experimenten moeten ervoor zorgen dat de inwoners van Haarlem ook willen. Maak het alternatief en de meerwaarde zichtbaar, in plaats van het gesprek vooral te voeren over wat er weg gaat! De cultuursector kan hier helpen, zij zijn in Haarlem gewend om te experimenteren, te vernieuwen en te verbinden. Een belangrijk aandachtspunt is dat deze initiatieven op een goede manier met elkaar verbonden worden.



Binnen Haarlem lijkt het besef van het belang van een gezonde stad al goed aanwezig te zijn. In het coalitieakkoord wordt veelvuldig gesproken over het combineren van sport, spelen en ontmoeten in de openbare ruimte. Zowel fysieke- als mentale gezondheid ligt in het vizier. De duidelijke shift in mobiliteit van auto naar fietser en voetganger, geeft een mooie kans om gezondheid meer te benadrukken in het gesprek. Ook voor vergroening biedt het koppelen: een groene omgeving draagt uit tot bewegen, maar er is ook duidelijk bewijs dat groen in de directe leefomgeving bijdraagt aan psychisch welbevinden. Ook klimaatadaptatie is essentieel om op een gezonde manier in Haarlem te kunnen blijven wonen, voornamelijk voor kwetsbare doelgroepen. Ook hier is het een belangrijk aandachtspunt dat deze initiatieven op een goede manier met elkaar verbonden worden.



Haarlem hecht veel waarde aan het initiatief van de bewoner. De gemeente wil hier graag aan bijdragen, inhoudelijk, als aanjager, faciliterend of financieel. Volgens Haarlem kan het sociaal domein het fysieke domein helpen, door inwoners een actieve rol te geven in het proces. Binnen de verschillende transities is het erg belangrijk om aandacht te hebben voor sociale beïnvloeding. Ook ontmoeting is belangrijk voor de sociale structuur. In mobiliteitsbeleid wordt aangeven dat ontmoeting makkelijker gaat op de fiets of te voet en door groene ontmoetingsplekken in een buurt hebben bewoners vaak meer contact met elkaar. Om aantrekkelijke ontmoetingsplekken te behouden, is het belangrijk dat de stad klimaatadaptatie wordt. Participatief buurtgroen versterkt het sociaal weefsel in een buurt, welke identiteit wel herkenbaar en vertrouwd moet blijven. Het is belangrijk om de groeiende groep eenzame jongeren op een goede manier sociaal te faciliteren.



Haarlem maakt in haar beleid een duidelijke keuze: minder auto's, meer groen, en prioriteit voor de fietser en voetganger. Ook wordt er ingezet op veilig fietsen voor kinderen. Mobiliteit moet het domein zijn vanuit waar ruimte wordt geschepd. Ook het OV wordt gezien als kans om het aantal auto's en autovervalsingen te verminderen. Haarlemmers en bezoekers worden gestimuleerd om daadwerkelijk minder, anders, gezonder en schoner te reizen. Het alternatief wordt aantrekkelijk gemaakt en dit wordt ook op deze manier benadrukt in de communicatie. Bij het implementeren van parkeerregulering wordt er gekeken naar de hoeveelheid groen in de wijk en de parkeerdruk. De padafhankelijkheid van autoverbruik zorgt ervoor dat grote verandering momenteel nog erg moeilijk zijn. Dit vraagt om een ander gesprek met de stad.



Haarlem wil inzetten op een sterke structuur van buurtgroen in de huidige sterk verstedende stad. Educatie en bewustwording zijn hierin belangrijke schakels. Er komt fors budget beschikbaar om de stad daadwerkelijk groener te maken. Veel van dit geld is beschikbaar voor burgerinitiatieven. Groen in en om de stad draagt ook bij aan de oplossing van verschillende maatschappelijke vraagstukken, zoals klimaatadaptatie en gezondheid. Daarom is het belangrijk om in elkaar rakende beleidsdomeinen de functie van groen te integreren. Buiten burgers moet groen ook kwaliteit bieden voor de biodiversiteit in de stad. Plekken moet zoveel mogelijk verbonden worden zodat er niet enkel 'groene eilandjes' ontstaan. Hoewel de ambities groot zijn, is het lastig om overal in de meest verstedende stad van Nederland groen aan te leggen. Vaak is er simpelweg (nog) geen ruimte.



De bebouwde omgeving moet beter bestand worden tegen hevige regenval, langdurige hitte en een veranderend grondwaterpeil. Vanuit klimaatadaptatie wordt gezocht naar meervoudig ruimtegebruik om al deze functies te combineren in de beperkte openbare ruimte. Recreatieve routes worden gecombineerd met de groen- blauwstructuur. Ontwikkelingen worden zoveel mogelijk gekoppeld aan vervangingen vanuit het verbred gemeentelijk Rioleringsplan. Met communicatie- en stimuleringsacties krijgen Haarlemmers informatie en worden gestimuleerd om zelf maatregelen te nemen. Klimaatadaptatie vraagt niet alleen om maatregelen in het fysieke domein (ruimtelijke adaptatie) maar ook om maatregelen in het sociale domein (sociale adaptatie). De gemeente zoekt de samenwerking met partners in het fysieke domein op het vlak van bewustwording in klimaatadaptatie. De gemeente zoekt samenwerking met bewoners, bedrijven en belanghebbenden van de openbare ruimte. Het is niet makkelijk om in een dichtbebouwde stad als Haarlem extra groen en water toe te voegen. Het is onmogelijk om de stad klimaatadaptief te maken zonder openbare ruimte op de auto terug te winnen.



Door het centrum voetgangersgebied te maken speelt Haarlem in op trends die spelen op het gebied van economie en detailhandel. Er is dus een besef dat deze transitie een economisch effect zal hebben. Verder verhoogt ook stadsgroen en water de economische waarde van het vastgoed in de stad. Ook bevordert een groene omgeving het vestigingsklimaat. Vooral voor kennisintensieve en internationale bedrijven. Voor Haarlem is ruimtelijke kwaliteit een belangrijke troef om bewoners, investeerders en bezoekers aan zich te binden. Binnen klimaatadaptatie kunnen verzoekers mogelijk een rol spelen, want zij dekken hiermee de kosten die ontstaan door het veranderende klimaat.



Kunst en cultuur maakt een belangrijk onderdeel uit van de Haarlemse identiteit. De stad is gezegend met een rijkdom aan cultuurhistorische waarden, die niet alleen de vorm, maar ook het karakter van de stad bepalen. Zij vertellen het verhaal van Haarlem. Cultuurhistorie levert een positieve bijdrage aan de kwaliteit van de leefomgeving en draagt bij aan een gedeeld verhaal waar Haarlemmers zich in herkennen. De identiteit van de stad is bepalend voor onze leefomgeving en kan als inspiratie dienen bij toekomstige ruimtelijke en maatschappelijke opgaven. Haarlem wil een creatieve stad van toegepaste innovatie zijn. Een proeftuin van vernieuwing. Het is belangrijk dat de huidige en toekomstige veranderingen in de stad bijdragen aan het herkenbaar houden van de geschiedenis en de karakteristieken van Haarlem.

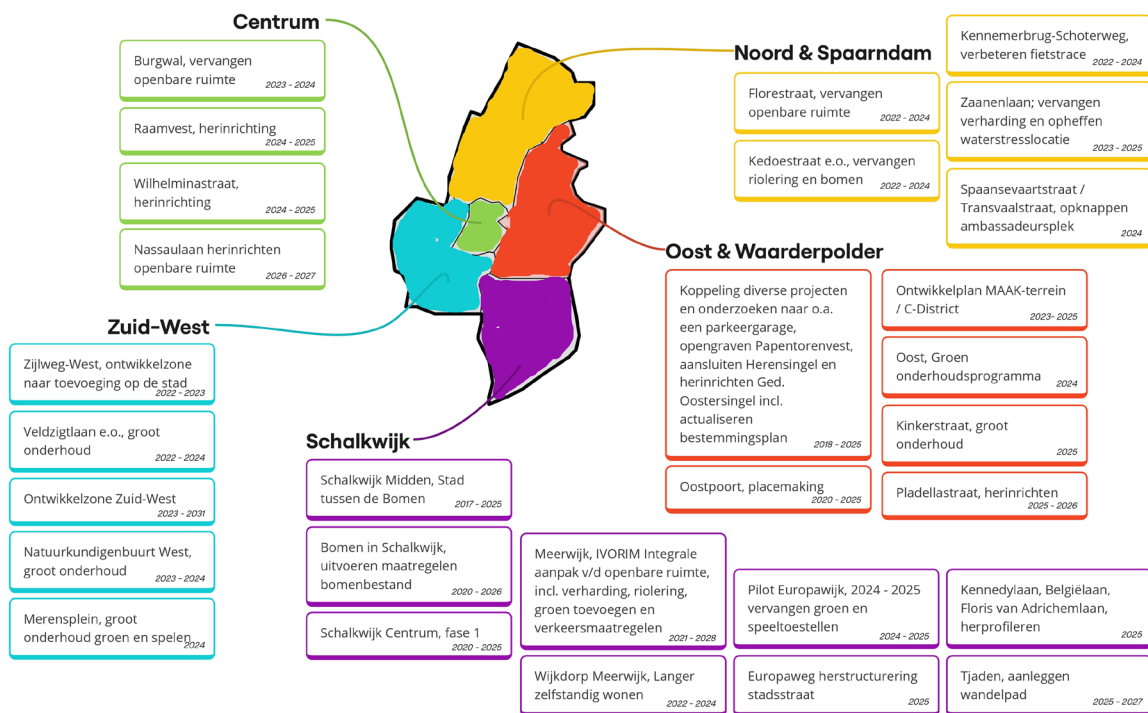


KRACHTENVELD

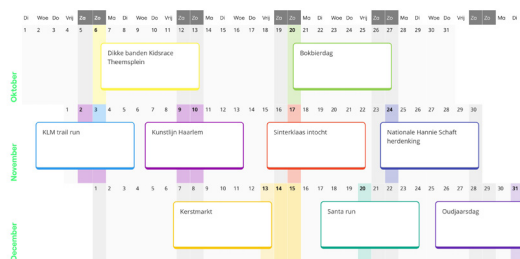


KOPPELKANSSEN

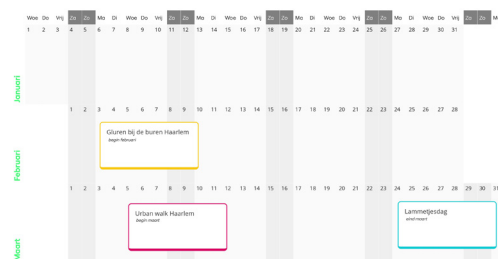
Jaarplannen stadsdeel-specifiek



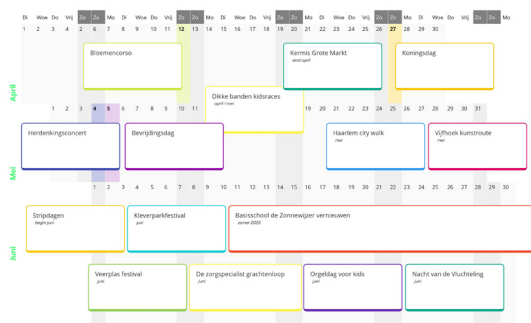
Tijdslijn Haarlem Q4 2024



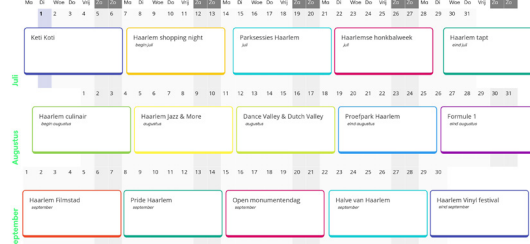
Q1 2025



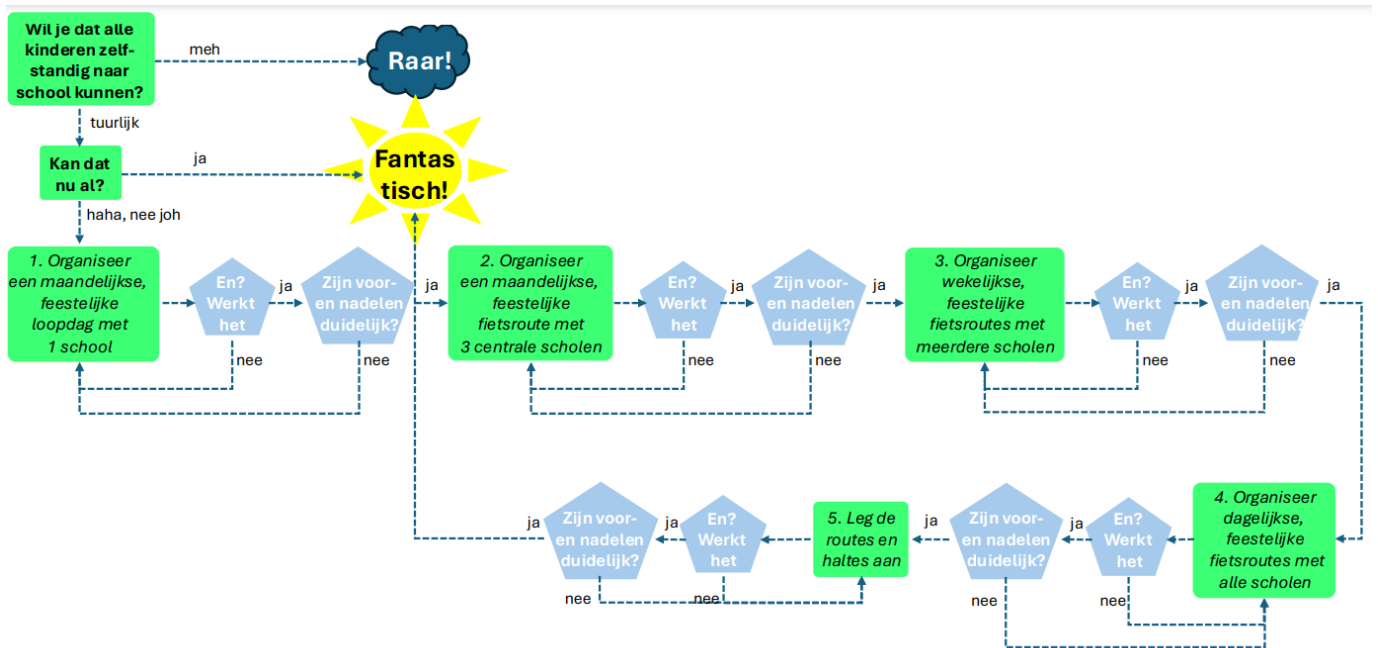
Q2 2025



Q3 2025



TRANSITIEPADEN



kinderen vanaf 8 jaar oud moeten zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen



	gemeente	scholen	kinderen	ouders	omwonenden
belang	- dienen van doelen zoals beschreven in beleid en visies - betera verkeersveiligheid - meer sociale cohesie	- bevorderen van lichaamsbeweging - ontwikkeling van zelfstandigheid - vermindering van verkeersdruk → betere veiligheid → betere luchtkwaliteit - positief effect op leerprestaties	- versterken van autonomie - een vangnet voor kwetsbaren - meer sociaal contact - meer bewustzijn van verkeer	- tijdswinst en flexibiliteit - verbinding met andere ouders - vermindering verkeersdruk - betrokkenheid bij buurt	- minder verkeersdruk - een veiligere omgeving - minder parkeerproblematiek - mogelijkheid voor een betere leefomgeving
inzet	- goedkeuren van initiatieven - flexibel omgaan met vaste procedures en regelgeving - het verbinden van partijen	- het verbinden van ouders - flexibel omgaan met starttijden - communicatie & organisatie	- energie & enthousiasme - het meenemen van ouders - aansporen van klasgenoten	- aanragen van het proces - meehelpen bij activiteiten - enthousiasmeren van kinderen	- ondersteuning van initiatieven - participatie bij initiatieven

