

# Turfmarkt

Duurzame inrichting en verbetering  
verkeersafwikkeling

Eindrapportage  
advies voorkeursvariant

Opgesteld door DHV in samenwerking met gemeente Haarlem

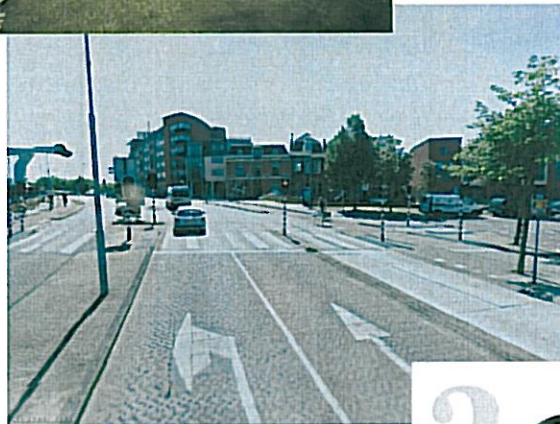


# Herinrichting Turfmarkt

duurzame inrichting en verbetering

verkeersafwikkeling

Eindrapportage advies voorkeursvariant





## INHOUD

BLAD

<b>1</b>	<b>INLEIDING</b>	<b>2</b>
1.1	Aanleiding	2
1.2	Uitgangspunten	3
1.3	Proces: participatie met belanghebbenden	4
1.4	Inrichtingsvarianten	4
<b>2</b>	<b>BEOORDELING</b>	<b>7</b>
2.1	Kwalitatieve beoordeling	7
2.2	Maatschappelijke beoordeling	7
2.3	Bestuurlijke en financiële aspecten	9
<b>3</b>	<b>ADVIES VOORKEURSVARIANT</b>	<b>10</b>
<b>4</b>	<b>COLOFON</b>	<b>11</b>

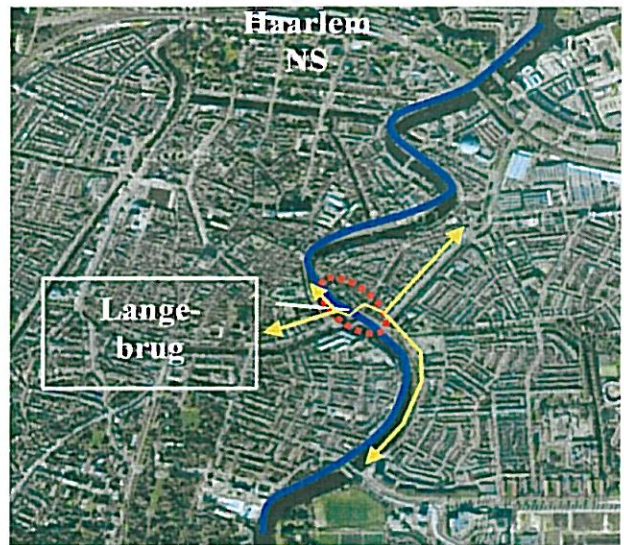
# 1 INLEIDING

## 1.1 Aanleiding

De openbare ruimte van het Spaarne (tussen de Melkbrug en Gedempte Oude Gracht) en van de Turfmarkt (tussen Gedempte Oude Gracht en Kampervest) is aan groot onderhoud toe. Het onderhoud is lang uitgesteld, onder andere in afwachting van verschillende studies. Plaatselijk herstel is niet langer voldoende. Bewoners hebben last van trillingen, ondanks de asfaltwerkzaamheden die zijn uitgevoerd.

Daarom is vorig jaar een eerste aanzet gegeven voor een onderhoudsproject voor het Spaarne en de Turfmarkt.

De Turfmarkt is een belangrijke schakel in het verkeersnetwerk van Haarlem (zie afbeelding 1.1). Verschillende modaliteiten (type verkeersdeelnemers) komen hier bij elkaar: voetgangers, doorgaand fietsverkeer (stad in en stad uit), auto's richting het centrum en hoogfrequent openbaar vervoer (stad in en stad uit). Er rijden onder andere stadsbussen (lijn 2 en 3), RegioNetlijnen (lijn 75) en de Zuidtangentlijn 300.



Afbeelding 1.1: Locatie studiegebied (Rood=Turfmarkt, Blauw=Spaarne, Geel=uitvalswegen)

Ondanks de aanwezigheid van een complexe verkeerslichtenregeling doen zich op de Turfmarkt helaas verkeersongevallen voor. Door SP, Groen Links en PvdA is dan ook motie 36/2010 ingediend en door de gemeenteraad aangenomen, waarin het college van burgemeester en wethouders wordt opgedragen met voorstellen te komen voor een veilige, snelle en comfortabele fietsroute tussen Schalkwijkerstraat en Gedempte Oude Gracht.

De raadsopdracht is uitgevoerd door verbetermogelijkheden te onderzoeken rond de Langebrug en Turfmarkt. Dit is niet alleen gebeurd voor de fiets maar hierbij is ook naar verbeteringen gezocht voor andere modaliteiten als voetgangers, (H)OV en auto. Verder is gezocht naar verbetering van de verkeersveiligheid, verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en heeft afstemming plaatsgevonden met het toch al noodzakelijke onderhoud. Het resultaat hiervan is een herinrichting Turfmarkt en Spaarne, uitvoerbaar in 2013.

## 1.2 Uitgangspunten

Bij de mogelijkheden om de Turfmarkt en het Spaarne opnieuw in te richten is met de volgende elementen rekening gehouden:

1. Groot onderhoud Turfmarkt en Spaarne  
Op korte termijn is groot onderhoud aan de Turfmarkt noodzakelijk.
2. Voor alle verkeersdeelnemers  
Hoewel in de toekomst het verkeersbeleid mogelijk wordt aangepast, geldt het huidige verkeersbeleid als uitgangspunt. Alle modaliteiten (fiets, auto, (H)OV en voetganger) moeten zich daarom over de Turfmarkt kunnen blijven bewegen. Er worden momenteel binnen de gemeente Haarlem discussies gevoerd die op termijn kunnen leiden tot aanpassing van het huidige verkeersbeleid. Concrete uitvoering van nieuw beleid wordt vooralsnog niet voorzien. De nieuwe inrichting van de Turfmarkt en het Spaarne moet wel een mate van flexibiliteit hebben om in de toekomst te kunnen inspelen op dit nieuwe beleid. Het gaat bijvoorbeeld om onderwerpen als het autoluw maken van de binnenstad, routing hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) en de parkeerring rondom het centrum.
3. Motie doorstroming en bereikbaarheid fiets  
Op 9 november 2009 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen (motie 36, 'Lange Brug') waarin het college van B&W wordt gevraagd met voorstellen te komen voor een veilige, snelle en comfortabele fietsroute van de Schalkwijkerstraat tot de Gedempte Oude Gracht (de route Turfmarkt).
4. Harde randvoorwaarden  
Daarnaast gelden er binnen het onderzoek de volgende harde randvoorwaarden. Deze zijn vooraf geformuleerd door de gemeente Haarlem. De randvoorwaarden geven tevens de reikwijdte van de mogelijke oplossingen weer:
  - De ontwerpen blijven binnen de grenzen van het bestaande studiegebied (ook de effect bepaling);
  - Er vindt geen uitbreiding plaats richting het Spaarne (geen verplaatsing kademuur);
  - De huidige Eendjesbrug en de huidige Lange Brug blijven in gebruik;
  - Er wordt uitgegaan van de huidige modaliteiten (fiets, voetganger, (vracht)auto, openbaar vervoer). Deze moeten net als in de huidige situatie afgewikkeld kunnen blijven worden over de Turfmarkt
  - Er wordt niet ingegaan op mogelijke effecten van nieuwe vervoerssystemen, zoals de tram;
  - De realisatie van een nieuwe tunnel valt buiten de scope van het onderzoek;
  - Uitgangspunt is de huidige dienstregeling voor openbaar vervoer;
  - Brug is gesloten in spitsuren (7:00 – 9:00 uur en 16:00 – 18:00 uur);
  - Maatgevende uren voor ontwerp: ochtendspits en avondspits;
  - CROW richtlijnen en Duurzaam Veilig principes worden toegepast.



### 1.3 Proces: participatie met belanghebbenden

De Turfmarkt kan op verschillende manier worden ingericht. Om te komen tot een breed gedragen inrichtingvariant zijn verschillende belangenbehartigers op een aantal momenten geconsulteerd over verschillende voorstellen. De belangenbehartigers zijn Wijkraad Heiliglanden-de Kamp, Wijkraad Burgwal, Wijkraad Binnenstad, Wijkraad Slachthuisbuurt, Wijkraad Oude Amsterdamse Buurt, Wijkraad Rozenprieel, Provincie Noord-Holland, Connexion, Rover, City Haarlem en de Fietsersbond.

Van wensbeeld naar inrichtingsvariant naar voorkeursvariant

Om op gestructureerde wijze te komen tot keuzes heeft een interdisciplinair projectteam van de gemeente Haarlem allereerst vijf verschillende wensbeelden ontwikkeld en een beoordelingskader opgesteld. Hierna hebben twee werksessies plaatsgevonden met de belangenbehartigers.



Deze vijf wensbeelden zijn op 18 januari 2011, zie afbeelding 2, in een eerste werksessie besproken. Op basis van de expertise uit de projectgroep en de resultaten uit deze werksessie zijn de vijf wensbeelden hierna vertaald naar drie inrichtingsvarianten. In een tweede werksessie met de belanghebbenden op 7 juli 2011 zijn deze drie inrichtingsvarianten uitgebreid toegelicht en bediscussieerd.

*Afbeelding 2: Participatieoverleg 18 januari 2011*

Op 22 september 2011 is in de 3<sup>e</sup> werksessie de kwalitatieve beoordeling van de drie inrichtingsvarianten toegelicht en is nader ingegaan op het resultaat van de bespreking in de raadscommissie Beheer van 8 september 2011. Tot slot hebben belangenbehartigers zich individueel uitgesproken over hun eigen voorkeursvariant.

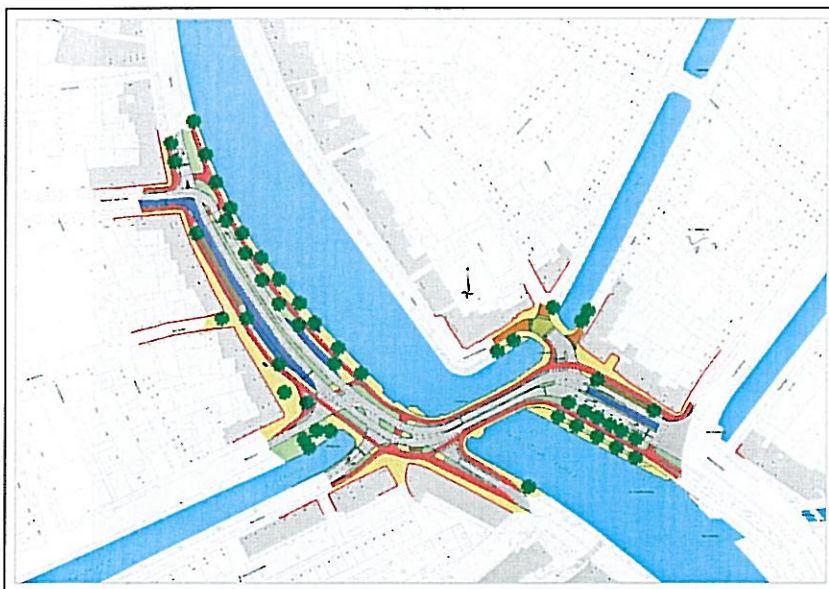
Dit rapport beschrijft kort de drie inrichtingsvarianten en de beoordeling door de belangenbehartigers.

### 1.4 Inrichtingsvarianten

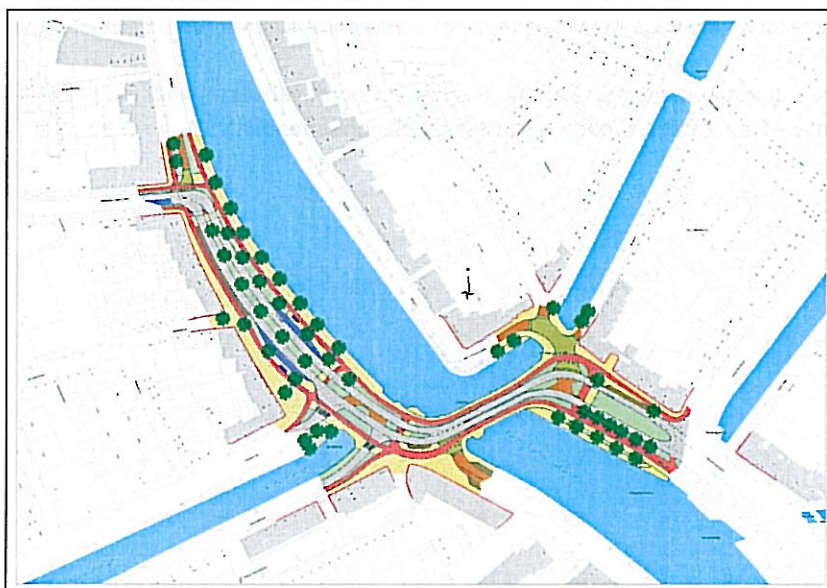
Op basis van de interviews en bespreking van de vijf wensbeelden in de eerste werksessie is een keuze gemaakt voor drie nader uit te werken inrichtingsvarianten. Van deze uit te werken varianten is aangetoond dat zij een bijdrage leveren aan de doelstellingen van de herinrichting van de Turfmarkt. De drie varianten zijn in de tweede werksessie toegelicht, waarna in de derde werksessie daarop een verdere verdieping heeft plaatsgevonden.

De drie inrichtingsvarianten zijn:

1. de Auto/OV variant;



2. het Binnenstadsdomein;





3. Fiets aan stadszijde.



De nader uit te werken varianten zijn onderling verschillend. Naast de veranderde vormgeving en ruimtelijke inrichting is de aanwezigheid van verkeersregelingen (VRI) een belangrijk verschil.

Voor meer informatie over de inrichtingsvarianten wordt verwezen naar het rapport "Herinrichting Turfmarkt – Rapportage tweede werksessie belanghebbenden".

## 2 BEOORDELING

### 2.1 Kwalitatieve beoordeling

De drie inrichtingsvarianten zijn met een verkeersmodel (microsimulatie) doorgerekend, waarmee inzicht is verkregen in de verkeerseffecten van de verschillende verkeersmodaliteiten, te weten fietsers, (H)OV en de auto. De resultaten hiervan zijn per variant vergeleken met de bestaande situatie en verwerkt in onderstaande tabel. Naast doorstroming zijn de varianten ook beoordeeld op veiligheid en ruimtelijke kwaliteit.

Kwalitatieve beoordeling varianten	Auto/OV	B'domein (extra rijstrook)	Fiets stadszijde
Verkeersveiligheid	2	3	2
Doorstroming spits:			
Fiets	3	1	3
(H)OV	2	1	2
Auto	4	1	3
Doorstroming buiten spits (auto)	2	2	2
Ruimtelijke kwaliteit – nu	2	1	2
Ruimtelijke kwaliteit – toekomst vast*	3	2	2

Tabel 2.1: Kwalitatieve beoordeling varianten. Toelichting tabel: 1 = best / 2 = beter / 3 = gelijk / 4 = minder

\* Toekomst vast moet aansluiten bij visie en ambitie gemeente Haarlem, bv. Autoluw maken binnenstad.

#### Fasering:

Het is noodzakelijk op korte termijn groot onderhoud te plegen aan de Turfmarkt en Spaarne (deel tussen Kampervest en Melkbrug). Met het uitvoeren van de herinrichting binnen dit groot onderhoud wordt werket-werk gemaakt. Bij de variant Fiets Stadszijde ontstaat bij een gefaseerde aanpak voor de fietser de situatie dat hij bij de Burgwal moet oversteken en opnieuw moet oversteken bij de Kampervest. Het op korte afstand tweemaal oversteken van de "drukke" doorgaande verkeersstroom is ongewenst en zal leiden tot ongewenst verkeersgedrag (fietser rijdt tegen de richting in).

De variant Fiets Stadszijde kan tussen Kampervest en Melkbrug niet verantwoord gerealiseerd worden zonder dat aanvullend ook het tweerichtingen fietspad doorgetrokken wordt naar het bestaand tweerichtingen fietspad in de Schalkwijkerstraat. Het op sobere wijze doortrekken van dit tweerichtingen fietspad tussen Kampervest en Schalkwijkerstraat is begroot op circa € 250.000,--.

### 2.2 Maatschappelijke beoordeling

In de 2<sup>e</sup> werksessie zijn de drie inrichtingsvarianten voor het eerst gepresenteerd en door belangenbehartigers voor de eerste maal beoordeeld. In de 3<sup>e</sup> werksessie is bovenstaande kwalitatieve beoordeling toegelicht en zijn de bestuurlijke aspecten nader toegelicht, waarna de inrichtingsvarianten

opnieuw door belangenbehartigers zijn beoordeeld. Na de 3<sup>e</sup> werksessie heeft Rover heeft de eigen voorkeursvariant herbevestigd.

Het resultaat hiervan is weergegeven in tabel 2.2.

Organisatie	Variant 1: Auto/OV	Variant 2: B'domein	Variant 3: Fiets aan stadszijde	Aanvullende opmerkingen
Provincie N-H			X	Geen voorstander van Binnenstadsdomein Bushalte –stad uit- verplaatsen richting GOG, zodat de HOV bus langs de gehalteerde stadsbus rijdt en kan voorsorteren op de busbaan voor het kruispunt Kampervest.
Connexxion	X (2)		X (1)	Mogelijke voorkeursvariant = variant 3 Binnenstadsdomein gevoelsmatig niet mogelijk. Optimalisaties mogelijk? Ja = toepassen!
Rover	X (2)		X (1)	
Fietsersbond			X	Voorkeursvariant voor de variant Fiets aan stadszijde. Fietsroute loopt in variant 3 mooi en vloeiend door van Binnenstad naar Schalkwijk.
Wijkraad Heiliglanden Kamp	X		X	Keuze moeilijk te maken. Verzoek om twee varianten nader uit te werken > voorkeur variant 1 en 3. Belangrijk aandachtspunt is de fundering van het nieuwe ontwerp ivm trillingen. Toegankelijkheid voor hupdiensten in variant 2? Eerst bespreken met achterban.
Wijkraad Burgwal		X		Veel groen en rustig beeld. Verkeer gaat niet in 'treintjes' door gebied, maar vloeiend. Niet tegen variant 3.
Wijkraad Binnenstad			X	De volgende aspecten zijn van belang voor een goede keuze: a. ontwerp moet <u>functioneel</u> zijn. b. ontwerp moet <u>esthetisch</u> zijn. c. kijk naar de <u>gebruikers</u> .
Wijkraad Oude A'damse Buurt	X			Behouden van huidige situatie en die optimaliseren. Meer groen toevoegen aan de Turfmarkt.
Wijkraad Rozenprieel				Heeft geen voorkeur voor een variant Entree van en naar de wijk moet veilig zijn Linksaffer vanaf Lange Brug naar ZBS onmogelijk maken
Wijkraad Slachthuisbuurt				

Tabel 2.2: Maatschappelijke beoordeling varianten. X = voorkeur; (1) = eerste keus; (2) = tweede keus.

Opgemerkt wordt dat Connexxion, Wijkraad Heiliglanden-De Kamp, Wijkraad Oude Amsterdamse Buurt en Wijkraad Slachthuisbuurt niet aanwezig waren bij de 3<sup>e</sup> werksessie en de eigen voorkeursvariant na de 2<sup>e</sup> werksessie niet bijgesteld hebben.

### **2.3 Bestuurlijke en financiële aspecten**

Een zwaarwegend bestuurlijk aspect is het recente besluit van het college B&W om een bezuiniging op projecten gemeentebreed door te voeren. Hierbij is het project Turfmarkt / Spaarne op de gele lijst gekomen, hetgeen inhoudt dat dit project versoberd wordt.

Een ander belangrijk bestuurlijk aspect is de door de gemeenteraad op 9 november 2009 aangenomen motie Fiets (nummer 36 "Lange Brug"). In deze motie wordt aan het college van burgemeester en wethouders gevraagd om met voorstellen te komen voor een veilige, snelle en comfortabele fietsroute van Schalkwijk tot de Gedempte Oude Gracht.

Op 8 september 2011 is de commissie Beheer gevraagd of de variant Fiets Stadszijde, met € 250.000,-- meerkosten, verder uitgewerkt mag worden. Hierbij zijn twee voornoemde bestuurlijke aspecten uitvoerig aan bod gekomen. De commissie Beheer heeft ingestemd met de nadere uitwerking van de variant Fiets Stadszijde mits de hiervoor bij Provincie Noord-Holland aangevraagde subsidie ook daadwerkelijk toegewezen wordt. Met deze bestuurlijke instemming blijft de variant Fiets Stadszijde naast de andere twee varianten mogelijk.

### **3 ADVIES VOORKEURSVARIANT**

Met belangenbehartigers is in de 3<sup>e</sup> werksessie de kwalitatieve beoordeling van varianten besproken. Alle drie varianten voldoen aan de gestelde randvoorwaarden en zijn een verbetering t.o.v. de bestaande verkeerssituatie. Dit houdt in dat alle drie varianten mogelijk en in principe advieswaardig zijn. Verder hebben belangenbehartigers elk hun maatschappelijke voorkeur uitgesproken en zijn in de commissie Beheer van 8 september 2011 al duidelijk de bestuurlijke belangen uitgesproken.

De belangenbehartigers hebben twee maal de gelegenheid gekregen om hun voorkeur aan te geven. Resultaat hiervan is dat éénmaal de voorkeur is gegeven aan de variant Auto/OV, éénmaal de voorkeur gegeven aan de variant Binnenstadsdomein en zesmaal de voorkeur gegeven aan de variant Fiets Stadszijde.

Hieruit wordt geconcludeerd dat de belangenbehartigers het bestuur adviseren de variant Fiets Stadszijde als voorkeursvariant vast te stellen.



## 4 COLOFON

---

Opdracht uitgevoerd door	: DHV in samenwerking met gemeente Haarlem
Opdrachtgever	: Gemeente Haarlem
Project	: Herinrichting Turfmarkt
Dossier	: AD2333-100-100
Omvang rapport	: 12 pagina's
Auteur	: Kees van der Zwart
Bijdrage	: Mirjam van de Wege, Astrid Gijtenbeek
Projectleider	: Kees van der Zwart
Projectmanager	: Mirjam van de Wege
Datum	: 20 oktober 2011

---

