Inspreekbijdrage Actieplatform Bus-kruit Dhr, Maas

HAARLEM WORDT VERSCHEURD!

De Haarlemse binnenstad wordt verscheurd…! Door steeds meer bussen en busbanen/stations die steeds meer openbare ruimte op eisen. Door XXL-bussen die voorrang krijgen boven bewoners/voetgangers, bezoekers en fietsers. Door een toenemend gevoel van onveiligheid bij bewoners/bezoekers. Door oplopende spanningen tussen gemeente en bewoners wordt het draagvlak verscheurd!

Probleem.

Sinds december 2017 rijden nieuwe dubbeldekkers en harmonicabussen van Connexxion in een drastisch hogere busfrequentie dwars door het centrum van Haarlem. Het gaat om circa 1500 busbewegingen per dag van grote dubbeldeks- en harmonicabussen die nagenoeg leeg door onze stad rijden. Resultaat hiervan is een verdere verslechtering van: de trillings- en geluidsoverlast, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, en leefbaarheid in het centrum van Haarlem. Zo blijkt uit metingen dat de nieuwe dubbeldeksbussen, Connexxion zelf spreekt over XXL bussen, enorm grote geluidsbelastingen van boven de 90 d(B)a geven. En op veel plaatsen (Gedempte Oude Gracht, Rustenburgerlaan, Wilhelminastraat) worden regelmatig snelheden gemeten van boven de 60km per uur. Dit zorgt voor levensgevaarlijke situaties en tast het (winkel)vriendelijke klimaat van Haarlem aan. Daarnaast loopt het Haarlemse OV nu zelfs vast in busfiles. De bereikbaarheid van Haarlem heeft hier dus zwaar onder te lijden!

Via de website (www.bus-kruithaarlem.nl) en de wijkraden is er de afgelopen maanden een veelheid aan klachten en zorgen geïnventariseerd. Bewoners en ook ondernemers maken zich grote zorgen over hun gezondheid, verkeersveiligheid, trillingsschade, de leefbaarheid van hun buurt/wijk en aantasting van het monumentale beeld van de binnenstad. Iedereen is voor Openbaar Vervoer, maar tegen de huidige invulling. De nieuwe bussen zijn te groot, te lang, te vies (nog steeds dieselbussen), en… te leeg.

Overal in Haarlem vinden ingrepen plaats om de stad aan te passen aan het busgeweld. Bbijvoorbeeld: kleiner trottoir bij oversteekplaats Kruisstraat/Parklaan, kappen boom Kenaupark/Parklaan, herinrichting Kinderhuisvest/Kenaupark, herinrichting Houtplein, etc.). Daarnaast verzakken voetgangersstoepen waar de bussen overheen rijden, omdat ze de bocht niet kunnen maken en moeten bomen worden gesnoeid omdat de dubbeldekker te groot is. Maar op alle plaatsen blijft het gekunsteld en blijven de onveilige verkeerssituaties bestaan. Velen voelen zich niet veilig meer op de trajecten van deze bussen.

De OV-footprint in Haarlem heeft haar grenzen bereikt. De problemen laten zien dat een OV-inrichting waar decennia lang al het openbaar vervoer dwars door de binnenstad (Noord-Zuid) wordt geleid zijn langste tijd heeft gehad en er een rigoureuze structuur/systeemverandering nodig is.

Oplossingen.

Het is belangrijk dat we nu werk maken van een wenkend perspectief: een leefbare binnenstad waarin ruimte is om te wonen, werken en recreëren. Vele andere steden gingen ons hierin voor, waaronder: Amsterdam, Rotterdam, Delft, Leiden. Bewoners, ondernemers en bezoekers willen weer ruimte voor groen, voetgangers en fietsen. Een stad om in te leven.

De ontwikkeling van het Houtplein is dé kans om hier nu werk van te maken. Het Actieplatform Bus-kruit is vóór Openbaar Vervoer, maar tegen de huidige invulling. Om de problematiek aan te pakken roepen wij de gemeente Haarlem op de volgende drie stappen op te pakken en uit te voeren:

(1) Laat de dubbeldekkers (bus 346) per direct keren vóór de Rustenburgerbruggen, bij het Van der Valkhotel, daar waar het nieuwe OV-knooppunt Buitenrust moet komen. Uit schouwingen is gebleken dat vrijwel alle forensen die gebruik maken van bus 346 op de fiets naar de bushalte van bus 346 komen. Het geringe aantal reizigers dat niet met de fiets (of te voet) verder gaat, heeft ter plekke de keus uit een achttal frequente lijnen die wél de binnenstad ingaan. Het laten keren van bus 346 leidt dus niet tot extra busverkeer.

(2) Stel een 30 km zone voor het centrum in , richt ze als zodanig in en handhaaf hierop, om de snelheid en overlast van de XXL- en overige bussen tegen te gaan. In andere Nederlandse steden wordt dit ook gedaan. In de Leidse binnenstad rijden bussen zelfs 15 km/uur. Vervang daarnaast de dieselbussen zo snel mogelijk door elektrische bussen, die schoon, stil en kleiner zijn, en beter passen bij het historische Haarlemse centrum.

(3) Start met het daadwerkelijk ontwikkelen van het OV Knooppunt Buitenrust en start een onderzoeking naar de mogelijkheden om ook van Station Spaarnwoude een nieuwe OV-hub voor Haarlem te maken. Vanaf beide OV knooppunten kunnen met kleine/normale, in hoog frequentie rijdende, elektrische bussen de binnenstad worden bediend. Dit betekent dus inzetten op (H)OV knooppunten aan de randen van ons centrum. Zodoende kan de bereikbaarehid van Haarlem sterk worden vergroot.

Het voorliggendevoorlopig ontwerp voor het Houtplein zal de busproblematiek niet oplossen, integendeel ze faciliteert ze juist. Alleen met minder bussen en andere routes kan een kwaliteitsvol plan worden ontwikkeld. De vervoersconcessies zijn niet in beton gegoten en zijn aanpasbaar ‘bij grote ruimtelijke ontwikkelingen’ (aldus de concessie zelf). Actieplatform Bus-kruit pleit voor het terstond ontwikkelen van een alternatief plan. De zogenaamde harde condities van vervoersconcessies en provinciale subsidies dienen ter discussie te worden gesteld om een ‘karaktermoord’ op een monumentale binnenstad te voorkomen !

Factsheet

Wie is Actieplatform Bus-kruit?

- Actieplatform Bus-kruit is in februari 2018 opgericht door verontruste bewoners en ondernemers van de Kruisstraat, Parklaan, Nieuw Gracht/Kenaupark, Kinderhuisvest, Wilhelminastraat, Tempeliersstraat, Rustenburgerlaan en de Gedempte Oude Gracht e.o.
- Inmiddels hebben zich ook andere partijen aangesloten bij het Actieplatform; de wijkraad Binnenstad, wijkraad Welgelegen, wijkraad Vijfhoek/Raaks, 023 Bereikbaar, Vereniging Historisch Haarlem.
- Het Actieplatform en deze partijen zijn allen zeer vóór openbaar vervoer, maar tegen de huidige invulling in Haarlem die grote problemen veroorzaakt op het gebied van busfiles, verkeersonveilige situaties, geluidsoverlast, trillingsoverlast , slechte luchtkwaliteit en een intimiderende en overheersende aanwezigheid van knalrode XXL-bussen.

Betere oplossingen en HOV-inrichting zijn mogelijk.

- Zoals al gezegd, Actieplatform Bus-kruit en de daarbij aangesloten partijen zijn zeer vóór openbaar vervoer, maar pleiten voor een andere inrichting om zo de problemen voor de Haarlemse binnenstad op te lossen en de bereikbaarheid te vergroten.
- De gemeente werkt op dit moment alleen aan ad-hoc oplossingen die een lapje voor het bloeden zijn. Er wordt geen of onvoldoende aandacht besteed aan lange-termijnoplossingen. Daarnaast worden de OV-projecten niet in een breder kader, maar los van elkaar opgepakt.
- Wij stellen oplossingen voor die per direct zijn uit te voeren en oplossingen die op (middel)langere termijn uitvoerbaar zijn:
    - De dubbeldekker-lijn 346 is bij uitstek een forensenlijn naar de Amsterdamse Zuidas en géén stadsvervoer. Laat daarom lijn 346 per direct een lus rijden via het Kennemer Gasthuis en Van der Valk terrein om vervolgens via de Schipholweg de stad weer uit te rijden. Vrijwel alle forensen die gebruik maken van bus 346 komen op de fiets naar de bushalte. Het geringe aantal reizigers dat niet met de fiets (of te voet) verder gaat, heeft ter plekke nog steeds keus uit een achttal (!) frequente lijnen die wél de binnenstad ingaan. Het laten keren van bus 346 leidt dus niet tot extra busverkeer.
    - Ontwikkel met spoed het in het Structuurplan Openbare Ruimte geduide HOV-knooppunt Buitenrust in plaats van het Houtplein ontwikkelen tot een groot OV-knooppunt, zodat het Houtplein ingericht kan worden als de kwalitatief hoogwaardige entree van Haarlem en een veilige route voor alle gebruikers wordt.
    - Stel 30 km zones in, richt ze als zodanig in en handhaaf hierop, om de snelheid en overlast van de XXL- en overige bussen tegen te gaan. In andere Nederlandse steden wordt dit ook gedaan. In de Leidse binnenstad rijden bussen zelfs 15 km/uur.

- Dring bij de Vervoerregio en Connexxion aan op versnelde elektrificatie van al het OV in Haarlem, óók voor dubbeldekker 346 die volgens Connexxion gedurende zijn levensduur niet op de planning staat om elektrisch te worden. Dit is, zeker gezien de overlast die hij veroorzaakt, onacceptabel.
- Start nú met het concreet ontwikkelen van het HOV-knooppunt Buitenrust en lange-termijnoplossingen als het OV-knooppunt Spaarnwoude en niet te vergeten: de aanleg van lightrail. Belangrijk om te realiseren is dat Amsterdam er niet voor heeft gekozen om de XXL-dubbeldekker door het centrum te laten rijden, maar te laten stoppen aan de rand van de stad bij een OV-knooppunt.

Maak van het Houtplein geen (H)OV-knooppunt.

- Gevolg van de huidige gekozen grote infrastructurele investering in een groot busplein is dat definitief wordt gekozen voor de inrichting van het Houtplein als bussnelweg i.p.v. een verblijfsruimte in onze historische stad. Immers: geld kan maar één keer worden uitgegeven. De Vervoerregio zelf nota-bene ziet het Houtplein niet als (H)OV-knooppunt, zo blijkt uit de documenten van de concessie Amstelland-Meerlanden.
- De levensgevaarlijke situaties blijven bestaan, want er wordt niets gedaan aan de bus-intensiteit en de problemen die zij veroorzaken in combinatie met het vele kwetsbare fiets- en voetgangersverkeer in de binnenstad. Geluidsoverlast, trillingsoverlast, slechtere luchtkwaliteit, onveilige verkeerssituaties voor bewoners en gebruikers blijven bestaan.
- Door nú in te zetten op Houtplein als OV-knooppunt zal de focus op een snelle ontwikkeling van het (H)OV-knooppunt Buitenrust (zie SOR Haarlem) onherroepelijk naar de achtergrond verdwijnen. Hiermee worden grote kansen gemist om nú het OV-probleem in Haarlem structureel op te gaan lossen. Uiteindelijk wordt hiermee dus niet geïnvesteerd in een toekomstbestendige bereikbaarheid van Haarlem maar wordt deze zelfs schade berokkend.

Voorlopige evaluatie van de plannen voor herinrichting Houtplein

Vooruitlopend op onze definitieve inspraak-reactie, hier alvast enkele schoten voor de boeg:

- De plannen van het Houtplein dienen getoetst te worden aan de SOR-doelstellingen om de omgevingskwaliteit van direct aan- en omwonenden te verbeteren en niet alleen aan HOV/verkeersvereisten.
- Het gaat naast de verkeersveiligheid ook over ernstige geluidshinder en slechte luchtkwaliteit - beide met bewezen gevolgen voor de volksgezondheid - en voor de veelal oude huizen schadelijke trillingen.
- Continuering van het huidige busverkeer zal grote investeringen in het aanpassen van woningen vragen. Ook deze extra kosten moeten in ogenschouw genomen worden bij de ontwikkeling van het Houtplein.
- De plannen lijken vooral stedenbouwkundig en verkeerstechnisch te zijn vormgegeven zonder voldoende rekening te houden met de wensen van bewoners en ondernemers. Enkele voorbeelden: aan de noordkant wordt een autoluwe openbare ruimte voorgesteld, maar waar nog steeds een buslijn doorheen gaat. Een extreem breed

trottoir wordt aan de oostkant gepland, maar juist meer ruimte is nodig aan de westkant waar de intensiteit door winkels met voetgangerstromen veel groter is. Het beruchte kruispunt Houtplein-Tempeliersstraat verandert niet tot nauwelijks, grote hoeveelheden XXL-bussen, fietsers en voetgangers blijven elkaar vanuit meerdere richtingen kruisen. Tempelierstraat krijgt gewoon weer een 50km snelheidsregime terwijl 30km pas echt bijdraagt aan een structurele oplossing van de problemen.

XXL-geledebussen en dubbeldekkers veroorzaken onaanvaardbare problemen.

- De XXL-bussen zijn veel te groot voor de Haarlemse binnenstad; overal vinden ingrepen plaats om de bussen vrij baan te geven (bijvoorbeeld: kleiner trottoir bij oversteekplaats Kruisstraat/Parklaan, kappen boom Kenaupark/Parklaan, herinrichting Kinderhuisvest/Kenaupark, herinrichting Houtplein, etc.). Maar op alle plaatsen blijft het gekunsteld en blijven de onveilige verkeerssituaties bestaan. Velen voelen zich niet veilig meer op de trajecten van deze bussen.
- Aangezien de bussen op targets rijden en vaak buiten de stad in files terecht komen, wordt dit tijdverlies ingehaald door veelvuldig te hard rijden (>50km) op de trajecten Gedempte Oude Gracht, Kinderhuisvest, Wilhelminastraat, Tempeliersstraat, Rustenburgerlaan. De hoge snelheid zorgt voor een verscheuring van onze stad. Daardoor is geen sprake van een prettig verblijfsgebied, wat negatieve gevolgen heeft voor het woon- en ondernemersklimaat. In Amsterdam rijden de trams ook niet met 50 km/uur door de binnenstad en in de binnenstad van Leiden rijden de bussen 15 km/uur.
- De grote dubbeldekkers maken bij het veelvuldig optrekken/afremmen veel meer lawaai dan normale bussen en zelfs meer dan de wettelijke RDW-drempelwaarde van 80db. Volgens de technische omschrijvingen produceren de dubbeldekkers officieel maar 78 db, maar dat is pas als ze op kruissnelheid rijden. Echter, met hun zeer hoge frequentie en doordat ze in de monumentale binnenstad continu moeten optrekken en afremmen op het bochtige traject met veel stoplichten, halteplaatsen en zebrapaden, zijn ze hier een continue bron van grote geluidsoverlast. Daarbij produceren ze, volgens recente metingen van Bus-kruit, > 90db![1]
- Aangezien de XXL-bussen 'dubbelassig' zijn (twee wielen achter elkaar bij het einde van de bus) genereren ze veel grotere trekkachten op de weg en veroorzaken daarmee op veel plekken trillingen. Met name op plaatsen als de Wilhelminastraat, Tempelierstraat en Gedempte Oude Gracht klagen bewoners daar veelvuldig over.
- De enorme hoeveelheid aan dieselbussen draagt op veel plekken in de binnenstad bij aan een slechte luchtkwaliteit.
- Al deze problemen worden nog eens verergerd doordat de grote dubbeldekker bussen het overgrote gedeelte van de dag leeg rondrijden. Tellingen van Bus-kruit tonen aan dat de dubbeldekkers alleen gedurende de ochtendspits richting Amsterdam (7.45-9.00u, richting Haarlem nagenoeg leeg) goed bezet zijn. In de avondspits reizen forenzen meer gespreid over de avond terug richting Haarlem (richting Amsterdam

[1] Uit onderzoek van CE Delft blijkt dat Haarlem vrijwel de slechts presterende gemeente is op het gebied van schoon OV en geluidsoverlast. Ook de geluidskaart van Atlas Leefomgeving toont aan dat de geluidsoverlast te hoog is op trajecten waar de bussen rijden.

nagenoeg leeg) de overige uren rijden ze op een enkele passagier na leeg rond door de Haarlemse binnenstad. In het weekend is de bezettingsgraad verwaarloosbaar. In beide richtingen rijdt wel een enorm grote en lawaaiige bus met 80+ zitplaatsen waar vrijwel niemand in zit: niet bepaald omgevings- en milieuvriendelijk.

- Tot slot, in veel steden worden het HOV afgewikkeld in transferia aan de rand van de stad en worden dubbeldekkers/touringcars juist geweerd uit binnensteden vanwege de overlast.

Gemeente Haarlem heeft geen onderzoek gedaan naar negatieve effecten.

- Uit een recent WOB-verzoek van Bus-kruit is gebleken dat de gemeente niet zelf onderzoek heeft gedaan naar de mogelijkheden/negatieve effecten van de XXL-bussen in haar stad, maar dat is zij afgegaan op onderzoekingen van Connexxion en de Vervoerregio Amsterdam. Als verantwoordelijk wegbeheerder die moet aangeven of haar infrastructuur voldoende geschikt is voor de uitvoering van een OV-concessie kan zij zich o.i. niet verlaten op 'slagers die hun eigen vlees keuren'. Ook is gebleken dat er geen onderzoek is gedaan naar de negatieve effecten van de dubbeldekkers, maar alleen naar de gelede XXL-bussen (18/21m).
- Kwalijk is dat in reactie op ons WOB-verzoek deze onderzoekingen niet beschikbaar worden gesteld c.q. openbaar worden gemaakt. Hierdoor wordt het adequaat door bewoners kunnen boordelen van de problemen en het adequaat kunnen inspreken bij plannen als (destijds) Kinderhuisvest/Keanupark en nu het Houtplein onmogelijk gemaakt. Publieke partijen verzaken daarmee hun zorgplicht naar anderen belanghebbenden.

Onbeduidende rol Gemeente Haarlem.

- De gemeente Haarlem is niet vertegenwoordigd in de Vervoerregio. Het gevolg hiervan is dat de gemeente geen formele en serieuze partner is in gesprekken over voor Haarlem belangrijke bus-concessies zoals de concessie Amstelland-Meerlanden, waar onder meer de lijnen 300, 356 (XXL-gelede bus) en 346 (XXL-dubbeldekker) deel van uit maken.
- Gemeente Haarlem heeft geen formeel bestuurlijk overleg met de Vervoerregio, zij moet dit doen via de Provincie Noord-Holland of langs informele weg.
- Hoeveel invloed heeft de gemeente dan en hoe serieus wordt zij genomen tijdens de evaluatie van de vervoerconcessie?
- Actieplatform Bus-kruit ondersteunt de aangenomen motie van de gemeenteraad om Haarlem lid te maken van de Vervoerregio maar dringt erop aan om nu echt actie te gaan ondernemen!

Vervoersconcessies zijn niet 'in beton gegoten' maar veranderbaar.

- Veelvuldig wordt door wethouders en ambtenaren van de Gemeente Haarlem gesteld dat de vervoersconcessies onveranderbaar zijn en deze contracten niet kunnen worden opengebroken. En dus, bijvoorbeeld voor ruimtelijke plannen als het Houtplein, een vaststaand kader zijn waarbinnen de plannen moeten worden uitgevoerd. Dit is onwaar.

De voorwaarden van een concessie geven wel degelijk mogelijkheden om bij omvangrijke ruimtelijke ontwikkelingen en bij maatschappelijke problemen de concessie te herzien en aan te passen.

- Momenteel vindt er door de Vervoerregio een evaluatie plaats van de concessie Amstelland/Meerlanden en Bus-kruit heeft via een schrijven de problemen in Haarlem aan de orde gesteld en wil partij zijn bij deze evaluatie. Bus-kruit verzoekt de Raad bij het Collge van B&W aan te dringen op deelname van de gemeente Haarlem aan deze evaluatie.

Keren van bus 346 op de Schipholweg is werken aan betere bereikbaarheid

- Door nu al te kiezen voor het keren van bus 346 op de Schipholweg wordt gewerkt aan een toekomstbestendig OV-netwerk voor Haarlem. Dit is namelijk een forse stap in de richting van (H)OV-knooppunt Buitenrust (Structuurvisie Openbare ruime). Bus 346 stopt dan net als in Amsterdam op een OV-knooppunt aan de rand van het centrum. Op dit punt kan worden overgestapt op lijn 3, 73, 80, 255, 300, 356, 567 en 680.
- Door nu al te werken aan dit (H)OV knooppunt kan de bereikbaarheid sterk verbeteren doordat dan eenvoudiger een concept als elektrische shuttlebussen kan worden geïntroduceerd. Deze bussen rijden vanaf dit knooppunt over meerdere routes door Haarlem. Hiermee wordt de bereikbaarheid sterk verbeterd door een fijnmaziger OV-netwerk. Hiervoor zijn geen dure infrastructurele aanpassingen nodig. Iets wat wel het geval is wanneer bus 346 door de stad blijft rijden.
- Bus 346 wordt vrijwel uitsluitend door forensen gebruikt die op de (elektrische)fiets naar de halte toekomen. Voor hen is overstappen op een andere buslijn dan vrijwel niet aan de orde. Indien dit toch het geval is zijn er nu al 8 lijnen waarop overgestapt kan worden.
- Winkelend publiek maakt vrijwel geen gebruik van bus 346. Stadsbussen en normale regiobussen blijven bewoners en het winkelend publiek bedienen en kunnen gewoon op Houtplein blijven halteren (bijv. lijn 3). De bereikbaarheid van en in de binnenstad blijft zo gewaarborgd.

Tijdlijn overlast openbaar vervoer Haarlem

2015

15 april Reactie investeringsagenda doorstroming OV 2015-2020
Het hoogwaardig openbaar vervoer zorgt voor trillingshinder. Met name in de kwetsbare binnenstad ontvangt de gemeente een toenemend aantal klachten over het zware busverkeer op HOV-routes. De komende jaren ziet Haarlem zich genoodzaakt om trillingshinder te voorkomen en te bestrijden. Om het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer ook in de toekomst te blijven borgen, is meefinanciering in de aanpak van trillingshinder benodigd.

2016

18 mei Parool – Noord/Zuidlijn zet Amsterdams ov-net helemaal op zijn kop
OV komt tot stilstand als we het openbaar veroer niet gaan veranderen. Tientallen trams laten doorrijden naar het CS is geen optie. Dan komt het ov tot stilstand en slibt de stad dicht.

2017

14 juni reactie Connexxion op vragen van bezorgde bewoner binnenstad Haarlem

“U vraagt zich af wat de gevolgen zullen zijn als er in Haarlem dubbeldekkers gaan rijden. U maakt zich zorgen over de impact wat betreft woongenot en de staat waarin uw huis zich bevindt alsook de bomen die in de Tempelierstraat staan. Wij kunnen ons voorstellen dat u zich tot ons wendde met uw vraag.

De wegbeheerder (in dit geval de gemeente Haarlem) is verantwoordelijk voor de afhandeling van het verkeer en de effecten ervan. De hoogte van de voertuigen is geen probleem, dat is allemaal gemeten en getest.”

14 september dhr. Bavelaar (directeur Connexxion) geeft in OvMagazine het volgende aan
“Mochten ze (de dubbeldekkers) voor het OV minder geschikt zijn, dan bouwen we ze zo om om verder dienst te doen bij Connexxion Tours”.

Connexxion Tours spreekt zelf over XXL bussen op hun website, als je er één zou willen huren….

15 november Structuurvisie Openbare Ruimte

De Structuurvisie Openbare Ruimte wordt vastgesteld. Het draagt de titel “Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar”

Hierin staat onder andere opgenomen het plan om nabij het Van der Valk hotel een (H) OV knooppunt te realiseren. Daarnaast staat het volgende aangegeven.

- paragraaf 3.2 Gezonde en Sociale stad: Spreken we 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 klimaathinder en milieubelasting door verkeer. Bij de aandachtspunten expliciet genoemd: *Terugdringen van hinder en milieubelasting door verkeer.*

- paragraaf 4.2 Visiekaart: Haarlem groen en bereikbaar. Haarlem als stad waar ruimte is voor mensen om elkaar makkelijkte 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.*

- paragraaf 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?*

Dit is alles strijdig met het handelen van de gemeente inzake het 'ruim baan maken' voor het openbaar vervoer.

10 december Parool - Stampvol OV zit aan zijn grenzen

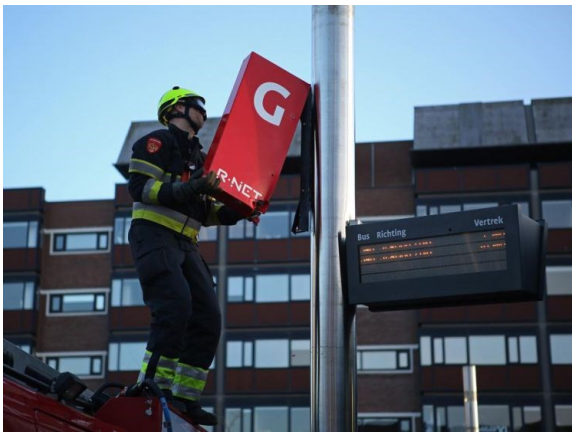
Veel meer voertuigen inzetten is een optie, maar brengt vooral in de ook al overvolle straten nieuwe problemen met zich mee. Want nog meer voertuigen betekent nog meer opstoppingen en daardoor nog meer vertraging.

10 december nieuwe vervoersconcessie gaat in
Connexxion gaat rijden met nieuwe langere en hogere bussen door Haarlem.

2018

februari oprichting Actieplatform Bus-kruit
Bezorgde bewoners besluiten een actiegroep op te richten. Al snel sluiten verschillende wijkraden zich bij dit initiatief aan.

20 maart 2018 dubbeldekker rijdt voor eerste keer tegen infobord



Medewerkers van Connexxion laten weten dat de grote dubbeldekkers al eerder tegen deze borden zijn aangereden. Buschauffeurs zouden nauwelijks ruimte hebben om zonder schade er langs te rijden.

Ondanks toezeggingen van Connexxion dat alles gemeten en gestest is voor de bussen ontstaat er toch schade.

28 maart Gemeente geeft toelichting op busvervoer tijdens jaarvergadering wijkraad Binnenstad
Verkeersambtenaar van de gemeente Haarlem geeft aan dat de gemeente geen invloed heeft op het busvervoeer. Dit ligt bij de Provincie, Connexxion en de Vervoerregio. Later blijkt uit onderzoek van Actieplatform Bus-kruit dat gemeente wel degelijk invloed heeft gehad op het busvervoer. Het is de verantwoordelijheid van de gemeente Haarlem om aan te geven of wegen/routes wel/niet geschikt zijn voor (bepaalde typen) bussen of Openbaar Vervoer. Dit staat in het Programma van Eisen van de Concessie.

30 maart Haarlems Dagblad - Stad zit vast aan hoge bus

In het artikel wordt door Connexxion gereageerd op de uitkomsten van de jaarvergadering van wijkraad Binnenstad. Connexxion geeft aan "de techniek was, bij het bestellen van de nieuwe Connexxion-bussen, nog niet zo ver dat dubbeldekkers met elektrische motoren konden worden gebouwd." Dit is onjuist. Zo werden op 16 maart 2016 in Londen de eerste elektrische dubbeldeksbussen gebouwd door BYD toegevoegd aan het OV. Deze bussen werden al in juli 2015 aangekondigd. Dat is dus 2,5 jaar voordat de bussen in Haarlem werden geïntroduceerd. Dan hadden deze bussen toch ook door Connexxion kunnen worden besteld. Ander half jaar later, oktober 2017, rijden deze bussen namelijk ook al in Leeds. Londen gaat verder en heeft aangegeven dat vanaf 2018 er geen diesel dubbeldeksbussen meer worden toegevoegd aan de vloot.

31 maart geluidsmetingen door bewoners

Uit geluidsmetingen van bewoners blijkt dat bus 346 tussen meer dan **90 dB** produceert. Met name bij het vele malen moeten optrekken en afremmen tijdens de route door de binnenstad. Connexxion heeft aangegeven dat bussen 78 dB produceren.

2 april introductie elektrische bussen rondom Schiphol

Connexxion geeft aan 'Diesel is uit'. Vlak daarna geeft Connexxion in Haarlem aan dat dieselbus 346 nog vele jaren zal rondrijden. Aangegeven wordt dat in Amsterdam het dieselrijden in 2025 volledig verdwenen moet zijn.

6 april benchmark door CE Delft voor 30 gemeenten
Haarlem op plek 28 van de 30 gemeenten met vervuilende, overlastgevende bussen.

10 april 2018 Boom Kenaupark moet worden gekapt
Uit aanvraag van de gemeente Haarlem blijkt dat een boom moet worden gekapt:"Omdat grootte van het huidge busverkeer i.c.m. ruimte voor de fiets de rijbaan te smal is." Dit is tegenstijdig aan wat Connexxion op 14 juni 2017 aangeeft.

12 april 2018 klachten bewoners niet serieus genomen
Gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland blijven in reactie op klachten van bewoners

aangeven dat zij weinig klachten hebben ontvangen over de bussen. Actieplatform Bus-kruit kaart deze misperceptie aan bij wethouder Sikkema.

25 april Flixbus geintroduceerd in Haarlem
Bekend wordt dat de Flixbus ook het Haarlemse centrum gaat aan doen. Dit terwijl veel bewoners klagen over de te grote bussen van Connexxion.

25 april 023Bereikbaar!
023Bereikbaar! stuurt een open brief aan de coalitievormende partijen om, voor de komende jaren te pleiten voor maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming. Zij pleiten net als Actieplatform Bus-kruit voor vervanging dieselbussen door elektrischebussen, de ontwikkeling van (H)OV knooppunt Buitenrust, zoals staat voorgesteld in de Structuurvisie Openbare Ruimte, en van het OV knooppunt Spaarnwoude(station).

16 mei 2018 Themavond openbaar vervoer in Haarlem 'Binnenstad in het nauw'
Op deze avond geeft de gemeente aan dat ze toch wel invloed hadden op welk busvervoer Haarlem aan doet. Dit in tegenstelling tot wat ze op 28 maart hebben aangegeven. Connexxion geeft die avond aan niet bekend te zijn met het feit dat directeur Bavelaar m.b.t. de dubbeldekkers heeft aangegeven dat "Mochten ze voor het OV minder geschikt zijn, dan bouwen we ze zo om om verder dienst te doen bij Connexxion Tours". Ook het feit dat Connexxion Tours zelf spreekt over XXL bussen ipv dubbeldeksbussen wordt die avond in twijfel getrokken door vertegenwoordigers van Connexxion.

31 mei 2018 Fiets naar je werk dag
Het is Fiets naar je Werkdag. Helaas is dat in Haarlem niet verantwoord (zie foto).

26 mei Stelling Haarlems Dagblad

Uitslag stelling busverkeer: “Bussen mogen in de binnenstad niet hard dan 30 km/ uur”. 73% is voor.

8 juni 2018 schade aan bomen

Bewoner constateert dat bus 346 schade veroorzaakt aan bomen. Dit terwijl op 14 juni 2017 Connexxion heeft aangegeven dat alles getest en gemeten was. Ook wordt schade aan voetpaden geconsteerd.

13 juni 2018 informatie-avond ontwikkeling Houtplein
Bewoners rondom het Houtplein blijken geen officiële uitnodiging te hebben gehad. Via-via krijgen zij wel hoogte van de informatie-avond. Als snel blijkt dat de meeste bewoners geen groot busplein willen, maar de te grote bussen uit de stad willen hebben. Een vertegenwoordiger van de provincie Noord-Holland geeft aan dat de nieuwe langere en hogere bussen leiden tot levensgevaarlijke situaties.

Op de avond wordt aangegeven dat de concessie niet kan worden aangepast. Echter in het Programma van Eisen staat het volgende aangegeven:

"Bij ontwikkelingen buiten de invloedssfeer van de Concessiehouder met een grote (financiële) impact voor de Concessiehouder (zowel positief als negatief) kan de Stadsregio, in overleg met de Concessiehouder, de Concessie aanpassen"

Er is dus wel ruimte voor aanpassingen. Aanleiding hiervoor is in deze het protest van bewoners en wijkraden en het ontwikkelen van het Houtplein.

16 juni 2018 OVmagazine

In OVMagazine geeft Connexxion-topman Bart Schmeink een toelichting over elektrisch OV. Batterij-elektrisch aangedreven bussen zijn slechts een eerste tussenstap naar zero emissie. Waterstof als energiedrager is het eindstation. In dit artikel geeft hij ook het volgende aan: “En dan hoor je nu weer zo’n bericht dat de ijskap van Antarctica sneller smelt dan verwacht. We zouden onszelf als mensheid voor de ballen moeten schoppen dat we het zo ver hebben laten komen.” Dit staat haaks op de net geintroduceerde dieselbussen in Haarlem en het nog jaren laten doorrijden van XXL dieselbus 346. De andere bussen worden op termijn vervangen door elktrische varianten.

10 juli 2018 Actieplatform Bus-kruit spreekt in bij Vervoersregio

Tijdens de kwartaalbijeenkomst van de Vervoersregio spreekt Actieplatform Bus-kruit in en stelt de grote busproblemen in Haarlem aan de kaak en verzoekt om als partij gehoord te worden bij de komende evaluatie van de Vervoersconcessie Amstelland-Meerlanden.

20 juli 2018 Actieplatform Bus-kruit doet WOB-verzoek

WOB-verzoeken worden ingediend bij de Gemeente Haarlem en Provincie Noord-Holland. Het Actieplatform vraagt alle informatie op over gedane keuzes/inrichting van busroutes in Haarlem, gedane knelpuntenanalyses naar rijden met grote gelede en dubbeldeksbussen, en de (non)positie van de Gemeente Haarlem in de Vervoersregio.

30 juli 2018 Ongeluk Houtplein

Een fietser wordt aangereden door een lijnbus op het Houtplein.

13 september 2018 Actieplatform Bus-kruit spreekt in bij Commissie Beheer

Het Actieplatform stelt het planproces voor het Houtplein aan de kaak. Van een goed ontwerp voor het Houtplein kan alleen sprake zijn als eerst de businteensiteit substantieel wordt verminderd. De vervoersconcessie laat wel degelijk ruimte om businteensiteiten en routering aan te passen bij grote ruimtelijke ontwikkelingen en maatschappelijke problemen.

2 oktober 2018 Boom in Kenaupark wordt gekapt

Te grote bussen krijgen vrij baan. De boom ter plaatse van de Kenauboscht/Parklaan word gekapt. Diesel krijgt voorrang boven groen !

80
Zandvoort
Centrum
connexxion
340
Haarlem
Station
R-NET
340