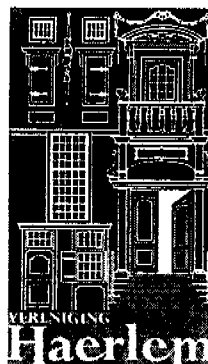


Historische Vereniging Haarlem

Verenigingsgebouw
Hoofdwacht, Grote Markt 17, Haarlem



Vereniging Haarlem
Opgericht november 1901

Postbus 1105
2001 BC Haarlem
Giro 377882
ABN-AMRO 43 11 61 151

Haarlem, 2 januari 2009

Aan het College van burgemeester en wethouders van Haarlem

Geacht college,

Hierbij bied ik u de stellingname van de Historische Vereniging Haarlem aan inzake een mogelijke tunnel voor de Zuidtangent.

De Vereniging betoogt hierin dat de meerwaarde van een ondergrondse verbinding betrekkelijk gering is en niet in verhouding staat tot de kosten en de nadelen, waaronder de risico's en de overlast tijdens de aanleg.

Voor dit standpunt dragen we een groot aantal argumenten aan en trekken we vergelijkingen met oplossingen voor openbaar vervoer in buitenlandse en binnenlandse steden.

Op basis daarvan geven we richting aan waarin alternatieven moeten worden gezocht.

Van de gelegenheid maak ik gebruik u een voorspoedig 2009 toe te wensen.

Met vriendelijke groet,

Peter van Wingerden
Secretaris

DE ZUIDTANGENT
standpuntbepaling van de
historische vereniging Haarlem
Januari 2009

Stellingname

Sinds 2002 kent Haarlem de 'Zuidtangent', een 'hoogwaardige' regionale buslijn die de stad verbindt met Hoofddorp, Schiphol en Amsterdam-Zuidoost.

De belangrijkste kwaliteit van de Zuidtangent is de frequentie: overdag rijdt er iedere zes minuten een bus. Als je de bus mist, is er zó weer een andere.

De bus rijdt grotendeels over een vrije baan, ook in Haarlem sinds de opening van de busbaan over de Gedempte Oude Gracht in de zomer van 2008. Vanuit cultuurhistorisch oogpunt is hiervoor een hoge prijs betaald. De historische stad is door de busbaan over de Gedempte Oude Gracht en Nassaulaan hard, op een monotone versteende wijze, in twee stukken gesneden. Maar de betrouwbaarheid is daardoor hoog. De enige bottleneck is nu de z.g. 'Spaarnepassage' bij de Langebrug, die soms voor vertraging zorgt.

Een minpunt is de geringe verknoping met het conventionele lokale en regionale openbaar vervoersnet. De Zuidtangent vormt daarin min of meer een los element.

Het zwakste punt is de snelheid. Van Haarlem Station tot Schiphol, hemelsbreed 12 kilometer, is de reistijd volgens dienstregeling 36 à 40 minuten. Dat komt door de vele omwegen en haltes in Hoofddorp en Schiphol. Met de trein is de reistijd, met een overstap in Sloterdijk, 25 minuten. Als de overstap in Sloterdijk zou komen te vervallen – waarvan sprake is – wordt de reistijd met de trein de helft van die met de bus: 20 minuten.

Om het probleem van de Spaarnepassage op te lossen en de snelheid te verhogen, wordt momenteel – op initiatief van de Provincie – een plan ontwikkeld voor een lange openbaar vervoerstunnel onder het Haarlemse centrum, waardoor en passant ook de doorsnijding van de historische binnenstad ongedaan kan worden gemaakt. In de discussie over het plan wordt hoog opgegeven over de voordelen maar blijven de nadelen en de risico's voor de historische stad onderbelicht. Hier lijkt naar een oplossing te worden toegewerkt vóórdát de problemen en de verschillende mogelijkheden zorgvuldig zijn geanalyseerd.

De Historische Vereniging Haarlem is vooralsnog niet overtuigd van de wenselijkheid of noodzaak van de aanleg van een lange openbaar vervoerstunnel onder de Haarlemse binnenstad. Het Bestuur acht (1) de meerwaarde voor Haarlem van een dergelijke tunnel betrekkelijk gering, (2) de 'minwaarde' (nadelen) groot, (3) de overlast voor het functioneren van de binnenstad tijdens de bouw groot en, last but not least (4) de risico's voor het cultuurhistorisch erfgoed onaanvaardbaar hoog.

De Vereniging is voorstander van opname van de Zuidtangent in een geleidelijke uitbouw van een flexibel, fijnmazig en lokaal en regionaal verknoopt bovengronds openbaar vervoersnet. Deze uitbouw kan, aansluitend bij het bestaande net, procesmatig, gefaseerd geschieden, in bij te sturen onderdelen.

De stellingname wordt hieronder toegelicht.

Toelichting

(1) Als belangrijke *voordelen* (de '*meerwaarde*') van een lange bustunnel onder de historische stad worden gezien: de oplossing van het probleem van de Spaarnepassage, de verhoging van de snelheid en de verdwijning van het openbaar vervoer uit het straatbeeld. Dat is alle drie waar, maar het is de vraag of deze voordelen zo groot zijn dat zij een dergelijk ingrijpend zwaar middel rechtvaardigen.

Voor de Spaarnepassage hoeft de bus niet over een afstand van twee kilometer onder de grond. De Lange Brug is smal en gaat frequent open en dicht. Bovendien is het een trage brug: het openen en sluiten duurt lang. Dit probleem kan aanzienlijk worden verkleind door een snelle (en wellicht wat bredere) brug. Nu al kan een verbetering worden aangebracht door een voor de bussen wat gunstiger afstelling van de verkeerslichten.

Voor de tijdwinst is de aanleg van een tunnel ook niet te rechtvaardigen. Frequentie is veel belangrijker dan een paar minuten tijdwinst. Bovendien loopt de bus al zoveel tijdverlies op door de talloze omwegen en haltes in Hoofddorp en Schiphol, dat het onzin is om uitgerekend in de kwetsbare historische binnenstad van Haarlem een paar minuten tijdwinst te willen boeken.

En het derde 'voordeel', het verdwijnen van het openbaar vervoer uit het straatbeeld, zien wij helemaal niet als een voordeel. In een levendige stad is een dienstbaar en zichtbaar openbaar vervoer helemaal niet misplaatst. Het zou de zoveelste aantasting betekenen van de veelzijdigheid van de stad. Het centrale kenmerk van de historische stad is een harmonische veelzijdigheid. Daarin heeft traditioneel ook het verkeer en vervoer, mits dienstbaar en kalm rijdend, een plaats. Deze veelzijdigheid is de laatste decennia sterk aangetast door het verdwijnen van veel traditionele kleine bedrijvigheid en winkels, woonhuizen, kerken, scholen, ziekenhuizen, postkantoren, krantenbedrijven. Daarmee dreigen de historische binnensteden meer en meer gereduceerd te worden tot uitgaanscentrum, 'pretpark'. Het geheel weren van elke vorm van openbaar vervoer uit de stad versterkt dit proces.¹

(2) In de discussie over de mogelijke aanleg van een lange tunnel onder de Haarlemse binnenstad zijn de *nadelen* (de '*minwaarde*') nog vrijwel niet ter sprake gekomen. Dat geeft aan dat bij de direct betrokkenen sprake is van wat in de bestuurskunde een 'tunnelvisie' of 'groupthink' wordt genoemd: zij zijn zó bevlogen van een idee dat tegenwerpingen en bedenkingen niet serieus worden meegewogen. Dit is een gevaarlijk proces waarvan het bestaan – per definitie – door de deelhebbers ook wordt ontkend. Hiervan was ondermeer ook sprake bij de planvorming van de Bijlmermeer en van de Noord-Zuidlijn in Amsterdam.

En toch zijn de nadelen van een lange tunnel evident: het tracé ligt voor een zeer lange tijd vast, uitbreiding met meer haltes wordt heel moeilijk en duur, de verknoping met het overige openbaar vervoer wordt blijvend uiterst gebrekkig, onderhoud en beheer zijn in vergelijking met een bovengronds tracé zeer kostbaar, en – in de praktijk van alledag – iedere reiziger moet 20 tot 30 meter naar beneden en weer naar boven. Het is in feite een negentiende-eeuwse oplossing (de eerste openbaar vervoerstunnel is in Londen aangelegd in 1863, om het particulier vervoer ruim baan te geven): een monodimensionale, rigide ingreep; elke flexibiliteit is eruit.

De Zuidtangent in zijn huidige vorm is voor veel burgers van Haarlem en directe omgeving nu al betrekkelijk rigide en daardoor is het belang ervan voor hun beperkt. Hij is van belang voor de winkelstand: in de stad stopt de bus alleen in winkelcentrum Schalkwijk en winkelcentrum Binnenstad. Daarnaast is hij van belang voor het woon-werkverkeer tussen Haarlem en Haarlemmermeer. Maar hij komt *niet* langs Haarlem-Noord, Haarlem-Zuid, Bloemendaal, Heemstede, Bennebroek en Zandvoort. Binnen de stad gaat de bus *niet* langs alle belangrijke culturele en ontspanningscentra (Stadsschouwburg, Patronaat, Philharmonie, toekomstige mega-bioscoop aan de Raaks, Teylers Museum, Frans Halsmuseum), *niet* langs de belangrijkste bestuurscentra (Stadhuis, Provinciehuis, Stadskantoor), *niet* langs de belangrijkste onderwijsinstellingen (vwo en hogescholen). Bovendien is ook nu al de verknoping met het conventionele lokale/regionale busnet heel gebrekkig. Er is weinig reden om deze al bestaande rigiditeit nog eens voor lange tijd door de keuze van een tunnel te versterken. Tenslotte zij nog vermeld dat door de aanleg van de ov-tunnel bestaande buslijnen zullen worden opgeheven of ingekort. Het openbaar vervoersnet wordt daardoor minder fijnmazig.

(3) In de discussie is tot nu toe ook te veel gekeken naar het eindproduct (een bustunnel met drie ondergrondse stations) en te weinig naar de *uitvoering*. Ook als er sprake is van een geboorde tunnel zullen er grote bouwputten moeten komen o.m. op het Houtplein, op het Verwulft en bij het station. Die bouwputten zullen vrijwel de hele straatbreedte in beslag nemen. De genoemde bouwtijd voor de stations van twee jaar is niet realistisch. De kosten van zo'n lange tunnel worden geschat op € 800 miljoen; de bouwtijd op 5 jaar. Ervaringen elders hebben uitgewezen dat goed onderbouwde financiële planningen voor dergelijke grote projecten niet te maken zijn en dat de feitelijke kosten de aanvankelijke planningen soms enkele malen overtreffen. Dat geldt evenzeer voor de tijdsplanning. Dat is gebleken bij de (nog relatief weinig omvangrijke) Haagse tramtunnel. Het blijkt momenteel bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam. In de praktijk is de aanvankelijke financiële en tijdsraming geen planning maar een *ondergrens*, mede bedoeld om aarzelende bestuurders over de streep te trekken. Als naderhand de kosten en de bouwtijd uit de hand lopen is het proces niet meer te stoppen. Feitelijk zijn alle aannames (financieel, bouwtijd, techniek) twijfelachtig. Ook het uiteindelijk positief effect voor de Haarlemmers is te twijfelachtig om dergelijke onzekerheden aan te gaan en dergelijke investeringen te doen.

(4) Wat ons als Vereniging Haarlem in het bijzonder ter harte gaat zijn de *risico's voor de cultuur-historische stad* die aan een dergelijk project kleven. Deze zijn gebleken bij de (nog relatief kleine) Haagse tramtunnel, en recent (oktober 2008) bij de Noord-Zuidlijn in Amsterdam en in het bijzonder bij de verzakkingen van en scheuren in de rijksmonumenten aan de Vijzelgracht. En dat terwijl het ondergronds boren nog niet eens is begonnen. Er is op gewezen dat de bodemgesteldheid in Amsterdam anders is dan de Haarlemse. Onderzoek heeft echter uitgewezen dat de verzakkingen aan de Vijzelgracht helemaal niet te wijten zijn aan de bodemgesteldheid maar aan tekortkomingen in de bouw(put)techniek, gecombineerd met het feit dat in het Amsterdamse ambtelijk apparaat de specifieke deskundigheid ontbrak voor een adequaat toezicht. Zoals wel vaker gingen de betreffende ambtenaren af op de informatie van de aannemers die ze nu juist moesten controleren.

Er zijn geen aanwijzingen dat dit in Haarlem beter zou gaan. Integendeel: in recente tijd is in Haarlem de oude Janskerk van boven tot onder gescheurd door de naastliggende bouwput voor een parkeergarage; is de kapel van de Mariastichting losgescheurd van de oudbouw; is de aanleg van een bezinkingsbassin aan de Kinderhuissingel maandenlang stilgelegd door ernstige scheurvorming aan de woonhuizen; en is onlangs de aanleg van een grachtje bij het Ripperdatterrein stilgelegd door scheurvorming in de negentiende-eeuwse huizen van de Saenredamstraat. Hierbij gaat het nog maar om betrekkelijk kleine, ogenschijnlijk overzichtelijke, projecten. Een omvangrijk project onder de hele historische binnenstad is alleen aanvaardbaar als er absolute garanties bestaan dat het niet mis zal gaan, en die zijn er niet. Misschien is de kans klein, maar de risico's zijn te groot.

Conclusies: de alternatieven

Op grond van bovenstaande overwegingen is het onze stellige overtuiging dat, zelfs *los van alle technische en financiële onzekerheden en risico's*, met het oog op de toekomst een bovengrondse verbinding verre de voorkeur verdient boven een tunnel. Daarbij vormen het uitgangspunt: de bestaande Zuidtangente (die binnen de genoemde beperkingen adequaat functioneert), en het bestaande lokale en regionale openbaar vervoersnet. Met een bovengrondse lijn is het veel beter mogelijk haltes toe te voegen en op te heffen, de lijn te verleggen of te verlengen, vertakkingen toe te voegen en daardoor de Zuidtangente te integreren in het bestaande openbaar vervoersnet, wat van groot belang is voor het contact van de stad met het directe ommeland. Aftakkingen bestaan al naar Nieuw Vennep en Amsterdam Zuid (World Trade Center). Een derde aftakking langs de Wilhelminastraat zou een grote meerwaarde opleveren voor bezoekers van de Stadsschouwburg, Raaksbioscopen, het Patronaat, het nieuwe winkelcentrum aan de Raaks en het Stads kantoor. Bovendien zijn hier verknopingen met het regionale openbaar vervoersnet mogelijk. Op deze wijze wordt de Zuidtangente een klein netwerk i.p.v. het huidige losse element, wat de waarde voor Haarlem en de regio sterk zou doen toenemen.

Ons staat voor ogen: een gefaseerde, procesmatige uitbouw van een functioneel fijnmazig openbaar vervoersnet, waarin de Zuidtangente, met enkele vertakkingen in en rond de stad, is geïntegreerd. Rustig binnen de stedelijke bebouwing, snel in open gebieden. En flexibel: mee-veranderend met de veranderingen in de stad. En met misschien hier en daar een tunneltje, waar dat nuttig is.

Het is daarbij zinvol te bekijken hoe in andere historische steden vergelijkbare problemen zijn of worden opgelost. Tot nu toe is de discussie erg 'Haarlems'. En men moet daarbij niet kijken naar New York, Berlijn of Londen, maar naar middelgrote, dus vergelijkbare, steden als Nancy, Grenoble, Bordeaux, Krakau, Rostock, Karlsruhe. Welnu in die steden is nergens gekozen voor 'ondergronds'; ze hebben allemaal gekozen voor een mooie, eigentijds vormgegeven, bovengrondse tram. Waar mogelijk met een vrije baan, en als dat binnen de historische stad te bezwaarlijk is, geen vrije baan. Snel waar het kan, en rustig binnen de oude stadskernen. En waarom? Precies om bovenstaande redenen: omdat

dat systeem flexibel is en gefaseerd kan worden uitgevoerd; daardoor bestuurbaar blijft en van jaar op jaar ook financieel is te overzien.

Ook in Nederland is in een aantal steden gekozen voor sneltrams op een vrije baan. In Groningen is onlangs besloten een bovengrondse sneltram naar het Universiteitscomplex Zernike aan te leggen, 4 kilometer voor 150 tot 200 miljoen euro, klaar in 2014 (met steun van provincie en regio): een overzichtelijk besluit voor een overzichtelijk bedrag over een overzichtelijke termijn. Utrecht kent al een goed functionerende bovengrondse sneltram naar Nieuwegein en Jutfaas; Den Haag een bovengrondse lightrail naar Zoetermeer.

Maar het meest opvallende voorbeeld is Leiden, waar situatie en de knelpunten vrijwel identiek zijn aan die in Haarlem. In Leiden is voor de Rijn-Gouwe lijn, mede onder druk van de provincie Zuid-Holland, gekozen voor een bovengrondse light-rail via de Langegracht, direct om de binnenstad heen.

¹ Zie onze publicatie "De ideale stad", 2006, Historische Vereniging Haarlem/ Stichting uitgeverij Noord-Holland. Met name wat gezegd wordt onder Gouden Regel 1: 'Veelzijdigheid in harmonie' en Gouden Regel 10: 'Het Verkeer'.