

VERSLAG VAN HET STADSGESPREK 'AUTOLUWE BINNENSTAD IN RELATIE TOT BEREIKBAARHEID' D.D. 11 SEPTEMBER 2008 IN DE GRAVENZAAL VAN HET STADHUIS TE HAARLEM

Aanwezig:

- inwoners Haarlem
- raadsleden en wethouder
- de heer J. Sluis, gespreksleider
- de heer J. Visser, inleider
- mevrouw M. Blaauboer, microfoon
- mevrouw R. Hekman, jurylid (communicatiedeskundige)

Verslag: Mieke van de Belt (Notuleerservice Nederland)

De heer **Visser** heet iedereen om 20.00 uur welkom. De gemeenteraadsleden zijn herkenbaar aan hun badge. Op 25 september staat de autoluwe binnenstad in relatie tot bereikbaarheid op de agenda van de commissie Beheer. Alle aanwezigen beschikken over een stadsk kaart, waarbij het groene gebied het winkelgebied aangeeft, het rode gebied het centrum is, het zwarte gebied de binnenstad vormt en de blauwe lijn de Zuidtangent weergeeft. Doel van dit debat is de raadsleden duidelijkheid te verschaffen ten behoeve van de besluitvorming over dit belangrijke onderwerp.

De heer **Sluis** licht de vorm van dit debat toe. Bij iedere stelling wordt voor en na het debat gepeild hoe de verhouding voor en tegen ligt.

De parkeergarages in de stad zijn slecht bereikbaar – stelling 7

De verhouding eens – oneens is gelijk.

“De bereikbaarheid is slecht, omdat er geen PRIS in Haarlem is geïnstalleerd, waardoor je niet weet waar een andere garage te vinden is als je voor een volle staat.”

“De parkeergarages zijn kennelijk slecht te vinden, want veel mensen vragen de weg.”

“Parkeren bij De Kamp zorgt voor verkeersopstoppingen. Tweerichtingsverkeer zou dat probleem kunnen wegnemen.”

Na afloop zijn meer mensen het eens met deze stelling.

Haarlem moet investeren in transferia en geschikt vervoer naar en van de binnenstad. Zo ja, welke concrete locaties zijn hiervoor geschikt en wat mag het kosten? – stelling 2

Meer mensen zijn het met deze stelling eens.

“Transferia kunnen niet verbloemen dat de parkeergarages aan de rand van de stad onvoldoende capaciteit hebben. Mensen gaan naar andere winkelcentra en komen alleen bij piekevenementen naar Haarlem. Geschikte locaties zijn in de Waarderpolder en bij de Oostpoort te vinden.”

“Mensen komen toch wel met de auto naar de stad. Gratis vervoer naar de binnenstad zou helpen.”

“Haarlem heeft twee kansen laten liggen: bij de Raaks en bij het Ripperdatterrein.”

“In 1997 is al een plan gemaakt voor een transferium bij de Schipholweg. De gemeente wilde toen niet meewerken. Het gaat daar om een natuurlijke aanvoeroute, een verkeersknooppunt. Nu loopt daar de Zuidtangent.”

“Een transferium biedt niet alleen voor de binnenstad, maar ook voor het strandverkeer een oplossing.”

“De komende jaren zal de behoefte aan parkeerplaatsen alleen nog maar toenemen. In de stad is het heel duur, dus transferia bieden een oplossing.”

“Tegen: transferia bieden een middel om met de auto naar de stad te komen. Het openbaar vervoer moet gewoon beter. Het aantal parkeerplaatsen kan nooit in de duizenden lopen.”

“Transferia werken niet. Alleen in Leiden en Groningen is dat wel gelukt. In Leiden biedt men een totaalpakket: parkeren kost minimaal 10 euro en boodschappen kunnen naar het transferium worden gebracht. In Haarlem is het minitransferium bij het Nova College mislukt.”

“De fiets is het geëigende vervoermiddel voor de binnenstad. Parkeren mag duur zijn.”

“In Parijs staan fietsen klaar die iedereen kan pakken die een kaartje daarvoor heeft.”
De meeste mensen zijn het nog steeds met deze stelling eens.

Het is raadzaam het Spaarne weer tweerichtingsverkeer te maken. Zo ja, wat mag het kosten? – stelling 8

De meerderheid is het oneens met deze stelling.

“Op de fiets is het daar al tweerichtingsverkeer.”

“Het gaat hier om een mooi stuk Spaarne tussen de Bakenessergracht en de Gedempte Oude Gracht. Je kunt hier mooi lopen en flaneren. Dit stuk moet worden uitgebreid.”

“Sluit het hele Spaarne af en er ontstaat een schitterende boulevard.”

“Ondertunnelen met een entree voor een parkeergarage.”

De meeste mensen blijven het oneens met deze stelling.

De maximumsnelheid van 30 km is schadelijk voor de bereikbaarheid van de bedrijven in de binnenstad – stelling 10

Verreweg de meeste mensen zijn het oneens met deze stelling.

“Ondernemers hebben behoefte aan een goede logistiek. Het gaat erom dat alle plekken bereikbaar zijn. Dan is een snelheid van 30 km voldoende. Maar men moet Haarlem wel kunnen bereiken en daar schort het aan. Bovendien zorgt het eenrichtingsverkeer voor een rare kronkel in de stad. Vracht en lading moeten prioriteit krijgen.”

“Veiligheid dient voorop te staan. Voetgangersbruggen zijn belangrijk. Er is veel geluidsoverlast. Er ontstaat schade aan muren. Het is belangrijk één lijn te trekken als het om snelheid gaat. Het is onbegrijpelijk dat het MKB hiertegen is. De CO₂-uitstoot is aanmerkelijk hoger. Die 30 km-grens moet ook gelden voor de bussen.”

“Voor het buitengebied mag gewoon de 50 km-grens gelden, want de verkeersafwikkeling moet wel vlot verlopen.”

“Het is wel noodzakelijk dat er dan ook echt gehandhaafd wordt.”

“Voor taxi's is 30 km echt niet reëel. Er is niet voor niets voor gekozen brommers harder te laten rijden.”

“Alles binnen de randweg moet tot 30 km worden gereduceerd. Almere kan als voorbeeld dienen. Daar zitten zoveel bollingen in het wegdek dat men daar zeer gedisciplineerd rijdt. Voor zo'n maximumsnelheid moet je wel voorwaarden creëren.”

“Het is jammer dat dit stadsgesprek op koopavond plaatsvindt, waardoor veel middenstanders afwezig zijn en er wellicht een vertekend beeld ontstaat.”

Nog steeds is de meerderheid het oneens met deze stelling.

Taxi's mogen gebruikmaken van de vrije busbanen – stelling 9

Veel mensen zijn het oneens met deze stelling.

“Taxi's zijn geen openbaar vervoer, dus ze mogen het niet. Dat geldt ook voor diverse busjes.”

“Als taxi's achter een bus gaan, gaan ze er al overheen. Het wordt gedoogd.”

“De taxi's willen het wel graag. Voor de klantvriendelijkheid is het belangrijk dat de bestemming via de kortst mogelijke route wordt bereikt. Bij bijvoorbeeld het Houtplein zou dat veel tijd schelen.”

“In Amsterdam mag ander vervoer alleen via de busbaan als daarvoor extra wordt betaald.”

“Tegen: voor de bewoners wordt het levensgevaarlijk. Je verwacht een bus en niet nog eens allerlei ander vervoer. De leefbaarheid voor de stadsbewoners komt onder druk te staan.”

Na deze discussie is een meerderheid het eens met deze stelling.

Niet alleen het centrum, maar de gehele binnenstad moet autoluw worden – stelling 4

De verhouding eens – oneens is gelijk.

“Je moet van de stad geen museumdorp maken. Een stad moet ook met de auto goed bereikbaar zijn.”

“Als de binnenstad autoluw wordt, ontstaan er gigantische problemen aan de zuidkant van de stad. Dat blijkt uit studies. Er rest maar één oplossing: een zuidelijke randweg aanleggen.”

“Het is allemaal toekomstmuziek: de rode loper, een pasjesregeling voor bestemmingsverkeer, geen parkeerplaatsen die terugkomen.”

“Pas als de Nieuwe Grachtgarage gereed is, wordt de rode loper realiteit. Er mogen zo min mogelijk auto's de stad in, zeker geen zwerf- of zoekauto's. Leg een mooie rode loper voor de fietsers aan.”

“Er moeten echt wel parkeerplaatsen terugkomen voor de bewoners. En verder: rode loper aanleggen en fietsverkeer faciliteren.”

“Niet de hele binnenstad kun je autoluw maken, maar wel die plekken waar vooral gewoond wordt: Klein Heiligland en de Vijfhoek.”

Een kleine meerderheid is het oneens met deze stelling.

De Catharijnebrug wordt te veel gebruikt, daarom moet de Prinsenbrug worden verbreed – stelling 5

Een kleine meerderheid is het eens met deze stelling.

“Het verbreden van de Prinsenbrug heeft weinig zin, want het verkeer loopt vast bij het station.”

“Alleen via de Catharijnebrug is mijn huis bereikbaar.”

“Als het verkeer weer linksaf mag slaan, wordt de Catharijnebrug vanzelf ontlast.”

“Als de Prinsenbrug breder wordt, komt al het verkeer weer het Spaarne op. Tegen!”

“Er is sprake van een tegenstrijdigheid als het gaat om een autoluwe binnenstad en het creëren van een toestroom van auto's naar de binnenstad.”

“Op de Prinsenbrug staat altijd file. Het is onlogisch de route dicht te gooien.”

“Fietsers wachten nu al twee minuten bij de brug. Een verbreding zorgt voor nog meer verkeersstromen.”

“De bruggen hebben verschillende functies. De Prinsenbrug is interlokaler dan de Catharijnebrug. Stagnatie bij één brug zorgt ervoor dat het verkeer in de hele stad vastloopt. Verbreden dus.”

“Verbreden. Er zijn miljoenen besteed aan de toegankelijkheid aan de oostkant.”

“Verbreden betekent nog meer autoverkeer in de binnenstad. Dat is niet de bedoeling. Besteed het aan fietsvoorzieningen.”

De duidelijke meerderheid is nu tegen deze stelling.

De Grote Markt moet bereikbaar zijn voor openbaar vervoer – stelling 3

Bijna iedereen is het oneens met deze stelling.

“De Grote Markt is een belangrijke plek in de stad die goed bereikbaar moet zijn voor het openbaar vervoer, voor de toeristen en voor de treinreizigers.”

“Een belachelijke stelling. De Grote Markt ligt op vijf minuten lopen vanaf het station. Met bussen ontstaat er stankoverlast.”

“Kleine busjes kunnen door de stad rijden, maar misschien niet over de Grote Markt.”

“Mensen willen niet met hun boodschappen sjouwen. Creëer iets met het openbaar vervoer, een kiss-and-rideplek of iets in samenwerking met taxi's.”

“De Philharmonie is nu heel slecht bereikbaar. Men moet lopen vanaf de Nassaulaan. Dat is voor sommige mensen echt bezwaarlijk.”

Meer mensen zijn het eens geworden met deze stelling, maar een kleine meerderheid is het er nog altijd mee oneens.

Een tunnelingang voor de parkeergarage Nieuwe Gracht vanuit de Papentorenvest is gewenst – stelling 6

De verhouding eens – oneens is gelijk verdeeld.

“Een tunnel onder de Papentorenvest, een brug over het Spaarne en je hoeft ook niet meer langs het Spaarne. Een goedkope oplossing.”

“Is een garage wel nodig? En als die noodzaak aantoonbaar is, dan pas kun je praten over waar de ingang moet komen. Maak hem onder de Papentorenvest en het Cavexterrein.”

“Die parkeergarage is gewoon nodig. Dan kun je naar de autoluwe binnenstad lopen. Het maakt niet uit waar de ingang komt.”

“Die parkeergarage moet er helemaal niet komen. Het is een absurd idee. Haarlem moet een leefbare, klimaatneutrale omgeving worden.”

“Kijk naar alternatieve oplossingen. In Arnhem loopt al heel lang een elektrische trolleybus door de stad.”
“Ook als Haarlem een klimaatneutrale stad wordt, zijn die parkeerplaatsen gewoon nodig voor al die elektrische auto’s over twintig jaar.”
“Die elektrische auto’s komen er niet. Bovendien zorgt elektriciteit ook voor CO₂- uitstoot.”
Een kleine meerderheid is het eens met deze stelling.

De doorstroming op de tangenten rond de binnenstad moet beter, desnoods door sloop van woningen, plantsoenen of bomen – stelling 1

Bijna iedereen is het oneens met deze stelling.

“Een goede bereikbaarheid van de stad is cruciaal voor ondernemers, bewoners en bezoekers. Een goede verkeersdoorstroming is belangrijk voor alle drie de groepen, ook als daarvoor sloop noodzakelijk is.”
“De verkeerstangent binnenstad moet optimaal functioneren. Men moet zo snel mogelijk de stad in en uit kunnen komen. Dat is echt essentieel. Het doel heiligt de middelen.”
“Haarlem heeft geen geld. Straks ligt er een gat en zitten de bewoners met verzakte huizen.”
“De stelling is agressief. Spreker ziet geen panden of bomen die zo erg in de weg staan.”
“Jammer dat er de hele tijd over auto’s wordt gesproken. Laat die thuis en kom op de fiets.”
“Het is onduidelijk hoeveel tijdswinst er te behalen valt. Als je meer haltes maakt, kunnen mensen op meer plaatsen de stad in. Onthaasten is belangrijk.”
“Het is niet de bedoeling dat de stad zich aanpast aan de logistiek, maar wel dat de logistiek wordt aangepast aan de stad.”
“Gemist wordt het totaalbeeld van Haarlem. De stad wil iets betekenen voor de mensen buiten Haarlem.”
“De zuidkant van Haarlem raakt overbelast door een autoluwe binnenstad. Sleutelen aan de binnenstad betekent ook sleutelen aan de Zuidelijke Randweg. Het een kan niet zonder het ander.”
“Op het terrein van de voormalige Mariastichting worden veel woningen gebouwd. Daar staan nu twee stoplichten om een immense verkeersstroom te regelen. Als in 2009 de eerste woningen worden opgeleverd, loopt dat kruispunt helemaal vol. Het verkeer kan niet allemaal via de Kamperlaan, de Buitenrustbrug of de Dreef worden geleid.”
“De autoluwe binnenstad gaat voor grote problemen zorgen. De gemeente moet hier veel aandacht voor hebben, want die problemen lossen niet vanzelf op.”
De meerderheid is het nog steeds oneens met deze stelling.

Ik zie de Zuidtangents tunnel zitten – stelling 11

Het gaat om de lange tunnel van de Schipholweg naar het station voor de lightrail.

De stemverhouding is ongeveer gelijk.

“Het lijkt nu erg futuristisch, maar in 2050 is die lightrail echt nodig en je kunt dan aansluiten op de Noord/Zuidlijn.”
“Op het halfachtjournaal kwam het bericht dat de werkzaamheden aan de Noord/Zuidlijn nu zijn stilgelegd. De begroting is gigantisch overstegen, huizen storten in, pas in 2015 zou de lijn in gebruik kunnen worden genomen. Aansluiting op die Noord/Zuidlijn is nog heel ver weg.”
“Haarlem is onderdeel van de Noordvleugel en Haarlem is de kraamkamer van de economie. Als er geen tunnel komt, als er geen krachtig openbaar vervoer is, komt Haarlem aan het einde van de pijnpijn te liggen. Alle jongeren vertrekken. Het goedkoopste stukje maaiveld ligt naast de A9, dus daar kun je meteen gaan bouwen. Een tunnel dwars onder de hele stad door. Prachtig!”
“Eén tunnel is onvoldoende; twee op zijn minst zijn er nodig in geval van calamiteiten. En kijk eens wat dat betekent voor de inwoners van Haarlem aan bijvoorbeeld de Nieuwe Gracht. De leefbaarheid is in het geding.”
“Onzin dat openbaar vervoer onder de grond moet. Neem eens een kijkje in de Franse steden en doe onderzoek naar een bovengrondse lightrail.”
“Gemist: een distributiecentrum. In Haarlem stop je de toeristen dus onder de grond, terwijl je de stad wilt promoten. Het Spaarne is een juweeltje. Denk eens aan bootvoorzieningen en taxi’s.”
“Er ligt een prachtige infrastructuur als een cirkel om de binnenstad waarmee nu niets gebeurt. Denk aan bootbussen, heel frequent. Aan de randen kunnen parkeerplaatsen en bushaltes komen.”
“Het is beter te onthaasten. Bovendien kost zo’n project kapitalen.”

Een meerderheid is nu tegen de stelling.

Na het debat over de stellingen geven alle fracties van de gemeenteraad een korte reactie.

VVD

De VVD constateert een strijdigheid tussen verkeersdoorstroming en leefbaarheid. De oude stad moet zo goed mogelijk bereikbaar en de oude bruggen moeten behouden blijven. Het lijkt alsof de rand van de oude binnenstad gemakkelijk bereikbaar moet zijn en vanaf dat punt moet men op andere wijze de stad in.

CDA

Het CDA vindt het opvallend dat de taxi's op de vrije busbaan zouden moeten mogen rijden en het wil verder nadenken over de bereikbaarheid van de bedrijven en de fijnmazigheid van het vervoerssysteem.

PvdA

De PvdA is het eens met het uitgangspunt van de Fietzersbond. De partij heeft begrip voor mensen die zich zorgen maken over een goede bereikbaarheid van de binnenstad (Philharmonie) met het openbaar vervoer. Voor de doorstroming in het centrum is een brug of tunnel niet nodig. Er valt veel winst te behalen bij een betere afstemming van de stoplichten. Het algemeen belang staat voorop, dus men moet naar het geheel van de stad kijken en niet naar de delen.

ChristenUnie-SGP

Het onderscheid tussen binnenstad en centrum is opvallend. Het aanbrengen van schillen levert interessante discussies op. De vervoersmogelijkheden over water verdienen nadere uitwerking.

Partij Spaarnestad

Het is een geslaagde en informatieve avond geweest. Het is interessant dat een discussie toch de stemming beïnvloedt. Zowel de doorstroming als de uitwerking verdient verbetering, maar Partij Spaarnestad constateert dat de Haarlemmers geen echte offers willen brengen.

GroenLinks

GroenLinks interpreteert het debat anders dan de VVD en heeft een warm pleidooi gehoord voor een autoluwe binnenstad en het openbaar vervoer.

D66

Autoluw, prima, maar de stad moet ook goed bereikbaar blijven. D66 pleit voor opstapbusjes zoals in Amsterdam. De Schipholweg moet voor zowel auto's als openbaar vervoer toegankelijk zijn.

SP

De meningen zijn vanavond sterk verdeeld. Openbaar vervoer over het water is een fantastisch idee.

Actiepartij

De Actiepartij heeft vanavond heel veel over autoverkeer gehoord. Het is opmerkelijk dat de PvdA een tunnel niet per se noodzakelijk vindt. Het is erg tegenstrijdig te spreken over een autoluwe binnenstad en anderzijds over maatregelen om de auto de stad in te krijgen. De ligging van de garages is allemaal in de binnenstad. Als je met schillen om de stad werkt en vanaf die punten voor distributiecentra en transferia zorgt, is fijnmazig openbaar vervoer in de stad nodig. Een leefbare binnenstad die ook nog een klein beetje groen is, ligt dan binnen het bereik.

Reactie uit het publiek

Jammer dat er geen partij spreekt vanuit het perspectief van de bewoners van de binnenstad.

Na het debat reikt mevrouw Hekman een Haarlemprijs uit aan de spreker met de beste communicatieve vaardigheden. Het gaat niet alleen om de boodschap, maar ook om het contact leggen met het publiek en het reageren op de signalen daaruit. De intentie waarmee dat gebeurt, zorgt voor overtuiging en passie. De prijs gaat naar de heer Vijn als beste debater.

De **discussieleider** bedankt alle aanwezigen voor hun inbreng en hij brengt het enquêteformulier onder de aandacht. De heer Visser attendeert de aanwezigen op de commissievergadering van 25 september om 17.00 uur en sluit de avond af om 22.15 uur.