

## Bijlage 1. Resultaten evaluatie verkeersinrichting Stationsplein

### Paragraaf 1. Samenvatting evaluatie

#### 1. De circulatie van de bussen; het af- en aanrijden via Kruisweg en Jansweg

<b>Neutraal / positief over huidige buscirculatie</b>	<b>Wijzigen naar aan- en afrijden via de Jansweg</b>
Jansweg: 12	Jansweg: 0
Parklaan: 23	Parklaan: 0
Kruisweg: 3	Kruisweg: 2
Stationsplein: 3	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 6	Lange Herenstraat: 1
Provincie Noord-Holland Connexion Rover	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem Haarlem Centraal Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem Fietsersbond

Argumenten voor behoud zijn voornamelijk: overlast (trilling, geluid, luchtverontreiniging, fijnstof, stank en roet) en veiligheid.

Argumenten voor wijziging zijn: het realiseren van een aantrekkelijke route naar de binnenstad voor voetgangers en fietsers.

Een gedetailleerde opsomming staat in bijlage 3.

#### 2. Het (deels) afsluiten van de Kruis- en Jansweg voor autoverkeer

<b>Neutraal / positief over afsluiting</b>	<b>Negatief over de afsluiting</b>
Jansweg: 12	Jansweg: 0
Parklaan: 21	Parklaan: 2
Kruisweg: 3	Kruisweg: 2
Stationsplein: 3	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 3	Lange Herenstraat: 4
Provincie Noord-Holland Connexion Rover Fietsersbond	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem Haarlem Centraal Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem

Argumenten voor behoud van afsluiting zijn: doorstroming van voetgangers en fietsers, veiligheid en uitstraling rode loper.

Argumenten voor openstelling zijn: bereikbaarheid en vindbaarheid van de parkeergarage.

Een gedetailleerde opsomming staat in bijlage 3.

#### 3. De wegingdeling en het wegdek (asfaltverharding) op de Kruisweg

<b>Neutraal of positief</b>	<b>Negatief</b>
Jansweg: 0	Jansweg: 0
Parklaan: 0	Parklaan: 0
Kruisweg: 0	Kruisweg: 5
Stationsplein: 0	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 0	Lange Herenstraat: 2
Provincie Noord-Holland Connexion Rover Fietsersbond	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem

Argumenten in de positieve reacties zijn: veiligheid door scheiding van verkeersstromen.

Argumenten in de negatieve reacties zijn: het gevaar van de bussen voor de andere verkeersdeelnemers en de te krappe bocht voor bussen bij het oprijden van de Kruisweg.

Een gedetailleerde opsomming staat in bijlage 3.

#### 4. De (toenmalige) trillinghinder aan de Kruisweg

Positief	Negatief
Jansweg: 0	Jansweg: 0
Parklaan: 0	Parklaan: 0
Kruisweg: 2	Kruisweg: 1
Stationsplein: 0	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 0	Lange Herenstraat: 0
Provincie Noord-Holland Connexion Rover Fietsersbond	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem

De ontvangen positieve reacties zijn:

- Het asfalt is een goede oplossing voor de trillingoverlast, echter wel schokken van bussen, die bij het oprijden van de Kruisweg over de trottoirband rijden;
- We hebben vooralsnog niet zo veel last van trillinghinder.

Er is één negatieve reactie ontvangen, namelijk:

- De horecaondernemers hebben last van trilling door bussen.

#### 5. De flitspaal op de Jansweg (tegen automobilisten die het inrijverbod negeren)

Positief	Negatief
Jansweg: 0	Jansweg: 1
Parklaan: 1	Parklaan: 0
Kruisweg: 3	Kruisweg: 2
Stationsplein: 0	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 2	Lange Herenstraat: 4
Provincie Noord-Holland Connexion Rover Fietsersbond	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem Haarlem Centraal Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem

Positieve reacties: Goed voor doorstroming bussen; goed voor het tegengaan van sluipverkeer.

Negatieve argumenten gaan over het moeten omrijden naar de parkeergarage.

Een gedetailleerde opsomming staat in bijlage 3.

#### 6. De aanwezige (reserve) taxistandplaatsen

Positief	Negatief
Jansweg: 1	Jansweg: 0
Parklaan: 2	Parklaan: 0
Kruisweg: 1	Kruisweg: 0
Stationsplein: 0	Stationsplein: 0
Lange Herenstraat: 0	Lange Herenstraat: 2
Provincie Noord-Holland Connexion Rover Fietsersbond	Koninklijke Horeca afdeling Haarlem

Positieve reacties zijn: de taxistandplaatsen zijn nodig en zijn aangelegd op een logische plek.

Taxichauffeurs zijn tevreden met de plek recht tegenover de hoofdingang.

Negatieve reacties zijn: de taxistandplaatsen worden zelden gebruikt, taxi's staan op de bushalteplaats.

Er zijn geen overige opmerkingen over dit onderwerp ontvangen.

NB. In het weekend staan er soms meer taxi's en dan wordt ook de buffer van buslijn 300 en de stoep gebruikt. De afvalbak en het toilet worden gewaardeerd. Een windscherm met verlichting bij de trappen van de Beijneshal zouden welkom zijn. De bocht van het Stationsplein de Jansweg op is krap als een lange bus en een taxi tegelijk passeren.

## **Paragraaf 2. Benaderde doelgroepen**

De benaderde doelgroepen van de evaluatie zijn:

- a. Belangenorganisaties: provincie Noord-Holland, Connexxion, Rover, Fietsersbond, wijkraad Binnenstad, Koninklijke Horeca afdeling Haarlem, Vereniging Eigenaren Binnenstad Haarlem, de Centrummanager, NS, ProRail, taxichauffeurs;
- b. Bewoners en ondernemers aan de Kruisweg en Jansweg tussen het spoor en de Parklaan;
- c. Bewoners en ondernemers aan de Parklaan tussen de Kruisweg en de Jansweg;
- d. Bewoners en ondernemers aan het Stationsplein.

## **Paragraaf 3. Gedetailleerd overzicht van antwoorden**

### **1. De circulatie van de bussen; het af- en aanrijden via Kruisweg en Jansweg**

Argumenten voor het behoud van de huidige buscirculatie zijn:

- Meer overlast op de Jansweg en Parklaan: trilling, geluid, stank, roet(aanslag), luchtverontreiniging en fijnstof;
- Grotere aantasting van het leefklimaat en het woongenot op de Jansweg en Parklaan;
- Er liggen meer woningen aan de Parklaan dan aan de Kruisweg;
- Er wonen veel meer mensen, waaronder gezinnen met kinderen op de Jansweg en de Parklaan dan op de Kruisweg;
- Wijziging van de buscirculatie leidt tot omrijden van bussen waardoor meer mensen overlast zullen krijgen;
- Door het omrijden van bussen onnodig veel extra luchtvervuiling/fijnstof;
- De opstallen aan de Parklaan zijn kostbaarder dan aan de Kruisweg en zullen bij schade door busvervoer dus grotere schade lijden;
- Er zitten nu al scheuren in de woning door de bussen;
- Busverkeer in beide richtingen op de Jansweg is gevaarlijk voor de vele fietsers;
- Aantasting van de veiligheid voor voetgangers en fietsers op de kruispunten Parklaan-Jansweg en Parklaan-Kruisweg;
- De Jansweg is te smal voor busverkeer in beide richtingen;
- Bij wijziging van de circulatie kunnen in- en uitrijdende bussen niet tegelijkertijd de bocht nemen bij de kruisingen Jansweg-Stationsplein en Jansweg-Parklaan, dit kost tijd;
- Bij wijziging van de circulatie moeten bussen meer verkeerslichten nemen, dit kost tijd;
- Bij wijziging van de circulatie moeten bussen ook bij de kruising Parklaan-Kruisweg de fietsers en voetgangers op de rode loper kruisen, dit kost tijd;
- Bij wijziging van de circulatie moeten bussen twee zebrapaden extra kruisen bij het stationsgebouw, dit kost tijd;
- Bij wijziging van de circulatie rijden bussen extra hard om nog even groen licht te halen bij de kruising Parklaan-Kruisweg. De bussen kunnen niet hardrijden als zij de Kruisweg oprijden en daar de rode loper kruisen;
- Er fietsen veel kinderen en moeders met kinderen over de Parklaan naar de school De Kring;
- Busverkeer in beide richtingen van de Jansweg gaat ten kosten van de toegankelijkheid van de parkeergarage;
- Onevenredige belasting voor de verkeersafwikkeling van de gehele binnenstad, die via de Parklaan loopt;
- Verwachte waardedaling van de opstallen;
- Wijziging van buscirculatie kost opnieuw veel geld, dat beter aan andere zaken kan worden besteed;
- Er is nu een eerlijke verdeling van overlast van de bussen tussen de Jansweg en de Kruisweg;
- De Jansweg wordt nu al meer belast dan de Kruisweg door het verkeer naar de parkeergarage, de taxi's en het bestemmingsverkeer naar de Lange Herenstraat.

Argumenten voor wijziging van de buscirculatie naar het aan- en afrijden via de Jansweg zijn:

- Beter voor de uitstraling van de Kruisweg, die de rode loper is;
- Beter voor de ondernemers;
- Beter voor het toerisme;
- Veiliger en comfortabeler voor voetgangers en fietsers en minder rood licht voor de fietsers;
- De Structuurvisie Openbare Ruimte geeft de voetgangers en de fietsers de eerste prioriteit;
- De Jansweg is breder dan de Kruisweg;
- De Jansweg is veiliger voor fietsers en voetgangers;
- Het wordt hoog tijd dat de rode loper een echte rode loper wordt, een gastvrije, aantrekkelijke, comfortabele entree van de stad;
- De busbaan is een barrière voor bezoekers om aan beide kanten van de Kruisweg te winkelen;
- Er wonen minder mensen aan de Jansweg dan aan de Kruisweg;
- Op de Jansweg is schokbeton tegen trilling aangebracht, bij de Kruisweg niet.

Overige opmerkingen zijn:

- Als treinen niet kunnen rijden zet de NS vervangend busverkeer in. Voor het halteren van de vervangende bussen gebruikt de NS als locatie de Jansweg, langs de Beijneshal. In zes reacties wordt aangegeven dat dit tot overlast leidt in de vorm van geluid, trilling, luchtverontreiniging en gevaarlijke verkeerssituaties.

## **2. Het (deels) afsluiten van de Kruis- en Jansweg voor autoverkeer**

Argumenten voor het behoud van de afsluiting zijn:

- Afsluiting past in het kader van de autoluwe binnenstad;
- Afsluiting past in de prioriteiten die de Structuurvisie Openbare Ruimte stelt;
- Afsluiting is essentieel voor de doorstroming van de bussen;
- Afsluiting is goed voor de doorstroming van fietsers op de kruispunten;
- Afsluiting is veiliger voor fietsers en voetgangers;
- Afsluiting komt de rode loper ten goede in uitstraling;
- Afsluiting heeft geleid tot een economische kwaliteitsimpuls in de Kruisweg met een hoogwaardiger winkelbestand;
- De afsluiting van de Kruisweg heeft geleid tot afname van het verkeer op de Parklaan.

Argumenten tegen de afsluiting zijn:

- De parkeergarage is moeilijk te vinden en te bereiken en kan alleen door een grote omweg worden bereikt;
- Ondernemers in de Stationsbuurt lopen veel inkomsten mis door de slechte vindbaarheid en bereikbaarheid van de parkeergarage;
- De Parklaan is moeilijk te vinden voor automobilisten;
- De bewoners van de Parklaan kunnen Haarlem Noord alleen bereiken met een grote omweg en vice versa voor bezoekers uit Noord die naar de binnenstad willen;
- Bewoners van de Parklaan moeten ver omrijden om hun huis vanuit het noorden te bereiken en om de Parklaan aan de westkant te verlaten;
- Het is voor iedereen een raadsel waarom beide wegen afgesloten moesten worden. De afsluiting leidt niet tot minder autoverkeer. Wie in de binnenstad moet zijn rijdt er toch heen. De afsluiting heeft geleid tot verdrievoudiging van het aantal verreden kilometers en tot files op de Parklaan in de spitsuren;
- Het is lastig voor bewoners van de Kruisweg en aangrenzende straten.

De overige opmerkingen:

- Deze verkeerssituatie is bij veel mensen niet duidelijk. Navigatiesystemen (waarschijnlijk verouderd) geven aan dat je hier wel in mag. Geef duidelijker de routes naar centrale punten in de staan aan (waar kun je mensen bij het station afzetten en waar kun je parkeren, etc.);
- Het inrijdverbod wordt veel genegeerd, beter handhaven;
- Steeds meer auto's negeren het inrijdverbod en slaan dan af in de Korte Herenstraat en de Tuinstraat om het stoplicht Kruisweg-Parklaan te omzeilen;
- Het inrijdverbod voor auto's van de Kruisweg ten zuiden van de Parklaan.

### **3. De wegingdeling en het wegdek (asfaltverharding) op de Kruisweg**

Argumenten voor:

- Een goede scheiding van de verkeersstromen, die de veiligheid ten goede komt;
- Het asfalt geeft comfort aan OV-reiziger;
- Een goede kruising van bussen met de rode loper;
- Het 2-richtingenfietspad functioneert goed voor de fietsers.

Argumenten tegen:

- De busbaan is een barrière voor bezoekers om aan beide kanten van de Kruisweg te winkelen;
- Nadeel van glad asfalt is dat bussen te hard rijden;
- Schokken van bussen die bij oprijden Kruisweg over trottoirband rijden;
- Gevaarlijk dat bussen bij oprijden Kruisweg voetgangers en dubbel fietspad kruisen;
- Overstekende voetgangers hebben niet altijd in de gaten dat fietsers van twee kanten komen;
- Bussen rijden rakelings langs voetgangers en fietsers;
- Het oversteken van de Kruisweg is voor voetgangers levensgevaarlijk;
- Het trottoir blijft smal gelet op de vele voetgangers;
- Rommelige onbegrijpelijke wegingdeling, waardoor dagelijks gevaarlijke situaties ontstaan: auto's op fietspaden, busbanen en tussen de busplatformen;
- Fietsers en voetgangers negeren vaak het rode licht op de Kruisweg, waar de bussen de Kruisweg oprijden;
- Het is gevaarlijk dat de bussen een dubbel fietspad moeten doorkruisen bij het oprijden van de Kruisweg;
- Bij het oprijden van de Kruisweg is de bocht naar links voor de bussen erg krap. De bus rijdt vaak de stoep op. Dit is vervelend voor buschauffers, busreizigers en bewoners. Verruim de bocht en schuif de lantaarnpaal op deze plek een paar meter op.

Overige opmerkingen:

- Voor het hotel ligt een busbaan terwijl er geen bus kan komen. Onbegrijpelijk;
- Bussen en auto's rijden te hard op de Parklaan;
- Toeterende bussen bij het oversteken van de rode loper.

### **4. De (toenmalige) trillinghinder aan de Kruisweg**

Over de trillinghinder zijn zo weinig reacties ontvangen, dat deze al in bijlage 1 zijn vermeld.

### **5. De flitspaal op de Jansweg (tegen automobilisten die het inrijverbod negeren)**

De positieve reacties zijn:

- Essentieel om sluipverkeer tegen te gaan;
- Essentieel voor de doorstroming van bussen;
- Prima;
- Goed geregeld;

De negatieve reacties zijn:

- Het inrijdverbod is onlogisch. Vooral als men aan de noordkant rijdt is de verleiding om het inrijdverbod te negeren erg groot. Dit gebeurt dagelijks tientallen keren;
- Bewoners van de Lange Herenstraat en parkeerders in de parkeergarage moeten een grote omweg maken.
- Het inrijdverbod leidt vaak tot filevorming, vooral tijdens de spitsuren, bij de in- en uitgang van de parkeergarage.

De overige opmerkingen:

- Vermoeden dat na flitsen niet wordt bekeurd of de flitspaal niet werkt (3x);
- Dagelijks zie je dezelfde auto's op dezelfde tijdstippen vanaf het Kennemerplein naar de parkeergarage in de Lange Herenstraat rijden;

- Het noord-zuid verkeer op de Jansweg dat het inrijdverbod negeert is een gevaar;
- Wens tot een inrijdverbod en flitspaal op de Kruisweg.
- De flitspaal was me niet bekend;
- Geen duidelijke mening over de flitspaal.

## **6. De aanwezige (reserve) taxistandplaatsen**

De reactie van een contactpersoon van de taxichauffeurs was: de standplaats staat op een goede plek recht voor de hoofdingang van het station. Blij met aangelegde wc en afvalbak. Wens tot wind- en regenscherm en verlichting bij de stenen trap naar de Beyneshal.

De positieve reacties:

- behouden, er zijn eerder te weinig taxistandplaatsen;
- de taxi's staan op een plek waar reizigers ze verwachten;
- prima;
- ongewijzigd laten.

De negatieve reacties:

- worden zelden gebruikt, taxi's staan nu op de bushalteplaats.
- De taxi's staan nu op de bushalteplaats. Vreemd en niet goed te begrijpen.

Er zijn geen overige opmerkingen over dit onderwerp ontvangen.

### **Opmerkingen, die buiten de reikwijdte van deze evaluatie vallen zijn:**

- Hef het fietsverbod op de Jansweg in zuidelijke richting (tot aan de Lange Herenstraat) op. Dit verbetert de bereikbaarheid van de omgeving Jansweg, Ripperdapark, Jansstraat, Gonneststraat per fiets aanzienlijk. Tevens zou dit het overbelaste kruispunt Prinsen Bolwerk-Kruisweg ontlasten;
- Fietsers kunnen de fietsvakken aan de Jansweg niet vanuit het noorden bereiken door fietsverbod;
- Fietsers kunnen de fietsvakken aan de Jansweg niet naar het zuiden verlaten door fietsverbod;
- Fietsers kunnen de Jansweg niet oversteken ter hoogte van de fietsvakken, omdat een verlaging in de verhoogde band tussen de weg en het fietspad ontbreekt;
- Zet elektrische bussen in. Deze zijn milieuvriendelijker en stiller 3;
- Geen tijdelijke bushalte meer op de Jansweg voor vervangend vervoer met NS-bussen. Dit geeft veel overlast (6x);
- Hef de twee zebrapaden bij de hoofdingang van het station op. Ze worden weinig gebruikt. Eventueel vervangen door oversteek met kanalisatiestrepen. Er zitten genoeg hiaten tussen de langsrijdende bussen om probleemloos over te steken. Wel zorgt de enkele overstekende voetganger er nu voor dat een volle bus reizigers moet wachten;
- De blindengeleidelijnen ten zuiden van de zebra verdienen aandacht;
- Verwijder de paaltjes die ter afscheiding van het busstation en het voetpad zijn aangebracht. Deze vormen een obstakel voor de bussen, met name als mensen erop zitten;
- Bussen, auto's en motoren rijden te hard op de Parklaan;
- Te hard rijdende bussen op de Kruisweg, met name in de vroege ochtend en late avond. Suggestie om camera te plaatsen tegen hardrijden ;
- Ga tijdig in gesprek met de bewoners over het beperken van de overlast bij de vernieuwing van de verharding van het Stationsplein. Hoe gaan de bussen in deze periode rijden?
- Het Stationsplein is zo ingericht dat de bussen rondjes moeten draaien. Dit is verspilling en slecht voor het milieu. Met een duidelijke nummering die ook vanaf het station te zien is hoeven de bussen niet met de voorkant richting het station te staan;
- Realiseer openbare toiletruimte/toiletruimte voor taxichauffeurs. Er zijn veel wildplassers in de parkeergarage;
- Breng een duidelijke kleurverschil aan tussen trottoirbanden en bestrating. Mensen struikelen regelmatig;
- Geef duidelijker aan, bijvoorbeeld op de rijbaan, dat het verboden is voor automobilisten;

- Maak een fietspad naar het kantoorcomplex Stationsplein 110 vanaf de Jansweg en de Kruisweg. Het is nu van weerszijden niet met een fiets te bereiken. Hier werken honderden mensen;
- Maak een taxiplaats direct bij de hoofdingang van het station. Niet alleen aan de overkant van de straat;
- De fietsbanen op het kruispunt Kruisweg-Prinsen Bolwerk kloppen niet, waardoor fietsers naar noord en naar zuid hannesen;
- Maak een zitplek voor wachtenden voor de bussen;
- Zorg voor smalle glazenabri's op de busperrons;
- Maak een geacclimatiseerde wachtruimte in de vorm van een glazen overkapping op de plek waar mensen nu al (bij mooi weer) staan te wachten of "paalzitten";
- Versterk de schuine loopruimte naar/van het centrum;
- Bevorder terrassen voor levendigheid en sociale controle;
- Pas één of meer perrons aan voor langere bussen in de toekomst;
- Het is gevaarlijk naar de bus toelopen als er bussen rondrijden op het busstation;
- Verzoek om een glasbak in de buurt van het station;
- Verzoek om een extra bankje in het groen van het Staten Bolwerk.