

Aan de leden van de Gemeenteraad en het
College van Burgemeester & Wethouders
Van de gemeente Haarlem
Postbus 411
2003 PB Haarlem

(aangepaste tekst 17-09-2008)

Betreft: Reactie van Wijkraad Welgelegen op de Nota toekomstige Verkeerscirculatie binnenstad, t.b.v. de vergadering van de Commissie Beheer op 25 september 2008

Op 20 mei is de door adviesbureau Goudappel Coffeng in opdracht van B&W opgestelde Nota over de toekomstige verkeerscirculatie in en rond de binnenstad gepubliceerd.

Over deze nota hebben wij de volgende opmerkingen:

1.3 Onderzoeksopzet

* Als basisjaar van de berekeningen uit het onderzoek is genomen het jaar 2004. Echter, juist in de afgelopen 4 jaar is de verkeersintensiteit in de wijken rond de binnenstad aanzienlijk verhoogd door de reeds uitgevoerde maatregelen in het kader van het autoluw maken van de binnenstad (eenrichtingverkeer en afsluiten van diverse doorgaande routes in de binnenstad). Kortom, door uit te gaan van verouderde basisgegevens zijn de in de nota vermelde berekeningen niet in overeenstemming met de actualiteit.

* Het doel is dat zo goed mogelijk inzicht wordt gegeven in de daaruit voortvloeiende knelpunten op de ring rond de binnenstad. Echter: niet onderzocht is welke consequenties de maatregelen hebben voor het ontstaan van sluiproutes om deze overbelaste ring te vermijden. Voorstellen om deze sluiproutes tegen te gaan ontbreken dan ook geheel.

* Ook de in de afgelopen jaren sterk gestegen OV-belasting van (woon) straten is buiten beschouwing gelaten.

* In de nota worden alleen knelpunten aangegeven voor het verkeer, zonder aandacht te schenken aan de gevolgen voor bewoners. Sterker nog, bewonersbelangen blijven geheel buiten beeld.

2.1 Herinrichting Raakscomplex

Ten behoeve van de afwikkeling van het te verwachten extra verkeer als gevolg van deze herinrichting wordt alleen een structurele verkeersoplossing op en rond de Raaksbruggen aangegeven. Echter, de verkeersafwikkeling vindt plaats via de (nu al zeer overbelaste) Wilhelminastraat. Voorbijgegaan wordt aan het feit dat het verkeer over de Wilhelminastraat vervolgens door de wegen van Welgelegen rijdt om de stad in te komen en vice versa. Deze herinrichting heeft dus direct nadelige gevolgen voor de verkeersintensiteit op de wegen in onze wijk.

2.2. Herinrichting van de Gedempte Oude Gracht

Deze herinrichting heeft nu al ervoor gezorgd dat de verkeersintensiteit op de 'buitenring' fors is gestegen en dat als gevolg daarvan overige straten, zoals Rustenburgerlaan, Kleine Houtweg, Frederiksparkweg, Tempelierstraat, Raamsingel veelvuldig als sluiproutes worden gebruikt. Door het terugdringen van parkeermogelijkheden in de binnenstad en dus ook van parkeerverkeer is de druk op de toch al schaarse parkeermogelijkheden in Welgelegen aanzienlijk verhoogd en is tevens de overlast van parkeerplaatszoekenden gestegen.

2.3 en 2.4 Herinrichting stationsomgeving en kwaliteitsimpuls centrumgebied

Door de in dit kader voorgestelde maatregelen zal de toegang tot de binnenstad vanaf de noordkant vrijwel onmogelijk worden. Gevolg zal zijn dat het verkeer alleen via de zuidelijke route de binnenstad kan bereiken, met alle nadelige consequenties van dien voor Welgelegen.

2.5 Verbeteren fietsstructuur

De reeds geruime tijd klaarliggende plannen tot het uitbreiden van het Rode Loperplan met de Kleine Houtweg (tussen Kampersingel en Rustenburgerlaan) ontbreken in deze paragraaf. Over de mogelijkheid van het doortrekken van de Rode Loper langs de Rustenburgerlaan, een zeer druk 'befietste' en door de huidige verkeersintensiteit zeer onveilige fietsroute, wordt al helemaal niet gerept. En dat is een gemiste kans, want juist om te bevorderen dat men tussen Schalkwijk en de binnenstad de fiets neemt in plaats van de auto, zou men die fietsroute aantrekkelijker en veiliger moeten maken.

3.1 Leefbaarheid

'Haarlem Leefbaar' is hét vertrekpunt van de Haarlemse visie op het functioneren van het verkeer- en vervoersysteem. Dit geldt duidelijk niet voor de woonwijken buiten de binnenstad. In tegendeel, de in de nota voorgestelde maatregelen hebben grote nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, de veiligheid en de gezondheid van de bewoners van deze wijken, in het bijzonder van de wijk Welgelegen.

3.2 Toekomstige verkeersstructuur

1. Verkeer op de centrumring

Niet aangegeven wordt hoe zal worden bewerkstelligd dat verkeer ook daadwerkelijk voor de centrumring kiest en daarop blijft. Hoe worden de nu reeds ontstane sluiproutes tegengegaan?

4.2 Ontwikkelingen verkeersaanbod

Gesteld wordt dat het autoverkeer op de routes naar de parkeergarages toeneemt, behalve op de Dreef. Echter, de toename van autoverkeer naar de Houtpleingarage over de Rustenburgerlaan/Frederiksparkweg, die ongetwijfeld zal plaatsvinden, blijft onvermeld.

4.4.5 Kruispunt Buitenrustbruggen

* Gesteld wordt dat de doorstroming op dit kruispunt bevorderd kan worden door het aanbrengen van een ongelijkvloerse kruising voor het fietsverkeer, evenwijdig aan het Spaarne. Behalve de vraag wat de verkeerswinst zou zijn van een dergelijke fietstunnel, is dit vragen om moeilijkheden m.b.t. de veiligheid van de fietsers. Hoe wil men dit oplossen, 24-uurs bewaking?

* De enige zinvolle oplossing voor de verkeersproblematiek op de zuidelijke ring, namelijk een autotunnel onder het Spaarne in combinatie met een goede verbinding/aansluiting op de Westelijk Randweg, wordt (weer) op de lange baan geschoven. Combinatie van onderzoek met de reeds lopende HOV-tunnelstudie, hetgeen betekent dat besluitvorming daarover dus afhankelijk wordt gemaakt van deze HOV-tunnelstudie zal die baan alleen maar langer maken.

* Er wordt geen enkele aandacht geschonken aan de (nu al onaanvaardbare) overlast die bewoners van de Buitenrustlaan/Kamperlaan/Paviljoenslaan van de huidige en toekomstige verkeersstromen ondervinden.

* Ook hebben de onderzoekers in het geheel geen rekening gehouden met het toekomstig werk- en woonverkeer van de (circa 800) bewoners en gebruikers van het voormalig Mariastichtingsterrein.

Gevolgen voor Welgelegen

Voor de wijk Welgelegen hebben de tot nu toe genomen maatregelen m.b.t. het autoluw maken van de binnenstad reeds gezorgd voor een forse toename van verkeer op de wegen in onze wijk. Niet alleen de doorgaande routes (Buitenrustlaan, Van Eedenstraat, Dreef) hebben hiermee te kampen, ook heeft het ontstaan van een groot aantal sluiproutes de leefbaarheid van overige straten nadelig beïnvloed. Met als direct gevolg veel overlast en gevaar voor veiligheid en gezondheid van bewoners.

In de afgelopen jaren hebben wij reeds diverse malen aandacht gevraagd voor deze problematiek, echter tot nu toe zonder gevolgen. Ons inziens is het nu hoog tijd dat er serieus aandacht wordt geschonken aan deze problemen en willen wij aandringen op de volgende maatregelen.

* Het op korte termijn serieus onderzoeken van de mogelijkheid tot ondertunneling van het Spaarne voor ander verkeer dan de Zuidtangent; een onderzoek naar alle alternatieve trajecten

en technische mogelijkheden, gebaseerd op een grondige praktijkanalyse (dus geen rekenmodellen) van verkeersstromen en -bestemmingen.

* Het op korte termijn instellen van 30km/uur regime op alle wegen door Welgelegen, niet deel uitmakende van de centrumring.

* Het door een onafhankelijke instantie laten uitvoeren van daadwerkelijke verkeersmetingen en milieumetingen op diverse punten in de wijk Welgelegen.

* Het doortrekken van de Rode Loper door Kleine Houtweg en Rustenburgerlaan

*Onderzoeken hoe de OV-belasting op korte termijn verminderd kan worden. Bijvoorbeeld door het afschaffen van de zgn. Regioliners. Dit fenomeen heeft namelijk tot gevolg dat dagelijks een stoet bijna lege bussen langs één en dezelfde route door de stad dendert en op die route voor overbodige overlast zorgt. Een oplossing zou b.v. zijn om een overstappunt te creëren op de Schipholweg/Europaweg, zodat een aantal buslijnen daar hun eindpunt krijgen. Uiteraard met een overstaptijd op de Zuidtangent iedere 7 minuten. Het aantal doorgaande bussen kan dan op z'n minst gehalveerd worden. Ook het aanpassen van de dienstregeling verdient aandacht, waardoor een betere spreiding wordt bereikt. Daarnaast zal luchtvervuiling kunnen worden beperkt door bussen op gas of elektrisch te laten rijden.

Door deze maatregelen zou niet alleen de route door Welgelegen, maar ook de vervolgroute tot en met het Stationsplein ontlast worden, wat de leefbaarheid in deze straten ten goede zou komen.

* Het leiden van niet-bestemmingsverkeer richting Heemstede, e.v, en de Westelijke Randweg via Europaweg naar Schouwbroekerbrug.

Wijkraad Welgelegen, 17 september 2008

Voor reacties kunt u contact opnemen met Cora Gravesteijn: cgravest@xs4all.nl of Lyvia Ammerlaan: r.l.ammerlaan@planet.nl