



Aan het Dagelijks Bestuur Vervoerregio Amsterdam
Postbus 626
1000 AP Amsterdam

Platform Bus-kruit
de heer M.W.A. Maas
2011 NM Haarlem

Haarlem, 22-2-2024.

Betreft : reactie op 'Onderzoek naar HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam' (BRT-studie) en beleidsnotitie Toekomst OV-lijnen in Haarlem – Perspectief op het Openbaar Vervoer ('lijnneststudie').

Geachte Dagelijks Bestuur,

De komende weken zal de Gemeente Haarlem op een aantal belangrijke dossiers op het snijvlak van OV-mobiliteit en veiligheid / leefbaarheid een aantal richtinggevende besluiten nemen: behandeling BRT-studie/lijnneststudie, afwikkeling herinrichting / busroutes Stationsgebied, invoering 30km/uur, en VO-ontwerp OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid. Alle vier zijn nauw verwant met elkaar en bieden in potentie een geweldige kans om een nieuw, "slimmer", OV-netwerk te realiseren inclusief een enorme toename van de veiligheid en leefbaarheid door (1) nieuwe geherrouteerde lijnen te realiseren om het centraal stedelijk gebied heen die 'onderbediende' en nieuwe woongebieden ontsluiten en (2) de huidige problematiek op te lossen van te veel (lege) bussen/dubbeldekkers die verkeersonveiligheid en trillings-/geluidsoverlast veroorzaken. Hoewel in de beleidsnota 'Toekomst OV-lijnen in Haarlem – Perspectief op het Openbaar Vervoer' zeker concrete voorstellen worden gedaan voor een betere balans tussen leefbaarheid en OV-bereikbaarheid, moeten wij helaas vaststellen dat de huidige beleidsvoornemens deze unieke kans niet lijken te verwezenlijken. Voorts ontbeert het aan een korte termijn perspectief van geprioriteerde maatregelen die op korte termijn zijn te verwezenlijken en die direct soelaas bieden voor de nu al 6 jaar durende overlast in de Haarlemse binnenstad. Gelet op uw rol als belangrijke stakeholder in deze opgaven, willen we met dit schrijven onze grote zorgen onder uw aandacht brengen.



Onderzoek HOV-corridor Haarlem-Schiphol/Amsterdam (2023)

Zoals wij tijdens de Commissie Beheer-vergadering van de Gemeente Haarlem van 11 januari jl. aan de orde hebben gesteld, maken wij ons grote zorgen over de oplossingsrichtingen zoals deze in dit onderzoek worden voorgesteld.

Het in de BRT-studie voorgestelde concept van 'uitwaaiering' van (regionale) OV-corridorlijnen, met daarin bijvoorbeeld een nieuwe lijn Lelylaan/Amsterdam - Zandvoort, via de Rustenburgerlaan/Tempelierstraat/Leidsevaart, staat haaks op het door het College en de Raad vastgestelde uitgangspunt dat er geen extra bussen meer door het centraal stedelijk gebied gaan rijden en dat de overlast juist herverdeeld/geheralloceerd dient te worden. Het BRT is een prima concept voor intensivering van het OV tussen OV-knooppunten aan de rand van steden (zoals Amsterdam-Zuid en straks Haarlem Nieuw-Zuid), maar is niet passend en niet effectief binnen het kleinschalige/fijnkorrelige wegenpatroon van Haarlem, met haar vele kruispunten, stoplichten, fietspaden, oversteekplaatsen en dichte woonbebouwing.

In de Probleemanalyse fase 1 van de BRT-studie is reeds de plank misgeslagen. Op de dimensie 'leefbaarheid' (zie Rapport fase 1, p.14 e.v.) wordt alleen voor de lijn Haarlem-Hoofddorp een licht (in roze aangegeven) knelpunt geïdentificeerd en worden de andere lijnen door de Haarlemse binnenstad qua leefbaarheidsimpact als goed/neutraal (groen/geel) gekwalificeerd. Tekenend is ook dat in de bijlage 'onrust bij bewoners' tussen aanhalingstekens geplaatst is. Beiden zijn ons inziens een flagrante bagatellisering van de probleemopgave van de al jarenlange verkeersonveiligheid, trillings- en geluidsoverlast op de (H)OV-routes in Haarlem. In veel andere eerdere studies is deze problematiek juist sterk benoemd en dat hier dringend een oplossing voor moet komen. Ook Connexxion heeft eerder al aangegeven dat zij hier een oplossing voor zoekt.

Voorts richt de BTR-studie zich vooral op het vormgeven van verkeersefficiënte corridors tussen de knooppunten Haarlem Nieuw-Zuid en Amsterdam/Schiphol. En ook al weer in Probleemanalyse fase 1 (p. 38) wordt daarvoor een oplossing in de vorm van een knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid met vooral doorgaande verbindingen voorgesteld. Dit in plaats van een volwaardig OV-knooppunt waar lijnen keren/eindigen en 'last mile' oplossingen beschikbaar zijn, zoals in andere steden wordt gehanteerd. Is dit een consequentie van de onjuiste keuze om BRT door de stad heen te willen duwen en de reeds huidige grote problematiek niet te erkennen in het rapport ?



Beleidsnota Toekomst OV-lijnen in Haarlem.

Gelukkig richt de scope van deze studie zich wel meer op een evenwichtige verdeling van (H)OV-routes over de (binnen)stad, teneinde de OV-bereikbaarheid te verbeteren en de impact op de dimensie leefbaarheid en veiligheid te minimaliseren. Doel is daarbij om in in het centraal stedelijk gebied de overlast te verminderen en tegelijkertijd 'onderbediende'/nieuwe woongebieden beter aan te laten sluiten. Maar ook hier is het foutieve concept van BRT 'leitmotif' en wordt de nieuwe lijn van Amsterdam/Lelylaan naar Zandvoort, via de Rustenburgerlaan/Tempelierstraat/Leidsevaart 'vol trots' gepresenteerd in de kaartbeelden.

En dit terwijl juist bij de Vervoerregio Amsterdam in haar denken over (binnen)stedelijk OV een kantelpunt kan worden geconstateerd. In haar Concessieverleningsstrategie 2025 (juni 2023) voor de nieuwe concessie voor Amsterdam wordt uitgegaan van minder en grofmaziger OV, verdunning en opheffing van lijnen ten behoeve van het realiseren van nieuwe lijnen naar 'onderbediende' en nieuwe woonlocaties. Dit als antwoord op de sterk groeiende concurrente ruimteclaims in de binnenstad, een exponentieel groeiend elektrisch fietsverkeer en aangepaste snelheden ten gevolge van invoering van 30km/uur. Mogelijk is dit ook mede ingegeven door de recente analyse van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat het gebruik van het busvervoer tot 2028 niet zal groeien, maar het gebruik van de fiets en trein juist wel¹.

Ook in Haarlem zou een verdunning van lijnen/frequenties door het centraal stedelijk gebied DRU's (dienstregelingsuur) kunnen opleveren waarmee op korte termijn nieuwe lijnen 'buitenom' het centraal stedelijk gebied kunnen worden gerealiseerd. En deze verdunning zou ook de oplossing kunnen zijn voor een afwikkeling van een verantwoord aantal bussen via alleen de Jansweg in plaats van de 1600 bussen per dag die nu worden voorgesteld. De Jansweg is een smalle (historische) binnenstadsstraat waar dit aantal vervoerbewegingen absoluut niet te verantwoorden is.

¹ Groei wegverkeer verwacht, ov in 2028 waarschijnlijk niet op niveau 2019 | Nieuwsbericht | Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (kimnet.nl)



Oplossingsschets en prioriteiten Platform Buskruit en bewoners-collectieven Haarlem

In plaats van BRT als 'leitmotif' te nemen, zou veel meer uitgegaan dienen te worden van een vervoerssysteem waarin het knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid het centrale knooppunt wordt van corridorlijnen, (binnen)stadslijnen, en nieuwe tangentiële lijnen om het centraal stedelijk gebied heen. Haarlem-Station krijgt daarmee veel meer de functie van een grote bushalte in plaats van het eindpunt van alle lijnen. De systeemfout in het Haarlemse bussysteem, waarin de binnenstad eigenlijk fungeert als één grote 'keerlus' voor een overdaad aan lege bussen, wordt daarmee weggenomen.

Het OV-knooppunt Haarlem Nieuwe-Zuid speelt ons inziens een hoofdrol in alle mogelijke oplossingen voor het realiseren van de ambities van de Gemeente Haarlem om de leefbaarheid, verkeersveiligheid te vergroten en tevens meer bewoners toegang te geven tot het OV. Het nieuwe knooppunt dient ons inziens te worden ingericht als "het ventiel" aan de rand van de stad om het busverkeer door en om de historische binnenstad te reguleren. Inzet moet daarbij zijn dat het knooppunt als een echte OV-knoop wordt ontworpen zoals voldoende statische halte- en bufferplaatsen, keermogelijkheid uit alle richtingen, efficiënte overstapmogelijkheden, laadfaciliteit voor elektrische bussen, perrons geschikt voor alle bustypen en voldoende faciliteiten voor chauffeurs en reizigers. In de laatste ontwerpen lijkt het knooppunt echter een vorm te krijgen van vooral een bushalte voor doorgaande (H)OV-verbindingen/corridors in plaats van een volwaardig knooppunt waar lijnen eindigen, waar ook binnenstadbussen kunnen keren en waar 'last mile' oplossingen beschikbaar zijn.

Anders dan in de BRT-studie waar als onderdeel van de 'uitwaaiering' een nieuwe buslijn weer 'lineair rechtdoor' gaat via de route Rustenburgerlaan-Tempelierstraat-Leidsevaart naar Zandvoort denken wij dat het zogenaamde 'wiel met spaken'-model veel beter past bij de Haarlemse problematiek en geconstateerde vervoersvraag en ook optimaal gebruik maakt van de locatie potentie van het knooppunt Haarlem Nieuw Zuid als de 'as van het wiel' met 'spaken' naar de OV-knooppunten Haarlem-Station, station Spaarnwoude en station Heemstede/Aerdenhout.

Op grond van eerdere probleemanalyses en oplossingsvarianten stellen wij de volgende maatregelen/nieuwe lijnen voor als een belangrijk onderdeel van dit 'wiel met spaken'-model waar middels meer tangentiële lijnen de knooppunten met elkaar worden verbonden, nieuwe woongebieden worden aangetakt, en in de binnenstad verdunning van lijnen plaatsvindt:



- Het op korte termijn weren van de dubbeldekkers uit het centraal stedelijke gebied van Haarlem. Dit vanwege de vele overlast en milieunormen.
- Om de dubbeldekkers uit de binnenstad te halen, een nieuwe 'oost-tangent', zijnde de eerdere pilot lijn 244, waarbij de bussen/dubbeldekkers langs de oostkant van de binnenstad naar Noord/Delftplein rijden en waarbij ze overdag uitroteren, zodat ze alleen in de ochtendspits rijden. In het Vervoerplan 2021 van Connexxion is deze lijn al concreet voorgesteld maar helaas door de corona toen niet meer ingevoerd. Invoering zo spoedig mogelijk maar uiterlijk per begin 2025 zou meteen heel veel overlast wegnemen en voldoen aan een grote vervoersvraag in Oost- en Noord Haarlem. Wij verzoeken de Commissie een motie aan te nemen waarin B&W gevraagd wordt alles te doen bij de Vervoersregio/Connexxion om op zo kort mogelijke termijn die lijn 244 weer in te voeren.
- Een tweede lijn, die ook al in 2019 in het rapport van Goudappel wordt voorgesteld, is een nieuwe lijn tussen station Spaarnwoude – (OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid in de toekomst) - Schalkwijk - station Heemstede/Aerdenhout – Zandvoort. Anders dan in de BRT-studie, waar deze lijn via de Rustenburgerlaan-Tempelierstraat-Leidsevaart naar Zandvoort wordt voorgesteld, gaat de lijn in ons voorstel om de binnenstad heen en wordt Schalkwijk met haar nieuwe woonlocaties beter aangetakt. Ook deze lijn zou middels een pilot in 2025 al kunnen starten.
- Een 'versterking van de west-tangent': een hogere frequentie van lijn 14 (die nu loopt van station Heemstede /Aerdenhout via station Haarlem naar Noord/Delftplein) die de westelijke woonlocaties beter bediend en die vanuit station Heemstede/Aerdenhout nog een extra aansluiting met Schalkwijk kan maken.
- Verdunning van de diverse (H)OV-buslijnen door het centraal stedelijk gebied heen. Door het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid veel meer in te zetten als kop/overstapstation (net zoals ook bij de OV-knooppunten in Amsterdam gebeurt) kunnen buslijnen in de binnenstad 'verdund' worden. Dit is ook noodzakelijk om te voorkomen dat straks dagelijks 1600 bussen door de Jansweg afgewikkeld moeten worden. De DRU's die daarmee bespaard worden, kunnen ingezet worden om de nieuwe lijnen, zoals hierboven door ons voorgesteld, mogelijk te maken.
- Een speciaal punt van aandacht is de toenemende trillingsoverlast die niet alleen wordt veroorzaakt door de dubbeldekkers maar ook door de veel zwaardere



elektrische bussen. Dit blijkt een structureel probleem te zijn in veel steden die extra eisen/aanpassingen van het wegdek vragen. In veel andere steden (o.a. Groningen, Utrecht) wordt hier uitgebreid onderzoek naar gedaan en maatregelen getroffen. Ook Haarlem zou dit moeten oppakken voor de trajecten door het centraal stedelijk gebied.

De door ons voorgestelde en deels ook in de beleidsnota genoemde aanpassingen in het lijnennet kunnen ons inziens al snel worden ingevoerd en hoeven niet te wachten op de komst van knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid en/of de ontwikkeling van het Stationsgebied. Ze passen ook in de reguliere aanpassingen die jaarlijks in de vervoersconcessies en vervoersplannen kunnen worden aangebracht.

Nu, na 6 jaar verkeersonveiligheid, geluids- en trillingsoverlast wordt het dringend tijd dat de leefbaarheid in de Haarlemse binnenstad ook echt wordt aangepakt en verbeterd. Op grond van het voorgaande verzoeken wij u dringend om een gesprek teneinde onze zorgen en oplossingsrichtingen nader te kunnen duiden.

Mede namens de Trillingscommissie Stationsgebied, Kerngroep Rustenburgerlaan,
Wijkraad Binnenstad,

Vriendelijke groet,

Platform Buskruit,
M.W.A. Maas
(0654313385)

www.bus-kruithaarlem.nl