

8 Regionaal

Haarlem en omgeving

Probeer op een mooie zomerdag maar eens met de auto Haarlem te doorkruisen. Dat vraagt geduld. Ook als je om acht uur 's ochtends de stad uit wil of juist de Waarderpolder in wordt het geduld op de proef gesteld. De bereikbaarheid van Haarlem laat te wensen over. Kan daar eigenlijk wel iets aan gedaan worden?



Een beetje file hoort erbij



Henk Geist
h.geist@hollandmediacombinatie.nl

Haarlem * Filehoofdstad van Nederland. Die niet bepaald vleiende titel kreeg Haarlem vorig jaar toebedeeld. Misschien niet helemaal terecht want het beeld werd verrekend door bijvoorbeeld de werkzaamheden aan de Buitenrustbruggen, een belangrijke oost-westroute aan de zuidkant van de stad. Het maakt wel duidelijk dat het Haarlemse verkeerssysteem kwetsbaar en krap bemeten is. Er is niet zoveel voor nodig om de doorstroming van het autoverkeer tot stilstand te brengen. Dat is ook niet verwonderlijk met een historische binnenstad, waar de smalle straten een behoorlijk bottleneck vormen. Dan is het onvermijdelijk dat op warme zomerdagen het strandverkeer vastloopt op de routes rond de binnenstad.

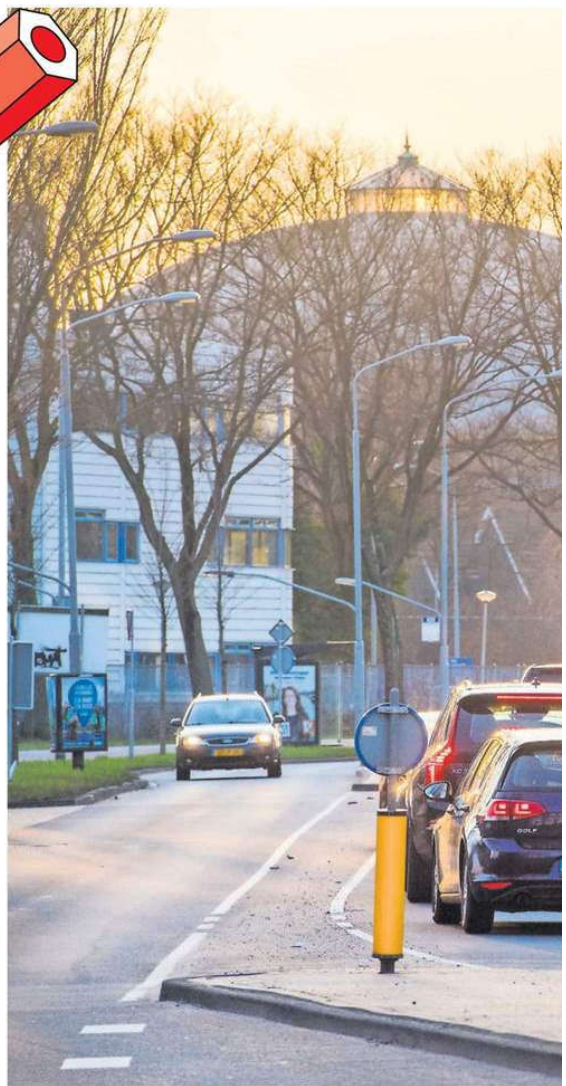
Economische crisis

Met de nabijheid van grote werkgebieden als Schiphol of Zuidas, waar veel Haarlemmers of inwoners uit de buurgemeenten werken, is het evenmin verwonderlijk dat in de ochtend- en avondspits het autoverkeer grote moeite heeft om de stad uit of in te komen. Bedenk daarbij dat steeds meer Amsterdammers in Haarlem zijn komen of nog gaan wonen, maar buiten de stad werken. Dan kan een ieder voorspellen dat het file-

probleem zich niet zomaar laat oplossen. Zeker als ook het openbaar vervoer in dit deel van de Randstad nog te wensen overlaat. Met de files, zoveel is wel duidelijk, moeten we leren leven. Dat onderschrijft ook Bas Govers, adviseur mobiliteit en ruimte bij het verkeerskundig onderzoeksbureau Goudappel Coffeng. „Een beetje file hoort erbij”, besefte Govers, „de files zijn rond Haarlem niet op te lossen, tenzij Nederland in een diepe economische crisis terecht komt.” Goudappel Coffeng is als adviseur van de gemeente betrokken bij diverse verkeersonderzoeken in Haarlem. Govers is dan ook goed bekend met de verkeerssituatie in en rond de stad.

Strategie

Aan een betere bereikbaarheid van de (binnen)stad valt echter zeker wel iets te doen, stelt Govers. „Je kunt als stad een strategie kiezen om de doorstroming te optimaliseren. Een weg verbreden maakt het probleem alleen maar groter, dat trekt juist meer verkeer aan. Om te beginnen moet je onnodig autobebouw binnen de stad voorkomen. Je moet er op inzetten om waar het kan de auto te vervangen door de fiets of het openbaar vervoer. Werknemers van bedrijven en instellingen in de stad kun je bijvoorbeeld stimuleren de auto te laten staan.” Wat ook soelaas kan bieden, zijn duidelijke routes door de stad voor het autoverkeer. „Niets is zo fruitend als auto's die kris kras door



Dagelijks fileleed op de Oudeweg, de nieuwe invalsweg van Haarlem.

de stad gaan rijden. Overigens zijn niet de wegen zelf de belangrijkste barrières maar de kruispunten, zoals achter het station. In Haarlem moet je zorgen voor een hele duidelijke route voor het regionale en strandverkeer, die route moet je aantrekkelijk maken en de andere routes juist minder aantrekkelijk. Vandaar de gedachte van de Kennemertunnel onder Spaarne, tussen

Schipholweg en Fonteinaan.” Al het autoverkeer dat je buitenom kunt sturen, moet je ook buitenom sturen, stelt Govers. „Niet iedereen hoeft via de kortste route door de stad, als het alternatief maar uitnodigend is. Dan kun je denken aan de A9 als buitenring van Haarlem met de Velservoog bij Velsbroek als nieuwe verbinding tussen A9 en Westelijke Randweg. Autoverkeer

PvDA

Voorrang voor het openbaar vervoer en de fiets, wil de PvDA. De fiets moet zoveel mogelijk ruimte krijgen. Nieuwe wijken en het stadscentrum worden waar mogelijk autoluw. Doorstroming van het autoverkeer het liefst om de stad heen, met een Velservoog, een korte versie van de Kennemertunnel (mits grotendeels betaald door Rijk en provincie) en een verbrede Waarderweg. Vertramming van de Zuidtangent staat op het verlanglijstje. De trein moet de ruggengraat worden van de Metropoolregio Amsterdam, met directe verbindingen naar de belangrijkste werkplekken. Met een 'deltaplan fietsparkeren' kan het probleem van het fietsparkeren worden opgelost.

GROEN LINKS

GroenLinks kiest niet voor meer asfalt en bredere wegen. Want het tijdpak van de auto nadert zijn einde. De voetganger, fiets en het openbaar vervoer staan voorop. De Botermarkt en Barvoetestraat moeten autoluw worden, meer autovrije straten zijn gewenst met minder parkeren op straat. Het gebruik van de weg moet duurder worden in piektijden. Er komt geen Kennemertunnel, de Waarderweg en Vondelweg worden niet verbreed. Wel wil de partij een proef met een groene golf in de spits op Oudeweg en Schipholweg. Verder onderzoek naar lightrail naar Zandvoort, een busbaan op de Zeeweg, aansluiting op het Amsterdamse metronetwerk en vertramming Zuidtangent.

D66

De binnenstad moet voetgangersgebied worden en moet in 2025 autovrij zijn, de auto is er alleen te gast. Op lange termijn verdwijnen geparkeerde auto's overal in de stad van straat, met meer parkeergarages en meer parkeren aan de rand van de stad kan dat. Haarlem-Noord krijgt een aansluiting op de A9, door de aanleg van de Kennemertunnel ontstaat er een ring rond de stad. Fietspaden moeten riant worden verbreed, bij regen moeten fietsers bij stoplichten altijd kunnen doorrijden. Haarlem-West, Haarlem-Zuid en Schalkwijk krijgen een metro- of lightrailverbinding met Schiphol en Amsterdam-Zuid.



Het openbaar vervoer vraagt om echte oplossingen, zoals een tram naar Schiphol, een metro naar de Zuidas en vrije busbanen langs de A9. Het kruispunt Amerikaweg/Schipholweg/Prins Bernhardlaan moet aangepast, want het verkeer loopt er nu al vast, terwijl er in Schalkwijk veel woningen bijkomen. Trots wil ook een 'verbindingbus', die alle wijken cirkelvormig verbindt. De Waarderweg, Oudeweg en Vondelweg moeten worden verbreed, de laatste moet een aansluiting krijgen op de Randweg. Doorgaand verkeer over het Kennemerplein bij het station moet worden ontmoedigd.

Jouw Haarlem

Jouw Haarlem wil een tunnel onder de Jan Gijzenvaart. Deze verbinding zorgt voor een betere ontsluiting van de Waarderpolder, dankzij de aansluiting op de Westelijke Randweg. Er ontstaat een ring voor Noord door de Waarderweg te verdubbelen, een verbodsbelling van de Oudeweg en Vondelweg is dan niet nodig. Een verdiepte Prins Bernhardlaan verbindt de buurten aan weerszijden beter met elkaar. Deze weg kan onder het spoor worden doorgetrokken naar de Oudeweg. De dure Kennemertunnel is niet nodig, wel een lightrailverbinding naar Zandvoort, Bloemendaal aan Zee, IJmuiden, Schiphol en Amsterdam.



Niemand staat graag in de file, stelt de VVD. Daarom moet de doorstroming van het autoverkeer in Haarlem beter worden. Goed voor het humeur en de luchtkwaliteit. De Oudeweg, Waarderweg en Prinsengracht moeten daarvoor verbreed. Een ringweg met Kennemertunnel gaat het regionale verkeer om de stad leiden. In de binnenstad moeten meer ondergrondse parkeergarages komen. Prettig en veilig fietsen kan met vrij liggende fietspaden en fietstunnels, onder meer onder de Westelijke Randweg. Er moet een snelle busverbinding met Schiphol komen.

Haarlem en omgeving

'Weg verbreden maakt het probleem alleen maar groter'



FOTO UNITED PHOTOS/TOUSSAINT KLUITERS

uit Velsbroek en Santpoort-Noord zal dan ook niet meer door Haarlem gaan rijden. Daardoor ontstaat er in Haarlem meer ruimte." Aan de Kennemertunnel hangt een fors prijskaartje, de korte variant kost al gauw 500 miljoen euro. Govers: „Dat kan de stad zelf niet opbrengen. Maar het is typisch zo'n project waar veel belangen en

rol spelen. Het gaat ook om de bereikbaarheid van omliggende gemeenten, om leefbaarheid, om betere doorstroming van het openbaar vervoer en een betere verbinding met Schalkwijk. Je moet daarbij samen met de buurgemeenten, de provincie en het rijk optrekken. Je kunt het een beetje vergelijken met de tunnel van de A2 in Maastricht." In de Haarlemse politiek

bestaat echter veel twijfel over deze tunnel. Als die tunnel er niet komt, zal nieuw onderzoek duidelijk moeten maken welke maatregelen dan het beste uitpakken. Govers heeft nog een paar tips om het autoverkeer in Haarlem binnen de perken te houden. „Je kunt andere mogelijkheden om te reizen aantrekkelijk maken. Gezien het groeiend fietsgebruik is het nood-

zaak om de stad fietsvriendelijk in te richten. Het openbaar vervoer naar Schiphol en Amsterdam kun je verbeteren. Dat moet minstens zo aantrekkelijk worden als de auto. De vraag is trouwens of je het fileprobleem wel moet oplossen. Veel mensen vinden het geen enkel probleem, die zijn er – tot op zekere hoogte – al helemaal op ingesteld. Een beetje file hoort erbij."



De tijd is voorbij dat de auto leidend is bij de inrichting van de stad. Als er een groot transferium bij station Spaarnwoude komt, zijn helemaal geen grotere parkeergarages in de binnenstad nodig. Autoverkeer moet minder in de stad komen. Een Kennemertunnel onder de Haarlemmerhout is onbetaalbaar en de Actiepartij is ook tegen een tunnel die de Prins Bernhardlaan met de Oudeweg verbindt. De fietsroutes moeten juist niet langs drukke wegen liggen, dat is niet gezond. Beter is om fietsers door de wijken rond het centrum te leiden. De Rode Loper moet daarom ook auto-vrij worden.



De verkeersdrukte (lees file) kan vooral worden aangepakt door het openbaar vervoer in de Metropool-regio Amsterdam sterk te verbeteren. Dus een betere aansluiting met Schiphol en Amsterdam Zuid door een lightrailverbinding met de luchthaven of door de metro vanaf Amsterdam Sloterdijk door te trekken naar Haarlem. Goed openbaar vervoer mag niet ten koste gaan van veiligheid, bussen horen niet door de stad te racen, zoals op de Rijksweg dreigt te gebeuren. Bij de Ikea moet een transferium komen en de Velsbroeg bij de A9 moet snel worden aangelegd.



Een 'masterplan ondergronds parkeren' wil het CDA, dat gaat zorgen voor een substantiële verhoging van het aantal ondergrondse en inpandige parkeergarages. Daarmee ontstaat er op straat ruimte voor fietsen, wandelen of groen. Er moeten hoogwaardige verbindingen via het spoor en de weg komen naar werkgebieden in Amsterdam en op Schiphol, snel en zonder overstappen. Maar openbaar vervoer of fiets zijn niet altijd een geschikt alternatief voor de auto, die is voor veel mensen een noodzaak. Een verdubbeling van de Oudeweg staat bij het CDA hoog op de agenda.



Als enige partij oppert OPHaarlem om de Westelijke Randweg te ondertunnelen. Dat heeft legio voordelen, zoals meer groen, een verbinding met het Westelijk Tuinbouwgebied, de Krim en het Ramplaankwartier tot mogelijkheden voor woningbouw. De ondertunneling van (delen van) de Vondelweg staat ook in het programma, dat kan ook probleemoplossend werken. Een nieuwe aansluiting op de A9 bij Velsbroek (de Velsbroeg) kan ook veel autoverkeer uit Haarlem weghouden. Bij station Spaarnwoude moet grootschalig parkeren mogelijk worden, een snelle verbinding van daar naar het centrum en het strand kan veel verkeer door de stad voorkomen.



Als forensenstad heeft Haarlem veel belang bij een goede verkeersinfrastructuur in en rond de stad. De nieuwe structuurvisie van de gemeente geeft hiervoor goede oplossingen, die plannen moeten voortvarend uitgevoerd. Zoals de Kennemertunnel tussen Randweg en Schipholweg. Die route vormt nu een groot knelpunt in de doorstroming van het verkeer. Verder moedigt Hart elektrisch rijden aan, er moeten meer laadpalen komen. Hart wil een experiment: differentiatie van parkeertarieven op basis van de milieuprestaties van auto's. En Hart wil een waterstofstation.



De ChristenUnie wil investeren in fietsvoorzieningen zoals ondergrondse fietsstallingen op de Botermarkt en Nieuwe Groenmarkt en fietsstraten waar de auto 'te gast' is. Fietsvriendelijke horeca krijgt het predicaat fietscafé. Hoge prioriteit geldt voor het verdubbeling van Oudeweg en Waarderweg. Verbeteringen zijn nodig rond het Kennemerplein en de Buitenrustbruggen vanwege de doorstroming van het strandverkeer. Dat kan een Kennemertunnel zijn, maar Haarlem moet er ook rekening mee houden dat die er niet komt. Een lobby voor de Velsbroeg is nodig. Het spoor tussen Heemstede-Aerdenhout en Amsterdam Centraal moet worden verdubbeld, met een station bij de Westergracht.