

Standpunt Wijkraad Welgelegen Haarlem inzake een tunnel voor de Zuidtangent: een win-win oplossing voor stad en wijk.

Wijkraad Welgelegen Haarlem heeft in het afgelopen jaar intensief geparticipeerd in de verschillende ateliers en stadsdiscussies over de aanleg van een tunnel voor de Zuidtangent. Daar was alle aanleiding toe, omdat in een aantal tunnelvarianten de Zuidtangent dwars door de wijk zou gaan lopen. Tegelijkertijd blijken de meeste varianten ook kansen te bieden voor de steeds dringender gewenste verbetering van de leefbaarheid van de wijk.

Wijkraad Welgelegen heeft na uitgebreide bestudering van alle voorliggende documenten de volgende standpunten over een tunnel voor de Zuidtangent en het flankerend beleid daaromheen.

1. De wijkraad ondersteunt het streven naar verbetering van het openbaar vervoer en van de kwaliteit van de Zuidtangent. De te kiezen oplossing mag evenwel structurele oplossingen voor de buitengewoon hoge belasting van het autoverkeer langs en door de wijk niet in de weg staan.
2. De wijkraad is een voorstander van de aanleg van een korte tunnel voor de Zuidtangent die vanaf de Schipholweg onder het Spaarne gaat lopen en bij het Zuider Buiten Spaarne - op de plaats van de huidige Langebrug - boven komt, waarbij de Langebrug wordt verplaatst in zuidelijke richting, ter hoogte van de Lange Herenveest. (Variant E. Haverkorn, Stichting Haarlemsbouwplannen)
3. De wijkraad bepleit bij de gemeente en de provincie, dat deze Zuidtangentverbinding via de Zuiderbuitentunnel een stamlijn wordt vanaf het 023-terrein naar het Station Haarlem. Dat maakt het mogelijk dat de streekbussen 175, 177 en de nachtbus 280 niet langer door de wijk Welgelegen en de Wilhelminastraat hoeven te rijden.
4. De wijkraad pleit er bij de gemeente en de provincie ook voor om voor de bussen 50, 51 en 140 uit zuidelijke richting/de Bollenstreek niet door te laten rijden naar het Station Haarlem, maar met een lus via de Van Eedenstraat/ Tempeliersstraat te laten keren richting Wagenweg/Fonteinlaan. Dat is nodig voor de kwaliteit en leefbaarheid van Houtplein en Tempeliersstraat.
5. De wijkraad bepleit voor de verbinding tussen het overstapstation in de nabijheid van het 023-terrein en de overstaphalte Tempeliersstraat de buslijnen 176 en 80 en voor de doorgaande westelijke verbinding via de Wilhelminastraat naar het Station Haarlem de buslijn 176. Alternatief zou kunnen zijn een moderne, frequente Citybus-verbinding met lichte moderne bussen te maken die vervolgens vanaf het Station Haarlem via de Amsterdamse buurt en de Slachthuisbuurt terugkeert naar overstapstation nabij het 023-terrein. En dat vice versa. Dat is nodig voor de verbinding tussen de overstapstations en voor de verbinding tussen het overstaphalte Tempeliersstraat en het Station Haarlem. De buslijnen 80 (Amsterdam-Marnixstraat <-> Zandvoort) en 176 (langs Patronaat, Raaks en Schouwburg naar Amsterdam VU, Zuidas en Amstelstation) blijven dan door de wijk rijden. Door de Tempeliersstraat af te

sluiten voor niet-bestemmingsverkeer wordt sluipverkeer voorkomen en kan een deel van de Tempeliersstraat worden vrijgemaakt voor een toekomstbestendige, overzichtelijke en kwalitatief hoogwaardige openbaar vervoerhalte.

6. Om de verkeersoverlast te verminderen en de leefbaarheid in de wijk te bevorderen, bepleit de wijkraad de volgende flankerende maatregelen te nemen voor het autoverkeer:
 - a. Beperk het sluipverkeer van auto's vanaf de Van Eedenstraat via de Raamsingel/Houtplein/Frederiksparkweg/Rustenburgerlaan naar de Schipholweg
 - b. Sluit de Tempeliersstraat in west-oost richting af voor niet-bestemmingsverkeer
 - c. Leidt het bezoekende verkeer zo snel mogelijk van de centrumring naar de Houtpleingarage en vice versa: accepteer dus niet het Houtplein en de Frederiksparkweg, maar alleen de Dreef als aanvoer- en afvoerweg van de Houtpleingarage.
 - d. Plaats op de Fonteinlaan en Paviljoenslaan borden die het nog beschikbare aantal parkeerplaatsen in de Houtpleingarage aangeven en laat de pijl op het verkeersbord op de kruising Paviljoenslaan/Fonteinlaan ,die de richting Centrum via de Dreef aangeeft, vervallen.
 - e. Vergroot de parkeerfaciliteiten voor het autoverkeer in de stad: maak van het overstapstation nabij het O23-terrein een Transferium Schalkwijk.

NB: De wijkraad is van mening dat veel van de voorgestelde maatregelen tegen de overlast van het autoverkeer en de reductie van het aantal buslijnen getroffen ook los van de Zuiderbuitentunnel kunnen en zouden moeten worden.

7. De wijkraad wijst een lange tunnel van de Schipholweg via de Dreef/Houtplein/Verwulft/ naar het Station Haarlem af. Een ondergronds busstation op het Houtplein vergroot de problemen met de leefbaarheid onder, op en rond het Houtplein (grotere veiligheidsrisico's met hangjongeren, met drugsdealers en met verslaafden aan alcohol en drugs). Bovendien leidt een ondergronds station tot kantoorcityvorming rond het Houtplein en niet tot een levende middenstand bij de zuidelijke entree van de stad.
8. De wijkraad is er een voorstander van om de budgetten die niet besteed hoeven te worden bij de keuze voor de véél goedkopere Zuiderbuitentunnel in te zetten voor de aanleg van een autotunnel van de A205 naar de Spanjaardslaan. Een andere optie is een kortere autotunnel van de Schipholweg onder het Spaarne en de Kamperlaan die bovenkomt op de Paviljoenslaan. De wijkraad acht de provincie medeverantwoordelijk voor het zoeken naar een oplossing voor het intensieve autoverkeer op het deel van de zuidelijke 'centrumring' van Paviljoenslaan/Kamperlaan/Buitenrustlaan, omdat bij het ontbreken van een doorgaande verbinding van de Westelijke Randweg (N208) met de A9 de 'centrumring' feitelijk functioneert als regionale Zuidelijke Randweg, wat op dit moment volgens zeer recente tellingen van Telwerk

BV resulteert in 25.000 (!) autobewegingen per werkdag, nog afgezien van het strandverkeer in de weekenden. De Zuiderbuitentunnel moet dus in de visie van de wijkraad zó worden aangelegd, dat een autotunnel vanaf de Schipholweg niet onmogelijk wordt gemaakt.

9. De wijkraad doet een klemmend beroep op de Provincie en de gemeente Haarlem om samen een haalbaarheidsonderzoek te doen naar de mogelijkheden voor een autotunnel oost-west.

Toelichting standpunten Wijkraad Welgelegen

1. Aanleiding

De Provincie Noord-Holland en de gemeente Haarlem hebben begin 2008 opdracht gegeven tot een nieuwe haalbaarheidsonderzoek naar een tunnelverbinding voor de Zuidtangent met als primaire doelen:

- een ongehinderde Spaarnepassage;
- beperking van de reistijd van de Zuidtangent op het traject Schalkwijk – Station Haarlem;
- optimalisering van de voorwaarden voor vertramming van de Zuidtangent, om vervoer van grotere aantallen passagiers in de toekomst mogelijk te maken.

De achterliggende overwegingen van de opdrachtgevers om het Zuidtangenttraject een tunnel te geven zijn:

- versterking van het imago van de Zuidtangent als Hoogwaardig Openbaar Vervoer tussen de regio-Haarlem en Amsterdam-Schiphol waardoor
- andere gemeenten ten noorden van Haarlem aansluiting willen zoeken met de Zuidtangent;
- de regiofunctie van Haarlem en de werkgelegenheid in Kennemerland versterkt wordt;
- Haarlem voor watersporters (zeilers) vriendelijker wordt (minder last van gesloten bruggen);
- het winkelgebied, de cultuur en het woonaanbod van Haarlem ook vanuit de Metropool Amsterdam nog aantrekkelijker wordt;
- de Zuidtangent meer passagiers aantrekt;
- autorijders sterker worden verleid om van de auto over te stappen op de bus;
- de financiële exploitatie van de Zuidtangent (nog) beter wordt;
- Haarlem van een knelpunt een aantrekkelijk knooppunt wordt in de Metropoolregio Amsterdam, waarmee wordt voorkomen dat de aandacht in deze metropoolregio zich eenzijdig richt op de lijn Schiphol – Amsterdam – Almere.

Wijkraad Welgelegen ondersteunt het streven van de gemeente en de provincie naar verbetering van de kwaliteit van de regionale Zuidtangent verbinding. Ook als niet alle hierboven genoemde overwegingen geheel valide zijn, dan is er toch reden aan te nemen dat de combinatie van overwegingen voldoende aanleiding geven tot de beoogde verbetering van de kwaliteit van de Zuidtangent verbinding.

| |
|--|
| Wijk Welgelegen in Haarlem ligt ten zuiden van het centrum en omvat het gebied tussen Raamsingel, Gasthuissingel, Kleine Houtweg, Rustenburgerlaan, Buitenrustlaan, Kamperlaan, voormalig Mariastichtingsterrein, Paviljoenslaan en Van Eedenstraat. |
|--|

2. Knelpunten leefbaarheid wijk Welgelegen

Wijkraad Welgelegen is geen tegenstander van autoverkeer of openbaar vervoer. Maar zij heeft de gemeente wel vele malen onder de aandacht gebracht dat de leefbaarheid van onze wijk als gevolg van het intensieve verkeer in de afgelopen jaren sterk achteruit is gegaan. De belangrijkste punten zijn:

1. *Het sterk toegenomen autoverkeer door en langs de randen van de wijk.*

Het gaat om de routes:

- Van Eedenstraat, Paviljoenslaan, Kamperlaan, Buitenrustlaan (vice versa)
- Raamsingel – Gasthuissingel – Kampersingel (eenrichting)
- Raamsingel + Tempeliersstraat via Houtplein naar Dreef, maar vooral naar de Frederiksparkweg, Rustenburgerlaan en de Schipholweg. En de route van Schipholweg, Rustenburgerlaan naar Frederiksparkweg, naar Kleine Houtweg of de Dreef
- Continue autoverkeer naar/van de Houtpleingarage.

In de nota Toekomstige Verkeerscirculatie binnenstad (Goudappel Coffeng, mei 2008), in opdracht van de commissie Beheer van de gemeente, is de verkeerscirculatie van 2004 vergeleken met de prognose voor 2015. De conclusies daaruit voor 2015 waren o.a.:

- Het autoverkeer voor het centrum wordt afgewikkeld over de *centrumring*, met als effect voor onze wijk: méér autoverkeer op het deel Van Eedenstraat & Fonteinlaan naar Paviljoenslaan, Kamperlaan, en Buitenrustlaan (vice versa), waarbij is aangegeven dat het aandeel doorgaand verkeer op deze route wezenlijk hoger (circa 30%) is dan elders op de centrumring.
- De binnenstad wordt autoluw/autovrij met primaat voor fietsers, voetgangers en Zuidtangent met als effect meer druk op de toegangswegen naar de grotere parkeergarages.
- Goudappel Coffeng adviseerde om te zorgen voor betere doorstroming op de zuidelijke centrumring en ***“te zoeken naar ruimte om een goede, directe verbinding te leggen met de Westelijke Randweg. Hiermee kan de centrumring ontlast worden”***.

Wijkraad Welgelegen heeft al op 11 september 2008 in reactie op deze nota aangegeven dat de problematiek in feite nog ernstiger was, want:

- de effecten van het autoluw maken van de binnenstad op sluiproutes door en op vrije parkeerplaatsen in onze wijk zijn groot, maar zijn niet onderzocht;
- de effecten van het intensieve auto- en busverkeer op het drukke en gevaarlijke fietsverkeer op de Rustenburgerlaan en Kleine Houtweg zijn niet onderzocht;
- gesteld wordt door Goudappel Coffeng dat het verkeer op de Frederiksparkweg richting Houtplein niet intensiever wordt, maar de te verwachten toename van autoverkeer naar /uit de Houtpleingarage is onvermeld gebleven;
- er wordt geen enkele aandacht geschonken aan de (nu al onaanvaardbare) overlast die de bewoners van de Buitenrustlaan/Kamperlaan/Paviljoenslaan ondervinden (lawaai en fijnstof) van de huidige en toekomstige verkeersstromen.
- er is geen rekening is gehouden met extra woon-werkverkeer van de 800 bewoners op het voormalig terrein van de Mariastichting.

- in het HVVP (2002) is vastgelegd dat op de route Frederiksparkweg/Rustenburgerlaan een 30 km-regime zou gaan gelden, maar dit voornemen is nooit gerealiseerd.

Wijkraad Welgelegen heeft bij gebrek aan gemeentelijke metingen zelf opdracht gegeven om de intensiteit van het autoverkeer te meten. Uit de recente metingen van Telwerk BV verricht in de periode 23 maart – 5 april 2009 is naar voren gekomen dat het gemiddelde aantal autobewegingen op werkdagen op de zuidelijke ‘centrumring’ bij de Buitenrustlaan ca **25.000 auto’s per dag** (!) bedraagt (ca 12.500 in beide richtingen)

Ook het sluipverkeer dat niet de zuidelijke ‘centrumring’ wil nemen is gemeten. De doorgaande auto-stroom van de Kampersingel & Tempeliersstraat via Houtplein via de Frederiksparkweg richting de Rustenburgerlaan bedraagt op de Frederiksparkweg niet minder dan gemiddeld **5400 auto’s per werkdag** (bij ruim 1700 terug, wat lager is omdat het autoverkeer naar de Dreef wordt afgeleid: maatregelen tegen sluipverkeer zijn dus effectief!). Op de Rustenburgerlaan is het werkdaggemiddelde van het aantal auto’s (lokaal en sluipverkeer) niet minder dan **4800** de wijk uit en **3400** de wijk in.

2. *Sterk toegenomen openbaar vervoer door de wijk Welgelegen*

Ook de problemen met het sterk toegenomen openbaar vervoer door onze wijk zijn door de Wijkraad herhaaldelijk onder de aandacht gebracht van het gemeentebestuur. De knelpunten in onze wijk zijn:

- de overlast van het buitengewoon grote aantal bussen 73, 80, 175, 176, 177 en 280 op de route Rustenburgerlaan– Frederiksparkweg /Houtplein /Tempeliersstraat vice versa (meer dan 800 (!) bussen per dag);
- het verleggen van buslijn 73 naar Schalkwijk van de Buitenrustlaan naar de Rustenburgerlaan;
- de overlast van buitengewoon grote aantal streekbussen op de route Dreef/ Houtplein /Tempeliersstraat/Wilhelminastraat/Station Haarlem en vice versa.

Wijkraad Welgelegen doet een **dringend** beroep op de gemeente en de provincie om via flankerend beleid voor de Zuidtangent maatregelen te nemen om de enorme overlast van het verkeer door de wijk Welgelegen sterk te beperken. Door het treffen van de volgende maatregelen kan er een win-win situatie ontstaan zowel voor de Zuidtangent, voor het autoverkeer naar/van het westen&zuiden en voor de leefbaarheid van de wijk Welgelegen: nl

- door het creëren van een overstapstation nabij het 023-terrein en een overstaphalte in de Tempeliersstraat;
- het handhaven van buslijn 176 naar het Station Haarlem (in combinatie met buslijn 80 zijn er 8 bussen per uur tussen het 023-terrein en de Tempeliersstraat); alternatief hiervoor zou een Citybusverbinding kunnen zijn
- het tegengaan van het sluipverkeer door de wijk, en
- financiële ruimte te reserveren voor een **autotunnel** van de A205 naar de Spanjaardslaan of van de Schipholweg naar de Paviljoenslaan.

3. Tunnelvarianten

De lange ondergrondse tunnel en de korte tunnel Schipholweg-Zuider Buiten Spaarne hebben effecten op de leefbaarheid van de wijk Welgelegen.

Lange tunnelvariant (Schalkwijk – Station Haarlem ondergronds)

Voor wat de lange tunnelvariant betreft sluit de wijkraad zich aan bij de visie van de **Historische Vereniging Haarlem (HVH)** van december 2008, waaraan ruim een half jaar is gewerkt. De HVH geeft aan niet overtuigd te zijn van de wenselijkheid of noodzaak van de aanleg van een lange OV-tunnel onder de Haarlemse binnenstad:

- *Weliswaar wordt met de lange tunnel een oplossing geboden voor de Spaarnepassage, de gewenste verhoging van de snelheid en het verdwijnen van het OV uit het straatbeeld, maar stelt de HvH: niet tijdwinst is belangrijk voor OV, maar frequentie; OV moet niet ondergronds, maar juist zichtbaar zijn op de openbare weg; voor de paar minuten tijdswinst is de aanleg van een tunnel niet te rechtvaardigen.*
- *De nadelen van de lange tunnel worden volgens HVH onvoldoende belicht. HVH wijst ondermeer op de volgende nadelen: het tracé ligt voor zeer lange tijd vast, uitbreiding met haltes wordt vrijwel onmogelijk, verknoping met ander OV wordt blijvend uiterst gebrekkig, ondergronds onderhoud en beheer zijn zeer kostbaar. Er is belang voor de middenstand in Haarlem, maar de betekenis van de lange tunnel voor de inwoners van regio Haarlem en voor culturele (Schouwburg) en ontspanningscentra (rond Raaks) is zeer beperkt. Bovendien wordt een fijnmazig busnet grotendeels opgeofferd omdat de stamlijn Zuidtangent bussen gaat vervangen.*
- *Ook de uitvoering van de werkzaamheden zijn onvoldoende bekeken. Voor de lange tunnel zijn grote bouwputten nodig op Houtplein, Verwulft en Station Haarlem. Deze bouwputten nemen de hele straatbreedte in beslag. De geraamde bouwtijd van 2 jaar is niet realistisch; dat wordt 5 jaar. Goede financiële raming is eigenlijk onmogelijk.*
- *De risico's voor de cultuur-historische binnenstand zijn groot. De HVH wijst op bouwtechnische problemen zoals die zich niet alleen in Amsterdam hebben voordoen, maar ook in Haarlem: scheuren van Sint Janskerk, losscheuren van kapel van Mariastichting, scheurvorming woonhuizen Kinderhuissingel en Saenredamstraat.*

Wijkraad Welgelegen ziet geen toegevoegde waarde van een HOV-station Houtplein richting Schalkwijk, Hoofddorp, Schiphol en in de toekomst ook richting Haarlem Noord en Velzen.

De wijkraad ziet naast de door de HvH genoemde bezwaren nog andere nadelen:

- Grote en langdurige uitvoeringsoverlast voor de wijk gedurende de periode van 2 à 5 jaar met name op het Houtplein.
- Bouwtechnische risico's voor grote panden langs de route: de nieuwbouw/renovatie en de stabiliteit van de torenflat op het voormalige terrein van de Mariastichting, het gerenoveerde provinciehuis, bankgebouw ABN-Amro, het te renoveren provinciehuis aan het Houtplein.
- Risico dat bij calamiteiten bij het boren de zuidelijke centrumring onbruikbaar is en dat we dan jarenlang als dé alternatieve route krijgen: Dreef/Houtplein/Frederiksparkweg/Rustenburgerlaan plus een enorme toename van sluiptverkeer.
- Veiligheidsproblematiek Houtplein wordt vele malen groter (hangjongeren, alcohol, drugs).
- Geen verlichting van het doorgaande autoverkeer door de wijk.
- Kantoor-city-vorming rond het Houtplein station die de middenstand verdrijft.

Korte tunnel Schipholweg – Zuider Buiten Spaarne (variant E.Haverkorn)

Wijkraad Welgelegen ziet grote voordelen in de 'slimme' korte tunnel. De korte tunnel:

- Biedt de gezochte verkeerstechnische oplossing voor de upgrading van de Zuidtangent, inclusief de mogelijkheid van vertraming in de toekomst.
- Biedt de mogelijkheid van een busstation aan de Spaarnekant van het centrum, wat voor de winkels daar, het uitgaand publiek, de rechtbank, de Philharmomie en het Teylers museum buitengewoon aantrekkelijk is.
- Biedt een veel goedkopere oplossing voor de Zuidtangent dan de lange tunnel.
- Maakt optimaal gebruik van de investeringen in het Zuidtangenttraject dat er al ligt
- Geeft geen overlast van ondergronds bouwen op route naar Houtplein en op het Houtplein zelf.
- Voorkomt toename van de alcohol- en drugs en hangjongeren problematiek op het Houtplein en omgeving.
- Biedt via flankerende maatregelen goede kansen om de dringend gewenste verbeteringen van de leefbaarheid van de wijk te realiseren.
- Houdt bij slim aanleggen van de Zuiderbuitentunnel de optie van een autotunnel in de richting van de Spanjaardslaan of Paviljoenslaan open.

Wijkraad Welgelegen

Haarlem 29 april 2009