

Zienswijze Stationsgebied Haarlem

Platform Bus-kruit zet zich samen met bewoners, ondernemers en wijkraden in voor een leefbaar en bereikbaar Haarlem. Deze zienswijze betreft een gezamenlijk zienswijze op de Integrale Visie Stationsgebied Haarlem 2020-2040. Een gebied met een veelheid aan knelpunten op het snijvlak van leefbaarheid en mobiliteit, maar ook met een enorme potentie. Evenals ook in uw Integrale Visie gedaan is, hebben wij geen keuze gemaakt voor een van de ontwerpvarianten. Wij denken dat het daar te vroeg voor is. Graag geven wij in deze zienswijze onze reactie op de geconstateerde knelpunten, mogelijke oplossingsrichtingen, en vooral leidende principes die o.i. het afwegingskader van belangen en ontwikkelingsopties zouden moeten bepalen. Wij willen waardering uitspreken voor het werk dat is verricht en herkennen een aantal door ons bepleitte oplossingsrichtingen: minder bussen, ruimte voor tram/lightrail, ruimte voor voetgangers en fietsers. Wij onderschrijven de hoofdkenrichting die uit de visie naar voren komt dat leefbaarheid, verblijfsklimaat, ruimtelijke kwaliteiten, en een betekenisvolle en duurzame mix van functies het primaat hebben en dat de OV/mobiliteitsopgaven ingepast moeten worden binnen die nieuwe ruimtelijke mogelijkheden. Ook wordt met deze visie duidelijk dat vandaag de dag al naar oplossingen moet worden gezocht. De noodzakelijke kanteling in het denken binnen Haarlem wordt met deze visie in gang gezet. Motto bij de komende transformatie van het Stationsgebied zou ons inziens dan ook moeten zijn 'van doorkruizen naar verblijven'.

Knelpuntenanalyse.

De knelpuntenanalyse is een urgente wake-up call. Overduidelijk is geworden dat het OV-systeem in Haarlem is vastgelopen en dat de problemen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en milieu inmiddels onaanvaardbaar hoog zijn geworden en nu direct om actie vragen. Wij gaan hierna in op vier belangrijke knelpunten: 1. het te veel aan bussen, 2. de ruimte voor voetgangers en fietsers, 3. de N200 en 4. de treinverbindingen.

1. Een van de belangrijkste uitkomsten is dat er te veel bussen zijn, die veel te veel hinder veroorzaken, een inefficiënte bufferfunctie van het huidige busstation, en grote busreizigersstromen die niet in de binnenstad behoeven te zijn (54%). Een en ander leidend tot de terechte conclusie dat er geen ruimte is voor de toekomstige groei van het bussysteem in het centraal stedelijk gebied en meer specifiek het Stationsgebied.

Wij zijn van mening dat deze vaststelling niet alleen ziet op de toekomstige groei maar dat de geconstateerde problemen ook al in het hier en nu gelden en al op de korte termijn moeten worden aangepakt. Wij pleiten ervoor om dit meer te benadrukken in de visie.

De noodzaak hiervan wordt iedere dag in Haarlem gevoeld. Concreet betekent dit dat het huidige aantal bussen wat het Stationsgebied aandoet reeds dient te worden verminderd. Een conclusie die ook in het door alle 'Kennemerland'-gemeenteraden aangenomen Bereikbaarheidsvisie Kennemerland (p.45) is vastgelegd. In de visie op het stationsgebied missen wij de verwijzing naar de Bereikbaarheidsvisie Kennemerland en het daarin omschreven doel om het aantal bussen in het centrum te verminderen. Wij verzoeken u om dit op te nemen. Het is van groot belang dat ook nu al wordt gekeken naar het herrouteren van buslijnen zodat het aantal bussen over de te drukke routes in het centraal stedelijk gebied wordt gereduceerd.

2. De problemen rondom de groep verkeersdeelnemers voetgangers en fietsers. Dit is een groep die in groten getale gebruik maakt van het Stationsgebied en ook de komende twee decennia exponentieel zal groeien. Voetgangers en fietsers moeten ons inziens voorrang krijgen als het gaat om realisatie van hun ruimte claims. Kortom, ruim baan voor onze voetgangers en fietsers. Auto's en (OV)bussen zijn te gast in het nieuwe Stationsgebied.

3. De problemen rondom het autoverkeer en met name het doorgaande autoverkeer op N200, maar ook op de Parklaan. We onderschrijven de denkrichting dat het autoverkeer op de N200 'ondertunneld' moet worden. Wij missen echter de oplossing waarbij dit doorgaande autoverkeer (door bijvoorbeeld een harde knip te maken) om het centraal stedelijk gebied wordt heengeleid. Ook het sluij/doorgaand verkeer op de Parklaan dient om het centraal stedelijk gebied te worden omgeleid.

4. Tot slot, de knelpuntenanalyse vertoont nog wel een groot hiaat op het gebied van treinverbindingen. Wij missen een analyse daarop. Al langer wordt gepleit voor nieuwe rechtstreekse treinverbindingen naar Amsterdam-Zuid en de Bijlmer. Een dergelijk verbinding heeft impact op het Stationsgebied en het aantal bussen waardoor deze niet kan ontbreken in deze visie.

Oplossingsrichtingen

De geconstateerde majeure knelpunten, de diverse belangen van huidige en toekomstige gebruikers, de geformuleerde mix aan hoge ambities, alsmede de benodigde omvangrijke financiële middelen maken de opgave van het Stationsgebied tot een zeer ingewikkelde Gordiaanse knoop, maar toch ook tot een knooppunt met hoge ontwikkelingspotentie. Vraagtekens hebben wij bij de haalbaarheid om al deze wensen en verlangens te realiseren en dus is daarvoor een nadere prioritering onontbeerlijk. Om tot verantwoorde keuzes te komen, zijn wij van mening dat ontwerp en haalbaarheid beoordeeld moet worden aan de hand van een aantal duidelijk geëxpliciteerde leidinggevende principes. Deze hebben wij niet alleen gebaseerd op de actuele opgaven maar ook op toekomstige trends omtrent mobiliteit, veiligheid en gezondheid, belevingswaarde van een moderne duurzame binnenstad en dergelijke.

De volgende leidinggevende principes zijn ons inziens aan de orde en dienen dan ook een plek te krijgen in de visie:

1. Ruim baan voor voetgangers en fietsers. Scooters, snorfietzen, speed pedelecs, auto's en (OV)bussen te gast.
Bij de functionele indeling van het gebied, de ruimtelijke inrichting van de openbare ruimte, keuze van verkeersroutes e.d. krijgen voetgangers en fietsers het primaat. Hun kwantitatieve ruimte claim en verkeerssnelheden zijn leidend. Auto- en busverkeer dient in het gebied substantieel verminderd te worden en toegestane snelheden verlaagd (30km).
2. Inrichting van het gebied met veilige, gezonde en belevingsvolle verbindingen/routes ingebed in een fraaie groene omgeving. Dit met een verdeling van de ruimte niet op basis van modaliteit maar een verdeling naar snelheden: 10 km voetgangers, 15km fietsers, 30km auto en bus te gast (incl scooters, snorfietzen, speed pedelecs).
3. Kiss & ride voor bussen. Een zo efficiënt, schoon en duurzaam mogelijke inrichting/ruimte beslag voor de bussen. Zowel uit oogpunt van overlastbeperking als op basis van de toekomstpotentie van alternatieve OV-knooppuntlocaties dient gestuurd te worden op een zo klein en efficiënt mogelijk ruimteareaal voor de bussen.
In de opgestelde visie komen we gelukkig al vele aanknopingspunten tegen die dit leidende principe ondersteunen: *50% van de busreizigers heeft geen herkomst of bestemming in de binnenstad en kan dus worden geherrouteerd (pag. 15), door een efficiënte inrichting of gebruik kan het busstation mogelijk zelfs kleiner worden. (pag. 20), het station heeft zo min mogelijk een buffer- en laadfunctie (pag.55), ernaar gestreefd wordt het station minder te laten functioneren als eindstation voor verschillende buslijnen (pag. 55).* Wij pleiten er dan ook voor om het streven om te zetten naar een uitgangspunt.
4. Onderzoek naar haalbare mix van functies om de leefbaarheid te vergroten. Reductie van de huidige bufferfunctie voor bussen dient ook nog een ander doel. Het faciliteert een haalbare realisatie van een mix aan andere functies in het gebied. Functies die een grote bijdrage kunnen leveren aan een economisch gezonde en duurzame stad. Wat daarbij opvalt is het grote programma aan kantoren (28.000m²) wat terug moet komen in het gebied. Zowel vanuit oogpunt van marktconformiteit als uit oogpunt van een negatief verblijfsklimaat in de avonduren stellen wij vraagtekens bij een dergelijk groot kantorenprogramma. Het risico hiervan is dat in de avonduren het stationsgebied verlaten is. Zie hiervoor de ervaringen op de Zuid-as in Amsterdam. Wij bevelen u aan in de volgende fase een uitgebreide marktconsultatie te doen onder ontwikkelaars en beleggers naar de haalbaarheid van een dergelijk programma en we bepleiten een veel groter woningprogramma.

5. Ruimte voor bijzondere stedenbouw. Wij onderschrijven dat een multifunctioneel gebouw van bijzondere stedenbouwkundige- en architectonische allure zeker een betekenisvolle bijdrage kan leveren aan een vitaal en duurzaam nieuw Stationsgebied. Ook in andere steden als bijvoorbeeld Groningen (Forum) en Tilburg (LochHal) zien we de bewijzen van een positieve impact van een dergelijk gebouw. Het moet echter wel passen bij de stedenbouwkundige maatvoering van het gebied en de historische context van onze stad. Daarnaast moet het qua situering/functionaliiteit/vormgeving o.i. een bijdrage leveren aan de ambitie om het 'zwaartepunt' van het Stationsgebied gelijkwaardig te verdelen over de Kruisstraat en de Jansweg en daarmee een rol vervullend voor de ontwikkeling van het oostelijk gedeelte van de binnenstad. Wij vragen ook nadrukkelijk om hoogwaardige architectuur voor de nieuwbouw (een mix van woning- en kantoorbouw), zonder dichte muren en hekwerken op straatniveau.
6. Meer ruimte voor groen en sfeer. Dit door onder meer ruimte voor terrassen, keuze van verlichting, ruimte voor bomen en groenperken. Dit laatste punt ook in verband met de broodnodige bio-diversiteit, waarbij ook kan worden gedacht aan het groen inrichten van de daken. Voordelen daktuin: daktuinen isoleren en vertragen de regenwaterafvoer. Het zijn de nieuwe koelte-eilanden in de stad en vangen fijnstof af. En met een beetje inspanning leveren ze ook nog een bijdrage in de reductie van geluid en het vastleggen van CO2. In de winter houdt het groen de warmte binnen, in de zomer blijft de warmte weer buiten.

Slotsom.

Kern van onze zienswijze is dat oplossing van de actuele problemen van het Stationsgebied en realisatie van geformuleerde ambities alleen gerealiseerd kunnen worden bij een verandering van functie en substantieel minder ruimtebeslag voor bussen. Er is ons inziens in Haarlem niet alleen sprake van een toekomstige schaalsprong maar ook van een noodzakelijke kanteling van het OV/bus-systeem naar de andere twee nieuwe knooppunten Haarlem-Oostpoort en Haarlem Zuid-Oost. Wij zijn verheugd te kunnen constateren dat met de studie naar mogelijke herrouteringen van buslijnen en de reeds gestarte ontwikkelingstrajecten voor deze twee OV-knooppunten deze noodzakelijke kanteling daadwerkelijk in gang wordt gezet. Deze zijn onmisbaar voor een nieuw hoogwaardig Stationsgebied.

Platform Bus-kruit
Wijkraad Binnenstad
Wijkraad Vijfhoek Raaks Doelen
Wijkraad Welgelegen
Wijkraad Rozenprieel