

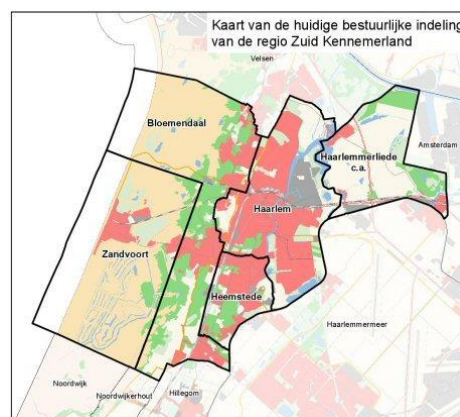
STEL - Stichting Tunnel en Leefbaarheid

De bereikbaarheid van Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort staat onder druk vanwege dagelijkse, grote verkeerscongesties om en in de stad Haarlem. Dit leidt tot economische schade, schade aan het milieu en doet inbreuk op de verkeersveiligheid in de centraal stedelijke gebieden. De doelstelling van de stichting is bij te dragen aan de totstandkoming van een oplossing voor dit probleem. Hiertoe zal STEL in overleg treden met direct en indirect belanghebbenden en zelfstandig onderzoek doen.

1. Het probleem

Op de verkeersindex van TomTom¹ is Haarlem in 2016 de stad met de grootste verkeerscongestie in Nederland en valt de twijfelachtige eer toe in de top 100 van de wereld te staan. Heemstede kent soortgelijke congesties op de N201 en de N205. Dit probleem treft ook de gemeenten Bloemendaal en Zandvoort. Bij ongewijzigd beleid zal Haarlem deze positie handhaven. In 2040 is de stad met 13% gegroeid, van 159.500 tot 180.100 inwoners. Amsterdam groeit met 25% van 845.400 naar 1.054.400 inwoners². In Heemstede en Hoofddorp worden grote woonwijken gebouwd. Naast deze bevolkingsgroei zijn er in de komende 22 jaar nog vele andere veranderingen te verwachten, zoals rond mobiliteit en milieubelasting. Hopelijk verplaatsen wij ons dan met nieuwe, veiliger en emissiearme vervoersmiddelen. Echter, meer inwoners meer betekent hoe dan ook meer verplaatsingen. En: deze ontwikkelingen stoppen niet in 2040, maar gaan verder.

Van oudsher wordt het regionale én het doorgaande verkeer in Haarlem door de woonstraten van het centraal stedelijk gebied van Haarlem geleid: de oude buurten op loopafstand van de binnenstad. Het verkeer perst zich dagelijks door smalle en bochtige straten. Dit zet zich voort in de omliggende gemeenten. De wegen zijn ongeschikt voor dit aanbod en al helemaal niet ingericht op wat er komen gaat. Het oost-westverkeer van en naar de A9 wordt dwars door de stad geleid. Dit bestaat uit regionaal, doorgaand, zwaar én wijkgebonden verkeer. Alles mengt zich op dezelfde wegen in het Centraal Stedelijk Gebied. Die zijn daar niet voor ontworpen en volgens de CROW³ ook ongeschikt. Een soortgelijk probleem bestaat voor het Noord-Zuidverkeer, door de slechte bereikbaarheid van de zuidelijke Randweg en gebrekkige verbindingen met de A9 aan de noordzijde van de stad.



Tellingen tonen dat van het huidige aanbod in Haarlem en Heemstede, 90% is doorgaand verkeer is⁴; d.w.z. verkeer van en naar omliggende gemeenten en de regio Groot-Amsterdam. Veel bewoners daarvan werken en recreëren in de regio Kennemerland – en omgekeerd. In 2016 bezochten alleen al uit de regio Amsterdam, 3,5 miljoen personen Zand, voort ('Amsterdam Beach')⁵. In 2040 zijn dit er 4,4 miljoen. Ook is Haarlem een populaire bestemming voor dagbezoeken. Het resultaat is lange files in Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort. In 2040 kan de verkeerstoename, in de vorm van autoverkeer of nieuwe vervoersmodaliteiten, zonder ingrepen in het wegennet niet meer worden verwerkt.

2. De impact

De problemen zoals boven beschreven, hebben een verstrekend effect. De druk op de vrije ruimte en de leefbaarheid, veiligheid en gezondheid is hoog en zal blijven toenemen. Dit betreft de afzonderlijke gemeenten, de totale regio Zuid-Kennemerland, en tenslotte de Metropoolregio Amsterdam. Deze regio is een belangrijke

¹ Zie [deze](#) link.

² Bevolkingsprognose Noord-Holland 2017-2040 (klik [hier](#)).

³ Zie www.crow.nl. Voor het normenoverzicht gww versie 2016 klik [hier](#).

⁴ "Heemstede is files 'echt helemaal zat'", Sjaak Smakman in: Haarlems Dagblad 7 november 2017.

⁵ In opdracht van de gemeenten Amsterdam en Zandvoort en de provincie Noord-Holland zijn m.b.v. Big Data, de bezoekersstromen Amsterdam-Zandvoort in beeld gebracht; het jaar rond en naar alle plekken en evenementen (2017, [link](#)).

economische motor voor heel het land. Lokale en regionale knelpunten vormen een belemmering voor de economie van een aanmerkelijk groter gebied. Wij werken de impact op de verschillende terreinen hieronder uit.

2.1. Verkeersveiligheid

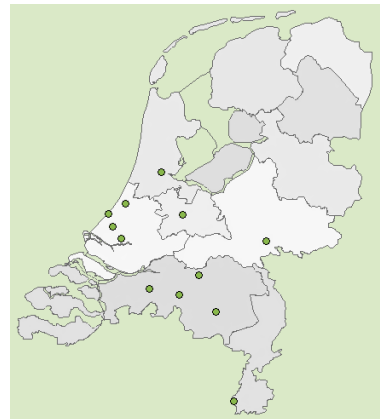
Haarlem hanteert in de SOR als uitgangspunt dat de voetganger op één staat, de fietser op twee, het ov op drie en het lokale gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer op vier⁶. De feitelijke situatie is dat er in de afgelopen decennia concessies zijn gedaan ten koste van de fietser en voetganger. Zij moeten op de wegen voor het doorgaand verkeer, regelmatig wijken. Fiets- en voetpaden zijn niet altijd afdoende afgeschermd of breed genoeg. In de praktijk staat gemotoriseerd verkeer nog op een. Auto's en zwaar verkeer krijgen de ruimte, ook als de wegen dit amper toelaten.

Dit creëert onveilige situaties voor voetgangers en fietsers, wat blijkt uit frequente 'near accidents' en, helaas, ook echte ongevallen. Bij toename van de mobiliteit zal dit tot een ernstig knelpunt uitgroeien. Het is vanzelfsprekend zaak de put niet pas te dempen, als het kalf verdronken is.

2.2. Milieu

Conform de Green Deal mogen uiterlijk 2025 vracht- en bestelwagens in de Haarlemse binnenstad geen fijnstof meer uitstoten. Het is onduidelijk of dit wordt gehaald. Een initiatief om vrachtwagens bij hubs aan de rand van de stad te laten overladen in kleinere elektrische bestelbusjes, die de binnenstedelijke distributie verzorgen, is recentelijk gestrand. Vooralsnog blijft het vrachtverkeer – op diesel – door de gehele stad rijden.

Daarnaast wordt het nog schadelijker ultrafijnstof door de gemeente geheel niet genoemd – door het Rijk wel⁷. Er wordt steeds meer bekend over de gezondheidsrisico's van diesel en andere uitlaatgassen. Recent onderzoek⁸ toont aan dat het inademen van uitlaatgassen in een drukke straat binnen twee uur leidt tot meetbare veranderingen in het bloed.



Er is daarom alle reden om serieuze aandacht aan dit probleem te besteden. Ruim een dozijn steden stelden al een milieuzone in voor de binnensteden en het centraal stedelijk gebied⁹ of plannen deze: 's Hertogenbosch, Amsterdam, Breda, Delft, Den Haag, Eindhoven, Leiden, Maastricht, Rotterdam, Tilburg, Utrecht, Rijswijk en – recent en het strengste – Arnhem¹⁰. Deze lijst zal zeker nog groeien en Haarlem kan hierop niet ontbreken. Op termijn zijn bovendien landelijke richtlijnen te verwachten.

Er kan hoop worden geput uit de opkomst van elektrische auto's. Snel gaat dit vooralsnog niet. De accu's kunnen nog te weinig kilometers aan en er zijn nog geen betaalbare, kleinere elektrische auto's. Zij zullen effect op het milieu hebben; zij hebben dat echter niet op de groeiende verkeersintensiteit.

Tot slot zal de Haarlemmerhout een belangrijke rol spelen bij het klimaatbestendig maken van de stad. Op dit moment wordt de Hout opgedeeld door een drukke verkeersader. Dit rijksmonument dient in het kader van het duurzaamheidsbeleid, recreatie en de gezondheid van het bos, beter te worden beschermd.

2.3. Economie

Slechte bereikbaarheid en filevorming betekenen aanzienlijke economische schade voor de gemeenten en de regio. Alle zeilen moeten worden bijgezet om dit in te dammen; iets wat frequent in het nieuws is (zie bijv. de [NOS](#) en het [NRC](#)).

Economische schade kent twee gezichten: aan de ene kant het mislopen van economische activiteit en kansen door de problematische bereikbaarheid van de regio. Aan de andere kant de schade die de slechte bereikbaarheid zelf oplevert, o.a. door complexe aanrijroutes, tijdsverlies door filevorming en de maatregelen die nodig zijn om het verkeer in goede banen te leiden.

⁶ 2016: Opiniënnota Structuurvisie openbare ruimte; duurzaam ontwikkelingsmodel Mobiliteit en Ruimte Haarlem 2040

⁷ De rijksoverheid stelt een monitoring- en berekeningstool beschikbaar op [deze](#) link.

⁸ [Onderzoek](#) van de Universiteit Maastricht i.s.m. het Imperial College en het King's College in Londen. Zie ook [NOS](#).

⁹ Zie [deze](#) link van de ANWB het Expertisecentrum Milieuzones ([link](#))

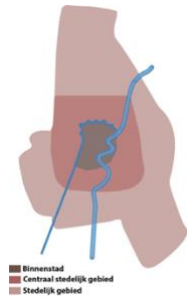
¹⁰ Zie [artikel](#) nos.nl d.d. 7 maart 2018

Economische schade is bovendien niet uitsluitend een lokaal probleem. De Metropoolregio Amsterdam is een belangrijke economische motor voor het gehele land. Knelpunten in de bereikbaarheid en de toegankelijkheid van onze regio hebben daarmee ook landelijke gevolgen. Omgekeerd heeft verbeterde bereikbaarheid een positief effect op de economische activiteit¹¹.

3. Het beleid

Bovengeschetste verkeersproblematiek wordt besproken in de *Structuurvisie Openbare Ruimte*¹² van de gemeente Haarlem en in de *Netwerkvisie 2020* van Rijkswaterstaat, Ministerie van Infrastructuur, Stadsregio en gemeente Amsterdam, en van de provincie Noord-Holland¹³.

De SOR stelt: *“De druk op de openbare ruimte is groot. De auto is nadrukkelijk aanwezig in het straatbeeld. De bevolking zal de komende decennia toenemen, evenals het aantal mensen dat buiten Haarlem werkt. Een toename van de mobiliteit betekent een nog grotere druk op de openbare ruimte en milieu en klimaat. De vraag is hoe we met deze informatie in het achterhoofd, meer ruimte kunnen creëren voor voetgangers, fietsers, OV, groen, spelen en ruimtelijke kwaliteit.”*(...) *“Haarlem en Zuid-Kennemerland staan al lang niet meer op zichzelf. Meer en meer raken stad en regio verweven met een grotere regio, de metropoolregio Amsterdam (MRA). De Haarlemse mobiliteit hangt nauw samen met de verkeersafwikkeling in de hele MRA.”*



De Netwerkvisie stelt dat prioriteit moet worden gegeven aan maatregelen *“om de congestie binnen de bebouwde kom te beperken en de daarmee gepaard gaande overlast”*. Haarlem/Bollenstreek wordt expliciet benoemd als regionaal centrum voor geprioriteerde rijkswegen, met het oog op de bereikbaarheid van economische centra en stedelijke gebieden (pg 29).

Er wordt op diverse plaatsen beleid gemaakt (of niet gemaakt) dat betrekking heeft op de bovenbeschreven problematiek. Bestuurlijke samenwerking is nu wenselijk en dringend. Wij benoemen het beschreven beleid van de relevante bestuursniveaus.

3.1. Gemeenten in Zuid-Kennemerland

- Een van de hoofdkeuzen in de SOR is dat Haarlem kiest voor ‘de auto te gast’ in een verruimd centraal stedelijk gebied. Dit betekent het heroverwegen van wat thans doorgaande routes zijn voor de oost-west verbindingen.
- Een andere hoofdkeuze in de SOR is om het autoverkeer op een stadsring bundelen. Voor de verbinding tussen de Schipholweg N205 en de Westelijke Randweg N208 zou de 2 km lange Kennemertunnel moeten worden gebouwd.
- Bovendien moet in 2030 het gemotoriseerd verkeer in centrum en centraal stedelijk gebied met 15% zijn afgenomen. Afname verkeer in de stad bij toename van het aantal verkeersbewegingen in het algemeen, eist strategische ingrepen en langere termijnperspectief.
- De demografische groei leidt m.n. in het centraal stedelijk gebied tot sterkere verwevenheid tussen wonen en werken: *“er ontstaat een compacte openbare ruimte waarmee gewoekerd zal moeten worden”* (SOR). Dit betekent beperken van verkeer en aanleg van de ringweg en tunnel, alsmede voorkeursroutes naar parkeergarages.
- Heemstede kiest net als Haarlem voor de Kennemertunnel, aangezien het dagelijks wordt geconfronteerd met files en te veel vrachtverkeer over de N201 via de Heemsteedse Dreef en de Lanckhorstlaan. De wethouder heeft zich hierover uitgesproken en zal hierover met haar Haarlemse collega samenwerken.
- Haarlem heeft zich voorgenomen het vrachtverkeer beter over het wegennet te spreiden en te weren van specifieke doorgaande wegen. Hiervoor moeten andere routes worden gevonden. Dit zal op korte termijn verlichting bieden, maar is op zichzelf niet toekomstbestendig. Navigatieapparatuur zal, zonder krachtige ingrepen zoals verbodsborden, steeds de kortste verbinding kiezen: dwars door het centraal stedelijk gebied.

¹¹ Zie voor een handzame samenvatting bijgaande tekst (klik [hier](#)) van het CVS.

¹² Structuurvisie Openbare Ruimte d.d. 27.10.16, pg 125. Downloaden via <https://www.sorhaarlem.nl>.

¹³ Netwerkvisie 2020 Noord-Holland “Per Saldo Beter”, maart 2016 (klik [hier](#)).

3.2. MIRT-NowA-onderzoek¹⁴

- In het kader van het investeringsprogramma MIRT is een onderzoeksprogramma in de regio NowA¹⁵ uitgevoerd. Dit vanwege de toename van de bevolking en het (auto-) verkeer. Bij de Werkgroep RH-08, worden de argumenten voor de 'Kennemertunnel en zuidelijke ring Haarlem' opgesomd, onder meer: verbetering van de regionale economische concurrentiepositie, de aantrekkelijkheid woon- en leefomgeving en de noodzaak voor bovenlokale bereikbaarheid.
- De tunnel en zuidelijke ring hebben krachtige positieve effecten, zoals een verbeterde bereikbaarheid van het aantal banen dat binnen 45 minuten kan worden bereikt, sterk verbeterde verkeersafwikkeling, toename reisbetrouwbaarheid, positief effect op de leefomgeving, verbetering van het milieu en dergelijke.
- De baten voor de tunnel en zuidelijke ring worden opmerkelijk hoog ingeschat, waardoor de tunnel ondoelmatig scoort op grond van de kosten. Het is niet duidelijk waarom hier voor een dure variant is gekozen¹⁶), terwijl er alternatieven beschikbaar zijn tegen beduidend geringere kosten. Hierover is echter niets beschreven en het is niet duidelijk wat de volgende stappen zullen zijn.

3.3. Provincie Noord-Holland

- De provincie Noord-Holland heeft voor de infrastructuur van Haarlem en de regio Zuid-Kennemerland nog geen specifiek beleid, alhoewel randwegen, zoals bijvoorbeeld bij Alkmaar, wel op het menu staan¹⁷. Gezien de onderzoeken die mede in opdracht van de provincie zijn uitgevoerd (zoals het MIRT-NowA, onderzoek Bezoekersstromen, prognose Bevolkingsgroei, Netwerkvisie 2020 en dergelijke) heeft de provincie niettemin expliciet belang bij een goed functionerend wegennet in deze regio en in Haarlem, zowel nu als op langere termijn.
-

4. Plan van aanpak STEL

Wij concluderen dat de verkeerscirculatie rondom de stad structureel ontoereikend is geregeld, met nadelige consequenties voor Haarlem, de aangrenzende gemeenten en de metropoolregio Amsterdam. Dit netwerkprobleem kent lokale, regionale en landelijke effecten.

De stichting beoogt als burgerinitiatief bij te dragen aan de oplossing van dit probleem door:

- Inventarisatie van de belanghebbenden bij dit probleem, hun belangen en de verschillende probleemaspecten;
- Zichzelf te informeren over besluitvorming rondom mobiliteit en onderliggende kennis;
- De belanghebbenden met elkaar in verbinding brengen en helpen met het bereiken van overeenstemming;
- Onderzoek bevorderen; waar nodig fondswerving initiëren;
- Onze kennis en inzichten te distribueren door activiteiten zoals informatieverstrekking, discussie en onderzoek;
- Beïnvloeden van besluitvormingsprocessen.

E-mailadres: stel2017@xs4all.nl

¹⁴ 'MIRT Onderzoek Noordwestkant Amsterdam (NowA)'. MIRT staat voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport ([link](#)).

¹⁵ Trend verstedelijking uit 'Anders kijken, anders denken, anders doen'. Schultz van Hagen, oktober 2013 ([link](#)).

¹⁶ Te weten: een gegraven tunnel van ca. 1000 meter, 2x2 rijstroken van kruispunt Spanjaardslaan-Fonteinlaan tot Europaweg en een ongelijkvloerse kruising Schipholweg-Amerikaweg

¹⁷ Geraadpleegd werd Verkeer & Vervoer van de Provincie Noord-Holland ([link](#)) en het Provinciaal Meerjarenprogramma 2018-2023 ([link](#)).