

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-13  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Gemeente Haarlem  
College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem

datum: 26-09-2017  
betreft: reactie op ontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte – juni 2017

Geachte mevrouw Sikkema,

Op 17-04-2017 heeft onze wijkraad u een uitgebreide reactie op het concept ontwerp SOR verzonden. Deze reactie is als bijlage toegevoegd. Het nu voorliggende ontwerp geeft geen aanleiding onze reactie bij te stellen. Sterker, onze bezwaren worden ofwel weggewuifd ofwel simpelweg niet besproken. Hierom willen wij u – naast toezending van de reeds eerder verzonden bezwaren – enkele hoofdzaken nogmaals onder de aandacht brengen.

## De Kennemertunnel

Wij zijn voorstander van de aanleg van een Kennemertunnel alsook van een beter leefbare en schonere stad en wijk. Ons voornaamste bezwaar tegen deze SOR is echter nog steeds gelegen in het feit dat zonder daadwerkelijke aanleg van de Kennemertunnel en de afwezigheid van een plan B de veiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit er in onze wijk sterk op achter uit zal gaan. In de MER vervolgens wordt zelfs vrolijk gemeld dat de maatregelen positief zijn voor deze SOR.

Dat wil zeggen, ALS de Kennemertunnel wordt aangelegd.

Uw beantwoording van vraag 45, waarin ons bezwaar wordt behandeld, stemt ons zeer teleur:

*Als alle sleutelprojecten doorgaan behalve de Kennemertunnel is de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van Haarlem op veel plekken sterk verbeterd. Maar dan ligt er in Haarlem-Zuid nog wel een opgave om de leefbaarheid te verhogen en de Haarlemmerhout beter aan de stad te hechten.*

Punt. Hier houdt de tekst op met betrekking tot dit onderwerp. U geeft geen alternatieven aan, geen richting tot ook voor onze wijk verbetering van de leefbaarheid en luchtkwaliteit bij uitblijven van de aanleg van de Kennemertunnel. Er is geen plan B. Niks.

In onze wijk bevindt zich momenteel al de drukste en belangrijkste toegangsweg tot Haarlem voor auto's én bussen. Hoe zuur is het dat met deze SOR in andere wijken mooie sier wordt gemaakt ten koste van onze wijk.

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-13  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

## Houtplein

In een mooi betoog op pagina 92 staat beschreven dat het Houtplein weer een plein moet worden. Weliswaar met een heleboel bussen en bushaltes, maar toch. De intentie is dat er minder gemotoriseerd vervoer over het plein rijdt. De wijkraad is voorstander van het sterk verminderen van gemotoriseerd verkeer op/ over dit plein.

Echter, de kaart “Gemotoriseerd verkeerkaart: Hoofd autonetwerk Haarlem“ op pagina 74 spreekt dit tegen door het autoverkeer vanaf de Wilhelminastraat door de Tempelierstraat te leiden over het Houtplein en dan via naar de Dreef naar het Florapark. In plaats van – zoals nu het geval is – doorrijden over de Van Eedenstraat naar het Florapark.

Wij hopen dat dit een fout is die in de kaart is geslopen. Zo, niet, dan spreekt de SOR zichzelf tegen. Helaas heeft u dit bezwaar niet opgenomen in de reacties op het concept ontwerp.

De wijkraad is tegen het verleggen van het doorgaande verkeer vanaf de Wilhelminastraat door de Tempeliersstraat.

## Rijksmonumentaal park als evenemententerrein

Ons bezwaar tegen het aanduiden van De Hout als evenemententerrein hebt u zeer creatief opgelost. Deze locatie heet nu “ambassadeursplek”. Typisch politiek. Iets een andere naam geven in de hoop dat het probleem dan verdwijnt. Blijkens de kaart op pagina 51 wordt ons mooie park ook nog eens de grootste evenementenlocatie. Bijzonder dan dat u deze locatie in de begeleidende tekst niet durft te noemen.

Ook stelt u “De behoefte aan locaties voor grootschalige festivals in Haarlem neemt toe.”. Want? Wie vindt dat? En dan nog? Onze wijk heeft behoefte aan minder vervuiling door bussen en auto’s. Dat raakt uw inwoners direct, maar daar zien wij niets van terug in dit stuk. En is de vraag naar grootschalige festivals afkomstig van uw eigen inwoners? Of bij mensen van buiten Haarlem? En moet daar dan één van de weinige stadsparken in Nederland voor geofferd worden?

Het is ons een raadsel dat een stad de keuze maakt voor commercie en feest en niet juist zeer zorgvuldig omspringt met haar monumenten.

## De procedure

Het verbaast ons ten zeerste dat tegen deze SOR – volgens de bekendmaking – GEEN bezwaar of beroep kan worden ingediend terwijl u in het Collegebesluit stelt:

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-13  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

*Met de Structuurvisie openbare ruimte kunnen toekomstige projecten in de openbare ruimte sneller en goedkoper worden gerealiseerd. De gemeenteraad stelt hiermee immers de kaders vast voor de keuzes waarover nu nog per project wordt gediscussieerd.*

Dit betekent dat de mogelijkheden van inwoners sterk zijn ingeperkt. U kunt hiertegen wellicht aantekenen dat er eerst een uitvoeringsagenda wordt opgesteld, waartegen hopelijk dan wel bezwaar gemaakt kan worden voordat de projecten worden uitgevoerd:

## *Financiële consequenties*

*Het vrijgeven van de Ontwerp Structuurvisie openbare ruimte voor inspraak heeft nauwelijks financiële consequenties. De realisatie van de Structuurvisie uiteraard wel. Daarom bevat de visie nu ook een uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda heeft vooral tot doel om de strategie aan te geven waarmee de ambities uit de Structuurvisie kunnen worden gerealiseerd. De uitvoeringsagenda kent een aantal sporen (sleutelprojecten, vertaling van de hoofdkeuzen in projecten, beleidstrajecten en regionale sleutelprojecten) die na vaststelling van de Structuurvisie, gekoppeld aan de financiële consequenties, worden uitgewerkt in een uitvoeringsprogramma, dat eveneens aan de raad zal worden voorgelegd.*

Echter, de afwaardering van de Amsterdamse Vaart is ook een genoemd project. En die afwaardering wordt al uitgevoerd. Zonder een uitvoeringsagenda voor de SOR te hebben opgesteld.

Wij menen dat het bestuur van deze stad haar bewoners, in ieder geval die van onze wijk, te kort doet door niet-financieel onderbouwde vergezichten te presenteren en verzoeken u met klem om ook voor onze wijk te zorgen voor een verbetering van de luchtkwaliteit en leefbaarheid bij het uitblijven van de aanleg van een Kennemertunnel.

Met vriendelijke groet,



Jop Slegers  
Stichting Belangenbehartiging Wijkraad Welgelegen

Bijlage:

- Wijkraad Welgelegen - reactie op concept ontwerp SOR Haarlem 2040 dd 17-04-2017

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-12  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Gemeente Haarlem  
College van Burgemeester en Wethouders  
Postbus 511  
2003 PB Haarlem

datum: 17-04-2017  
betreft: reactie op conceptontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte – maart 2017

Geachte mevrouw Sikkema,

Wijkraad Welgelegen heeft in eerste instantie met grote belangstelling kennis genomen van het ‘Conceptontwerp Structuurvisie Openbare Ruimte: Haarlem 2040 Groen en Bereikbaar’ (hierna ‘SOR’ genoemd).

Een visie kan echter nooit worden losgezien van de implementatie/ uitwerking daarvan. Door de ontluisterende, welhaast nonchalante mededelingen van u tijdens de informatieavond op dinsdag 4 april bleek dat weliswaar veel werk is verricht om het 114 pagina’s tellende document op te stellen en te voorzien van mooie plaatjes, maar dat over de implementatie daarvan niet of nauwelijks is nagedacht. Al helemaal niet over de gevolgen voor met name onze wijk als de Kennemertunnel er niet komt.

Want daar draait het allemaal om. De visie is opgesteld met de uitvoering van de Kennemertunnel als gegeven. Een tunnel met een kostprijs van twee keer de schuld van de gemeente Haarlem. De kans dat die tunnel er gaat komen is klein. In ieder geval kan de gemeente Haarlem zelf die tunnel niet betalen.

De diverse sleutelprojecten genoemd in de SOR zijn sympathiek voor de diverse delen van de stad. Zo ook de Kennemertunnel voor onze wijk. Zodra echter die tunnel er niet komt, wat zeer waarschijnlijk is, vermindert het woongenot, de luchtkwaliteit, veiligheid en leefbaarheid van onze wijk. Een plan B voor het geval de tunnel er niet komt is afwezig. U gaf aan dat als de tunnel er niet komt, tja, dan wordt het drukker. De andere sleutelprojecten worden waarschijnlijk wel uitgevoerd, de tunnel niet, en wijk Welgelegen krijgt meer autoverkeer en bussen te verwerken en de leefbaarheid en milieukwaliteit zal verslechteren.

Sterker, door het opvoeren van een ooit mogelijke tunnel, kan de gemeente in andere wijken goeie sier maken. Daar wordt het wel beter, want die projecten zullen immers wel uitgevoerd worden. Beter zou zijn geweest dat de aanleg van de Kennemertunnel voorwaardelijk is voor uitvoering van de andere projecten. Het project “afwaardering Amsterdamsevaart” is echter reeds in gang gezet. Daar wordt de verkeersdruk minder. In onze wijk wordt die hoger. Tenzij natuurlijk die Kennemertunnel er komt ..

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-12  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Verder worden de diverse kaarten per thema gepresenteerd. Daarbij wordt de integrale visie aan het oog onttrokken. Leggen we de recreatiekaart, de openbaar vervoerkaart en de gemotoriseerd kaart over elkaar, dan blijkt dat pal door onze wijk de drukste verkeersweg ligt, de drukste busroute ligt én het grootste evenemententerrein (onze mooie parken).

Met het aannemen en deels implementeren van deze visie (de Kennemertunnel is alleen nog maar een idee) gaat de visie voor onze wijk niet op. Sterker, daar waar de visie spreekt over een hoofdkoers - 1. Aantrekkelijke stad en 2. Gezonde stad - gaan deze beide uitgangspunten voor onze wijk niet op.

Mede door de afwezigheid van een plan B én onze ervaringen met de besluitvorming van de gemeente Haarlem in de afweging tussen leefbaarheid en faciliteren van gemotoriseerd vervoer achten wij de visie voor onze wijk onacceptabel. Wij hebben er geen vertrouwen in dat de gemeente deze visie ook waar maakt. Dit kunnen wij met enkele praktijkvoorbeelden illustreren:

1. Op pagina 32 van de SOR wordt gesproken over een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit. Het belang van de voetgangers staat hier aangegeven als nummer 1. Momenteel echter is een plan voor de herinrichting van de Dreef gemaakt waarbij een cruciale voetgangersoversteekplaats komt te vervallen. De gemeente kiest hier dus radicaal anders dan zij ons in deze visie doet geloven.
2. Zonder enige aankondiging, laat staan overleg met de wijk, is van weg Frederikspark – Rustenburgerlaan op de kruising met de Kleine Houtweg een voorrangsweg gemaakt. Om het gemotoriseerd vervoer zo veel mogelijk te faciliteren is de Rustenburgerlaan al ingericht als geasfalteerde snelweg met halverwege een gevaarlijke oversteekplaats. Auto's rijden zo hard als waar de weg voor ingericht is. Zo ook op de Rustenburgerlaan. Met de aanpassing van het kruispunt kan het gemotoriseerd vervoer over een nog langer stuk hard doorrijden.
3. Het introduceren van dubbeldeksbussen en elektrische bussen zal voor de bewoners van de Rustenburgerlaan negatief uitpakken. Deze bussen zijn veel zwaarder dan normale bussen. De bushaltes zijn voorzien van keitjes waardoor bij elke bus de huizen nog meer zullen trillen.

Waarom onder het wethouderschap van Groenlinks in de praktijk de Heilige Koe en de Heilige Bus alle ruimte krijgen en voetgangers en bewoners op de 2<sup>e</sup> plaats komen is voor ons een raadsel.

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-12  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Kortom, zonder daadwerkelijke aanleg van de Kennemertunnel en de afwezigheid van een plan B zal de veiligheid, leefbaarheid en luchtkwaliteit er in onze wijk sterk op achter uit gaan.

Hieronder zullen wij nader op diverse aspecten van de SOR ingaan.

## **1. Bundelen op de grote ring**

Eén van de hoofdkeuzes van de structuurvisie is het bundelen van autoverkeer op de “grote ring”. Die grote ring zou aan de zuidkant gevormd moeten worden door de ‘Kennemertunnel’ (sleutelproject nr. 2), vanaf de Schipholweg naar de Westelijke Randweg. De kans dat deze tunnel er ooit komt is zeer gering, gezien de beren op de weg in de vorm van Haarlemse politiek, regionale politiek, provinciale politiek, etc. En, mocht die tunnel er ooit wel komen, zal het zeker nog lang duren voordat het zover is.

Op de vraag aan de wethouder wat het alternatief is voor het (voorlopig) niet realiseren van de Kennemertunnel, was het antwoord: tja, dan zal het daar drukker worden. Geen alternatief dus!

De overige sleutelprojecten worden intussen wel uitgevoerd. Sleutelproject nr. 1, het afwaarderen en vergroenen van de Amsterdamse Poort is al in uitvoering. De bedoeling is dat verkeer richting Haarlem Centrum en Bloemendaal via de Oudeweg zal rijden. Echter, gezien de obstakels daar zal het veel waarschijnlijker zijn dat verkeer vanaf de A9 niet meer de afslag Haarlem zal nemen maar zal kiezen voor de afslag Haarlem-Zuid via de N205/Schipholweg en dus ook de Buitenrustweg/Kamperlaan.

Het is, zoals gezegd, naar de mening van de Wijkraad een ernstige tekortkoming dat er een plan B ontbreekt bij het niet kunnen aanleggen van de Kennemertunnel. Er had in het kader van de structuurvisie nagedacht moeten zijn over een alternatief voor de zuidelijke ringweg. Bijvoorbeeld het inzetten van de Schouwbroekerbrug . Doorgaand verkeer richting Heemstede, Bennebroek, Aerdenhout, Zandvoort e.v. kan via Americaweg en/of Europaweg (voorzien van groene golf) daarheen geleid worden, zodat alleen bestemmingsverkeer door Welgelegen hoeft. Ten tijde van de afsluiting van de Buitenrustbruggen is dat een goed alternatief gebleken.

## **2. Zuidelijke entree binnenstad, stadsstraat Wagenweg en snelweg Tempelierstraat**

De Wijkraad constateert met tevredenheid dat het Houtplein wordt erkend als belangrijke toegang tot de binnenstad. Wij hebben destijds met enthousiasme meegewerkt aan het nieuwe ontwerp voor het Houtplein, waarin het ov-knooppunt wordt verplaatst van de Tempelierstraat naar het Houtplein.

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-12  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Maar dit plan voorzagt erin dat het autoverkeer vanaf de zijde Grote Houtbrug via de Tempelierstraat terug zou worden geleid naar de Van Eedenstraat (éénrichtingsverkeer voor auto's westwaarts).

Tot onze stomme verbazing wordt op de kaart 'Hoofdautonetwerk' op pagina 90 van de bijlage SOR al het autoverkeer van de Wilhelminastraat via de Van Eedenstraat door de Tempelierstraat juist naar het Houtplein en de Dreef toegeleid. Dit idee doorkruist volledig de plannen voor de herinrichting van het Houtplein en omgeving. De combinatie OV-knooppunt en hoofdverkeersader voor autoverkeer op het Houtplein is niet logisch en ook niet gewenst.

Nu in onze wijk de regioring en de bussnelweg binnenkomen, moeten die beiden dan ook nog eens door de Tempelierstraat geleid worden? Wederom een verslechtering voor dit deel van onze wijk. En door uw keuze voor ruim baan voor het autoverkeer en rijen bussen door onze wijken staat het vrolijke verhaal van groen en ruimte voor voetgangers in de SOR in wel heel schril contrast met de uitwerking van de SOR voor de Tempelierstraat.

Een upgrade van de Tempelierstraat is na uitvoering van de SOR niet meer mogelijk, het Houtplein wordt onveilig voor fietsers, voetgangers en ov-gebruikers en ook het ov zelf komt in de knel. De Wijkraad acht handhaving van de bestaande zuidwestelijke 'binnenring' (Van Eedenstraat/Lorenzplein/ Florapark/ Paviljoenslaan) gewenst.

### **3. Snelheid en frequentie van het HOV**

Op luttele meters afstand van deze autosnelweg N205 loopt eveneens door onze woonwijk het drukste HOV-tracé van Haarlem, via de Rustenburgerlaan, Frederiksparkweg, het Houtplein, de Tempeliersstraat en Van Eedenstraat naar de Wilhelminastraat. Per dag passeren hier nu al zo'n 1.000 bussen.

Op pagina 84 van de bijlage SOR wordt gesteld dat HOV belangrijke eisen stelt aan frequentie (hoog) en betrouwbaarheid (hoog), reissnelheid en gegarandeerde aansluitingen. De SOR wil een snelheidsregime garanderen van 50km/u 'ongeacht de zone'. Dat wil dus zeggen dat al die bussen met een snelheid van 50km/uur door de woonstraten van Welgelegen razen. Een volkomen onverantwoord uitgangspunt en een groot gevaar voor de veiligheid, de gezondheid en het leefklimaat van de bewoners van Welgelegen (en de rest van de stad!). Het is buitengewoon gevaarlijk, zoals de praktijk dagelijks aantoont, als bussen met een snelheid van 50km/u vanuit diverse richtingen op het Houtplein aanrijden. Een maximum van 30 km/u voor het hele traject vanaf de Rustenburgerlaan tot en met de Tempelierstraat is voor bussen door een woonwijk echt het maximum. De gemeente heeft dit voor de Rustenburgerlaan ook zelf bepaald in het geldende Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (Goudappel & Coffeng). De Rustenburgerlaan is hierin als 30km/u weg benoemd. De gemeente heeft dit echter nooit uitgevoerd en lijkt het HVVP inmiddels te zijn vergeten. Het leefbaar en veilig maken van de

# Wijkraad Welgelegen

Secretariaat:  
Dreef 2-12  
2012 HR Haarlem  
info@wijkraad-welgelegen.nl

Rustenburgerlaan vereist een aanpassing van het wegprofiel en een herinrichting van deze stadssnelweg. Deze herinrichting biedt dan tevens gelegenheid tot het scheppen van een groene, veilige en kwalitatief hoogwaardige woonstraat binnen het centraal stedelijk gebied, hoofdzakelijk een voetgangers- en fietsgebied waar de andere verkeersdeelnemers slechts te gast zijn.

Wij hebben vernomen dat Connexxion voor HOV met dubbeldekker bussen wil gaan rijden. Dat zal het reisplezier van de buspassagiers in de spits wellicht verhogen, omdat zij dan meer kans hebben op een zitplaats. Maar met grotere en zwaardere bussen zullen de trillingen van het busverkeer aanzienlijk toenemen en zal ook het gevaar van de bussen voor overige verkeersdeelnemers en voetgangers groter worden. De trillingen door het huidige busverkeer met o.a. zware gelede dieselbussen veroorzaken nu al scheuren en andere schade aan diverse aanliggende woningen. Ook zal door het inzetten van meer en grotere bussen het aantal vrijwel lege bussen buiten de spits tijd toenemen. De Wijkraad verzoekt de gemeente Haarlem dan ook met klem om in overleg met Connexxion te komen tot een lagere busfrequentie buiten de spits tijden: de huidige hoge frequentie buiten de spits is ons inziens onzinnig en belast onnodig het woongenot van de bewoners langs de busroutes. Overigens, een busroute die, ten tijde van de discussie over de route van de Zuidtangent, is afgewezen omdat deze route niet geschikt werd bevonden voor zwaar busverkeer met dubbele bussen!!

Een deel van de problematiek rond de overlast door bussen in onze wijk (en de gehele stad) zou opgelost kunnen worden door uitvoering van het beoogde nieuwe knooppunt Buitenrust (pag. 40). Nu afhankelijk gemaakt van realisering van de Kennemertunnel, maar ook los daarvan prima op korte termijn te realiseren. Er is ook in de huidige situatie ruimte genoeg om een overstaphalte in te richten aan de oostkant van de Buitenrustbruggen (combinatie Schipholweg/Europaweg). Vanaf knooppunt Buitenrust rijdt de frequente Zuidtangent naar het station en één van de huidige 5 lijnen langs de andere route via het Houtplein e.v. naar het station. De passagiers van de regioliijnen uit het oosten en het zuiden kunnen daar op één van de 2 lijnen overstappen. De regiobussen rijden van daaruit weer terug.

#### **4. Houtplein en knip Frederiksparkweg**

De Wijkraad ondersteunt het ook zelf gepresenteerde idee van een knip voor het autoverkeer op de Frederiksparkweg (kaart bijlage p. 90). Het autoverkeer vanuit het zuiden dat parkeergelegenheid zoekt, kan dan de Dreef- én Houtpleingarage bereiken en via dezelfde route terugkeren naar de binnenring. De bestaande sluiproute Houtplein-Frederiksparkweg-Rustenburgerlaan-Buitenrustbrug wordt daardoor afgesloten, wat aanzienlijk zal bijdragen aan realisatie van de doelstelling hoogwaardig woonmilieu in dit deel van de wijk. Ook op korte termijn te realiseren!



## 5. Rijksmonumentale parken als Evenemententerrein

Blijkens de SOR wordt het park Kleine Hout en Frederikspark “Evenementenlocatie”. Daarmee formaliseert de gemeente het proces van toename in aantal en oppervlakte van evenementen in de Rijksmonumentale parken. Ook hier weer kiest de gemeente, anders dan zij doet voorkomen in de SOR, niet voor groen en leefbaarheid, maar voor commercie en feest.

Deze Structuurvisie Openbare Ruimte is voor de wijk Welgelegen géén keuze voor groen en leefbaarheid, wél de keuze voor steeds intensiever wijkdoorsnijdend sluipverkeer van auto's en wel de keuze voor dubbele bussen die met 50 kilometer/uur door de woonwijk mogen razen.

Deze keuzes passen geen enkele wethouder in Haarlem die de fraaie uitgangspunten van SOR deelt en zeker een Groenlinks wethouder niet.

Met vriendelijke groeten,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jop Slegers', with a horizontal line extending to the right.

Jop Slegers  
Stichting Belangenbehartiging Wijkraad Welgelegen