

Aan de Commissie Wegen, Verkeer en Vervoer
van de Provinciale Staten van Noord-Holland

Betreft: inspraakreactie Projectenlijst wegen en verkeersveiligheid
26 maart 2009

Geachte Commissieleden,

Als bewoners van een van de wijken van Haarlem-Zuid en actieve leden van een werkgroep die zich met verkeer en veiligheid bezighoudt in onze woonomgeving, willen wij graag uw aandacht vragen voor een project dat ontbreekt op uw projectenlijst: de realisering van een zuidelijk deel van de randweg rond Haarlem.

Voor de duidelijkheid: in Haarlem is wel een randweg rond het grootste stuk van de stad, maar in Haarlem-Zuid is slechts sprake van een westelijke randweg, die geen aansluiting geeft op de belangrijkste verkeersader van en naar Amsterdam, de A9.

Concreet betekent dit, dat het verkeer vanaf de richting Amsterdam zich door de woonwijken van Haarlem-Zuid een weg zoekt naar de randgemeenten. Dat dit nogal wat consequenties heeft, ligt voor de hand.

Omdat het verkeer voor de zuid-westelijke buurgemeenten via de Buitenrustbruggen vanuit Amsterdam (en vice versa) de stad inkomt, komt het terecht in de straten van Haarlem-Zuid, ook het zware vrachtverkeer. Uiteraard betekent dit een verslechtering van het woonklimaat (milieu, geluidshinder, verzakking van huizen) voor de betreffende woonwijken. Ook de veiligheid is in het geding. Recent zijn er enkele ernstige ongelukken gebeurd (o.a. van vrachtauto's met fietsers), die ons inziens een duidelijke relatie hebben met de verkeerssituatie zoals die nu is.

Naast de overlast is er ook sprake van een moeilijke bereikbaarheid van Amsterdam naar Haarlem-Zuid, en uiteraard ook naar de omringende gemeenten, als Heemstede, Aerdenhout en Zandvoort. Al dit verkeer moet via de Buitenrustbruggen eerst Haarlem in. Liefst 30% van dit verkeer is doorgaand naar randgemeenten (zie rapport Goudappel en Coffeng).

Wij verwachten dat deze situatie de komende jaren zonder een zuidelijke randweg nog veel slechter wordt.

De gemeente Haarlem draagt de visie uit om het autoverkeer in het centrum te weren ("het Centrum autoluw") en heeft daartoe ondermeer de nota Toekomstige Verkeerscirculatie Binnenstad laten opstellen door het bureau Goudappel en Coffeng. Dit heeft de gevolgen van dit plan onderzocht. Hierbij is het effect meegenomen, dat de komende jaren fors gebouwd zal worden in Haarlem, namelijk 8000 woningen.

Volgens de prognoses van dit bureau leidt dit plan tot overbelasting van de Centrumring Zuid (v Eedenstraat-Wilhelminastraat) en dus tot files (zie bijlage). Deze files leiden dan weer tot sluipverkeer in de aanpalende wijken, die daarop geheel niet zijn berekend. Het rapport van Goudappel en Coffeng noemt de aanleg van de zuidelijke tak van de randweg dan ook noodzakelijk om de bereikbaarheid van Haarlem en de doorstroming van het verkeer mogelijk te maken. Echter, tot nu toe wordt deze noodzaak wel onderkend (volgens onze informatie ook door de gemeente), maar er wordt niets mee gedaan!

Intussen speelt in Haarlem ook het tracé van de Zuid-Tangent, die eveneens rond de Buitenrustbruggen de stad in moet.

In onze visie moet de nieuwe Zuidelijke Randweg in elk geval de Buitenrustbruggen ontlasten, waardoor er daar meer ruimte komt voor snelle doorstroming van het OV; daarnaast kunnen mogelijk ook verderweg liggende knelpunten worden opgelost, zoals de drukke

kruispunten bij de Haarlemmer Hout (van Dreef, Spanjaardslaan en Wagenweg), die allemaal te maken hebben met een te grote verkeersdruk.

Een mogelijk tracé loopt als volgt: vanaf de Schipholweg (bv. bij Hotel Haarlem-Zuid) via een tunnel onder het Spaarne, die uitkomt tussen de Oosterhoutlaan en de nieuwe woonwijk op het terrein van de Mariastichting; dan langs de oostelijke rand van de Haarlemmerhout naar de Spanjaardslaan. Uiteraard kan een deel bovengronds gaan, wat dan wél als consequentie heeft dat bv. het KHFC-terrein verplaatst moet worden.

Het voordeel is dat er bijna geen huizen staan langs dit tracé, waardoor een tunnel weinig gevaar vormt voor verzakking van huizen. Deze oplossing is wellicht ook nog te combineren met een goed tracé voor de Zuid-Tangent, bv. een aparte bovengrondse busbaan via de ontlaste Buitenrustbruggen en de Rustenburgerstraat naar het Houtplein (aansluiting op het OV voor de regio) en dan verder naar het Centraal Station.

Uiteraard kan de provincie zelf nagaan, welk tracé het best haalbaar is.

Wat is de winst van een zuidelijke randweg? Zoals men kan zien in Groningen, is een randweg of rondweg een belangrijke voorwaarde om de binnenstedse woonwijken verkeerssluw(er) te maken zonder de overlast in de randwijken te leggen. Het realiseren van een duidelijk tracé om de bewoonde stad te passeren is op enkele plekken elders ook met succes toegepast, zoals de Sijtwende-tunnel bij Den Haag en de Piet-Heintunnel in Amsterdam.

Samengevat zijn de belangrijkste doelstellingen van een zuidelijke randweg:

- verbetering van de bereikbaarheid vanuit de regio Amsterdam van Haarlem-Zuid en de omliggende plaatsen ten westen en zuiden van de stad, zowel voor auto's als voor OV
- verbetering van de veiligheid in de woonwijken
- verbetering van het leefklimaat (fijnstof, lawaai, l.v.o.) in de zuidelijke woonwijken tussen Spaarne en de Westelijke Randweg

Dit idee wordt breed gedragen door de bewoners van Haarlem-Zuid. Indien gewenst, kunnen wij adhesiebetuigingen verzamelen van de diverse wijkraden in dit gebied en aan u toesturen. Door de korte aanlooptijd naar deze hoorzitting hebben wij daartoe nog geen gelegenheid gehad.

Wij hopen dat de provincie deze gedachte oppakt en samen met de regio gaat werken aan een snelle invulling van deze Zuidelijke Randweg, waardoor in 2015 ook het centrum makkelijker autoluw kan worden. Per slot van rekening gaat het hier om een klein stuk weg, dat wel een enorm effect zal hebben op de verkeersdoorstroming, de veiligheid en de leefbaarheid in een groot gebied.

Namens de bewoners van Haarlem-Zuid,
Namens de wg Schouwtjeslaan / Uit den Boschstraat

Ilze te Riele en Gertjan Heijne