

De komst van de rode dubbeldekkers en extra lange bussen heeft de discussie over het openbaar vervoer in Haarlem flink los gemaakt. Het actieplatform Bus-kruit is opgestaan om deze voertuigen uit de historische binnenstad te weren. Samen met De Stekker in Haarlem presenteert het dinsdag een andere visie op openbaar vervoer: 'hubs' in Haarlem-Oost. Reizigersvereniging Rover waarschuwt: doe het juist niet!

Dubbeldekkers moeten naar 'hubs' in Oost



De huidige situatie met bussen in de Tempeliersstraat.

FOTO BUS-KRUIT



Haarlem ✦ Haarlem moet nu beginnen met de inrichting van een knooppunt voor het openbaar vervoer bij de Buitenrustbruggen, langs de Schipholweg, ter hoogte van het Van der Valk hotel. Op termijn moet er ook zo'n knooppunt komen bij station Spaarnwoude. Dergelijke 'hubs' aan de rand van (binnen)steden hebben de toekomst en moeten kwetsbare historische binnensteden vrijwaren van zwaar busverkeer. Dat is zo ongeveer de strekking van een presentatie die 'De Stekker in Haarlem' samen met het actieplatform Bus-kruit aanstaande dinsdag houdt in het ABC Architectuurcentrum. De Stekker beoogt vooral Haarlem-Oost op de kaart te zetten en wil wijzen op de kansen die daar liggen. Bus-kruit is dit jaar ontstaan uit verzet tegen de dubbeldekkers en extra lange bussen die Connexxion nu door de Haarlemse binnenstad laat rijden. Ten oosten van het Spaarne ligt de oplossing, betogen Menno Maas van Bus-kruit en Thijs Asselbergs van De Stekker.

Druppel

Ze wonen allebei langs de route die de rode dubbeldekkers door de



stad afleggen. De komst van de dubbeldekkers was voor hen de bekende druppel. „Steeds meer bewoners, ondernemers, bezoekers en wijkraden in de binnenstad komen in verzet tegen de overkill aan XXL-bussen in de Haarlemse binnenstad”, stelt Maas. „De bussen hebben negatieve effecten voor de verkeersveiligheid, geluidsbelasting, luchtkwaliteit, de kwaliteit van de openbare ruimte en het leefklimaat. Ze zijn gewoonweg te veel, te groot, rijden te hard en zijn

vaak leeg. Er gaan dagelijks 186 bussen over het Houtplein met gemiddeld drie mensen per bus. Het loopt gewoon vast. „Toen ik de eerste dubbeldekker voorbij mijn huis zag rijden, dacht ik zonder te verhuizen opens in Londen te wonen”, zegt Asselbergs. „Deze dubbeldekkers zijn grote touringcars, in Londen zijn ze een stuk kleiner en daar is er ook meer ruimte voor ze beschikbaar. Er is met deze dubbeldekkers sprake van een enorme schaalvergroting

Er komen duizenden auto's bij in de

Henk Geist

Haarlem ✦ Doe het niet, dat openbaarvervoerknooppunt bij de Buitenrustbruggen, waarschuwden Léon Tebbens en Han van Spanje van Rover. Het gaat reizigers kosten, voorzien deze belangenbehartigers van reizigers met het openbaar vervoer. Het jaagt mensen weer de auto in. Op zo'n knooppunt moet je wat betreft Bus-kruit en De Stekker overstappen van een dubbeldekker naar kleine elektrische bussen, die dan verder de binnenstad in gaan. „Dat is dodelijk”, stellen de Rover-vertegenwoordigers onomwonden.

„Overstappen vindt niemand fijn, het is gedoe en onzekerheid, dat schrikten mensen af. Voor elke overstap rekent de NS vijftien minuten psychologische strafpunten, ook al ben je er feitelijk maar vijf minuten aan kwijt.” Als je bijvoorbeeld vanuit Haarlem naar Amsterdam wil voor je werk dan duurt de reis nu van deur tot deur al gauw 45 minuten, rekent Tebbens voor. „Door een overstap lijkt deze reis dan vijftien minuten langer in je hoofd. Dus zestig minuten. Dat is te lang, want de 'afknappings' voor openbaar vervoer ligt op 45 minuten. Lijkt de reis langer door de overstap, dan kie-

zen mensen voor de auto. Zelfs met files. Dat is onderzocht door de Metropoolregio. Het overstapplan van Bus-kruit gaat dus niet werken, de inwoners van de binnenstad en de wijken er omheen stappen in de auto. Het gaat nu dagelijks om zo'n achtduizend reizigers. Die gaan niet eerst de fiets of een klein busje pakken.” Dus komen er duizenden auto's bij in de spits, voorspelt Rover. En nog veel meer als de komende jaren ook de bouwplannen voor tienduizend woningen in Haarlem tot uitvoering gaan komen. Het openbaar vervoer moet daar op inspelen door bijvoorbeeld einde-



Oostpoort, het gebied rond station Spaarnwoude, kan zich ontwikkelen tot een knooppunt voor diverse vormen van vervoer.

FOTO WIRALIT

waar de maat van de Haarlemse binnenstad niet bij past.” Hij verwijst naar het nieuwe ontwerp voor het Houtplein, waar ook een busstation moet komen. „Dat wordt een stapeling van infrastructuur: voetpaden, fietspaden, busbanen, dat werkt niet, dan is het geen plein meer. Terwijl je op het Houtplein juist de groene Dreef verder moet uitrollen. Je kunt daar geen modern openbaar vervoerknooppunt maken.” Dat kan wel ten oosten van de

Buitenrustbruggen. „Wij zijn zeer voor het openbaar vervoer”, verzekert Maas. „Wij willen meedenken over andere oplossingen. Misschien moet je nu al beginnen om de dubbeldekkers alleen in de spits te laten rijden. Bij het Van der Valk hotel kun je versneld een knooppunt ontwikkelen als daar op korte termijn in wordt geïnvesteerd. De ruimte is er. De dubbeldekkers uit Amsterdam laat je daar draaien, die kunnen eventueel nog door Schalkwijk rijden. Vanaf dit

knooppunt kun je met kleine, elektrische bussen naar de binnenstad. Die kleinschaligheid past bij de binnenstad.” Maas en Asselbergs verwachten niet dat het overstappen of de grotere afstand tot het centrum reizigers gaat kosten. **Gouden plek** Uiteindelijk moet in hun optiek de noord-zuid route voor het openbaar vervoer dwars door de stad worden verlegd naar de oostkant.

Het gebied rond station Spaarnwoude moet zich ontwikkelen tot een moderne 'smart mobility hub', betogen Maas en Asselbergs. „Oostpoort is een gouden plek, tot nu toe compleet onontdekt. Dit station moet het nieuwe Haarlem Centraal worden, een station voor treinen, lightrail en bussen. Een plek waar elektrische deelfietsen klaar staan, je de elektrische auto kunt opladen of pakjes kunt ophalen. Dat is de nieuwe trend, aan dergelijke hubs wordt in steden als

Discussie over dubbeldekkers door Haarlems monumentale binnenstad

Eindhoven en Groningen al gewerkt.” Het huidige station aan het Stationsplein heeft daarmee zijn langste tijd gehad als belangrijkste openbaar vervoerknooppunt, voorziet Asselbergs.

Aanhangsel

Maas: „We moeten op een zic-euwse manier gaan nadenken over het openbaar vervoer. Als je dat niet doet, dreigt Haarlem ook een aanhangsel te worden in de Metropoolregio Amsterdam. Daar gaat de aandacht nu vooral uit naar de Schiphol-corridor, de as tussen Leiden en Almere. Terwijl aan de oostkant van Haarlem de kansen voor het oprapen liggen. Wij bieden geen paniekoplossing, we willen alleen maar aanjagen. Haarlem, kom in beweging.” Dinsdag 27 november, 17.00 - 18.00 uur, in het ABC Architectuurcentrum, Groot Heiligland 47, toegang gratis.

spits, voorspelt Rover

lijk dat treinstation in Haarlem-Zuidwest, bij Plaza West, aan te leggen. Met de tweeduizend woningen die daar gebouwd moeten worden, ontstaat voor deze halte voldoende draagvlak. De buslijnen moeten anders worden georganiseerd. Rechtstreekse snelbussen vanaf het centraal station over de Oudeweg naar Amsterdam en vanaf Schalkwijk naar Amsterdam. Dat haalt de druk weg bij het Houtplein, dat wat betreft Tebbens en Van Spanje wel een belangrijk instappunt moet blijven. „Daar stappen nu vierduizend mensen per dag op de bus, die vooral lopen komen. Wij vinden het plan

voor een nieuwe inrichting van het plein prima. Het wordt er veel rustiger omdat het autoverkeer wordt gewoerd, dat is hier de laatste jaren juist verdubbeld. Het aantal bussen is niet toegenomen.” De overstap dubbeldekker is een kwestie van tijd, denkt Van Spanje. „Daar is voor gekozen omdat er op het Stationsplein te weinig ruimte is voor de extra lange bussen. Als dat plein een nieuwe inrichting krijgt met voldoende parkeerplaatsen voor lange bussen dan verdwijnt de dubbeldekker. De komende jaren worden alle bussen ook vervangen door elektrische voertuigen. Dus heel stil en schoon.”



Het busstation op de Schipholweg zoals de gemeente dat ziet in haar toekomstvisie.

ILLUSTRATIE GEMEENTE HAARLEM

Voorbeeld van een 'hub', waar verschillende vormen van vervoer bij elkaar komen.

ILLUSTRATIE BUS-KRUIT