



Verslag

Thema-avond De toekomst van ons openbaar vervoer 27 januari 2021, 20-22u via Zoom

Door de Verkiezingsprogrammacommissie GR2022

Bas van Leeuwen zit de avond voor en heet alle aanwezigen van harte welkom op deze thema-avond. De thema-avond is er één in een reeks van thema-avonden, gericht op het ophalen van input onder de leden van D66 Haarlem voor het Verkiezingsprogramma voor de gemeenteraadsverkiezingen van 2022. Er worden op deze avond drie stellingen besproken gerelateerd aan het Haarlems openbaar vervoer. De stellingen worden ingeleid door sprekers. Vandaag zijn dat leden van D66 die in hun werk of vanuit hun opleiding te maken hebben met openbaar vervoer en ruimtelijke ordening. Bas dankt de sprekers op voorhand hartelijk voor hun bijdragen.

Stelling 1: de woningbouwopgave en het openbaar vervoer

Aart de Koning, lid van D66 Haarlem en werkzaam bij adviesbureau Goudappel Coffeng op het vlak van mobiliteitsadvies en ruimtelijke ordening, introduceert de eerste stelling. Aart neemt de aanwezigen mee in de groeiende mobiliteitsvraag in Haarlem en de regio. Onze mobiliteit groeide afgelopen jaren harder dan ons inwoneraantal. Corona brengt wel enige onzekerheid voor de toekomst. Er is nog veel onduidelijk over de lange termijn effecten van de coronatijd op ons mobiliteitsgedrag.

In en rond Haarlem is nu al wel sprake van een aantal knelpunten. Een belangrijk knelpunt zijn de busroutes door de binnenstad; bewoners ervaren overlast en de huidige busroutes kunnen in de spits niet veel meer capaciteit leveren. Daarom zijn nieuwe busroutes nodig om de groei van de mobiliteitsvraag op te vangen, bijvoorbeeld langs de binnenstad. Voor de lange termijn zijn er wellicht mogelijkheden om een tram aan te leggen, waarmee veel meer vervoerscapaciteit bereikt kan worden. De middelen daarvoor moeten echter beschikbaar komen vanuit rijk en regio.

De stelling waarover de leden onderling in discussie gaan, luidt als volgt:

Extra woningen bijbouwen in Haarlem kan alleen als we stevig investeren in beter OV

Samenvatting van de discussie

Ten eerste wordt de vraag gesteld waarom we zouden kiezen voor een tram. Wat is de meerwaarde? Diverse aanwezigen lichten toe dat een tram meer capaciteit heeft dan de huidige HOV-bussen, die in de spits al hun maximum capaciteit bereikt hebben. Daarnaast is een tram vaak comfortabeler voor reizigers. Voor een eventueel tramtracé zijn er twee opties: het verrailen van de huidige Zuidtangent of een railverbinding naar Schiphol Noord, zodat je daar als reiziger kunt overstappen op de doorgetrokken Noord-Zuidlijn naar Amsterdam. Die tweede optie lijkt vooral nog de meeste meerwaarde te bieden.

Een aanwezige geeft aan dat de stelling te stellig geformuleerd is. Er móet bijgebouwd worden in Haarlem, met het oog op het grote tekort aan woningen. Aanwezige geeft aan dat goed OV nodig is, maar dat het oplossen van de woningnood nóg urgenter is.

Een aantal andere aanwezigen voegen daaraan toe dat het bouwen van woningen inderdaad zeer belangrijk is, maar dat dat alleen kan als de voorzieningen ook op pijl zijn. Dat betekent dus dat een groeiend aantal woningen ook moet leiden tot een groei in de beschikbaarheid van het openbaar vervoer. Overigens gaat het dan naast OV ook om andere voorzieningen zoals scholen, sportvelden, etc.

Ook wordt aandacht gevraagd voor de bredere bereikbaarheid van de stad, dus niet alléén kijken naar het OV. De elektrische fiets biedt kansen, met betere snelfietsroutes naar Amsterdam West en Amsterdam Zuid. En voldoende beschikbare deelauto's kunnen wellicht een waardevolle aanvulling zijn op het openbaar vervoer, om het autobezit in de stad te beperken.

Belangrijk aandachtspunt blijft dat we investeren in het OV als gemeente niet alleen kunnen: we hebben het rijk en de regio hierbij nodig. Als we met de bouw van méér woningen kunnen zorgen voor méér investeringen vanuit rijk en regio in een robuust, snel en comfortabel OV netwerk zou dat kunnen bijdragen aan de leefbaarheid en toekomstbestendigheid van Haarlem.

De vraag wordt opgeworpen of we als D66 Haarlem dan ook bereid zijn te verdichten, met hoogbouw, om meer woningbouw te kunnen realiseren binnen de grenzen van de stad. Diverse aanwezigen geven aan wel open te staan voor hoger en dichter bouwen, mits die hogere dichtheid bijdraagt aan een goed aanbod van voorzieningen, zoals het openbaar vervoer maar ook groen in de buurt. Bij hoogbouw moet wel altijd rekening gehouden worden met het behoud van het beschermd stadsgezicht en het vrijhouden van de belangrijkste zichtlijnen.

Tot slot wordt benadrukt dat we ook samen moeten werken met gemeenten in de regio. Zo is beter OV van Haarlem naar Amsterdam óók in het voordeel van Amsterdam; het scheelt in het aantal forenzen dat met de auto naar Amsterdam komt en draagt daarmee ook bij aan een autoluwer Amsterdam. Over die regionale samenwerking gaat de volgende stelling.

Stelling 2: een regionale OV visie

Bas van Leeuwen, raadslid voor D66 Haarlem, introduceert de tweede stelling. Bas neemt de aanwezigen mee in de verschillende OV visies die vanuit de gemeente, de regio en de provincie zijn opgesteld voor Haarlem en omstreken.

Bas geeft aan dat er al een verslechtering heeft plaatsgevonden in de bereikbaarheid van Haarlem per trein de afgelopen jaren, doordat de intercity's na Amsterdam niet meer doorrijden naar Utrecht en de treinverbinding naar Alkmaar is afgewaardeerd. Bas geeft aan dat het voorlopig vooral belangrijk is dat Haarlem als intercitystation op de kaart blijft staan. Om de bereikbaarheid van Haarlem en de regio ook in de toekomst te borgen is een goede samenwerking met andere overheden volgens Bas noodzakelijk.

De stelling waarover de leden onderling in discussie gaan, luidt als volgt:

Alleen met één gedeeld verhaal in de regio kunnen we een sterk OV netwerk bouwen

Samenvatting van de discussie

Eén van de aanwezigen geeft aan dat een toekomst waarin Haarlem zijn intercitystation kwijtraakt vooralsnog niet erg voor de hand ligt. Er is wel een 'S-bahn scenario' uitgedacht vanuit het Rijk, wat zou betekenen dat Haarlem meer sprinter achtige treinen krijgt in plaats van intercity's, maar vooralsnog is daar op korte termijn geen sprake van.

De vraag die wordt opgeworpen is waar we een voorkeur voor hebben vanuit Haarlem: intercity treinen behouden op Haarlem Station of een snelle lightrailverbinding die aantakt op de Noord-Zuidlijn bij Schiphol-Noord? Hierop is nog geen eenduidig antwoord te geven, maar het is goed om te beseffen dat in de toekomst wellicht dit soort keuzes gemaakt moeten gaan worden.

De aanwezigen zijn het in algemene zin eens met de stelling dat een regionale toekomstvisie op het openbaar vervoer noodzakelijk is en dat Haarlem daarin steviger zijn stem moet laten horen. Opgemerkt wordt dat aansluiten bij de Vervoerregio Amsterdam (VRA) hierbij van grote meerwaarde kan zijn; onder andere de HOV-verbindingen van Haarlem naar Amsterdam vallen onder de VRA, op dit moment zit Haarlem daar niet als gemeente aan tafel.

Het belang van een goede spoorverbinding richting Alkmaar wordt ook gezien door de aanwezigen. Ook daarin is samenwerking met de regio cruciaal: om deze lijn 'op te waarderen' is meer woningbouw langs de lijn noodzakelijk zodat de vervoerswaarde toeneemt; daarbij zijn we afhankelijk van andere gemeenten.

Samenvattend wordt geconcludeerd dat denken als 'metropoolregio' - in plaats van als 'gemeenten' en 'provincie'- cruciaal is om tot een toekomstbestendig OV-netwerk te komen. Aansluiten bij de VRA kan daarin een belangrijke stap zijn, om beter samen te werken in de regio.

We sluiten deze discussie af met een lichtpuntje: op de regionale OV-visiekaart staat wél de lightrail verbinding vanuit Haarlem naar Schiphol-Noord ingetekend, zij het nog 'met potlood'. Daar is deze verbinding ingebracht door de Provincie Noord-Holland. Haarlem staat dus wel op de kaart.

Stelling 3: het Haarlems openbaar vervoer

An-Jes Oudshoorn, lid van D66 Haarlem en werkzaam bij directie Verkeer & Openbare ruimte van de gemeente Amsterdam, introduceert de derde stelling. An-Jes neemt ons mee in de voor- en nadelen van fijnmazig openbaar vervoer en frequent openbaar vervoer; vaak moet een keuze gemaakt worden tussen het één of het ander.

Fijnmazig openbaar vervoer betekent veel (bus)lijnen, veel haltes en een lagere frequentie. Het openbaar vervoer rijdt dan door de wijken en de loopafstanden naar haltes zijn relatief kort, maar de reistijd in de bus is relatief lang. Dit betekent ook langere wachttijden op de haltes.

Frequent openbaar vervoer betekent minder verschillende lijnen, minder haltes, maar snellere routes en een veel hogere frequentie. De loop- of fietsafstanden naar haltes zijn langer, maar de busverbinding zelf is sneller. Dit betekent ook kortere wachttijden op de haltes.

OV-netwerken die gebaseerd zijn op hoge frequenties zijn vaak kostenefficiënter, blijkt uit onderzoek ('Ontwerp van stedelijke openbaar vervoernetwerken', Van Eck, 2010). Ook vinden vrijwel alle reizigersgroepen een hoge frequentie (iedere 10 à 15 minuten een voertuig) zeer belangrijk. Onderzoek laat zien: bij het merendeel van de reizigers valt de trade-off tussen langer lopen naar de halte en het gemak en de snelheid van hogere frequenties in het voordeel uit van de hogere frequenties ('De keuze van de Reiziger', KIM, 2018).

De literatuur duidt erop dat voor de meeste mensen loopafstanden tot 600 meter prima zijn. Dat zou pleiten voor frequent en niet te fijnmazig. Maar, 6 % van de bevolking geeft aan een mobiliteitsbeperking te hebben ('Each trip counts', Bakker en Van Hal, 2006). Voor hen kan minder fijnmazig OV een achteruitgang zijn en hun mobiliteit beperken, omdat de afstanden naar haltes te groot worden. Alternatieven zijn wel te realiseren voor specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld via belbus of (beter) AOV.

De stelling waarover de leden onderling in discussie gaan, luidt als volgt:

We moeten lokale buslijnen schrappen en investeren in snellere OV verbindingen over de corridors. We kiezen daarmee voor snelheid en frequentie boven fijnmazigheid.

Samenvatting van de discussie

Ten eerste wordt opgemerkt dat het huidige OV-netwerk in Haarlem best een mooie combinatie is van fijnmazige lijnen en frequente lijnen. Wel valt op dat er erg veel dubbelingen zitten tussen lijnen over bepaalde trajecten (Rijksstraatweg, Gedempte Oude Gracht). Kan dat niet minder om tot een efficiënter netwerk te komen? Gevolg zou zijn meer overstappen, maar als de frequenties van bepaalde HOV-lijnen verder omhoog kunnen is dat wellicht niet zo bezwaarlijk. Geopperd wordt een 'hubs and spokes' netwerk, met knooppunten waar je van HOV (Hoogwaardig Openbaar Vervoer) kunt overstappen op fijnmazige lokale lijnen.

Verder zien alle aanwezigen een grote meerwaarde voor meer frequente verbindingen, met het oog op de groei van Haarlem. Het HOV heeft de toekomst! Toch moeten we wel blijven werken aan oplossingen om mensen met een mobiliteitsbeperking ook mobiel te houden. Hoewel dat in financiële zin niet kostenefficiënt is, levert het maatschappelijk gezien ook veel op, zoals dat mensen langer thuis kunnen blijven wonen en de kans op eenzaamheid en sociaal isolement verkleind wordt.

Een aantal aanwezigen geeft daarbij aan dat de huidige belbussen nu vaak niet goed werken. Gebruikers moeten lang wachten. Wellicht zijn er goede voorbeelden uit andere delen van het land waar het wél werkt, zoals regiotaxi's of de 'Texel Hopper'.

Eén van de aanwezigen brengt daar tegenin dat we ons niet alleen naar beperkingen van mensen moeten kijken maar vooral naar mogelijkheden; slechts een zeer kleine groep mensen wordt benadeeld door het afnemen van de fijnmazigheid, terwijl de meerwaarde van het HOV voor de bereikbaarheid van de stad en de mobiliteit van het overgrote merendeel van de Haarlemmers enorm is. Het is kortom een zoektocht naar balans.

Tot slot wordt opgemerkt dat het HOV pas echt van meerwaarde is als het op in de weekenden en nachten frequent rijdt. Als dat niet het geval is, is het OV onvoldoende alternatief voor de auto. Ook dat verdient aandacht in het verkiezingsprogramma volgens de aanwezigen.