

## HAARLEM CS

Voor enkele afzonderlijke OV-knooppunten is een uitgebreide analyse gemaakt. Het gaat om een deel van de OV-knooppunten waarbij de provincie actief betrokken is. Deze analyse gaat in op de beleving van verschillende kenmerken in de directe stationsomgeving en de suggesties voor verbetering. Hierbij maakt de analyse een onderscheid tussen OV-gebruikers en niet OV-gebruikers op basis van de frequentie waarin zij het OV gebruiken vanaf het betreffende OV-knooppunt.

### Deelnemers enquête

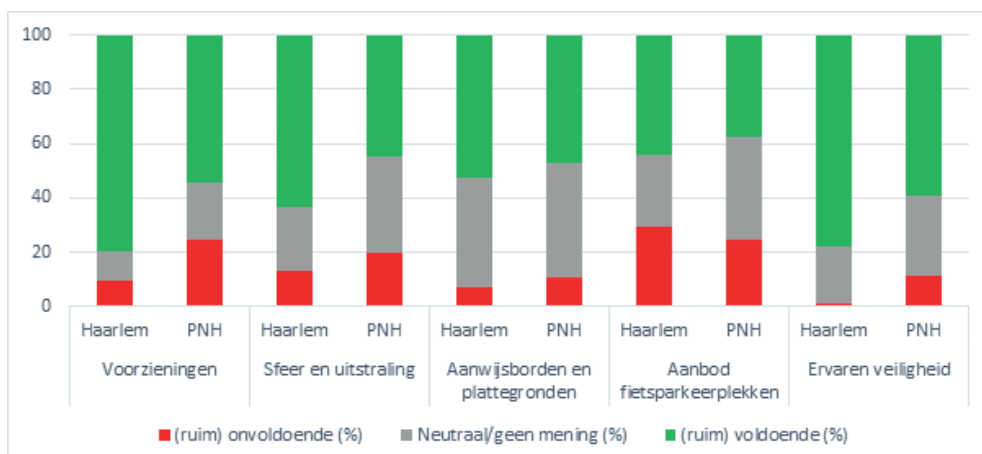
OV-gebruikers	270
Niet OV-gebruikers	39
Deelnemers totaal	<b>309</b>
Periode enquête	5 december 2017 – 29 december 2017

## Beleving stationsomgeving

### OV-gebruikers

Haarlem CS is een OV-knooppunt dat erg goed scoort bij OV-gebruikers op het onderdeel beleving van de directe stationsomgeving vergeleken met het gemiddelde van alle OV-knooppunten in Noord-Holland. Mensen zijn vooral positief over de voorzieningen in de omgeving: 80% is positief, terwijl dit gemiddeld 55% is. Ook voelen veel mensen zich veiliger in stationsgebied Haarlem ten opzichte van het gemiddelde. Zo waardeert 78% respectievelijk 59% de ervaren veiligheid met een (ruime) voldoende. Wat betreft de sfeer en uitstraling is de afwijking ten opzichte van het gemiddelde nagenoeg hetzelfde: 18 procentpunten.<sup>4)</sup> In mindere mate beoordelen de OV-gebruikers ook de oriëntatiemogelijkheden en het aanbod aan fietsstallingen positiever. Tegelijkertijd waarderen de OV-gebruikers van OV-knooppunt Haarlem de stationsomgeving ook minder vaak met een (ruime) onvoldoende; uitzondering hierop vormt het oordeel over de fietsparkeerplekken.

**Figuur 1 | OV-gebruikers: beleving directe stationsomgeving Haarlem**

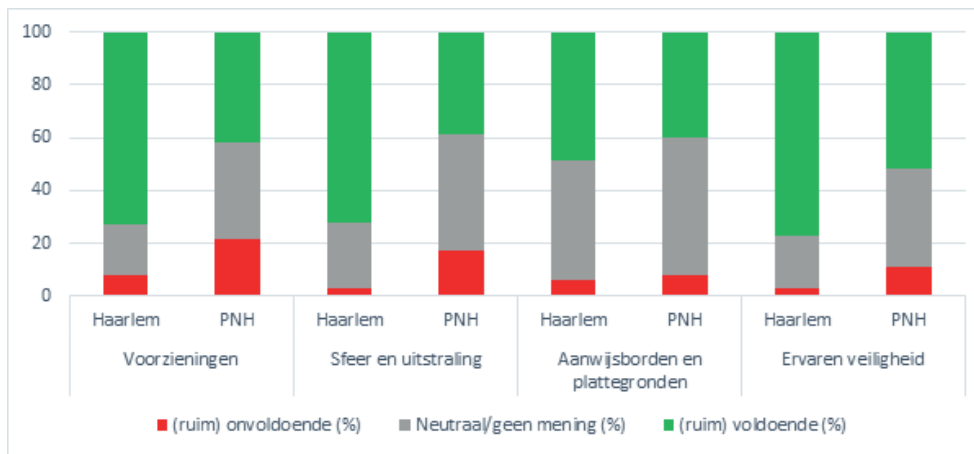


### Niet OV-gebruikers

De niet-OV-gebruikers zijn over het algemeen dezelfde mening toegedaan als de OV-gebruikers. De afwijking ten opzichte van het gemiddelde van alle knooppunten in Noord-Holland is binnen deze doelgroep echter groter; met name ten aanzien van de sfeer en uitstraling. Daarnaast is het voor de niet-OV-gebruikers lastiger om een standpunt in te nemen over de kenmerken in de directe stationsomgeving. Mensen geven hierdoor vaker een neutraal standpunt of geen mening op.

4) Een procentpunt geeft het absoluut verschil aan tussen percentages in procenten.

**Figuur 2 | Niet-OV-gebruikers: beleving directe stationsomgeving Haarlem**



## Mogelijke verbeterpunten

### Uitstraling stationsplein

De vraag wat er verbeterd kan worden aan de stationsomgeving van OV-knooppunt Haarlem, levert een divers beeld op. Het merendeel van de mensen wil graag meer groenvoorzieningen. Dit heeft vooral te maken met de gebrekkige sfeer en uitstraling van het stationsplein. In de toelichting beschrijven mensen de uitstraling als: stenige vlakke tot treurig, kaal, saai of een niet uitnodigend stationsplein. Volgens een enkeling is het plein daardoor het tegenovergestelde van het centrum en is het gewenst om juist de sfeer van het centrum door te trekken tot het OV-knooppunt. Ook de bebouwing aan het stationsplein helpt niet mee voor de sfeer. Diverse mensen geven aan dat deze gebouwen lelijk zijn; een van de respondenten zou deze gebouwen het liefst willen camoufleren door er meer bomen voor te plaatsen. In het bijzonder is de parkeergarage en sporthal (Beijneshal) een doorn in het oog: suggesties zijn aanpassen of slopen.

### Voorzieningen, verlichting en veiligheidsgevoel

Naast groenvoorzieningen vinden veel respondenten dat het stationsplein meer en een grotere diversiteit en kwaliteit aan voorzieningen, winkels en horeca zou moeten krijgen. Ook dit komt volgens hen ten goede aan de kwaliteit van het stationsgebied. Ook de (sfeer)verlichting kan beter. De overkapping tegenover het busstation wordt 's avonds vaak als erg donker ervaren. Meer verlichting kan volgens enkele mensen ook bijdragen aan het veiligheidsgevoel in het stationsgebied.

### Busstation

Verbetering van het busstation en de bushaltes is ook een thema. Volgens diverse mensen is het geen pretje om te wachten op de bus; het wordt ervaren als een winderige (tocht)plek. Zo zouden er meer en betere wachtvoorzieningen moeten komen; een overkapping bij de haltes zou volgens hen al een hoop schelen aangezien de huidige overkapping te ver van de haltes af ligt. Ook zijn de perrons niet voor iedereen even toegankelijk vanwege objecten die in de weg staan; vooral voor mensen met een rolstoel of rollator is dit lastig. Verder is het in sommige gevallen gevaarlijk om de haltes te bereiken omdat de busbaan overgestoken moet worden.

### Tekort aan fietsenstallingen

Een andere opgave vormt de toename aan fietsen. Dit zorgt enerzijds voor meer onveilige fietspaden en situaties doordat het fietsverkeer vanuit de fietsenstalling en voetgangersverkeer nog weleens botsen. Anderzijds zorgt dit voor rondslingerende fietsen en (over)volle stallingen.

### Noordkant OV-knooppunt

Het lijkt erop dat de respondenten de achterzijde (noordkant) van het OV-knooppunt veel minder gebruiken, aangezien dit minder naar voren komt in de antwoorden. De achterzijde wordt meer als functioneel en zakelijk gezien, ook al laat de toegankelijkheid volgens een enkeling te wensen over. Dit komt mede door de hoeveelheid autoverkeer. Het is een drukke weg met vaak file aan de achterzijde, wat als vervelend wordt ervaren. Ook vinden mensen dat de Kiss & Ride (K+R) aan de noordzijde niet altijd goed is aangegeven en bereikbaar is vanaf beide kanten van het OV-knooppunt.

### Vergelijking met resultaten stationsschouw Corridordialoog Kennemerlijn

Haarlem is een van de OV-knooppunten waar als onderdeel van de Corridordialoog Kennemerlijn een [stationsschouw](#)<sup>5)</sup> is gehouden. Belangrijk verschil met het belevingsonderzoek is dat naar alle deelgebieden is gekeken terwijl de focus van de respondenten in het belevingsonderzoek vooral op het stationsplein lag. Wát er gezegd werd over de noordzijde (Kennemerplein) komt overeen met de resultaten van de stationsschouw; dit gebied scoort matig qua aantrekkelijkheid, levendigheid en bewegwijzering. Vooral de verkeerssituatie op het Kennemerplein vormt een barrière.

5) Een toelichting over de stationsschouw is te vinden via [www.noord-holland.nl/ovk](http://www.noord-holland.nl/ovk), pagina Voor samenwerkingspartners

Net als in het belevingsonderzoek scoorde het gebied rondom de Beijneshal, parkeergarage en Jansweg zeer matig tijdens de stationschouw. Belangrijk verschil is wel dat bij de stationschouw veel meer de nadruk is gelegd op de sociale- en verkeersveiligheid en de matige oriëntatie op het centrum door het ontbreken van bewegwijzering en logische zichtlijnen. Waar in het belevingsonderzoek de nadruk vooral op de esthetiek van de parkeergarage en sporthal ligt, werd in aanvulling hierop bij de schouw aangegeven dat deze slecht gebruik wordt en niet goed te bereiken is.

Bij het stationsplein richten beide onderzoeken zich vooral op de gebrekkige verblijfskwaliteit en onveilige situaties door het minimalistische groen en straatmeubilair, het gebrek aan goede wachtruimtes, de donkere vuile nissen en de vele fietsers, voetgangers en bussen. In de stationschouw kwam in aanvulling hierop naar voren dat een openbaar toilet wordt gemist, een logische looproute richting het centrum ontbreekt en de fietsenstallingen niet optimaal worden benut; het merendeel is overvol terwijl sommige gedeeltelijk leeg staan.