

Reactie Rover op startbrief Meteoren- & Steenbokstraat

2016-05-05

Beste raadsleden,

Hierbij geef ik u de reactie van Rover op de startbrief Meteoren- & Steenbokstraat.

Belang van Meteoren- en Steenbokstraat in het grote geheel

De Meteoren- en Steenbokstraat zijn onderdeel van de route van lijn 2, een veel gebruikte stadsbus die de hele dag elke 10 minuten de inwoners van het hele westelijke deel van Haarlem Noord snel en comfortabel naar het station en verder brengt. Voor winkelen, studie en vooral ook werk. De lijn heeft dus duidelijk een economische functie. Voor de inwoners in dit stadsdeel zijn de (beperkte) haltes op de Rijksstraatweg te ver. De huidige route door Haarlem Noord is dan ook één van de succesfactoren van deze stadsbuslijn.

Doorstroming

Lijn 2 is een stroomlijn in de OV Visie waardoor Haarlem de plicht heeft om de doorstroming op peil te houden. Via de Investeringsagenda Doorstroming OV krijgt Haarlem subsidie vanuit de provincie om de doorstroming van de lijn in Haarlem Noord nog verder te verbeteren.

Bij OV telt elke seconde rijtijd. Één minuut vertraging voor elke bus op deze route betekent jaarlijks 108.000 euro aan kosten¹.

30 km/u brengt lijn 2 in neerwaartse spiraal

Als na de Velsersstraat ook in de Meteorenstraat en Steenbokstraat gekozen wordt voor 30 km/u dan verandert de route van lijn 2 van karakter. De bus kan steeds minder goed doorrijden en wordt een boemeltje. Het reisproduct wordt onaantrekkelijker en de kosten nemen fors toe (een ton per minuut vertraging). De lijn zal hierdoor in een negatieve spiraal gaan komen, waardoor uiteindelijk de inwoners van heel het westelijk deel van Haarlem Noord, van Delftplein tot aan het Station, hun bus zien verdwijnen. Veel meer auto's door de wijk is het gevolg (elke bus staat voor gemiddeld 25 auto's, de bus rijdt om de 10 minuten overdag).

Wegprofiel zou leidend moeten zijn, niet de snelheid

Uitgangspunt voor Rover is dat langzaam verkeer en snelverkeer gescheiden worden zodat een veilige weg ontstaat. Dat kan eenvoudig door het parkeren en de fiets om te wisselen.

In bijna de hele Velsersstraat, Meteorenstraat en Steenbokstraat is dit mogelijk, de straten zijn breed genoeg. Soms is het fietspad of trottoir dan wat smaller, maar het past wel. Het resultaat is een veilige 50 km/u straat waar fietsers een vrij fietspad hebben en kinderen veilig op de stoep kunnen spelen.



¹140 euro per uur, 89 bussen per werkdag per richting, 52 weken a 5 werkdagen. Weekenden niet meegerekend.



Het omdraaien van fiets en parkeren vereist op sommige punten wel dat de bomen verplaatst of vernieuwd moeten worden, maar dat lijkt ons realistisch: mensenlevens (en speciaal kinderen) zijn immers belangrijker dan bomen.

Plan B: compromis-profiel 'grijze weg'

Als toch niet gekozen wordt voor het veilige wegprofiel met gescheiden langzaam- en snelverkeer, dan zit er niet anders op dan een compromis-weg te maken, een "grijze weg".

Dat is de inrichting die de startbrief voorstelt. De doorstroming van de bus kan hier op peil blijven doordat er geen drempels komen, de zijstraten uitritconstructies zijn en de asfaltrijbaan breed genoeg is voor de bus.

De ervaring is dat op dit soort wegen gemiddeld 40 km/u gereden wordt. Die 40 km/u was overigens ook de bedachte snelheid voor deze wegen-met-bus in het concept-HVVP. (Op het laatste moment is hier 30 van gemaakt, waarschijnlijk omdat 40 km/u borden niet bestaan).

De huidige gereden snelheid in de straten schatten we ook in op 40, dus de doorstroming van de bus blijft op peil. Tonnen aan kostenstijging op de buslijn wordt zo voorkomen. De inwoners van Haarlem Noord houden hun 10-minuten buslijn.

Conclusie

Hoewel nu twee straten voorliggen in de startbrief, is het belangrijk naar het grote geheel te kijken. Beide straten zijn geen woonstraten, maar hebben een functie voor de bereikbaarheid van het hele stadsdeel, zowel per auto, fietsers en bus.

Wil dit stadsdeel zijn veel gebruikte lijn 2 niet kwijtraken, dan dient de doorstroming van de bus op peil te blijven. Volgens Rover kan dat het veiligst door een scheiding van langzaam- en snelverkeer. Dat kan door fietsen en parkeren om te wisselen (daar is ruimte voor als veiligheid voorop staat). Als veiligheid niet op 1 kan staan, dan adviseren we de inrichting en snelheid van de startbrief.

Met warme groet,
Léon Tebbens
Adviseur verkeer, vervoer en ruimte
Rover Haarlem