Platform Bus-kruit

Aan het College van Burgemeester en Wethouders Gemeente Haarlem.
Postbus 511.
2003 PB HAARLEM.

Haarlem, 5 september 2022

Betreft: Plan van aanpak Haarlem 30km/uur

Geacht College,

Op 19 juli heeft uw College het Plan van Aanpak Haarlem 30km/uur vastgesteld. Het is zeer zorgwekkend dat het College met dit plan in gaat tegen de landelijke richtlijnen en trend om 30km/uur als centraal uitganspunt te nemen ook voor OV-routes waar met name de veiligheid van fietsers en voetgangers in het geding is. Daarentegen heeft Haarlem een eigen stroomschema ontwikkeld om maar zoveel mogelijk routes toch op 50 km/uur te kunnen handhaven.

Ons eerste kritiekpunt betreft het feit dat bij de totstandkoming van dit Plan van Aanpak en de nieuwe kwalificatie van wegen niet het gebruikelijke CROW Afwegingskader (november 2021) gehanteerd is, zie bijlage 1. Hiermee kunnen wegbeheerders bepalen op welke wegen het wenselijk is om de snelheidslimiet te verlagen naar 30 km/h en op welke wegen een limiet van 50 km/h veilig mogelijk is. Wanneer dit afwegingskader was gehanteerd, komen veel meer wegen in Haarlem in aanmerking voor een snelheidsverlaging. Het lijkt er echter sterk op dat dit afwegingskader niet tot de juiste conclusies kwam waardoor Haarlem zelf een stroomschema heeft moeten opstellen dat wel tot de gewenste conclusies kwam. In dit stroomschema is de continuering van de auto-hoofdstructuur en de aanwezigheid van OV leidend om te komen tot een kwalificatie van wegen en een prioriteitsvolgorde in de uitvoering. Bij dit stroomschema is echter helemaal geen rekening gehouden met principes als Duurzaam Veilig Wegverkeer, CROW richtlijnen en doet dit plan geen recht aan de door Haarlem ondertekende Intentieverklaring 'Verkeersveiligheid'[1]. Met het ondertekenen van die intentieverklaring heeft de gemeente juist commitment gegeven om uitvoering te geven aan het landelijk Strategisch Plan Verkeersveiligheid. Bijgevolg stellen we uw College de vraag of Haarlem nu is afgestapt van het volgen van de CROW richtlijnen en haar handtekening onder de Intentieverklaring Verkeersveiligheid terugtrekt ?

Door het nieuwe stroomschema worden een aantal wegen (Rustenburgerlaan, Houtplein, Tempelierstraat, Eerste Emmastraat, Kinderhuisvest, Parklaan-West, Dreef-Noord) in het centraal stedelijk gebied niet aangewezen als GOW30 weg, ook niet als onderdeel van het GOW30 Q2 2023-plan. Deze wegen blijven dus 'hoofdontsluitingstructuur', dit terwijl juist op deze wegen de verkeersveiligheid en leefbaarheid het meest in het geding is. En sterker nog, de situaties daar ter plaatse (de onmogelijkheid om daar vrijliggende fietspaden te maken, de nabijheid van scholen, aanwezigheid van langsparkeren, veel oversteekbewegingen) maken dat juist deze wegen volgens toepassing van het CROW-afwegingskader als GOW30-weg dienen te worden gekwalificeerd. Zie ook het eerder in

[1] https://gemeentebestuur.haarlem.nl/bestuurlijke-stukken/20210250556-1-Ondertekenen-intentieverklaring-verkeersveiligheid.pdf

opdracht van Platform Buskruit en wijkraden gedane onderzoek door bureau Bonotraffics (bijlage 2).

Een tweede kritiekpunt betreft de grote onduidelijkheid die er voor de verkeersdeelnemer kan ontstaan door afwisselende toegelaten snelheden in het centraal stedelijk gebied. Volgens het kaartbeeld van 3.2. kan er bijvoorbeeld straks sprake zijn van 50km/uur op de route Buitenrustlaan/Kamperlaan/Paviljoenslaan, vervolgens 30 km/uur op het Florapark/Lorentzplein/Van Eedenstraat, dan weer 50km/uur op de Wilhelminastraat en dan vervolgens 30km/uur op de Kinderhuissingel. Een ons inziens volstrekt inconsistent en vooral onveilig verkeerssnelheden beleid voor het centraal stedelijk gebied. Een volledige 30km/zone zou hier op zijn plaats zijn.

Een derde punt van kritiek betreft de inconsistentie/slordigheid in de nu voorliggende kwalificatie en toekomstige aanpak. Zo worden een aantal wegen die in het kaartbeeld van 3.2 aangeduid zijn als (blijvend) hoofdontsluitingstructuur (met grijs aangegeven) tabel/overzicht 3.3. wel aangeduid als mogelijke GOW30 (afweging Q2 2023). Dit betreft de Wilhelminastraat, Kinderhuisvest en Kinderhuissingel. In het verlengde van onze stellingname hierover gaan wij er vanuit dat de opsomming in tabel 3.3, en niet het kaartje, leidend is in uw plan van aanpak.

Een volgend kritiekpunt betreft de tijdsplanning van het Plan van Aanpak en dan met name de scope en tijdsplanning van de in Q2 2023 te maken GOW30-afweging. Het is uit de stukken niet duidelijk of deze afweging wordt gemaakt inclusief de beschikbaarheid van onderzoeksmateriaal betreffende mogelijk compenserende maatregelen voor het OV om eventueel reistijdverlies te compenseren. Naast een afweging op basis van CROW-criteria dient ook dit aspect tegelijkertijd te worden meegewogen. Anders verliezen we opnieuw kostbare tijd. Want voorjaar 2023 vindt ook weer de opstelling van het Vervoersplan 2024 plaats door Provincie en Vervoersregio en wij dringen er op aan dat de GOW-afweging inclusief compenserende maatregelen input zal kunnen zijn voor de Vervoersplannen 2024. Het kan niet zo zijn dat dit pas in het Vervoersplan 2025 wordt meegenomen en alsdan ook pas kan worden uitgevoerd.

Tot slot, onze teleurstelling wordt nog groter als we kijken naar hoe andere gemeenten hun GOW-30km beleid hebben ingericht. Groningen, Leiden, Eindhoven, Gouda en ook Amsterdam hebben wel meteen besloten om als centraal uitgangspunt voor verdere concretisering van 30km/uur ook de OV-routes als zodanig te kwalificeren. Daar gaat het niet meer over of maar hoe 30km/uur aldaar dat te implementeren. Het afgelopen jaar is er heel veel onderzoek en praktijkervaring opgedaan en het blijkt dat dit heel goed mogelijk is. Zo heeft het bureau Goudappel recent een toolkit over deze combinatie gepubliceerd (https://www.goudappel.nl/nl/actueel/aan-de-slag-met-30-kmu-en-het-ov) en richt de opgave nu op hoe dat te organiseren inclusief compenserende maatregelen voor het OV op dergelijke wegvakken/busroutes de bussen 30 km/u te laten rijden. Verkeersveiligheid, beperking geluidsoverlast, verhoging leefbaarheid hebben hier prioriteit gekregen boven doorstoomsnelheid van het OV.

Wij doen aan uw College de dringende oproep het CROW afwegingskader te hanteren en om alle wegen in het centraal stedelijk gebied als 30km-weg te kwalificeren dus inclusief de OV-routes. Anders wordt beleid vastgesteld dat in tegenspraak is met afspraken waaraan ook Haarlem is gebonden.

Voorts verzoeken wij het College dringend om de planning zodanig aan te passen c.q. nader afspraken met de Provincie en Vervoersregio daarover te maken dat de GOW-30 kwalificatie (inclusief eventuele OV-compenserende maatregen) input zal kunnen zijn voor het op te stellen Vervoersplan 2024 van de Vervoersregio en de Provincie.

Tot slot. De gemaakte keuzes in het Plan van Aanpak en de negatieve gevolgen daarvan op de verkeersveiligheid maken het ons inziens noodzakelijk dit plan gewoon als 'ter advisering aan de raad' te agenderen in de aankomende Commissie Beheer vergadering op 8 september a.s. en niet slechts als 'ter kennisname meegezonden stukken'.

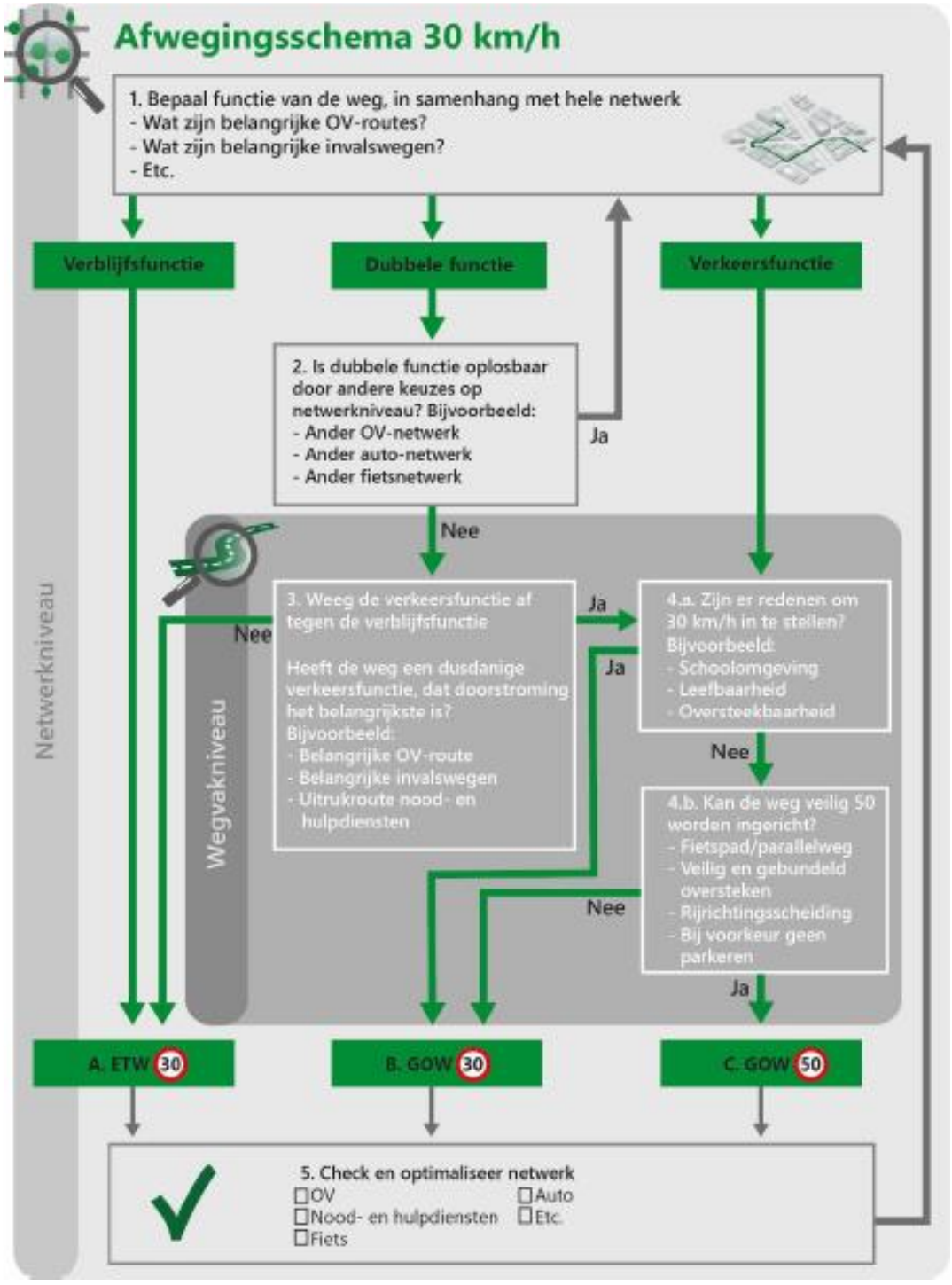
De inhoud van deze brief hebben wij ook ter kennis gesteld aan de leden van de Commissie Beheer. Vanzelfsprekend zullen wij als Platform Buskruit, tezamen met bewonersorganisaties en wijkraden, de invoering van 30km/uur in Haarlem weer nauwgezet volgen.

In afwachting van uw reactie,

Met vriendelijke groet,

Platform Bus-kruit
Dhr. M.W.A Maas
06-54313385
contact@bus-kruithaarlem.nl
www.bus-kruithaarlem.nl

Bijlage I



Rapport CROW [Afwegingskader 30 km/h | Rapport | Rijksoverheid.nl]

Bijlage 2.

Samenvatting Onderzoek Bonotraffics – verkeersveiligheid Haarlem
In opdracht van Platform Bus-kruit en de wijkraden heeft het verkeerskundig adviesbureau Bonotraffics het voorgestelde Haarlemse Mobiliteitsplan beoordeeld en de busroutes in de praktijk onderzocht[2]. Bonotraffics concludeert dat de gemeente met haar plannen de leefbaarheid en verkeersveiligheid niet verbeterd. De door het verkeerskundig adviesbureau geïdentificeerde onveilige verkeerssituaties worden zelfs gecontinueerd. Het bestendigen van 50 km/uur voor de (H)OV-busroutes en de grote aantallen bussen zijn hier de oorzaak van.

Wij herhalen de belangrijkste conclusies uit het onderzoek van Bonotraffics:

- Op veel plekken in het centraal stedelijk gebied komen de grote intensiteit van het (H)OV en groeiende aantallen fietsers en voetgangers met elkaar in conflict.
- Er zijn onveilige verkeerssituaties die moeten worden aangepakt conform geldend nationaal verkeersveiligheidsbeleid. Bonotraffics: "*Dit leidt, mede door het enorme verschil in massa en snelheid, tot grote onveiligheid. Deze dient te worden opgelost.*" Het mobiliteitsplan biedt hier echter geen oplossing voor.
- Het is niet wenselijk en niet passend om in het centraal stedelijk gebied dat bestemd is als verblijfsgebied het (H)OV te faciliteren met 50km/uur wegen.
- De grote overlast (verkeersonveiligheid, trillingen, geluid) van dagelijks 1600 bussen wordt met het voorgestelde mobiliteitsplan niet verminderd en onnodig gecontinueerd. Dit staat haaks op de eerder vastgestelde regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2020 – 2050.
- Invoering van 30 km/u op (H)OV-routes is noodzakelijk. Voor het centraal stedelijk gebied leidt dit niet tot reistijdverlies.
- Door op wegen waar HOV rijdt vast te houden aan 50 km/u zorgt dit voor verwarring voor andere weggebruikers, omdat op vele andere wegen 30 km/u geldt.

Bonotraffics concludeert tot slot dat binnen het kader van het voorliggende mobiliteitsplan tal van maatregelen mogelijk zijn waarmee en de doorstroming van het (H)OV wordt gegarandeerd en het verblijfsklimaat in dit gebied wordt verhoogd. Het betreft onder meer de invoering van 30 km/u op (H)OV-routes door het centraal stedelijk gebied. Daarnaast blijkt uit hun onderzoek dat Dus een door het College verondersteld kwaliteitsverlies van het OV is niet aan de orde.

Het onderzoek van Bonotraffics laat voorts zien dat invoering van 30km/uur niet gepaard hoeft te gaan met dure fysieke ingrepen. Er zijn inmiddels een veelheid aan snelheidsbeperkende maatregelen die kunnen werken zoals: aanleg van visuele en fysieke versmallingen (plantenstroken, bloembakken), opvallende belijningen en kleurgebruik, snelheidssignaleringen, ISA (intelligente snelheidsassistentie – dit betreft een intelligente snelheidsbegrenzer in bussen die reageert op signalen als sensoren, verkeersborden, andere verkeersdeelnemers). En ook convenanten tussen gemeente en vervoersbedrijven en hun chauffeurs om zich aan geldende snelheidsbepalingen te houden zijn een bekend instrument.

[2] https://www.bus-kruithaarlem.nl/nieuwsberichten/lopen-en-fietsen-blijft-onveilig-in-haarlem/