



Mede ingediend door:



Initiatiefvoorstel “Maak nu werk van 30 km/u”

Gevraagd besluit:

1. In te stemmen met het initiatiefvoorstel “Maak nu werk van 30 km/u” met als kernpunten dat:
 - a. De inrichting van de openbare ruimte in Haarlem moet aansluiten bij de belangenafweging mobiliteit en de hoofdkeuzes zoals opgenomen in de door de raad geaccordeerde Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar;
 - b. De raad er expliciet voor kiest om in Haarlem binnen de bebouwde kom 30 km/u als standaard vast te leggen;
 - c. In beheer en onderhoud, bij grootschalig onderhoud en bij herinrichting 30 km/u leidraad te laten zijn;
 - d. De raad gemotiveerd ervoor kan kiezen een weg binnen de bebouwde kom als 50 km/u weg vast te leggen (bijvoorbeeld bij belangrijke routes voor Openbaar Vervoer); en
 - e. Deze keuze nodig is om nieuwe denkwijzen en uitwerkingen te forceren in onder meer het denken over de inrichting van de openbare ruimte en landelijke richtlijnen.
2. In te stemmen om binnen de projecten zoals vastgelegd in onder andere de uitvoeringsagenda SOR 2020, in de begroting en in het InvesteringsPlan (IP) rekening te houden met deze aanpassingen.
3. In te stemmen om bij vaststelling van dit plan het college van Burgemeester en Wethouders opdracht te geven om:
 - a. Dit plan ten uitvoer te brengen in de dagelijkse praktijk; en
 - b. Dit plan het uitgangspunt te laten zijn voor de kadernota, begroting en investeringsplan;
 - c. Te zorgen voor borden die duidelijk markeren dat in Haarlem binnen de bebouwde kom 30 km/u de standaard is; en
 - d. Een voorstel te doen aan de raad welke wegen bij uitzondering 50 km/u zouden moeten blijven.

1 Inleiding

De gemeente Haarlem is in trek. Meer en meer mensen willen in onze gemeente wonen of verblijven. Hiermee wordt het ook drukker op straat. Niet voor niets zijn in de door de raad vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte Haarlem 2040: Groen en Bereikbaar (hierna: SOR) de volgende doelen opgenomen:

1. Aantrekkelijke stad
2. Gezonde stad
3. Metropolitane economie
4. Bereikbare stad

Daarnaast is in het afwegingskader het volgende opgenomen ten aanzien van het toekennen van ruimte voor mobiliteit in de openbare ruimte:

Belangenafweging duurzame mobiliteit

In 2016 heeft het college een afwegingskader duurzame mobiliteit vastgesteld (2015/515566).

Voor een goede regionale bereikbaarheid zet Haarlem in op beter hoogwaardig openbaar vervoer door de stad, op regionale autoverbindingen om de stad en op versterking van het regionale fietsnetwerk. De continuïteit van deze regionale netwerken is van bovenlokaal belang.

Voor lokaal verkeer en verkeer binnen de stad wordt een prioritering van belangen tussen de verschillende vormen van mobiliteit voorgesteld. Deze is als volgt:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerwijze binnen de stad.
3. Het belang van het openbaar vervoer.
4. Het belang van lokaal gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

Ook worden er nog een aantal hoofdkeuzes voor onze gemeente gemaakt:

Om in 2040 tot een groene en bereikbare stad te komen, maakt Haarlem twaalf hoofdkeuzes.

Voor elke hoofdkeuze geldt dat deze consequenties heeft voor de openbare ruimte. Haarlem kiest voor:

1. verblijfskwaliteit
2. recreatieve mogelijkheden en routes
3. ruimte voor stadsnatuur
4. gezonde straatbomen
5. klimaatadaptatie
6. ruimte voor de voetganger en kwaliteit van de looproutes
7. de fiets binnen de stad
8. duurzame mobiliteit
9. de auto te gast in het centraal stedelijk gebied
10. het versterken van de HOV-corridor
11. ketenmobiliteit
12. bundelen op de grote ring

En als toelichting bij de eerste hoofdkeuze voor verblijfskwaliteit is vastgelegd

Haarlem kiest voor verblijfskwaliteit

Een goede verblijfskwaliteit maakt dat bewoners zich thuis voelen, dat ondernemers zich er graag vestigen en dat bezoekers met plezier gebruik maken van de Haarlemse openbare ruimte. Verblijfskwaliteit betekent aandacht voor degenen die gebruik maken van de straat en vooral van het trottoir. Afhankelijk van de locatie zijn er verschillende factoren waarmee rekening moet worden gehouden. Is er buiten voldoende ruimte, is het er schoon, behaaglijk en (sociaal) veilig? Is er genoeg speelruimte in de wijk en zijn er bijzondere plekken waarom het als 'jouw' wijk voelt? Staan er op straat niet te veel geparkeerde auto's? En is er in de straat ruimte voor uitstallingen en terrassen waar je elkaar kunt ontmoeten? De keuze voor verblijfskwaliteit betekent dat de bestaande situatie – de historische context - wordt behouden en waar nodig de kwaliteit zelfs wordt verbeterd. Het betekent ook dat bij elke (voorgenomen) aanpassing van de openbare ruimte een zorgvuldige afweging plaatsvindt naar het effect daarvan voor de verblijfskwaliteit ter plekke.

De gemeenteraad heeft met het vaststellen van de SOR ingespeeld op hetgeen veel Haarlemmers al jaren merken. Het is druk op fietspaden en stoepen. De verblijfskwaliteit van die ruimtes blijft echter achter. Fietspaden zijn te smal voor het toenemende gebruik. Stoepen zijn te vol voor de voetgangers, de spelende kinderen en de fietsenrekken. Daarnaast rijdt het gemotoriseerd verkeer op veel plekken, zoals lagere scholen, te hard. Dit heeft een nadelig effect op de verblijfskwaliteit. Daarom is er al vastgelegd dat binnen de bebouwde kom van Haarlem verblijf, voetgangers en fietsers het primaat hebben. Hierbij past een inrichting als 30 km/u gebied.

2 Voorstel aan de raad

Met dit voorstel kiest de Haarlemse raad ervoor om in Haarlem binnen de bebouwde kom 30 km/u als standaard vast te leggen. Dit betekent dat in dagelijks beheer en onderhoud, bij grootschalig onderhoud en bij herinrichting deze keuze leidend zal zijn. Vanzelfsprekend kan de raad hiervan gemotiveerd afwijken en bepaalde wegen binnen de bebouwde kom aan te wijzen als 50 km/u weg.

Dit voorstel is een beleidsmatige keuze (en hiermee politieke stellingname) die nodig is om opdracht te geven aan het college om deze nieuwe denkwijzen te omarmen en de uitwerking van deze denkwijze uit te voeren.

Met dit voorstel stemt de raad ook in om binnen de projecten zoals vastgelegd in de uitvoeringsagenda SOR 2020, in de begroting en in het InvesteringsPlan (IP) rekening te houden met deze 30 km/uur-norm.

Conform artikel 160 lid 1 Gemeentewet bij vaststelling van dit plan het college van Burgemeester en Wethouders opdracht te geven om:

1. Dit plan ten uitvoer te brengen in de dagelijkse praktijk; en
2. Dit plan het uitgangspunt te laten zijn voor de kadernota, begroting en investeringsplan;
3. Te zorgen voor borden die duidelijk markeren dat in Haarlem binnen de bebouwde kom 30 km/u de standaard is; en

4. Een voorstel te doen aan de raad welke wegen bij uitzondering 50 km/u zouden moeten blijven.

3 Beoogd resultaat

Met dit voorstel wordt beoogd om de inrichting van de bebouwde kom te laten aansluiten bij reeds eerder door de raad vastgelegde beleidsmatige kaders. Een inrichting die recht doet aan de al vastgelegde prioriteitsstelling:

1. Het belang van de voetgangers; veilige en comfortabele voorzieningen.
2. Het belang van de (elektrische) fiets als primaire vervoerwijze binnen de stad.
3. Het belang van het openbaar vervoer.
4. Het belang van lokaal gebruik van de auto en overig gemotoriseerd verkeer.

4 Argumenten

A Dit besluit is noodzakelijk voor de gewenste verandering

In de Haarlemse raad bestaat al jarenlang de wens om de verblijfsfunctie, langzaam verkeer en OV voorrang te geven ten opzichte van de auto. Toch legt de auto tot de dag van vandaag nog altijd de grootste ruimteclaim in onze gemeente. Dit gaat zowel om bewegende auto's als stilstaande auto's. Dit besluit is noodzakelijk om eindelijk de gewenste verandering in gang te zetten. Op basis van dit besluit kunnen bijvoorbeeld deskundigen (of verkeerskunde of verkeersontwerp studenten in de vorm van een prijsvraag) gevraagd worden om mee te denken hoe uitvoering te geven aan dit besluit. Hiermee wordt met dit besluit een al lang vastgelegde wens eindelijk concreet. Zo wordt het bij te herontwikkelen gebieden, (groot) onderhoud en te herinrichten gebieden heel duidelijk: 30 km/u is het uitgangspunt. Daarnaast wordt het college gevraagd om in het mobiliteitsbeleid dat eind 2020 door de raad zal worden vastgesteld om uit te werken waar zij kansen zien voor het aanwijzen van woonerven (adviesnelheid 15 km/u) en zogenaamde loop- of leefstraten (advies snelheid 5 km/u).

B De verkeersveiligheid wordt groter (al zullen sommigen zeggen van niet)

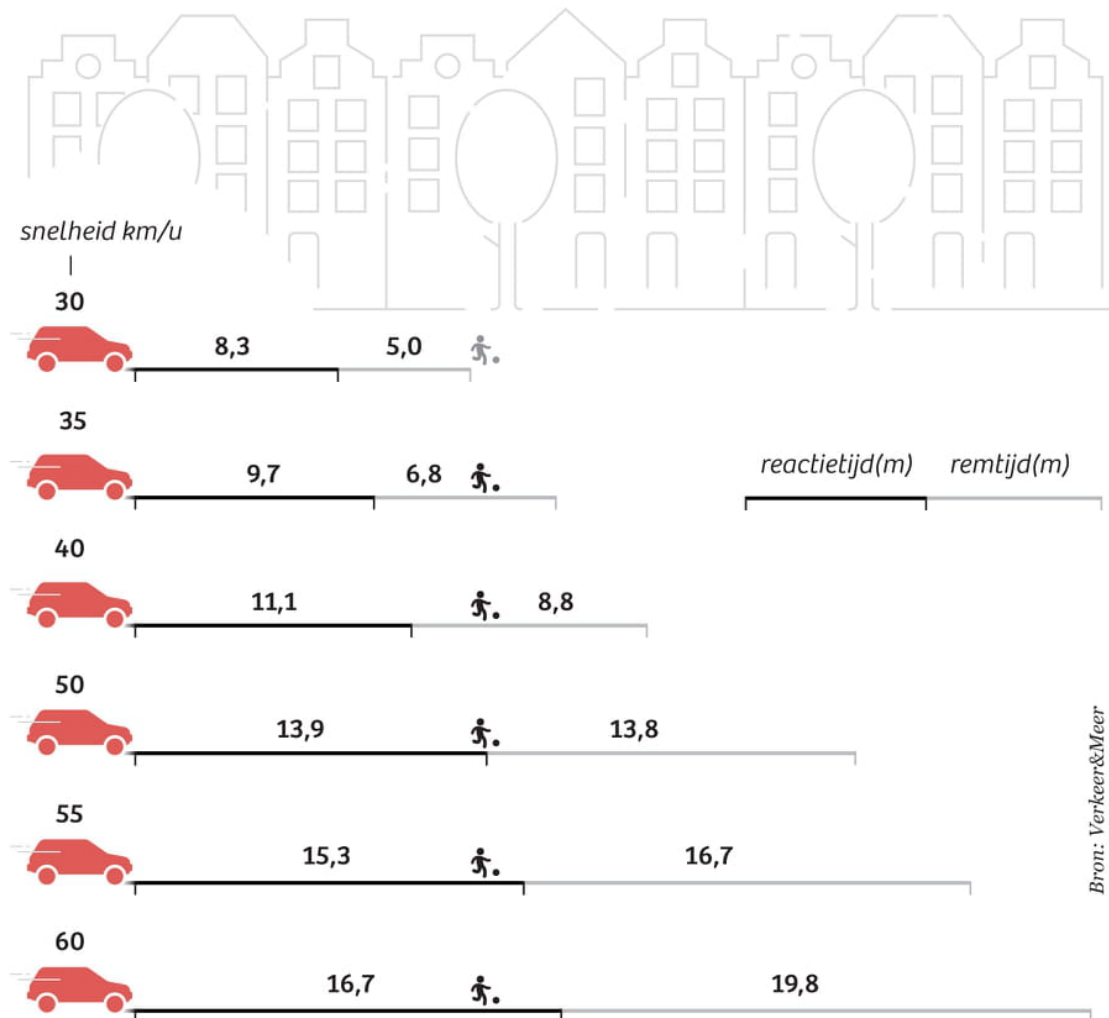
Op dit moment is vrijwel de gehele openbare ruimte ingericht met één hoofddoel: de auto zoveel mogelijk ruimte geven. Ruimte geven om te rijden en ruimte geven om stil te staan. Of zoals fietsprofessor Marco te Brömmelstoet en journalist Thalia Verkade schrijven in een artikel: we zien de straat als door een autovoortuit¹. Zij beschrijven verder in het artikel - vooruitlopend op hun boek "Het recht van de snelste" heel nauwkeurig hoe we vanuit autologica over de straat denken. Eén van de kenmerken van deze logica is dat de uitdrukking "kwetsbare verkeersdeelnemers" bestaat bij het gevaar van auto's en vrachtauto's. Een meer neutrale uitdrukking zou wellicht zijn verkeersdeelnemers en gevaarlijke, lompe of zelfs potentieel dodelijke verkeersdeelnemers.

¹ Artikel op [decorrespondent.nl](https://decorrespondent.nl/11186/vijf-inzichten-die-je-blik-op-de-weg-voorgoed-veranderen/18938441628414-78804d01), "Vijf inzichten die je blik op de weg voorgoed veranderen", zie <https://decorrespondent.nl/11186/vijf-inzichten-die-je-blik-op-de-weg-voorgoed-veranderen/18938441628414-78804d01>

In een ander artikel laadt Verkade zien wat de remtijden zijn van een auto ². Pas op, deze cijfers kunnen schokkend zijn voor een gemeente die eerder heeft vastgelegd dat voetgangers en fiets het primaat moeten hebben binnen het stedelijk gebied.

Zo lang duurt het tot je stilstaat met een auto

Als je remt bij een snelheid van 35 km/u sta je pas na ruim 16 meter stil



Bron: Artikel "Dit deed de auto met de stad", decorrespondent.nl

Met 30 km/u staat een auto stil na 13 meter, maar met 50 km/u is dit meer dan 27 meter! Verkade en Te Brömmelstoet hebben ook het initiatief genomen voor de website www.hetongeluk.nl waarop te zien is wie de tegenpartij is bij verkeersdoden (zie https://www.hetongeluk.nl/statistieken/andere_partij?period=all).

Vrijwel alle bestaande regels, richtlijnen of ontwerpprincipes zijn tot stand gekomen vanuit autologica. Vanuit al dit denken is het daarom ook makkelijk om argumenten tegen dit

² Artikel op decorrespondent.nl "Dit deed de auto met de stad", zie <https://decorrespondent.nl/11208/dit-deed-de-auto-met-de-stad/18975688697592-5e50c87d>

initiatiefvoorstel te bedenken. Dat gaat voorbij aan de echte verandering. In Haarlem willen we niet langer dat fietsers en voetgangers de *kwetsbare* verkeersdeelnemers zijn. We willen ervoor zorgen dat de verblijfsruimte voor alle Haarlemmers veilig is – zeker rond scholen en kinderdagverblijven.

C Er binnen wettelijke kaders mogelijkheden zijn zolang er maar een andere invulling wordt gegeven aan de uitvoering van de wettelijke kaders

De gemeente is op dit moment te weinig creatief is bij de toepassing van de Uitvoeringsvoorschriften BABW. In de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (zie <https://wetten.overheid.nl/BWBR0009104/2017-07-01>) is ten aanzien van het plaatsen van een verkeersbord voor een 30 km/u gebied het volgende opgenomen:

Bord A1 (30 km/h binnen de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:

- iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
- om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;
- met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
 - a. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
 - b. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers
 - c. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
- de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
- indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

Dit wettelijk kader biedt mogelijkheden tot slimme gedragsveranderende interventies. Helaas hebben we in Haarlem geen onbeperkte middelen. In onze gemeente gaan we over tot herinrichting van een straat als de levensduur van de inrichting voorbij is. In dit tempo zal het vele decennia duren voordat alle straten in Haarlem de inrichting krijgen past bij de primaire functie als verblijfsgebied.

Daarom stellen we voor om nu echt werk te maken van 30km/u in Haarlem door het toepassen van snelle maatregelen.

Hierbij denken we aan de volgende zaken:

1. Maak bij binnenrijden van de bebouwde kom in Haarlem duidelijk dat in Haarlem 30 km/u de standaard is
2. Pak gebieden aan die al goed zijn ingericht (zoals nu Zuiderhout)
3. Maak gebruik van goedkope, beproefde en makkelijk aan te leggen maatregelen zoals prefab of optische snelheidsremmers om te voldoen aan bovenstaande inrichtingseisen

4. “Van buiten naar binnen werken”. Of te wel: eerst alle kruispunten aanpakken van 30 km/wegen waar ze aantakken op 50 km wegen. Zo maak je aan de automobilist duidelijk dat we in Haarlem 30 rijden
5. Maak op meer plekken gebruik van groene golven voor fietsers
6. Pak gebieden aan die direct rondom scholen en kinderdagverblijven liggen
7. Richt de hoofdfietsroutes uit de SOR in als 30 km (fiets)straten, of bij samenloop met Hoogwaardig Openbaar Vervoer met vrij liggende fietspaden
8. Pak gebieden aan met minder dan 5000 auto’s per etmaal
9. Maak voor alle Haarlemmers op een kaart in de open data portal zichtbaar hoe het 30km gebied zich uitbreidt

D Bewustwording en handhaving zijn nodig

De eerder vastgestelde prioritering tussen vervoersmodaliteiten doet recht aan de wensen van vele Haarlemmers: geef ruimte aan verblijf en aan langzaam verkeer. Dit besluit geeft de gewenste duidelijkheid. “In Haarlem rijden we 30, tenzij” in plaats van “In Haarlem rijden we 50, tenzij”, wat nu het geval is.

Bewustwording en handhaving zijn naast de inrichting belangrijke instrumenten voor gedragsverandering. Bij bewustwording denken we aan maatregelen die het gedrag duidelijk maken. Hierbij denken we concreet aan meerdere rondreizende interactieve matrix of smiley snelheidsborden. Hierbij moet ook aandacht blijven voor de uitzonderingswegen waar 50 km/u geldt. Hier moeten voldoende maatregelen genomen worden, zodat er ook echt maximaal 50 gereden kan worden.

Handhaving in 30 km/u gebieden is een veel besproken onderwerp. Meerdere keren is in onze raad verteld dat handhaving binnen 30 km/u gebieden geen prioriteit heeft. Navraag leert dat flitskasten wel degelijk kunnen flitsen op 30 km/u. We vragen het college om na te gaan in hoeverre en tegen welke kosten het mogelijk is om zelf één of meer rondreizende flitskasten voor 30 km/u in te zetten. En hierbij na te gaan of financiële compensatie door de rijksoverheid (aangezien de inkomsten uit boetes daar zullen belanden) mogelijk is.

Daarnaast kan er ook gedacht worden aan slimme stimulering zoals belonen. Zie bijvoorbeeld het recente voorbeeld uit Den Haag³.

E Fietsen is gezond, duurzaam en maakt mensen gelukkig

Uit meerdere onderzoeken blijkt dat fietsers gezonder zijn en ook mensen gelukkig maakt. Volgens Leo Bormans, auteur van de internationale bestseller *The World Book of Happiness*, (geciteerd in meerdere artikelen⁴) komt dit door drie factoren: autonomie, competentie en verbinding. Een inrichting gericht op de fiets wordt door mobiliteits- en stedelijke ontwikkeling consultant Erik Tetteroo ook wel *Happy Oriented Development* genoemd⁵. En dat fietsen duurzaam is hoeven we niet meer uit te leggen toch?

³ <https://www.omroepwest.nl/nieuws/3766730/Geld-verdienen-via-snelheidsmeters-in-Den-Haag-Belonen-blijkt-te-werken>

⁴ <https://www.voordewereldvanmorgen.nl/duurzame-blogs/fietsen-maakt-gelukkig-en-dit-is-waarom>
<https://www.anwb.nl/fietsroutes/tips/waarom-fietsen-gelukkig-maakt>

⁵ <https://www.appm.nl/bericht/fietsen-maakt-gelukkig>

F De huidige crisis biedt een concrete en actuele aanleiding

De huidige Corona-crisis, waarbij voetgangers en fietsers 1,5 meter afstand moeten houden van elkaar, maakt duidelijk dat dit geen overbodige luxe is. Door auto's langzamer te laten rijden, kan op meer plekken vervoersvermenging plaatsvinden (voetgangers en fietsers op de rijbaan), zodat voetgangers en fietsers meer ruimte hebben om 1,5 meter afstand van elkaar te bewaren.

5 Risico's en kanttekeningen

A De inrichting is (op korte termijn) niet overal in lijn met deze vastgelegde maximumsnelheid

Vanuit de verkeerswetten moet een straat zijn ingericht in lijn met de maximumsnelheid. Deze inrichting zal niet direct overal aangepast worden. Hiermee ontstaan er opnieuw grijze wegen. Zoals eerder gesteld beschikt de gemeente niet over de middelen om dit te voorkomen. Gelijktijdig biedt de Corona-crisis waarin veel gemeenten hebben besloten om fietsers op de rijweg toe te laten, zodat voetgangers over een breed voetpad beschikken (stoep + fietspad), ook ruime kansen. Door de fietsers naar de rijbaan te dwingen, kunnen auto's niet harder rijden.

B Bezwaar dat er schijnveiligheid wordt gecreëerd

Op dit moment is de inrichting en zijn de kaders voor (her-)inrichting niet in lijn met eerder in de Structuurvisie Openbare Ruimte vastgelegde en hiermee door de college en raad noodzakelijk geachte keuzes voor Haarlem. Met dit besluit is in ieder geval voor iedereen duidelijkheid: in Haarlem rij je 30 km/u.

C Kritiek op dit besluit als het gaat om Hoogwaardig Openbaar Vervoer

De raad heeft ervoor gekozen dat Openbaar Vervoer meer een meer een volwaardig alternatief moet zijn voor de auto. Zoals vastgelegd in het raadsbesluit kan de raad er gemotiveerd voor kiezen een weg of straat te bestempelen als 50km/u straat. Doorstroming van OV kan hier een reden voor zijn. Bij een vrij liggende busbaan zou op de busbaan 50 aangehouden kunnen worden en op de naastliggende weg 30 met de hierbij behorende inrichting.

6 Uitvoering

Dit kader zal uitgewerkt moeten worden in alle volgende beleidsmatige en uitvoeringsgerichte documenten. Dit ligt conform Gemeentewet artikel 160 lid 1 bij het college.

Voor de fysieke uitvoering zijn er al voorbeelden die zijn uitgewerkt in opdracht van andere partijen. Een duidelijk uitgewerkt voorbeeld is opgenomen in het document "greenpaper wegategorisering fiets"⁶.

⁶ In opdracht van ROV Fryslân opgesteld door Walraad Verkeersadviesing, toegankelijk via <https://www.verkeerskunde.nl/uploads/2019/9/green-paper-wegategorisering-fiets-v2.pdf>