

Platform Bus-kruit waarbij bewoners, ondernemers en onder meer de wijkraden Binnenstad, Welgelegen, Vijfhoek, Raaks en Doelen en Rozenprieel zijn aangesloten, is verheugd met het initiatiefvoorstel van D66 dat mede is ingediend door SP, Actiepartij voor Haarlem en de ChristenUnie. Wij roepen andere partijen dan ook op het voorstel te steunen. Daarbij doen wij het dringende verzoek om ook 30 km/uur als uitgangspunt voor de zware HOV-routes door het centraal stedelijk gebied te hanteren. Invoering vergroot de verkeersveiligheid en leefbaarheid exponentieel en maakt Haarlem klaar voor de toekomst. Dit is van groot belang voor onze stad waarin het steeds drukker wordt. Zo zorgen we ervoor dat bewoners zich thuis voelen, dat ondernemers zich er graag vestigen en dat bezoekers met plezier gebruik maken van de Haarlemse openbare ruimte.

Wij onderschrijven al langer het belang van 30 km/u als uitgangspunt en hebben u eerder opgeroepen zich hiervoor in te zetten. De gemeente Haarlem heeft hiervoor al het nodige beleid ontwikkeld: Structuurvisie Openbare Ruimte 2040 (SOR), het Haarlems Verkeer- en Vervoerplan (HVVP) en werkt met de principes van Duurzaam Veilig. Tot op heden is dit beleid echter niet omgezet in uitvoering. Met dit voorstel wordt opgeroepen om de mouwen op te stropen en aan de slag te gaan. Vele steden zijn Haarlem al voorgegaan met 30 km/uur in grote delen van de stad niet alleen op de wegen waar auto's rijden, maar ook het (H)OV. Want juist op deze wegen in het centraal stedelijk gebied van Haarlem komen veel verkeersdeelnemers samen: voetgangers, fietsers, OV en auto's. Dan doelen wij onder meer op de routes Gedempte Oude Gracht – Nassaulaan, Parklaan en Rustenburgerlaan, Wilhelminastraat, Tempeliersstraat, Kinderhuisvest, Parklaan. Veel Haarlemmers maken gebruik van deze wegen naar school, kinderdagverblijf, werk en een bezoek aan onze mooie binnenstad. Het OV vormt voor de invoering ook geen barrière. In steeds meer OV-publicaties wordt gesteld dat de kwaliteit van het (bus-)OV in steden wordt bepaald door kwaliteit van bushaltes, fietsparkeervoorzieningen, allerlei voorzieningen in de bus en steeds minder door snelheid en seconde-winst in een stad.



Afbeelding 1: 30 km/u maakt fietsen veiliger

Thomas Straatemeier van Goudappel Coffeng geeft het volgende aan over snelheid in steden: "De belangrijkste uitdaging in de binnensteden is de juiste balans vinden tussen verblijven en verplaatsen. In veel straten en gebieden gaat dat al redelijk, maar de grootste uitdagingen vormen de grotere stadstraten, de straten met een hoge verblijfsfunctie waar alle modaliteiten een plaats opeisen in een beperkte ruimte. In die stadstraten zou je kunnen kiezen voor verblijven, of voor verkeer en verblijven. Ik zou waar mogelijk kiezen voor de combinatie. In stadstraten zonder verkeer ligt een bepaalde saaiheid op de loer. Met een andere kijk op snelheid en doorstroming is naar mijn idee veel winst te boeken. Investeren in hogere snelheden voor tram en gemotoriseerd verkeer, betekent nog meer beroep doen op de schaarse verblijfsruimte. Dat lukt weliswaar met de metro, maar met de tram en bus wordt het al lastiger."

Uit steden die Haarlem hierin voor zijn gegaan, waaronder Utrecht, Leiden, Den Haag en Groningen blijkt dat dit een positieve uitwerking heeft op de leefomgeving en lopen en fietsen stimuleert. Het aantal ongevallen daalt wanneer 30 km/uur als maximumsnelheid wordt ingevoerd. Daarbij heeft dit tevens een positief effect voor ondernemers doordat het winkelende publiek zich prettiger door de stad kan begeven en het aangenamer zitten is op terrassen. Invoeren van 30 km/uur als norm heeft een groot effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het centraal stedelijk gebied en heeft maar een beperkt effect op de rijtijden van de bussen (zie berekeningen maximaal tijdverlies in de eerder toegezonden handreiking Van, Via, Naar p29). Doordat het reeds druk is in het centraal stedelijk gebied vanwege vele voetgangers en fietsen zal het effect op rijtijdverlies zelfs kleiner zijn dan in het scenario (zonder voetgangers en fietsers) waar in onze berekeningen vanuit is gegaan. Bewoners, ondernemers en bezoekers van Haarlem profiteren van een veilige en aangename buitenruimte. Fietsen en lopen wordt tevens meer gestimuleerd.

Ook het CROWⁱⁱ biedt onderbouwing voor het invoeren van 30 km/u. Het CROW stelt dat een essentieel uitgangspunt is dat verkeerssoorten zo veel mogelijk moeten worden gescheiden als de veiligheid van kwetsbare weggebruikers in het geding is. Naast die kwetsbaarheid zijn snelheids- en massaverschillen de belangrijkste argumenten voor deze scheiding. Daarnaast stelt het CROW dat de snelheid op potentiële conflictpunten moet worden gereduceerd. Daar waar scheiding van verkeerssoorten niet

gewenst of mogelijk is, moet de rijsnelheid sterk worden teruggebracht. De huidige situatie in het centraal stedelijk gebied waarbij op delen van de route fietsers worden gemengd met zeer veel grote bussen onder een 50km/u regime is niet toegestaan en onverantwoord. Daarnaast dienen voetgangers in dit drukke gebied op veel punten busroutes over te steken naar winkels, scholen, parken, restaurants en hun woningen.

Het SWOV stelt daarnaast in Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer: "Het gaat al een aantal jaren niet goed met de verkeersveiligheid: zowel het aantal ernstig verkeersgewonden als het aantal verkeersdoden stijgt. Een specifiek probleem, zowel onder doden als ernstig verkeersgewonden, vormt de veiligheid van fietsers. Deze ontwikkelingen vragen hernieuwde aandacht voor verkeersveiligheid."^{III} Volgens een prognose van het SWOV zal het aandeel fietsers onder de verkeersdoden naar verwachting toenemen bij ongewijzigd beleid^{IV}. Stil staan is geen optie, maar langzamer rijden zal onze stad voorzien van een hoognodige impuls die de kwaliteit van onze leefomgeving zal vergroten en veiliger zal maken.

Het is om die reden te begrijpen dat steeds meer gemeenten 30 km/uur als norm instellen inclusief binnenstadsring / gebiedsontsluitingswegen. Voorbeelden zijn onder meer Groningen^V, Utrecht^{VI}, 's Hertogenbosch^{VII}, Capelle aan den IJssel^{VIII} en Den Haag^{VIII}. Met Den Haag als casus hebben Goudappel Coffeng en DTV een presentatie^X op het Nationaal Fietscongres 2019 gegeven over de brede 30 km/uur norm binnen de bebouwde kom, inclusief de drukke toegangswegen. Vooroorlogse ontsluitingswegen worden hier expliciet als kandidaat genoemd, onder meer omdat het hier niet goed mogelijk is om gescheiden fietsvoorzieningen aan te brengen die voldoen aan de veiligheidsnormen.

- i Verkeerskunde.nl, Thomas Straatemeier van Goudappel Coffeng: 'Zet in op langzamer en leuker'
<http://www.verkeerskunde.nl/thomas-sstraatemeier-zet-in-op-langzamer-en-beter.44451.lynkx>
- ii CROW 2018 - Handboek verkeersveiligheid
<https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-verkeersveiligheid-toegankelijkheid>
- iii SWOV 2018 - DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030
<https://www.swov.nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030>
- iv SWOV 2018 - Verkeersveiligheidsverkenning 2030 Slachtofferprognoses en beschouwing SPV
<https://www.swov.nl/publicatie/verkeersveiligheidsverkenning-2030>
- v Diepenring Groningen 30 km/uur
<http://www.verkeerskunde.nl/nieuws/2019/nvc-2019-30-km-uur-op-een-gebiedsontsluitingsweg%E2%80%A660484.lynkx>
- vi Herinrichting naar 30 km/uur vn bijna alle Utrechtse straten.
<https://www.duic.nl/algemeen/megaproject-voor-gemeente-met-herinrichting-straten-naar-30-kilometer-per-uur/>
- vii Capelle aan den IJssel: herinrichten wegen naar 30 km/h-zone
<https://wijwillendit.nl/capelle-aan-den-ijssel/project/herinrichten-wegen-naar-30-km-h-zone>
- viii CROW Fietsberaad presentatie DTV Consultants en Goudappel Coffeng