



Oproep 30 km/uur in binnenstad en centraal stedelijk gebied

Platform Bus-kruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen en Vijfhoek, Raaks en Doelen roepen het college en de raad van Haarlem op om een snelheidsnorm van 30 km/uur in te voeren in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied. 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. 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 OV. Invoering vergroot de verkeersveiligheid en leefbaarheid exponentieel en maakt Haarlem klaar voor de toekomst waarin het steeds drukker wordt in de stad. Het OV is hiervoor 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.

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. Daarnaast kun je nog iets doen aan het afstellen van verkeerslichten, maar ook daar bereik je grenzen."ⁱ

Een aantal straten in Haarlem wordt zwaar belast met veel busverkeer en bijbehorende busfiles. Deze straten zijn vaak te smal om al het busverkeer te verwerken en zijn niet geschikt voor het grote formaat intercity bussen. Er is vaak niet voorzien in vrijliggende fietspaden of zelfs fietsstroken, zodat deze kwetsbare verkeersdeelnemers van dezelfde weg gebruik maken als de vele, zeer grote lijnbussen die 50 km/u mogen rijden en zelfs harder rijden.

Door 30 km/uur als snelheidsnorm in te stellen inclusief de daarbij behorende weginrichting te realiseren wordt invulling gegeven aan de structuurvisie openbare ruimte en het doel dat elk slachtoffer in het verkeer moet worden voorkomen, zoals verwoord in het Strategisch Plan Verkeersveiligheidⁱⁱ. Tevens wordt zo voldaan aan de criteria van het CROW en Duurzaam Veilig. Ook het rapport van het CROW 'Gemeente en openbaar vervoer' adviseert 30 km/uur. "Als ze toch door verblijfsgebieden moeten rijden, moet hun snelheid uiteraard aangepast zijn: dertig kilometer per uur is dan snel genoeg, omdat de conflictkans met andere weggebruikers groter is."ⁱⁱⁱ Tot slot roept ook de RAI Vereniging steden op om binnen de bebouwde kom een snelheidsnorm van 30 km/uur in te stellen omdat het drukker op de wegen wordt.^{iv}

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 dus een groot effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de binnenstad en 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 de berekeningen vanuit is gegaan. Het gaat om een paar seconden. Bewoners, ondernemers en bezoekers van Haarlem profiteren van een veilige en aangename buitenruimte. Fietsen en lopen wordt tevens meer gestimuleerd.



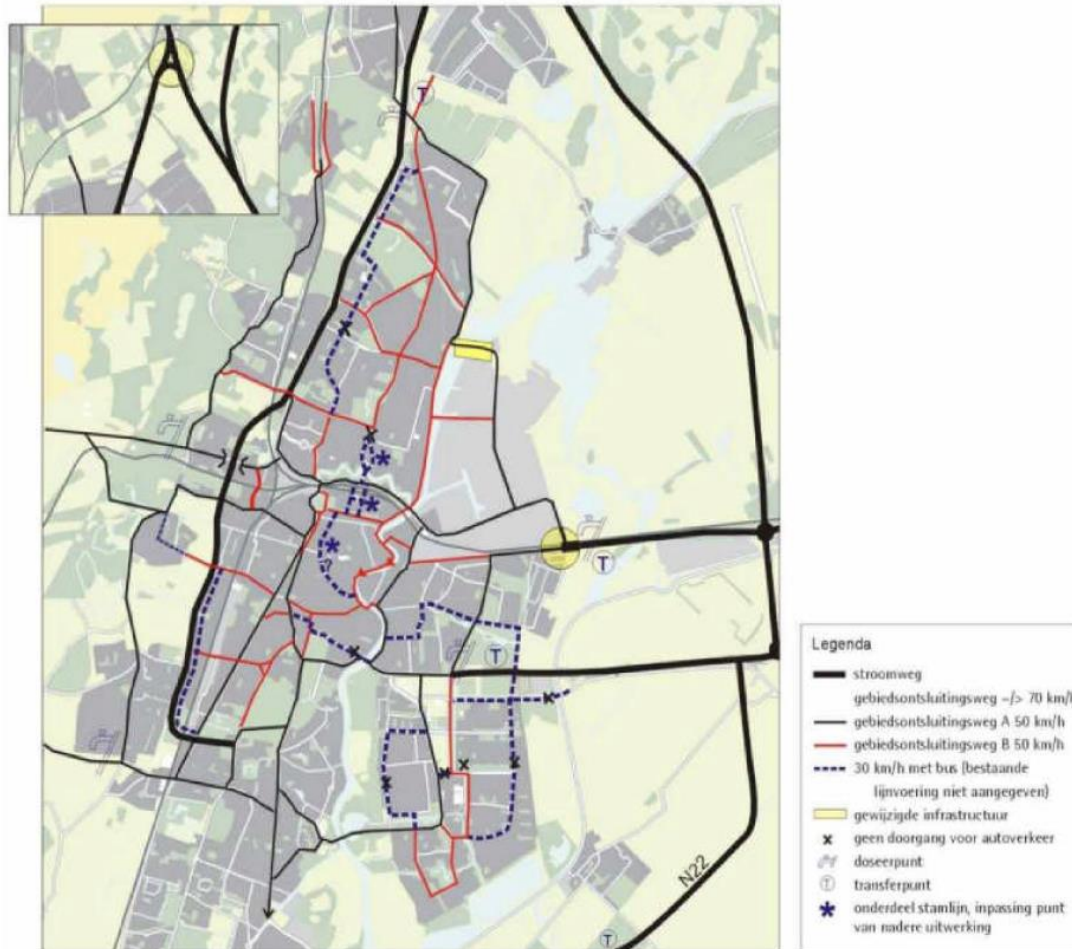
De huidige inrichting van straten in de binnenstad en het centraal stedelijk gebied is niet conform de richtlijnen van het CROW^v en Duurzaam Veilig met betrekking tot menging van zwaar verkeer met fietsers. Het CROW stelt dat een essentieel uitgangspunt is dat verkeerssoorten zo veel mogelijk moeten 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. Kortom: de huidige situatie in de binnenstad en 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. Deze weggebruikers dienen op zijn minst fysiek gescheiden te worden óf de snelheid dient te worden teruggebracht, beter nog is beide. Het is belangrijk om aan deze uitgangspunten invulling te geven, anders zal de verkeersveiligheid in Haarlem blijvend onder de norm blijven. Het SWOV stelt 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."^{vi}

Rond de busroutes in Haarlem is er op dit moment sprake van een onveilige verkeerssituatie. In de afgelopen twee jaar hebben daardoor meerdere ongelukken plaatsgevonden, waarbij sprake was van een aanrijding van een kwetsbare wegdeelnemer door een lijnbus. Volgens een prognose van het SWOV zal het aandeel fietsers onder de verkeersdoden naar verwachting toenemen bij ongewijzigd beleid^{vii}.

In de steeds drukker wordende binnenstad en het centraal stedelijk gebied dient in lijn met de structuurvisie openbare ruimte prioriteit verleend te worden aan lopen en fietsen. Daarbij dient ook aandacht te zijn voor verblijfskwaliteit. De SOR geeft hierover het volgende aan "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." Het vergroten van de kwaliteit van de leefomgeving en verkeersveiligheid in het centrum wordt bewerkstelligd door 30 km/uur als snelheidsnorm in te stellen, óók voor de drukke (OV-)routes in en rond het centrum. Ook in andere steden wordt 30 km/uur als norm ingesteld inclusief binnenstadsring / gebiedsontsluitingswegen. Voorbeelden zijn onder meer Groningen^{viii}, Utrecht^{ix}, 's Hertogenbosch^x, Capelle aan den IJssel^{xi} en Den Haag^{xii}. Met Den Haag als casus hebben Goudappel Coffeng en DTV een presentatie^{xii} 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.

Haarlems Verkeers- en Vervoerplan

In het vigerende Haarlems Verkeers- en Vervoerplan staat op de routes Rustenburgerlaan, Tempeliersstraat, Nassaulaan en Gedempte Oude Gracht aangegeven dat hier een snelheid geldt van "30 km/uur met bus".



Figuur 5.1 Wegencategorisering HWP

Structuurvisie Openbare Ruimte 2040

In de structuurvisie Openbare Ruimte 2040 staat aangegeven dat lopen en fietsen respectievelijk op 1 en 2 staan en de overige verkeersdeelnemers te gast zijn. Zodoende houden we onze stad toegankelijk, bereikbaar en veilig. Voor het centraal stedelijk gebied is in lijn daarmee aangegeven dat de fietser maatgevend is voor de snelheid. Voor de HOV-assen staat aangegeven dat het mengen van fietsers met andere verkeersdeelnemers niet wenselijk is in dit gebied, zeker niet wanneer de snelheid niet gereduceerd wordt. Dit is in lijn met het concept Duurzaam Veilig waarin wordt gesteld dat kwetsbare verkeersdeelnemers moeten worden beschermd.

Verwijzingen naar publicaties

- 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-leuker.44451.lynkx)
<http://www.verkeerskunde.nl/thomas-sstraatemeier-zet-in-op-langzamer-en-leuker.44451.lynkx>
- ii [Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030](https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur)
<https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2018/12/05/bijlage-1-het-strategisch-plan-verkeersveiligheid-2030-veilig-van-deur-tot-deur>
- iii [CROW 2007 - gemeente en openbaar vervoer](https://www.crow.nl/publicaties/rapport-gemeente-en-openbaar-vervoer)
<https://www.crow.nl/publicaties/rapport-gemeente-en-openbaar-vervoer>
- iv [RAI Vereniging: snelheidsnorm bebouwde kom 30 km/uur](https://raivereniging.nl/pers/persberichten/2019-q1/0325-rai-vereniging-snelheidsnorm-bebouwde-kom-30-km-uur.html)
<https://raivereniging.nl/pers/persberichten/2019-q1/0325-rai-vereniging-snelheidsnorm-bebouwde-kom-30-km-uur.html>
- v [CROW 2018 - Handboek verkeersveiligheid](https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-verkeersveiligheid-toegankelijkheid)
<https://www.crow.nl/online-kennis-tools/kennismodule-verkeersveiligheid-toegankelijkheid>
- vi [SWOV 2018 - DV3 - Visie Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030](https://www.swov.nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030)
<https://www.swov.nl/publicatie/dv3-visie-duurzaam-veilig-wegverkeer-2018-2030>
- vii [SWOV 2018 - Verkeersveiligheidsverkenning 2030 Slachtofferprognoses en beschouwing SPV](https://www.swov.nl/publicatie/verkeersveiligheidsverkenning-2030)
<https://www.swov.nl/publicatie/verkeersveiligheidsverkenning-2030>
- viii [Diepenring Groningen 30 km/uur](http://www.verkeerskunde.nl/nieuws/2019/nvc-2019-30-km-uur-op-een-gebiedsontsluitingsweg%E2%80%A660484.lynkx)
<http://www.verkeerskunde.nl/nieuws/2019/nvc-2019-30-km-uur-op-een-gebiedsontsluitingsweg%E2%80%A660484.lynkx>
- ix [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/) <https://www.duic.nl/algemeen/megaproject-voor-gemeente-met-herinrichting-straten-naar-30-kilometer-per-uur/>
- x [Nog maar met 30 langs het centrum van Den Bosch](https://www.bd.nl/stadsgezicht-den-bosch/nog-maar-met-30-langs-het-centrum-van-den-bosch-de-binnenstadsring-komt-er-aan~ac019796/)
<https://www.bd.nl/stadsgezicht-den-bosch/nog-maar-met-30-langs-het-centrum-van-den-bosch-de-binnenstadsring-komt-er-aan~ac019796/>
- xi [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)
<https://wijwillendit.nl/capelle-aan-den-ijssel/project/herinrichten-wegen-naar-30-km-h-zone>
- xii [CROW Fietsberaad presentatie DTV Consultants en Goudappel Coffeng](https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/30-km-h-op-drukke-wegen-in-de-stad-Gevolgen-voor-d)
<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/30-km-h-op-drukke-wegen-in-de-stad-Gevolgen-voor-d>