Op weg naar 30 km/uur in Haarlem

Platform Buskruit

Second opinion mobiliteitsbeleid Haarlem

BonoTraffics

Projectomschrijving	Second opinion Mobiliteitsplan Haarlem
Opdrachtgever	Platform Buskruit
Projectnummer	21.0120.001
Datum	23 april 2021
Status	Definitief
Auteur(s)	M. Bentum
Controle	J. Hoogenboom
Projectleider/vrijgave	J. Hoogenboom

Samenvatting

De gemeente Haarlem heeft een nieuw mobiliteitsbeleid uitgewerkt met de visie op 2030. Dit mobiliteitsbeleid vormt een verder uitwerking op het gebied van mobiliteit ten opzichte van Structuurvisie Openbare Ruimte. In het nieuwe beleid wordt vooruitgelopen op 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom. In lijn hiermee zijn in het mobiliteitsbeleid de woongebieden en het centraal stedelijk gebied aangemerkt als verblijfsgebieden met een maximumsnelheid van 30 km/uur.

Echter, de HOV-lijnen blijven omwille van de doorstroming van het openbaar vervoer 50 km/uur. Een aantal delen van deze HOV-structuur gaan door het centraal stedelijk gebied, zoals de Rustenburgerlaan, Tempeliersstraat, Kinderhuisvest, Gedempte Oude Gracht en de Parklaan. Een maximumsnelheid van 50 km/uur in het centraal stedelijk gebied, dat een verblijfsgebied is en voor grote delen bestaat uit voetgangersgebied, zorgt voor overlast en levert risico's op. In het mobiliteitsbeleid is weinig aandacht besteed aan de reeds bestaande problematiek en overlast rondom deze 50 km/uur HOV-assen door het centraal stedelijk gebied. Dit terwijl wel mogelijkheden bestaan om de overlast te verminderen. Het mobiliteitsbeleid van Haarlem is naast vigerende (landelijke en regionale) beleidsplannen gelegd en aan de hand van voorbeelden elders wordt verkend op welke wijze het HOV-netwerk anders kan worden ingericht. Dit in lijn met het voorliggende mobiliteitsbeleid maar met oplossingen voor geconstateerde knelpunten.

Een aantal van de conclusies zijn dat het centraal stedelijk gebied een bestemming en verblijfsgebied is. Het faciliteren van doorgaand verkeer, zonder bestemming in het centraal stedelijk gebied, is niet overeenkomstig met de inrichting en functie van dit gebied en daarom niet passend. Voorbeelden in Groningen, Leiden en Eindhoven bewijzen dat het mogelijk is om de HOV-routes op andere wijze te faciliteren waarbij de doorstroming gegarandeerd wordt op routes rond het centraal stedelijk gebied maar binnen het centraal stedelijk gebied de focus op bestemming en verblijven ligt.

Daarnaast gaat de huidige (landelijke maar ook lokale) beleidslijn met betrekking tot verkeer in de stad in de richting van 30 km/uur in de bebouwde kom. Bovendien worden een aantal huidige onveilige verkeerssituaties gecontinueerd terwijl geconstateerd wordt dat deze contrair zijn aan vigerend nationaal verkeersveiligheidsbeleid. Uit diverse onderzoeken blijkt dat een maximumsnelheid van 30 km/uur niet per se zorgt voor reistijdverlies ten opzichte van een maximumsnelheid van 50 km/uur. Terwijl wel blijkt dat 30 km/uur tot significant minder ernstige ongevallen leidt dan bij 50 km/uur. Het belang voor het aanhouden van 50 km/uur op HOV-routes door het centraal stedelijk gebied is volgens het mobiliteitsbeleid gestoeld op de doorstroming van het busvervoer. De noodzaak om die maximumsnelheid aan te houden ontbreekt in ieder geval vanuit andere vervoerwijzen en andere omgevingsaspecten en lijkt voor het openbaar vervoer ook minimaal.

Ten slotte zijn er mogelijkheden om het HOV-netwerk met behulp van maatregelen die reeds in het mobiliteitsbeleid worden genoemd, anders in te richten. Met inzet van andere routes, OV-knooppunten en het instellen van 30 km/uur in het volledig centraal stedelijk gebied zijn mogelijkheden om enerzijds de doorstroming te waarborgen voor de plaatsen waar dat gewenst is en anderzijds de verblijfskwaliteit te verhogen waar dat gewenst is.

Inhoud

Samenvatting **2**

1 Inleiding **3**
1.1 Aanleiding 3
1.2 Probleemstelling 3
1.3 Vraagstelling 4

2 Mobiliteitsplan Haarlem **5**
2.1 Algemeen 5
2.2 OV-netwerk 5
2.3 Auto 7
2.4 (OV)-Knooppunten 8
2.5 Andere elementen 8

3 Beleid en voorbeelden **10**
3.1 Verkeersveiligheid 10
3.2 Openbare ruimte 11
3.3 Aanpak elders 13
3.3.1 Groningen 14
3.3.2 Leiden 16
3.3.3 Eindhoven 17

4 Second opinion **18**
4.1 OV-netwerk 18
4.2 Auto 20
4.3 OV-knooppunten 21

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De laatste jaren is een veel gemeenten een trend waarneembaar op het gebied van stedelijke mobiliteit. Waar het in een ver verleden gangbaar was om op het centrale plein in de binnenstad een parkeerterrein te hebben, wordt nu in veel binnensteden steeds meer ingezet op verblijfskwaliteit en langzame vervoersmiddelen. Voetgangersbieden worden vergroot, parkeren aan de rand van de binnenstad of zelfs buiten de stad wordt gestimuleerd. In steeds meer gemeenten wordt 30 km/uur (of langzamer) de standaard met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Eind 2020 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen waarin wordt voorgesteld 30 km/uur als uitgangspunt te hanteren binnen de bebouwde kom. Op dit moment wordt daar voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoek naar uitgevoerd.

De gemeente Haarlem heeft de afgelopen periode gewerkt aan een nieuw Mobiliteitsbeleid. In februari 2021 is het Mobiliteitsbeleid afgerond en inmiddels is het ter inzage gelegd en kunnen diverse belanghebbenden reageren op het Mobiliteitsbeleid. Dit mobiliteitsplan sluit aan op de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) en is een uitwerking en verdieping ten opzichte van de SOR op het gebied van mobiliteit. In het mobiliteitsbeleid wordt een visie gericht op mobiliteit beschreven voor de periode tot 2030 en met een doorkijk tot 2040. In die periode worden vele ontwikkelingen verwacht in en om Haarlem die sterke invloed hebben op het mobiliteitsbeeld in de stad. Zo worden plannen gemaakt voor 10.000 woningen, is het de bedoeling om luchtkwaliteit te verbeteren en komen leefbaarheid en bereikbaarheid steeds meer op gespannen voet te staan.

Het Platform Buskruit is in 2018 opgericht op initiatief van bewoners en ondernemers uit het centraal stedelijk gebied en twee wijkraden: Binnenstad en Welgelegen. Gaandeweg heeft Buskruit steun gekregen van steeds meer bewoners en ondernemers en hebben ook wijkraad Vijfhoek, Raaks en Doelen, wijkraad Rozenprieel, Historische Vereniging Haerlem en de Haarlemse Bomenwachters zich aangesloten. Het platform is zeer begaan met de bereikbaarheid en leefbaarheid in het centraal stedelijk gebied van Haarlem. Het constateert de laatste jaren dat op diverse plaatsen de onbalans tussen bereikbaarheid en leefbaarheid/verkeersveiligheid groter wordt. Hierin proberen zij mee te denken om tot geschikte oplossingen te komen. Zo heeft het Platform ook met belangstelling het Mobiliteitsbeleid gevolgd.

1.2 Probleemstelling

Het nieuwe recent gepubliceerde mobiliteitsplan van de gemeente Haarlem is een belangrijk beleidskader waarmee de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid voor het komende decennia kan worden verbeterd. In het plan is onder andere het volgende opgenomen; 30 km/h wordt de norm en er komt een nieuwe wegcategorie GOW 30 km/h voor wegen waarbij de standaard inrichting van 30 km/h niet past bij de hoeveelheid voertuigen.

Voor hoofdroutes van auto en (H)OV geldt een uitzondering. Op deze routes blijft de maximumsnelheid 50 of 70 km/h zodat de doorstroming van het openbaar vervoer

gegarandeerd kan worden. Volgens het mobiliteitsplan blijft de maximumsnelheid voor de (H)OV-routes door het centraal stedelijk gebied dus 50 km/h.

Dit terwijl ook bij de gemeente bekend is dat de vele bussen die gebruik maken van deze HOV-routes zorgen voor overlast in het centraal stedelijk gebied van Haarlem. Niet enkel is er een sterke tegenstelling tussen enerzijds het verblijfsgebied dat het centraal stedelijk gebied van Haarlem is en anderzijds het faciliteren van een route voor HOV dwars door dit gebied. Ook zorgt dit voor overlast qua geluid, trillingen en verkeersveiligheid. Platform Buskruit is van mening dat de uitzondering van HOV-routes in het verblijfsgebied de relatie tussen openbaar vervoer en leefbaarheid meer verstoord. Bovendien zien zij elders voorbeelden voor de wijze waarop de problematiek op een andere wijze kan worden aangepakt en GOW 30 km/u routes zijn gerealiseerd op (H)OV-routes.

1.3 Vraagstelling

Platform Buskruit heeft BonoTraffics gevraagd om voor de OV- en autoparagraaf uit het mobiliteitsplan een second opinion op te stellen. De focus ligt daarbij op de OV-paragraaf en ook is aandacht voor de autoparagraaf waarin wordt gesproken over het GOW 30-beleid en waarom dit wel of niet toegepast kan worden op (H)OV-routes. De second-opinion is geheel objectief en gebaseerd op geldende richtlijnen, de principes van Duurzaam Veilig, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en het onderzoek naar “het nieuwe 30”. Wij beoordelen specifiek, gelet op de verkeersveiligheid, de inzet van dubbeldekker touringcarbussen op 50 km/h wegen waar fietsers gemengd rijden met het overig verkeer.

2 Mobiliteitsplan Haarlem

2.1 Algemeen

Het Mobiliteitsbeleid van Haarlem beschrijft de knelpunten, uitdagingen en bijbehorende oplossingsrichtingen die Haarlem de komende jaren tegen gaat komen. Het Mobiliteitsbeleid staat hierbij zeker niet op zichzelf. Zo is het gerelateerd aan mobiliteitsontwikkelingen en –beleid bij andere overheden maar ook aan ontwikkelingen in andere beleidsvelden in Haarlem en bij andere overheden.

Het meest concrete beleidsstuk waar het Mobiliteitsbeleid aan gerelateerd is, is de SOR. Deze structuurvisie beschrijft de structuur van Haarlem op diverse aspecten die voorkomen in de openbare ruimte. Het Mobiliteitsbeleid verhoudt zich als een verdere uitwerking en verdieping ten opzichte van de SOR, specifiek voor mobiliteit. Daarnaast vormt ook het coalitieakkoord Duurzaam Doen een belangrijk kader.

In het Mobiliteitsbeleid wordt beschreven hoe Haarlem de komende jaren met verschillende ontwikkelingen om gaat. Om dit vorm te geven zijn een zevental concrete uitgangspunten beschreven;

1. Haarlem groeit met behoud van ruimte.
2. Vervoerwijze afhankelijk van het schaalniveau van de reis.
3. Fiets en voetganger krijgen prioriteit.
4. Een duidelijke wegenstructuur gebaseerd op 30 km/uur.
5. Evenwichtige verdeling van HOV-routes: bereikbaarheid verbeteren, impact spreiden.
6. Bundelen autoverkeer op hoofdroutes.
7. Haarlem zet in op een duurzame gedragsverandering.

Daarnaast zijn vier leidende mobiliteitsprincipes geformuleerd om richting te geven aan de mobiliteitstransitie die als noodzakelijk wordt gezien;

1. Haarlem kiest voor het slim organiseren van het mobiliteitssysteem om daarmee ruimte te winnen.
2. Haarlem kiest voor duurzame mobiliteit.
3. Haarlem kiest voor een veilige, toegankelijke en aantrekkelijke openbare ruimte.
4. Haarlem als onderdeel van het Daily Urban System op MRA schaal.

De opbouw van het mobiliteitsbeleid als document sluit aan op bovengenoemde benadering. Hoofdstuk 3 illustreert dit het best, hierin wordt allereerst ingegaan op het voetgangersnetwerk, vervolgens op fietsers, dan op openbaar vervoer en daarna pas op autoverkeer, ten slotte worden (OV)-knooppunten behandeld. In de opvolgende paragrafen wordt het gewenste eindbeeld van het OV-netwerk, autoverkeer en (OV)-knooppunten kort beschreven.

2.2 OV-netwerk

In het derde hoofdstuk van het mobiliteitsbeleid worden de gewenste eindbeelden voor ieder van de vervoerwijzen en de (OV-)knooppunten beschreven. Daarbij wordt tevens aangegeven

wat nodig is om deze eindbeelden te behalen. Het eindbeeld voor het openbaar vervoer bestaat uit vier elementen;

- Voor verplaatsingen van en naar Haarlem wordt ingezet op het (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat, waarbij de toekomstige groei van OV-reizigers gefaciliteerd wordt en de ontwikkeling van het stationsgebied mogelijk wordt gemaakt. Er wordt ingezet op het verbeteren van de HOV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest. Daarnaast wordt ingezet op een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en station Haarlem.
- Er wordt ingezet op verminderen van overlast (vermindering geluid, uitstoot en trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV-routes.
- Voor inwoners zijn in de stad en in diverse wijken aanvullende vervoerdiensten beschikbaar. Deze vrijwilligersinitiatieven zijn vrij toegankelijk (bijvoorbeeld de Rolmobiel, Zoefzoef en de Buurtbus Noord). De diensten richten zich met name op ouderen en inwoners met een beperking.
- Naast het vrijwilligersvervoer is er voor inwoners met een WMO-indicatie de mogelijkheid om gebruik te maken van RegioRijder. RegioRijder biedt binnen de regio vervoer van deur tot deur voor inwoners die geen gebruik kunnen maken van eigen vervoer of het openbaar vervoer.

Dit eindbeeld wordt begeleid door een afbeelding waarin een gedeelte van dit eindbeeld is vertaald. Zo wordt aangeduid voor welke gebieden een verbeterd HOV-bereikbaar nagestreefd wordt en worden de huidige HOV-routes en stad- en streeklijnen aangeduid. Ook worden in de afbeelding routes buiten het centraal stedelijk gebied aangegeven die onderzocht moeten worden als alternatieve routes voor de HOV-lijnen door het centraal stedelijk gebied.

Vervolgens wordt in vier stappen aangegeven welke maatregelen noodzakelijk zijn om dit wensbeeld te behalen;

- Er wordt ingezet op de aanleg van OV-knooppunt Haarlem Nieuw Zuid bij de Europaweg/Schipholweg. Hiermee neemt de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in het centraal stedelijk gebied, niet toe. Ook kan dit knooppunt reizigers vanuit een aantal ontwikkelzones beter bedienen.
- Er wordt in gezamenlijk onderzoek van de gemeente Haarlem, provincie Noord-Holland en Vervoerregio Amsterdam gekeken in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door het centraal stedelijk gebied her te verdelen over de stad. Hiermee wordt enerzijds de toenemende druk op het centraal stedelijk gebied verlicht en anderzijds worden andere delen van de stad (waaronder de ontwikkelzones) op deze manier beter bediend. Er wordt specifiek gekeken naar de routes Gedempte Oostersingelgracht/Lange Herenvest en Amsterdamsevaart/Prins Bernhardlaan als alternatieve routes.
- Er wordt ingezet op het verbeteren van de OV-bereikbaarheid van de ontwikkelzones, Haarlem-Noord en Haarlem Zuidwest en een fijnmazig toegankelijk stedelijk OV-systeem gericht op binnenstad en OV-knooppunten.
- Gezamenlijk met de regio wordt ingezet op een volwaardige HOV/lightrailverbinding tussen Haarlem en Schiphol(-Noord)/Amsterdam-Zuid en tussen Haarlem-Hoofddorp. Op dit moment wordt de variant naar Schiphol-Noord/Amsterdam-Zuid als meest kansrijk gezien. Deze wordt ook ondersteund door de gemeente Amsterdam, de provincie en de Vervoerregio Amsterdam (onderdeel van regionaal OV-Toekomstbeelden Uitvoeringskompas VRA).

2.3 Auto

Ook voor het autoverkeer is een vergelijkbare paragraaf met het eindbeeld en te nemen stappen opgesteld. Het gewenste eindbeeld bestaat uit:

- Ook in de toekomst blijft Haarlem bereikbaar met de auto door een goede doorstroming van de hoofdinprikkers (N200, N205 en N208) naar het centraal stedelijk gebied (parkeergarages) en de woonwijken.
- Om doorgaand verkeer door de stad te minimaliseren en sluipverkeer door de wijken te voorkomen wordt er gezorgd voor een goede hoofdontsluitingsstructuur. Als de hoofdontsluitingsstructuur goed functioneert is dit de snelste en meest comfortabele route en wordt de route door de wijk minder aantrekkelijk. De hoofdontsluitingsstructuur bestaat uit een aantal hoofdroutes en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u. Aanvullend hierop zijn er een aantal HOV-routes met een maximumsnelheid van 50 km/ uur.
- In de rest van de stad wordt 30 km/ uur in principe de standaard. Hiermee wordt gekozen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fiets en voetganger en wordt de route voorde auto binnendoor/door de wijken heen minder aantrekkelijk.

Ook in deze paragraaf is een kaart opgenomen met daarin het gewenste beeld voor de hoofdstructuur voor autoverkeer, bestaande uit gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur en andere hoofdroutes als de N200, N205 en N208. In deze kaart zijn tevens het spoornetwerk en de HOV-routes (50 km/uur) weergegeven. Vervolgens zijn de te nemen stappen beschreven. Deze zijn opgedeeld in twee hoofdthema's, de eerste is een goede hoofdontsluitingsstructuur en het tweede thema is 30 km/uur als de standaardsnelheid in Haarlem. Het tweede thema wordt begeleid door een kaart waarop is aangegeven welke wijken en straten 30 km/uur worden en welke juist onderdeel uitmaken van de hoofdontsluitingsstructuur.

De te nemen stappen in de hoofdontsluitingsstructuur gaan voornamelijk in op het verzekeren van een goede doorstroming van het verkeer op die structuur. Onderdeel hiervan is ervoor zorgen dat de infrastructuur gebruikt wordt waarvoor deze bedoeld is, dus dat doorgaand verkeer niet door de wijken gaat of gebruik maakt van lokale wegen maar juist op de doorgaande weg blijft. Daarnaast wordt aangegeven dat het wenselijk is de autobereikbaarheid niet te waarborgen door grote auto-infrastructuur projecten maar juist door in te zetten op mobiliteitstransitie en verbeteren doorstroming op huidige auto-infrastructuur. Ten slotte wordt ook ingegaan op de HOV-routes in de hoofdontsluitingsstructuur;

> Op de HOV-routes geldt op dit moment een maximumsnelheid van 50 km/u om voldoende reiskwaliteit voor het HOV te bieden. Een aantal wegen hiervan verdient aandacht, aangezien nog niet overal vrijliggende fietspaden aanwezig zijn. Voor een aantal routes, afhankelijk van de locatie, bijvoorbeeld door het kernwinkelgebied of bij het station, wordt op termijn bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is, waarbij de doorstroming voor het HOV gegarandeerd kan worden.

De auto-paragraaf wordt afgesloten met de te nemen stappen om 30 km/uur als de standaard in te voeren in Haarlem. Hierin wordt aangegeven dat op een deel van de wegen dit goed

mogelijk is, dat op een ander deel van de wegen eerst onderzoek naar her routering of sturing met verkeerscirculatie nodig is en dat ten slotte voor het principe van gebiedsontsluitingswegen 30 km/uur nog meer onderzoek nodig is voor een aantal wegen.

2.4 (OV)-Knooppunten

Het gewenste eindbeeld op het gebied van (OV)-knooppunten hangt sterk samen met de onderwerpen OV en autoverkeer. Uit het gewenste eindbeeld blijkt dat het ook sterk samenhangt met het fiets- en voetgangersnetwerk in Haarlem.

- Binnen de stad Haarlem reist de stedelijke reiziger met name te voet en met de fiets. De regionale (MRA)-reiziger maakt met name gebruik van het OV en indien de OV-bereikbaarheid van de herkomst niet voldoende is, van de auto. Aan de rand van de stad worden daarvoor zogenaamde stadspoorten gecreëerd, plekken waarbij de regionale reiziger een stedelijke reiziger wordt.
- Eenzelfde aanpak wordt ook toegepast op het centraal stedelijk gebied van Haarlem. Binnen het centraal stedelijk gebied vormt de voetganger de belangrijkste vervoerswijze. Daarvoor worden in en rondom het centraal stedelijk gebied overstappunten (zowel huidige als toekomstige) benoemd.
- Ook voor logistiek wordt eenzelfde aanpak gevolgd: tot aan de rand van de stad wordt met groot transport vervoerd en binnen de stad met kleiner transport.
- Op een aantal plekken kruisen de hoofdroutes van fiets, openbaar vervoer en auto elkaar. In principe hebben HOV-routes prioriteit bij kruispunten, vervolgens de fiets en daarna de auto.

In de uitwerking van dit gewenste eindbeeld springt de realisatie van diverse knooppunten, die gaan functioneren als overstaplocaties. De bedoeling is dat op deze punten de regionale reiziger in het daarbij passende vervoersmiddel een stedelijke reiziger wordt en overstapt op een vervoermiddel dat daar bij past. Concreet wordt dit aangeduid als overstap van (H)OV naar (e-)fiets of voor de directe omgeving van de knooppunten (station Spaarnwoude, station Haarlem Nieuw Zuid en Haarlem station) naar de voetganger. Haarlem station wordt in dat laatste geval gerelateerd tot de gehele binnenstad van Haarlem.

2.5 Andere elementen

Het mobiliteitsbeleid vervolgt met een hoofdstuk over gedragsverandering. Om een mobiliteitstransitie mogelijk te maken zijn infrastructurele ingrepen vaak een kleine factor. Voor een groot deel moet op andere elementen worden ingezet waarbij voor personenmobiliteit gebruik wordt gemaakt van de termen easy, attractive, social en timely om aan te duiden hoe ingespeeld moet worden op mobiliteitsgedrag en -keuzes om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken.

Bij het mobiliteitsplan is een bijlage toegevoegd waarin een karakterisering van de verschillende wijken en buurten van is opgenomen. Voor het centraal stedelijk gebied wordt de verblijfskwaliteit als sterk punt genoemd. Gelijktijdig wordt geconstateerd dat juist die hoge verblijfskwaliteit zorgt voor een intensief en divers gebruik van de openbare ruimte en dit ook zorgt voor veel mobiliteitsbewegingen met veel verschillende modaliteiten. Vervolgens wordt gesteld dat doorgaand HOV en autoverkeer (richting parkeergarages) door en direct langs het

centraal stedelijk gebied rijdt, vaak op straten met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Ten slotte wordt geconstateerd dat dit doorgaand HOV en autoverkeer veel ruimte vraagt en zorgt voor overlast.

3 Beleid en voorbeelden

Het mobiliteitsplan richt zich voornamelijk op de bereikbaarheid van Haarlem en mobiliteit in Haarlem. Op een aantal elementen komt het conflict tussen beperkte openbare ruimte, leefbaarheid, bereikbaarheid en verkeersveiligheid naar voren. Dit conflict komt het meest aan het oppervlak in het centraal stedelijk gebied van Haarlem, waar door de historische ontwikkelingen het minste openbare ruimte beschikbaar is maar waar de vraag naar het gebruik van de openbare ruimte juist het hoogste is. Niet alleen wordt een conflict in de openbare ruimte waargenomen maar het toepassen van HOV-routes 50 km/uur lijkt ook te conflicteren met andere beleidsplannen en voornemens.

3.1 Verkeersveiligheid

Ten aanzien van de huidige situatie maar ook het toekomstbeeld zijn beleidsmatige conflicten te herkennen. In 2018 is het SPV2030 gepresenteerd, het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030. Dit is het landelijk beleidskader voor het verkeersveiligheidsbeleid richting 2030. Provinciale en lokale overheden ontwikkelen nu en in de komende jaren hun verkeersveiligheidsbeleid op basis van het SPV2030. Het SPV2030 voorziet in de strategische beleidslijn, een vernieuwende aanpak om het aantal verkeersslachtoffers nog meer te beperken. Het welbekend beleid Duurzaam Veilig, dat onder meer ingaat op de categorisering en inrichting van wegen is hierin nog steeds de kern. Het SPV2030 gaat uit van een risico gestuurde aanpak, dus waar het risico op een ongeval groter is daar moet in geïnvesteerd worden.

Het eerstgenoemde thema binnen het SPV2030 is veilige infrastructuur, het tweede gaat in op heterogeniteit in het verkeer. De combinatie van met name deze twee thema's komt duidelijk naar voren als het gaat om HOV-routes door het centraal stedelijk gebied van Haarlem. Als het gaat om veilige infrastructuur geldt zoals gezegd voornamelijk het beleid Duurzaam Veilig. Hoewel de risicofactoren per wegbeheerder kunnen verschillen, is het bekend dat op meerdere wegtypen nog winst te behalen valt:

- Veilige inrichting van fietsinfrastructuur.
- Veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/uur-gebieden en 60 km/uur-wegen.
- Veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/uur-wegen, onder andere door het scheiden van verkeersstromen: bijvoorbeeld door het aanleggen van vrijliggende fietspaden.
- Veilige inrichting van 80 km/uur-wegen: onder andere door het verbeteren van de bermen, aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding en het verminderen van het aantal erfaansluitingen.
- Veilige inrichting van de auto(snel)wegen: onder meer door veilige inrichting van bermen.

Het thema heterogeniteit in het verkeer gaat in op snelheidsverschillen, massaverschil en ook nieuwe vervoersmiddelen. Ook dit thema is van toepassing op de situatie in Haarlem. Immers, in de situatie zoals die is en wordt voorgesteld in het mobiliteitsplan gaan grote, zware voertuigen met hoge snelheid door het centraal stedelijk gebied. Ten aanzien van de andere weggebruikers die daar veel aanwezig zijn, is het verschil in zowel snelheid als in massa

enorm. De andere weggebruikers zijn voor een groot deel voetgangers en verschillende typen fietsers.

De thema's veilige infrastructuur en heterogeniteit in het verkeer zijn in lijn met het beleid Duurzaam Veilig en in die zin ook niet nieuw. Het verkeersbeeld is echter wel gewijzigd in de laatste jaren door bijvoorbeeld de opkomst van elektrische fietsen, bakfietsen, elektrische auto's en langere bussen. In dat aspect wordt de komende jaren dan ook een aanscherping gevraagd van diverse wegbeheerders. In combinatie met de veilige en geloofwaardige inrichting van 30 km/uur gebieden waarin lage snelheid en mengen van verkeersstromen de norm is tegenover de veilige en geloofwaardige inrichting van 50 km/uur met scheiding van verkeersstromen is het nog meer van belang om als wegbeheerder compromissen en concessies in de inrichting te beperken.

Ten slotte is een duidelijke norm verschuiving te zien in dit beleid. Het meest duidelijk voorbeeld hiervan is de aangenomen motie aangaande het instellen van 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom. Hiertoe wordt momenteel een onderzoek uitgevoerd. Voor verblijfsgebieden is de norm reeds 30 km/uur maar steeds meer wegbeheerders kiezen ervoor om zogenoemde "grijze" wegen in te gaan richten als 30 km/uur wegen in plaats van een regime van 50 km/uur in te stellen.

3.2 Openbare ruimte

Het meest concrete conflict dat optreedt is te zien in de openbare ruimte, met name in het centraal stedelijk gebied. Waar het centraal stedelijk gebied als geheel wordt gezien als verblijfsgebied wordt voor de HOV-routes door het centraal stedelijk gebied een uitzondering gemaakt en juist gekozen voor de verkeersfunctie. Hierop staat doorstroming van met name het openbaar vervoer centraal. Dit terwijl in het mobiliteitsplan ook gesteld wordt dat in dat gebied de prioriteit bij voetgangers moet liggen en dat het wenselijk is om alternatieve routes te gaan onderzoeken buiten het centraal stedelijk gebied. De aanwezigheid van de HOV-as en voornamelijk de bussen die daar gebruik van maken zorgen ook nu al voor overlast.

Op een aantal locaties is dit conflict ook op straat zichtbaar. Een voorname locatie is de Gedempte Oude Gracht. Deze straat loopt dwars door het kernwinkelgebied in het centraal stedelijk gebied. De straat is ingericht als gebiedsontsluitingsweg inclusief vrijliggende fietspaden. Echter sluiten bijvoorbeeld de Kleine Houtstraat (zie afbeelding 3.1), Grote Houtstraat, Koningstraat en Jacobijnestraat op deze weg aan. Aan beide zijden van de Gedempte Oude Gracht zijn dit winkelstraten in een voetgangersgebied, als gevolg daarvan vindt veel uitwisseling plaats tussen beide zijden. Op de aansluitingen is dit ook aangeduid, de loper van de winkelstraten is doorgetrokken over de Gedempte Oude Gracht. Hierdoor ontstaat de indruk dat het voetgangersgebied doorloopt, terwijl juist een drukke verkeersroute wordt overgestoken.

Afbeelding 3.1. Kleine Houtstraat en Gedempte Oude Gracht

Een tweede locatie is direct buiten de grachten gelegen, de Tempeliersstraat (tussen Houtplein en Van Eedenstraat). In deze straat zijn geen grote bestemmingen gelegen, in de straat liggen voornamelijk woningen en een aantal winkels. Qua inrichting bestaat de straat uit een rijloper uit asfalt met een rijrichtingscheiding bestaande uit markering, aan weerszijden langsparkeren en daarnaast een trottoir. In de straat zijn momenteel bushaltes gelegen die een behoorlijk deel van de ruimte in beslag nemen. Ondanks dat geen ruimte is gereserveerd voor fietsers in de vorm van vrijliggende fietspaden of fietsstroken, geldt een maximumsnelheid van de 50 km/uur. Het Lorentzplein ligt parallel aan de Tempeliersstraat en ziet er grotendeels hetzelfde uit, ook een brede rijbaan bestaande uit asfalt en langsparkeren. Hier geldt echter een maximumsnelheid van 30 km/uur. De Tempeliersstraat heeft niet genoeg ruimte om de wenselijke ruimte voor fietsvoorzieningen, parkeren, trottoirs én een HOV-route te herbergen. Toch rijden dagelijks 1200 bussen door de straat.

Hoewel de Tempeliersstraat en het naastgelegen Houtplein in de komende jaren opnieuw worden ingericht, is reeds in het ontwerpproces gebleken dat het verzorgen van een goede inrichting inclusief HOV-route voor deze omgeving geen sinecure is. Prominent hierin is he voorbeeld waarbij de keuze voor een spoedige doorstroming ten koste gaat van de oversteekmogelijkheden voor voetgangers. Het Houtplein en de Tempeliersstraat vallen beide onder het centraal stedelijk gebied maar toch wordt hier de keuze gemaakt om veel ruimte te bieden aan 1200 bussen per dag, ten koste van oversteekmogelijkheden voor voetgangers.

Een enigszins vergelijkbare situatie doet zich voor in de Rustenburgerlaan. Daar wordt omwille van de doorstroming van het busverkeer meer ruimte gerealiseerd voor bushaltes. Ter hoogte van de bushaltes wordt in het ontwerp een fietspad achter de halte langs gerealiseerd. In deze straat zijn wel voorziening voor fietsers in de vorm van fietsstroken. Het doel om de doorstroming voor busverkeer te verbeteren wordt hier echter behaald door verblijfsruimte en ruimte voor voetgangers te beperken. Dit uit zich ook in een protest van aanwonenden.

Afbeelding 3.2. Protest bewoners Rustenburgerlaan

De Tempeliersstraat en de Rustenburgerlaan kennen als gemeenschappelijke factor dat ze niet beschikken over vrijliggende fietspaden. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de Kinderhuisvest. In de Tempeliersstraat ontbreken in zijn geheel fietsvoorzieningen. Gelijktijdig rijden wel veel bussen, waaronder ook dubbeldekkers door de straten. Bij gebiedsontsluitingswegen waar de maximumsnelheid 50 km/uur geldt is het conform Duurzaam Veilig wenselijk dat verkeersstromen gescheiden worden. Kortom er zouden vrijliggende fietspaden aanwezig moeten zijn. Het verschil in massa tussen fietsers en bussen en zelfs dubbeldekkers is enorm en gezien de hoeveelheid fietsers en bussen is het wenselijk om de situatie voor beide veilig in te richten.

3.3 Aanpak elders

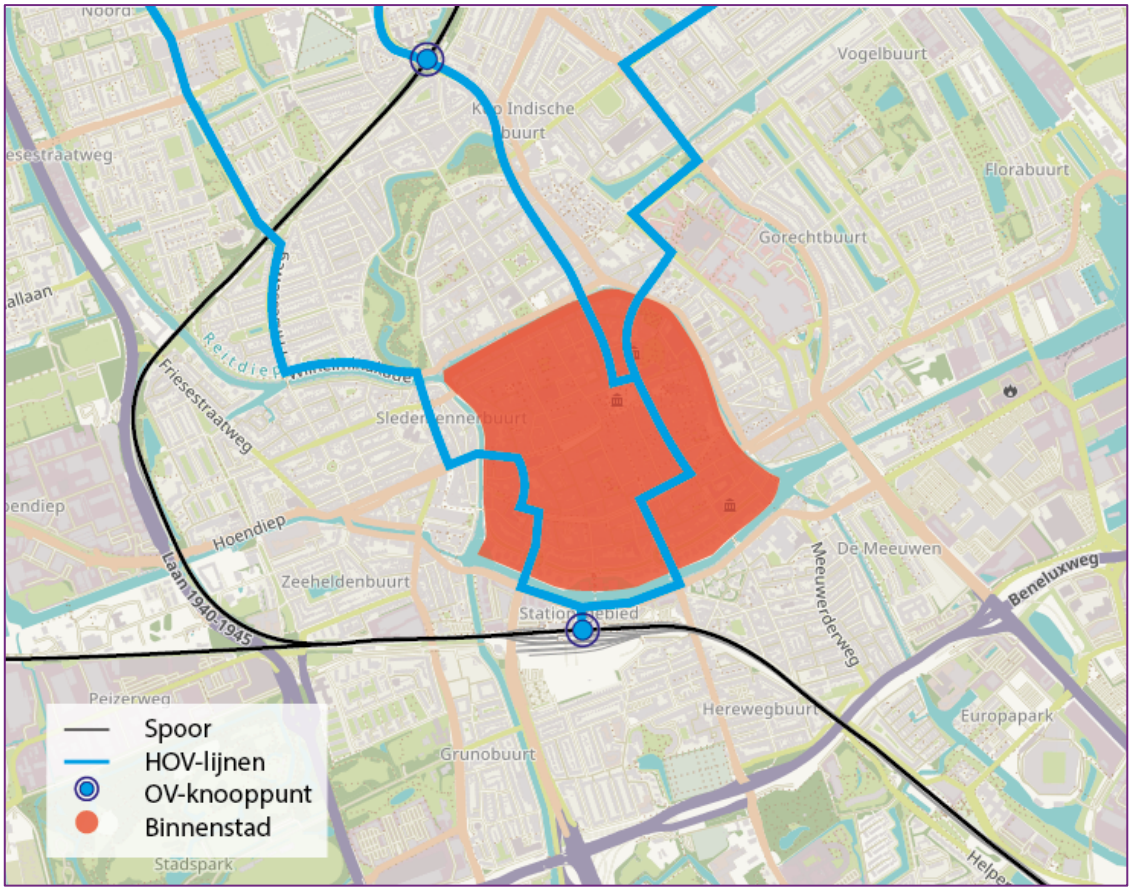
De opbouw van verschillende Nederlandse en zelfs Europese steden is door overeenkomstige historische invloeden, behoorlijk vergelijkbaar. Als gevolg hiervan zijn ook ruimtelijke uitdagingen en problemen tot op zekere hoogte vergelijkbaar. Zo hebben in het recente verleden meerdere Nederlandse steden geworsteld met de bereikbaarheid van binnensteden in relatie tot de leefbaarheid en verblijfskwaliteit. Hieruit blijkt dat de verblijfskwaliteit en leefbaarheid van het centraal stedelijk gebied verbeterd kan worden door lagere

snelheden op HOV-routes toe te passen of HOV-routes in zijn geheel uit het centraal stedelijk gebied te halen zonder dat dit ten koste gaat van de bereikbaarheid.

3.3.1 Groningen

De opbouw van Groningen is enigszins vergelijkbaar met die van Haarlem. Een historische binnenstad die van origine is omkaderd met grachten en een hoofdstation dat op de rand van de historische binnenstad is gelegen. Het hoofdstation is de voornaamste openbaar vervoer knoop waar streekdiensten van de busmaatschappij en nationale en regionale treinverbindingen arriveren en vertrekken. Ook vormt het de basis van het stadsnetwerk van de busmaatschappij.

Tot circa 10 jaar geleden zag het openbaar vervoer netwerk in Groningen eruit als geïllustreerd in afbeelding 3.3. Het grootste deel van de buslijnen had als eindbestemming het hoofdstation in Groningen. Afhankelijk van de richting van de buslijn werd tevens een locatie in de binnenstad aangedaan als voorname tussenstop. Niet enkel de stadslijnen kwamen hier lang maar ook de regionale diensten reden dwars door de binnenstad om de halte aan de Grote Markt (oostzijde binnenstad) of de halte bij Der AA-kerk (westzijde binnenstad) aan te doen. De infrastructuur was zo ingericht dat bussen spoedig en met prioriteit door de binnenstad konden. Door dit te faciliteren claimde het openbaar vervoer ook een groot deel van de openbare ruimte, zowel op de halte plaatsen als op de bus routes.

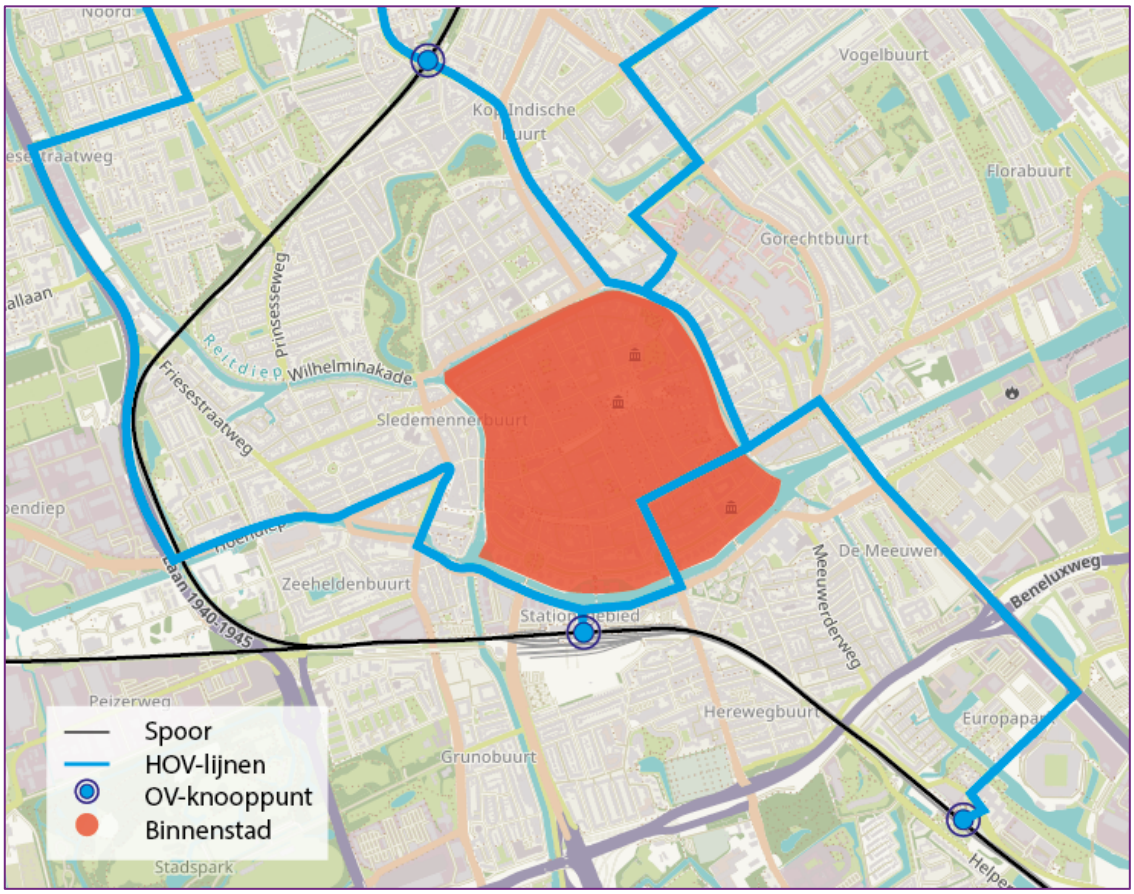


Afbeelding 3.3 Voormalig OV-netwerk Groningen

Inmiddels is in Groningen het openbaar vervoerssysteem doorontwikkeld en zijn ander keuzes gemaakt met betrekking tot busroutes. Bussen rijden niet meer door de binnenstad maar

erlangs. Ook is onderscheid gemaakt in bestemmingen, geconstateerd is dat op sommige buslijnen het aandeel personen dat in de binnenstad uitstapt zeer laag was en het belang van binnenstadhalte dus ook gering was. Zo heeft reeds in 2014 buslijn 15 een andere route gekregen. Deze lijn is de busverbinding naar de campus waar de hogeschool en universiteit gevestigd zijn. Tot 2014 reed deze hoogfrequente lijn door de binnenstad langs Der AA-kerk en sindsdien gaan de bussen allen over de ringweg. De bussen zijn dus uit het verblijfsgebied gehaald en maken nu gebruik van een ontsluitings- en stroomwegen. Het verblijfsgebied kon daarmee ingericht worden als voetgangersgebied met veel meer ruimte voor verblijfskwaliteit.

In reeds uitgevoerde maar ook in nog lopende projecten wordt 30 km/uur de gangbare snelheid op openbaar trajecten rond de binnenstad. Aan de oostzijde van binnenstad wordt de Diepenring opnieuw ingericht waarbij op grote delen de maximumsnelheid 30 km/uur wordt. Op basis van uitgebreide simulaties is gebleken dat het rijden van de route over de Diepenring in de toekomst 40 tot 130 seconden sneller is dan wanneer de huidige route behouden blijft. Het instellen van 30 km/uur over de gehele route zou slechts 15 tot 20 seconden langere rijtijd opleveren ten opzichte van het huidige ontwerp waarin op delen (ter hoogte van kruispunten en bushaltes) 30 km/uur wordt toegepast. Dit geldt over een afstand van iets meer dan een kilometer in de nieuwe situatie, waarbij de rijafstand in de toekomst langer is dan in de huidige situatie.



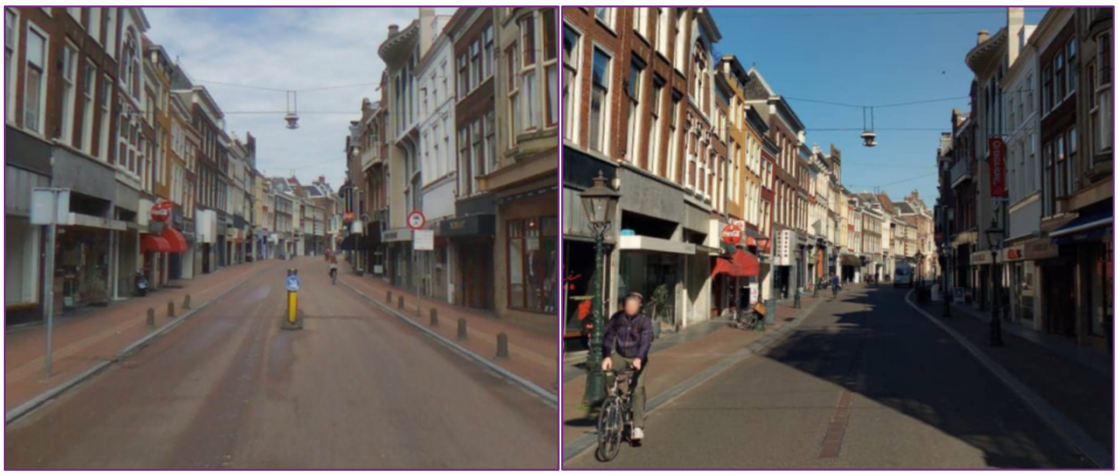
Afbeelding 3.4 Huidig/toekomstig OV-netwerk Groningen

3.3.2 Leiden

In Leiden heeft men gekozen voor een ietwat andere aanpak. In die stad gaat het busverkeer net als in Haarlem dwars door de binnenstad. De Breestraat vormt een van de hoofdroutes voor het busverkeer. Gelijktijdig is de Breestraat ook een winkelstraat en een route die fietsers veel gebruiken. Bij de herinrichting van de Breestraat is juist gekozen om die weggebruikers als uitgangspunt te nemen.

In het verleden is al eens gekozen om busverkeer niet door de Breestraat te laten rijden. Sinds 2014 behoort de Breestraat toch weer tot de hoofdroutes voor het busverkeer. Het kunnen in- en uitstappen in het winkelgebied en nabij voorzieningen als het stadhuis werd daardoor ook weer mogelijk. Het bleek de snelste route. Echter, na verloop van tijd is toch gekozen voor een scheiding van HOV-routes. Argumenten daarbij zijn ook de leefbaarheid, verkeersveiligheid en conflict in het gebruik van de beschikbare openbare ruimte. Bij de herinrichting van de Breestraat is daarom gekozen voor andere uitgangspunten. Op de website van de Breestraat wordt het als volgt omschreven:

> "Winkelend en wandelend publiek kan genieten van de Leidse lantaarns en brede stoepen in de Breestraat, een gezellig plein met terrasjes op het Gangetje, en een sfeervolle middenberm met Amberbomen op de Korevaarstraat. Ook voor het doorgaand verkeer is de situatie vernieuwd: de rijbanen zijn versmald, de maximumsnelheid is 15 km per uur en inhalen is verleden tijd. Zo wordt de Bree weer een stukje stad waar het gezellig en veilig is, en bezoekers graag komen. En dat doet het ondernemersklimaat goed en geeft de Bree weer de glans en allure van vroeger."



Afbeelding 3.5 Breestraat voorheen versus huidige situatie

In de komende jaren wordt het aantal bussen door de Breestraat verminderd. Op een route rondom het kernwinkelgebied van Leiden worden aanpassing gemaakt om die routes geschikt te maken voor de regionale busdiensten. In het project met de naam Centrumroute wordt gestreefd naar een betere OV-verbinding en minder auto's door het centrum. De Centrumroute bestaat uit vier tracédelen en loopt van station Lammenschans via de Jan van Houtbrug, de Hooigracht en de Langegracht over het Schuttersveld naar station Leiden Centraal. Op de Centrumroute gaat het openbaar vervoer straks vóór op de auto en krijgen fietsers en voetgangers meer ruimte.

3.3.3 Eindhoven

De gemeente Eindhoven heeft in 2013 het toekomstbeeld Eindhoven op Weg vastgesteld. Dit is een mobiliteitsplan voor de lange termijn, gericht op het jaar 2040. Ook in Eindhoven hebben ze diverse knelpunten op het gebied van mobiliteit en daaraan gerelateerd herkend. Met de visie wordt op strategisch niveau gereageerd op deze knelpunten en tevens een invulling gegeven aan de ambities voor 2040. Eindhoven wil een aantrekkelijke en leefbare stad zijn en ruimte bieden aan economische ontwikkeling. Met Eindhoven op Weg wordt gewerkt aan het realiseren van ruimtelijke- en duurzaamheidsdoelen en aan het oplossen en voorkomen van knelpunten die met mobiliteit samenhangen. In de visie wordt ingezet op:

- Aantrekkelijk vestigingsklimaat voor Brainport: multimodale bereikbaarheid van de economische toplocaties draagt bij aan een uitstekend vestigingsklimaat voor bedrijven en instellingen in de stad en regio.
- Aantrekkelijk leefklimaat: het centrum, woon- en verblijfsgebieden zijn vrij van hinder en overlast van het verkeer en de kwaliteit van de openbare ruimte en het groen is goed. Het is er plezierig wonen, werken en verblijven.
- Gezond, schoon, groen en sociaal: de lucht is schoon en het geluid van een aangenaam niveau. Sociale cohesie is gegroeid door meer en aantrekkelijkere ruimtes voor ontmoeten en ontspannen en het gebruik van gedeelde voorzieningen in het vervoer. Ingekochte of geproduceerde materialen zijn op een eerlijk manier gewonnen of tot stand gekomen.
- Energieneutraal in 2040: energiebesparing in het verkeer en een transitie naar het gebruik van duurzame brandstoffen.
- Veilig: een stad met zo min mogelijk verkeersslachtoffers.
- Duurzame mobiliteit: een stad, met waar het kan meer lopen, fietsen en gebruik van het openbaar en waar het moet prioriteit voor de auto.

Met name uit het tweede punt blijkt al dat voor de binnenstad van Eindhoven wordt gekozen voor een aantrekkelijk leefklimaat, gericht op verblijven. Het verkeer komt hierin op de tweede plaats te staan maar wordt niet geweerd. In het centrum zijn namelijk ook hoofdroutes voor autoverkeer en buslijnen aanwezig. De Keizersgracht en de Vestdijk zijn en blijven HOV-routes maar op beide routes wordt meer prioriteit aan voetgangers en fietsers gegeven terwijl auto’s minder ruimte krijgen.

Na periode van verder onderzoek, onder andere naar de luchtkwaliteit in de binnenstad van Eindhoven, en ontwerpen is in 2018 is het definitieve ontwerp voor de Vestdijk vastgesteld. In 2020 is de nieuwe Vestdijk geopend. De weg is slechts nog in een richting te berijden voor autoverkeer als HOV-as is de route wel in twee richtingen beschikbaar. Voor fietsers, voetgangers en groen is nu meer ruimte aanwezig. De maximumsnelheid is vastgesteld op 30 kilometer per uur en mede door het lagere aandeel autoverkeer blijft de doorstroming van het OV goed. De straat wordt omschreven als een stadsboulevard.

4 Second opinion

Het mobiliteitsplan voor Haarlem bestaat op alle vlakken uit goede doelen, uitgangspunten en plannen. Een aantal elementen binnen het mobiliteitsplan kunnen echter ook op andere wijze worden ingevuld. Deze alternatieve invulling biedt meerdere voordelen en sluit mogelijk zelfs meer aan bij andere onderdelen uit het mobiliteitsplan. Tevens sluit het aan op andere beleidsplannen, trends en ontwikkelingen in andere steden.

4.1 OV-netwerk

Het verbeteren van het openbaar vervoer door het inzetten van (hoogwaardig) openbaar vervoer als ruggengraat, het faciliteren van de groei van OV-reizigers en het ontwikkelen van het stationsgebied. Dat zijn onderdelen van het gewenste eindbeeld op het gebied van openbaar vervoer. Hiermee kan in de toekomst een concurrerende positie ingenomen worden ten opzichte van de auto. Zeker in combinatie met de wens om het centraal stedelijk gebied en de wijken daaromheen meer te richten op voetgangers en fietsers.

Echter, in het mobiliteitsplan wordt beschreven dat wordt ingezet op een fijnmazig, toegankelijk stedelijk OV-systeem dat is gericht op het centraal stedelijk gebied en station Haarlem. Ook wordt gesteld dat wordt ingezet op het verminderen van overlast (geluid, uitstoot, trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV-routes. Deze twee elementen zijn in de uitwerking van het HOV-netwerk in het mobiliteitsplan juist met elkaar in conflict. Dit terwijl het ook anders kan. Sterker, uit de afbeelding aangaande het OV-netwerk uit het mobiliteitsplan volgen een aantal suggesties waarin dit conflict voorkomen kan worden.

Een conflict in de openbare ruimte waar bovengenoemde zich vooral openbaart is te zien op de Tempeliersstraat, Rustenburgerlaan en Kenaubocht/Parklaan. Op deze locaties passeert dagelijks een groot aantal bussen (ca. 1200) waaronder onder ook dubbeldekkertouringcars. Eveneens maken veel fietsers gebruik van deze wegen maar ontbreken vrijliggende fietsvoorzieningen. Dit lijdt, mede door het enorme verschil in massa en snelheid, tot grote onveiligheid. Deze dient te worden opgelost.

Een kernvraag is hoe noodzakelijk het is om op HOV-routes door het centraal stedelijk gebied 50 km/uur als maximumsnelheid te hebben. In het mobiliteitsplan wordt reeds ingezet op een sterk voetgangers- en fietsnetwerk in het centraal stedelijk gebied. De HOV-routes lopen hier als een onderbreking doorheen. Uit het SPV2030, Duurzaam Veilig en de motie 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom is bovendien de (toekomstige) landelijke beleidslijn en huidige trend af te leiden om te kiezen voor een lagere snelheid. Een lagere snelheid van bussen en zeker van grote voertuigen als dubbeldekkers of gelede bussen komt over het algemeen de verkeersveiligheid, leefbaarheid, mate van uitstoot, geluidshinder en trilling overlast ten goede.

In een verkeersonderzoek van Mobycon aangaande de wijk Vijfhoek is hier voor de Gedempte Oude Gracht aandacht aan besteed. Hierin wordt gesteld dat de verlaging van de maximumsnelheid op de Gedempte Oude Gracht vermoedelijk geringe nadelige effecten heeft. Dit komt omdat nu al maatregelen op de Gedempte Oude Gracht aanwezig zijn die de snelheid beperken en het effectief niet mogelijk is om daadwerkelijk 50 km/uur te halen. Daarnaast

geldt voor het principe GOW30 dat hierin weinig tot geen verticale snelheidsremmers worden toegepast.

Bovendien is de vraag in hoeverre de mogelijkheid om 50 te rijden noodzakelijk is. Bij een constante snelheid van 50 km/uur (zonder halteren en zonder verkeerslichten) is de reistijd van het Stationsplein, via de Kinderhuisvest tot het kruispunt Schalkwijkerstraat – Schipholweg (ca. 3 km) ongeveer 3 minuut en 40 seconden. Bij een constante snelheid van 30 km/uur bedraagt de reistijd 6 minuten. In de praktijk is de reistijd vanaf het station tot de bushalte aan de Rustenburgerlaan via de Kinderhuisvest echter al 7 minuten. Dit geeft een indicatie dat andere elementen dan de maximumsnelheid de doorstroming van bussen beperken. Bovendien dienen de HOV-lijnen regionale bestemmingen en rijden ze dus over langere afstanden. Meer reistijdwinst of -verlies lijkt buiten het centraal stedelijk gebied te halen dan daarbinnen, bovendien is daar ook vaak meer ruimte voor de gewenste inrichting voor alle verkeersdeelnemers.

Ten slotte hebben Goudappel Coffeng en DTV-consultants begin 2021 een gezamenlijk rapport gepubliceerd 'het nieuwe 30'. Dit rapport gaat in op de afwegingen en gevolgen van het toepassen van 30 km/uur als standaard binnen de bebouwde kom. Ze hebben hiervoor onder andere de huidige infrastructuur en het gebruik daarvan onderzocht. Zo hebben ze ook gekeken naar het snelheidsverschil en verschillen in ongevallenrisicos tussen bussen op 30 km/uur wegen en bussen op 50 km/uur wegen. Hieruit blijkt dat de V85 van bussen op 50 km/uur wegen slechts 42,5 km/uur is en op 30 km/uur wegen is de V85 van bussen 33,6 km/uur. De gemiddelde snelheid ligt nog dichter bij elkaar, op 30 km/uur wegen is dat 27,9 km/uur en op 50 km/uur wegen is het slechts 32,1. Voorts constateerden zij een significant verband tussen maximumsnelheid op busroutes en ernst van ongevallen, het percentage ernstige ongevallen is op 30 km/uur wegen lager dan op 50 km/uur wegen.

In het mobiliteitsplan ook gesproken over het onderzoeken en verbeteren van HOV-voorzieningen, bijvoorbeeld station Haarlem Nieuw-zuid en alternatieve HOV-routes buiten het centraal stedelijk gebied. Het volledig opheffen van openbaar vervoer door het centraal stedelijk gebied is niet gewenst, dit komt de bereikbaarheid voor mensen die slecht ter been zijn of een bestemming in het centraal stedelijk gebied hebben niet ten goede. Echter momenteel rijden veel bussen door het centraal stedelijk gebied die gevuld zijn met reizigers die geen bestemming hebben in het centraal stedelijk gebied of zelfs helemaal zonder reizigers.

Met inzet van station Haarlem, Haarlem Nieuw-zuid en HOV-routes buiten het centraal stedelijk gebied kunnen deze reizigers uitstekend bediend worden. Bovendien kunnen beide stations ingezet worden als overstappunt. Een hoogwaardig voetgangers- en fietsnetwerk kan in het centraal stedelijk gebied een goede aanvulling zijn op het OV-netwerk. Het centraal stedelijk gebied als bestemming kan juist door het fijnmazige fiets- en voetgangersnetwerk goed bereikt worden met die methoden, juist vanaf de HOV-knooppunten waar zowel busvervoer als deze langzamere modaliteiten aanwezig zijn. Voor reizigers die bestemming hebben in het centraal stedelijk gebied kan bijvoorbeeld een centrumlijn ingericht worden die pendelt tussen beide stations en door het centraal stedelijk gebied gaat. De bussen op deze lijn kunnen aangepast worden op het verkeersbeeld in het centraal stedelijk gebied, bijvoorbeeld reguliere bussen met een lage snelheid.

Op deze wijze blijven de wensen in het Haarlemse mobiliteitsplan overeind; de snelheid en doorstroming van de HOV-lijnen wordt gewaarborgd, de bereikbaarheid wordt gewaarborgd en de overlast wordt verminderd. Het OV-systeem is fijnmazig op de plaatsen waar dit gewenst is en gericht op snelheid op de plaatsen waar dat gewenst is. Bovendien worden het fiets- en voetgangersnetwerk meer integraal onderdeel van het OV-netwerk. Voorts sluit het in de voorgaande alinea voorgestelde principe ook aan op de regionale bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2020 – 2050 die begin 2020 is vastgesteld door de gemeenteraad van Haarlem. In deze visie wordt ook het conflict tussen bereikbaarheid en leefbaarheid herkend en de druk die de huidige HOV-structuur op de ruimte legt. In de visie wordt op lokaal niveau dan ook het inzetten van hubs en minder busverkeer in het centraal stedelijk gebied van Haarlem concreet benoemd. Deze suggestie komt niet zo concreet terug in het beleidsplan

De situatie in Groningen, Leiden en Eindhoven kunnen als voorbeeld worden gebruikt. In ieder van deze steden is gekozen om de bus uit het absolute kernwinkelgebied te halen, de snelheid te verlagen en meer ruimte te geven aan andere verkeersdeelnemers. De situatie in Leiden laat zich het meest vergelijken maar is gelijktijdig ook het meest vooruitstrevend. Daar kiezen ze voor een maximumsnelheid van 15 km/uur met een beperkt aantal lijnen dwars door het centraal stedelijk gebied en de meeste HOV-routes rond het centraal stedelijk gebied waarop doorstroming en snelheid centraal staat.

4.2 Auto

De doelstellingen met betrekking tot het autoverkeer in het mobiliteitsplan zijn te omschrijven als; auto's maken enkel gebruik van de wegen waarvan ze gebruik horen te maken. Auto's maken gebruik van de hoofdstructuur en gaan daar pas vanaf voor het laatste stukje naar hun bestemming. Sluipverkeer is niet gewenst. In gebieden waar mensen verblijven rijden auto's langzaam, maximaal 30 km/uur om de verkeersveiligheid te verbeteren van fiets en voetganger.

Haaks daarop staat echter het gegeven dat de HOV-routes door het centraal stedelijk gebied ook zijn opgenomen in het autonetwerk. De noodzaak voor doorgaande, snelle autoroutes door het centraal stedelijk gebied is onduidelijk. Bovendien sluit de inrichting op dit moment niet aan op het gewenste beeld bij gebiedsontsluitingswegen 50 km/uur (vb. Tempeliersstraat, Rustenburgerlaan, Kinderhuisvest). In het mobiliteitsbeleid wordt dit ook onderkend. Ook wordt aangegeven dat op termijn wordt bekeken of een verlaging van de maximumsnelheid naar 30 km/ uur mogelijk is bij routes door het centraal stedelijk gebied of bij het station, waarbij de doorstroming voor het HOV gegarandeerd kan worden. Mogelijk biedt het verminderen van autoverkeer op de HOV-routes door het centraal stedelijk gebied zelfs een voordeel voor het verbeteren van de doorstroming van bussen, ook bij een lagere maximumsnelheid.

De structuur met de HOV-routes als 50 km/uur wegen wijkt af van de andere standpunten ten aanzien van het autonetwerk, waarin autoverkeer enkel gebruik maakt van de routes waar ze gebruik van horen te maken. De routes door het centraal stedelijk gebied met een maximumsnelheid van 50 km/uur passen niet bij de omgeving, waar verblijven duidelijk centraal staat. Recent is de uitbreiding van het voetgangersdomein in het noorden van het centraal stedelijk gebied opgeleverd en binnenkort wordt de Vijfhoek betrokken bij het autoluwe gebied van het centraal stedelijk gebied. Bovendien kan het verwarring veroorzaken

voor weggebruikers, immers overal in het centraal stedelijk gebied is de snelheid 30 km/uur op de uitzonderingen na.

Maatregelen bij wijzigen maximumsnelheid

Het wijzigen van de maximumsnelheid van 50 km/uur naar 30 km/uur vraagt overigens niet per definitie om een spoedige volledige herinrichting van de betreffende straten. Afhankelijk van de huidige inrichting is het mogelijk om met beperkte maatregelen het gewenste snelheidsregime te realiseren. Zeker in relatie met enige mate van busvervoer zijn verticale maatregelen niet altijd gewenst in verband met trillingen. Als voorbeeld kan de Tempeliersstraat worden genomen. Eerder is reeds gesteld dat het even verder Lorentzplein behoorlijk lijkt op de Tempeliersstraat. In de Tempeliersstraat kan het trottoir verbreed worden ten koste van parkeervakken, vervolgens kunnen auto's evenals op het Lorentzplein parkeren langs de rijbaan. De beschikbare rijbaan wordt hierdoor fysiek smaller wat minder uitnodigt tot hoge snelheden.

Zo zijn ook maatregelen met behulp van plantvakken, bloembakken of andere ornamenten die verwerkt worden in de weginrichting te bedenken die zorgen voor visuele ofwel fysieke versmallingen. Ook belijning en kleurgebruik heeft invloed op de beleving van de weg en omgeving en daarmee ook op de snelheid. Het toepassen van vakken met een andere kleur dan het wegdek ter hoogte van oversteken, op kruispunten of zelfs op wegvakken kan bijvoorbeeld voor verhoogde attentie en lagere snelheid zorgen.

Ten slotte is de ontwikkeling van ISA (intelligente snelheidsassistentie) in een gevorderd stadium. De bedoeling is om deze apparatuur op korte termijn toe te gaan passen in onder andere bussen. In Londen wordt deze apparatuur al sinds 2018 toegepast in bussen. Het ISA systeem is een intelligente vorm van snelheidsbegrenzing waarbij op basis van de omgeving, (inrichting, verkeersborden maar ook andere verkeersdeelnemers) de maximumsnelheid wordt bepaald.

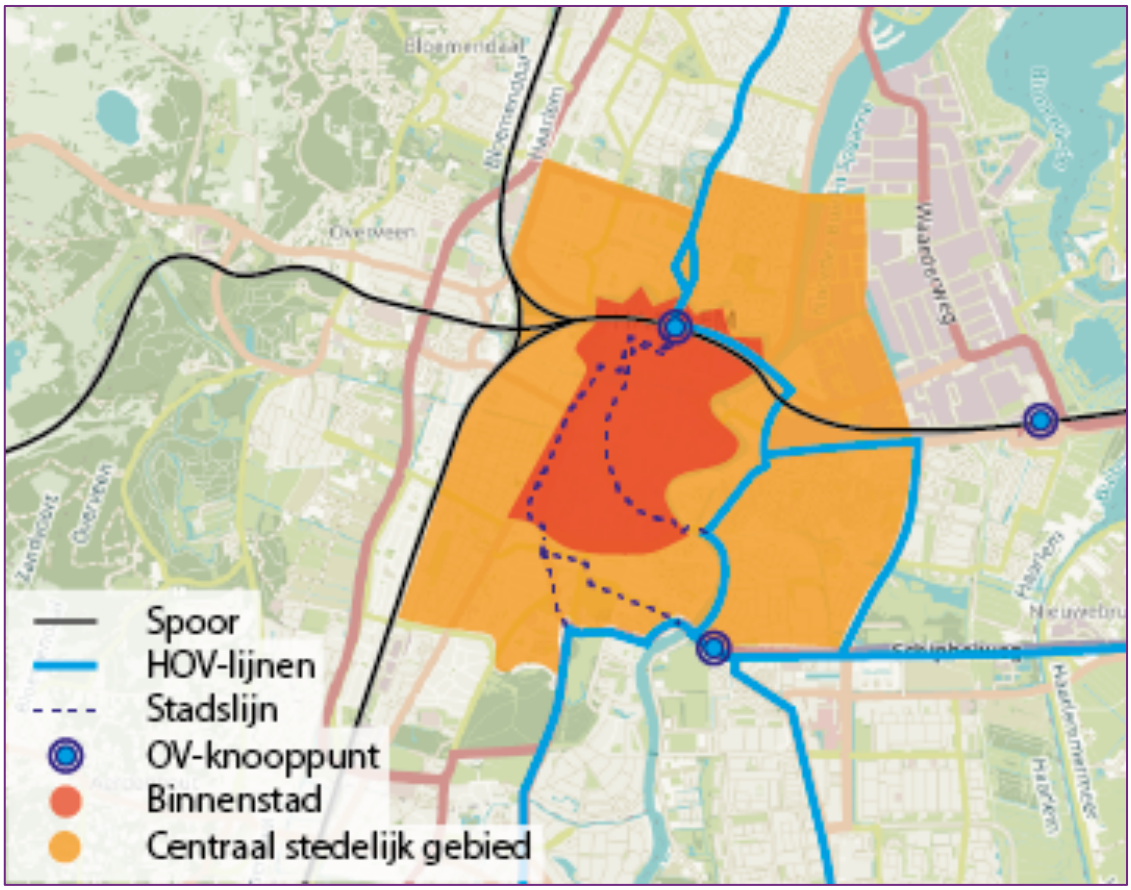
4.3 OV-knooppunten

Bovengenoemde suggesties zijn in lijn met wat in het mobiliteitsplan wordt gesteld onder de paragraaf OV-knooppunten. Hierin wordt gesteld dat binnen de stad Haarlem de stedelijke reiziger met name te voet en met de fiets reist.

> "De regionale (MRA)-reiziger maakt met name gebruik van het OV en indien de OV-bereikbaarheid van de herkomst niet voldoende is, van de auto. Aan de rand van de stad worden daarvoor zogenaamde stadspoorten gecreëerd, plekken waarbij de regionale reiziger een stedelijke reiziger wordt. Eenzelfde aanpak wordt ook toegepast op het centrumgebied van Haarlem. Binnen het centrumgebied vormt de voetganger de belangrijkste vervoerswijze. Daarvoor worden in en rondom het centrum overstappunten (zowel huidige als toekomstige) benoemd."

In de visie met betrekking tot het OV-netwerk en het autonetwerk komt deze visie niet terug. In beide onderdelen worden namelijk hoofdroutes dwars door het centrum aangeduid. De paragraaf OV-knooppunten lijkt de voorgaande paragrafen het meest te integreren. De paragraaf biedt mogelijkheden voor problemen die herkend worden maar waarvoor in de OV-netwerk en auto paragrafen geen oplossing wordt geboden.

Door het netwerk en het gebruik daarvan zo te beschouwen als in de paragraaf OV-knooppunten worden de doelstellingen van het mobiliteitsbeleid behaald. Dit terwijl de twee voorafgaande paragrafen juist een aantal uitzondering integreren in het mobiliteitsbeleid. De paragraaf OV-knooppunten biedt de mogelijkheid om het centraal stedelijk gebied daadwerkelijk als voetgangers en fietsers gebied in te richten door in te zetten op de overstap. Het maakt een onderscheid tussen de stedelijke en regionale reiziger en koppelt aan beide voornaamste vervoerwijzen en gebieden waarin de typen reizigers bewegen.



Afbeelding 4.1 Alternatief netwerk HOV-structuur Haarlem