



Zienswijze Thema (H)OV Mobiliteitsplan Haarlem

Aan Gemeente Haarlem,
t.a.v. H. Jennissen,
Postbus 511,
2003 PB Haarlem.

Haarlem, 23 april 2021.

Deze zienswijze over het deelthema (H)OV in het Mobiliteitsplan wordt ingediend door Platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen, Vijfhoek/Raak/Doelen, Rozenprieel. Deze zienswijze wordt mede onderschreven door de wijkraad Bosch en Vaart. We hebben er voor gekozen om per deelthema (autoverkeer, fietsverkeer, OV) een zienswijze in te dienen. Daarmee kan de desbetreffende problematiek, voorgesteld beleid en onze zienswijze daarop, meer specifiek en diepgaander aan de orde komen. Over het Verkeerveiligheidsbeleid is separaat een zienswijze ingediend.

Inleiding.

Met het Mobiliteitsplan dat ter inzage is gelegd, wil Haarlem de balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid verbeteren. Wij zijn zeer te spreken over deze ambitie en zien ook op verschillende plekken dat een aanzet is gedaan, waaronder het toewerken naar een fijnmaziger OV-systeem waardoor aan de ene kant een groter deel van de stad beter bereikbaar wordt en aan de andere kant de hoge druk op andere delen kan worden verlicht. Wij zien veel van de door ons bepleitte ov-knooppunten terugkomen. Ook waarderen wij het dat de problematiek van te veel bussen nu ook in het mobiliteitsbeleid aandacht krijgt.

Wij moeten echter constateren dat de spelregels/kaders onvoldoende worden aangepast waardoor dit doel niet meer dan een ambitie zal blijven. Waar echte keuzes moeten worden gemaakt, worden ze namelijk juist niet gemaakt. Hierdoor kent het plan een groot aantal inconsistenties en tegenstrijdigheden. Zo moet in de binnenstad de leefbaarheid worden verbeterd met meer ruimte voor de voetganger en fietser, terwijl tegelijkertijd de bussen en ook auto's daar 50km mogen blijven rijden. Een adequate argumentatie hiervoor ontbreekt en in veel gevallen is het ook contrair aan vigerend nationaal verkeersveiligheidsbeleid.

Onderzoek/second opinion verkeerskundig adviesbureau Bonotraffics.

Vanwege de grote onbalans die er in Haarlem bestaat tussen leefbaarheid en het huidige(H)OV-systeem en daarmee het grote belang van adequate oplossingen hiervoor hebben we ons op dit punt terzijde laten staan door het verkeerskundig adviesbureau Bonotraffics. Hun second opinion maakt integraal onderdeel uit van deze zienswijze en

focused zich op deze inconsistenties, de spanning die het met vigerend/komend nationaal beleid veroorzaakt en geeft inzicht in betere alternatieven. De belangrijkste conclusies uit hun onderzoek/second opinion zijn :

- Het is niet logisch en niet passend om in het centraal stedelijk gebied dat bestemd is als verblijfsgebied het (H)OV te faciliteren met 50km/uur wegen/wegvakken..Er zijn voldoende andere manieren om in dit gebied de doorstroming van het (H)OV te garanderen.
- Recent onderzoek toont aan dat invoering van 30km/uur op deze routes door het centraal stedelijk nauwelijks de gemiddelde snelheid van het OV verlaagt, want deze snelheid is al zeer laag. Vermeend reistijdverlies is niet aan de orde. Wel wordt met een 30km/uur regime het vaak te hard rijden op deze routes in stille periodes/avonden aan banden gelegd.
- Op veel plekken in het centraal stedelijk gebied komen de te grote intensiteit van het (H)OV en groeiende aantallen fietsers met elkaar in conflict en is er sprake van onveilige verkeerssituaties die contrair zijn met vigerend nationaal verkeersveiligheidsbeleid. Dit moet worden opgelost.
- Binnen het kader van het voorliggende mobiliteitsplan zijn er tal van andere maatregelen mogelijk waarmee en de doorstroming van het (H)OV wordt gegarandeerd en het verblijfsklimaat in dit gebied wordt verhoogd.

Gevraagde aanpassingen/acties :

- 1 Op grond van vereisten uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 verzoeken wij u ook de toekomstige risicolocaties in beeld te brengen (zie ook onze zienswijze op het beleidsdocument Verkeersveiligheidsbeleid).
- 2 Toepassen van de eisen van het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid dat nu ook ter inzage ligt en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 daar waar het gaat over risicolocaties zonder vrij liggende fietspaden en grote aantallen bus/autoverkeer.
- 3 Invoeren van een 30km regime op alle stadsstraten/wegen in het centraal stedelijk gebied inclusief de (H)OV-routes.
- 4 Concreet duiden op welke wijze de overlast (geluid, trillingen, verkeersveiligheid) op en om (H)OV routes wordt aangepakt. De aankomende reset van het (H)OV post-corona biedt mogelijkheden om de concessies (qua lijnvoeringen, frequenties, inzet materieel) daartoe adequaat aan te passen.
- 5 Door middel van nieuwe lijnvoeringen het huidig aantal grote en zware bussen over de routes door het centraal stedelijk gebied te verminderen en de lijnen/frequenties richting de nieuwbouw/ontwikkelingslocaties te intensiveren.
- 6 De OV-hub Haarlem Nieuw Zuid de functie te geven van begin- en eindstation van de intercity-buslijnen/RNet, zodat de overlast van een overmaat aan (lege) bussen door de binnenstad verminderd zal worden.
- 7 Bij aanpassing van de dienstregeling post-corona bij Connexxion/Vervoerregio te bewerkstelligen dat de eerder gemaakte afspraak dat de dubbeldekkers alleen nog in de ochtendspits rijden ten spoedigste ten uitvoer wordt gebracht.
- 8 Tram/lichtrail als toekomstperspectief en ruimte reservering opnemen.



- 9 Meer toepassing van goedkopere snelheid beperkende maatregelen ipv onnodige grootschalige fysieke herinrichting ingrepen.

(H)OV en Verkeersveiligheid.

Dagelijks rijden er 400 bussen over de twee hoofdroutes Gedempte Oude Gracht-Nassaulaan-Parklaan-Station en meer dan 1200 over de Rustenburgerlaan-Houtplein-Tempelierstraat-Wilhelminastraat-Kinderhuisvest-Parklaan-Station. Deze bussen veroorzaken in onze stad grote geluidsoverlast, trilling overlast en zorgen voor verkeersonveilige situaties. De bussen zijn ook vaak leeg en uit recent onderzoek blijkt dat ze relatief veel mensen vervoeren die niet in de binnenstad hoeven te zijn. Veel voorkomende onveilige situaties zijn : te hoge snelheden (bijvoorbeeld Rustenburgerlaan, Tempelierstraat, Wilhelminastraat, Kinderhuisvest, Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan), intensief kruisend verkeer op oversteekplaatsen (bijvoorbeeld Kleine Houtweg, Wilhelminastraat, Kenaubocht, Zijlweg), veel weggedeelten met plotselinge overgangen van vrij liggende naar niet vrij liggende fietspaden, zeer drukke oversteekplaatsen (bijvoorbeeld Gedempte Oude Gracht, Kleine Houtweg, Zijlweg e.d.). In het Mobiliteitsplan wordt gesproken over risicolocaties. Op de kaarten zijn de precieze locaties niet altijd even duidelijk aangegeven. Ook ontbreekt een definitie ervan in het Mobiliteitsplan. De definitie die wel gebruikt wordt in het eveneens voorliggende Verkeersveiligheidsplan betreft aantal ongelukken in de afgelopen vijf jaar. Daarmee zijn veel gevaarlijke plekken, en die nog gevaarlijker worden bij de groei, niet meegenomen in diverse beleidsafwegingen. Veel van deze locaties die niet zijn aangeduid hebben dezelfde verkeerintensiteiten/kruispunten/veiligheidsproblemen als diegenen die wel aangeduid zijn, echter deze zijn niet aangeduid als risicolocatie. Conform het vereiste in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 gaan wij er van uit dat ook toekomstige risicolocaties in beeld worden gebracht.

Naast het mobiliteitsbeleid is ook het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid ter inspraak gelegd. Het mobiliteitsbeleid voldoet op een aantal punten niet aan dit concept verkeersveiligheidsbeleid waar het gaat om zware voertuigen in grote aantallen zonder vrij liggende fietspaden en met veel overstekende voetgangers (bijvoorbeeld Rustenburgerlaan, Tempeliersstraat, Gedempte Oude Gracht/Nassaulaan, Kenaubocht/Parklaan). Dit betekent dat het mobiliteitsbeleid al voor vaststelling niet voldoet aan het verkeersveiligheidsbeleid. Deze kwesties worden niet benoemd. Wij verzoeken u deze tegenstrijdigheden aan te geven per locatie en hoe deze tegenstrijdigheden worden opgelost.

GOW30 en (H)OV.

Een ingreep die in steeds meer steden wordt toegepast is de invoering van 30km/uur op de drukke stadstraten binnen het centraal stedelijk gebied. We zijn blij te constateren dat Haarlem dit GOW30-beleid omarmt en dit snelheidsregime op veel straten wil invoeren. Het is echter een grote misser dat Haarlem dit niet wil doen voor de twee (H)OV trajecten (Rustenburgerlaan, Houtplein, Tempelierstraat, Wilhelminastraat, Kinderhuisvest, Parklaan, Station en Gedempte Oude Gracht, Nassaulaan, Station). Het is ons inziens een grote misser dat juist op die plekken in onze stad waar de leefbaarheid en verkeersveiligheid nu al het

meest onder druk staat deze keuze niet wordt gemaakt. Dit terwijl in heel veel andere steden deze keuze voor (H)OV trajecten wel zo is gemaakt.

Recent onderzoek van Goudappel/DTV Consultants (2021) laat zien dat OV nu al niet harder dan circa 30km kan rijden op de drukke 50km stadstraten. En nog belangrijker, dat invoering van 30km niet tot tijdsverlies zal leiden. Het argument van vermeend tijdsverlies en hogere exploitatiekosten, wat altijd veelvuldig gehanteerd wordt door Provincie Noord Holland en Vervoersregio, wordt daarmee ontkracht. Voorts blijkt dat met andere maatregelen, zoals intelligente VRI's, voorrangregelingen etc de doorstroomtijden kunnen worden gewaarborgd.

In de nota wordt gesproken van wellicht GOW30 ook voor de busroutes in het Stationsgebied en in het kernwinkelgebied. Op pagina 34 staat "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." Ook al wordt hier gesproken over bijvoorbeeld... dit betekent een inperking. Hiermee wordt namelijk aangegeven dat buiten het stationsgebied en het kernwinkelgebied 30 km/u op HOV niet mogelijk is. Wij pleiten ervoor om hier niet te spreken over bijvoorbeeld..., maar om hier centraal stedelijk gebied op te nemen. Immers ook op de Rustenburgerlaan en Tempeliersstraat en Kinderhuisvest zijn geen vrij liggende fietspaden. Tevens is het zo dat het kernwinkelgebied niet nader is gedefinieerd ook niet in andere beleidsdocumenten. Doordat een keuze is gemaakt voor HOV = 50 km/u ontstaat een lappendeken aan 30km en 50km wegen. Dit geeft onduidelijkheid en vooral onveiligheid. Krijgt Haarlem een nieuw verkeersbord: rijdt u naast een bus dan mag u 50? Hierdoor bestaat de kans op sluiproutes daar waar de bussen en dus ook de auto's 50km mogen rijden.

Snelheid beperkende maatregelen

Invoering van 30km/uur wordt vaak betwijfeld omdat het gepaard zou gaan met grote en kostbare fysieke ingrepen in de desbetreffende wegvakken/wegen.. Dit is een misvatting. Inmiddels zijn er een veelheid aan goedkope maatregelen die snelheid beperkend kunnen werken zoals : aanleg van visuele en fysieke versmallingen (plantenstroken, bloembakken), opvallende belijningen en kleurgebruik, snelheidssignaleringen, ISA (intelligente snelheidsassistentie – dit betreft een intelligente snelheidsbegrenzer in bussen die reageert op signalen als sensoren, verkeersborden, andere verkeersdeelnemers). En ook convenanten tussen gemeente en vervoersbedrijven en hun chauffeurs om zich aan geldende snelheidsbepalingen te houden zijn een bekend instrument.

Daarnaast is de verwachting dat zodra 30km/uur in onze steden wordt ingevoerd als het 'nieuwe normaal' dat ook Politie en Justitie zullen volgen om deze snelheid ook normaal te gaan handhaven zonder dat er eerst sprake dient te zijn van volledige fysieke herinrichting van wegen.

Geluidsoverlast, trilling overlast en verkeersonveiligheid

Op pagina 18 staat “Het aantal bussen dat door de binnenstad rijdt, groeit. Door de vele én grote bussen in de binnenstad wordt op sommige plekken overlast ervaren. Opgave is om de overlast te verminderen (geluid, uitstoot, trillingen en veiligheid) en het busverkeer beter over de stad te spreiden (herrouteren).” Op pagina 31 staat: “Er wordt ingezet op verminderen van overlast (vermindering geluid, uitstoot en trillingen en verbeteren veiligheid) van de huidige HOV routes.” Wij moeten constateren dat met het voorgestelde beleid hier onvoldoende invulling aan wordt gegeven. Immers met dit beleid wordt zelfs groei van het aantal bussen mogelijk gemaakt.

Op pagina 32 staat “Hiermee neemt de groei van de bussen naar het Stationsgebied, en daarmee de gevoelde overlast van het busverkeer in de binnenstad, niet toe.” Hiermee lijkt te worden gesuggereerd dat de overlast een ervaring betreft. Echter uit metingen die ook bij de gemeente bekend zijn is aangetoond dat er sprake is van geluids- en trilling overlast. Wij verzoeken dit dan ook aan te passen.

Alternatieve lijnvoeringen

Alternatieve lijnvoeringen zijn door ons lange tijd geduid als oplossingen voor de gesignaleerde problematiek. Wij zijn dan ook blij met de gedane voorstellen tot studie van alternatieve lijnvoeringen.

Wij zijn van mening dat de alternatieve lijnvoeringen ook een bijdrage moeten leveren om de huidige problemen concreet te verminderen. Immers, anders is dit mobiliteitsbeleid niet alleen in tegenspraak met het nieuwe verkeersveiligheidsbeleid, maar ook met ander beleid waaronder de Bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland. Lagere frequenties op de genoemde hoofdroutes zouden binnen de voorwaarden van de concessie (‘zero sum game’) ingezet kunnen worden voor nieuw lijnen langs de nieuwe ontwikkelingslocaties. Het huidige momentum waarin de komende maanden een reset van het (H)OV post corona wordt voorbereid, is een uitgelezen moment om deze aanpassingen mee te nemen.

Over de dubbeldekkers touringcars nog het volgende. Uit documenten van de Vervoerregio is duidelijk geworden dat de dubbeldekkers alleen nog maar in de ochtendspits behoeven te worden ingezet en dat daarna geswitched kan worden naar gewone bussen. Tengevolge van de COVID-afschaling is deze wijziging niet meegenomen in het Vervoersplan 2021 per 1 januari, hetgeen wij als zeer kwalijk kwalificeren. We hebben nu ruim een jaar te maken gehad met onnodige overlast van gehele dag leeg zijnde dubbeldekkers die door onze stad razen. Wij vragen het College ten dringendste te realiseren dat bij de reset van het OV-systeem post-Covid deze zomer de dubbeldekkers alleen nog in de ochtendspits zullen rijden.

OV-hub Haarlem Nieuw Zuid

De nieuwe OV-hub Haarlem Nieuw is een belangrijke schakel in het oplossen van de Haarlemse OV-problematiek. Wij zijn blij dat deze door ons lang bepleite ov-hub ook in het mobiliteitsplan een belangrijke plek heeft gekregen. Uitgangspunt in de te verrichten lijnvoeringstudie dient te zijn dat bij het nieuwe busstation Haarlem Nieuw Zuid voldoende bussen worden “afgevangen” zodat deze niet meer door het centrum hoeven door te rijden. Met name voor de inter-city lijnen/RNet is dit nieuwe station begin- en eindhalte (de dubbeldekkers rijden in Amsterdam ook maar tot WTC en niet door naar het Centraal-Station). Dit betekent dat zowel in het zoeken naar haar precieze situering als naar haar layout voor dit busstation voldoende ruimte wordt meegenomen dat veel bussen ook kunnen keren ipv alleen maar rechtdoor kunnen rijden.

Voorts zijn wij van mening dat de hoge ambitie van dit nieuwe stuk stad en entree van de binnenstad alleen zal slagen als er sprake zal zijn van een hoog kwalitatief verblijfsklimaat. Dit betekent dat ook in dit gebied een 30km regime dient te worden ingevoerd.

Groei.

Wij verbazen ons over de zin op pagina 32 “...in hoeverre het mogelijk is een deel van de verwachte reizigersgroei via andere HOV-routes dan de bestaande routes door de binnenstad her te verdelen over de stad.” Dit is in tegenspraak met eerdere uitspraken van het College en de recent vastgestelde bereikbaarheidsvisie Zuid-Kennemerland 2020-2050. Daarin is op pagina 45 in het figuur te zien dat gewerkt gaat worden aan het verminderen van het aantal bussen in het centraal stedelijk gebied van Haarlem.

Is de gemeente op de hoogte van het feit dat dit het verdelen van een deel van de groei strijdig is met recent vastgesteld beleid en uitspraken van de wethouder dat groei niet meer binnen het centraal stedelijk gebied mogelijk is?

Tram.

Als Haarlem net als andere steden ook in de toekomst leefbaar en bereikbaar wil zijn, is het van belang om niet alleen naar het hier en nu te kijken. Wij missen een mogelijke toekomstige tram dan wel lightrail verbinding in de tekst en de figuren. Waarom is er voor gekozen om de tram in dit beleid niet mee te nemen?



Vriendelijke groet,

M.W.A, Maas

namens,

Platform Buskruit en de wijkraden Binnenstad, Welgelegen, Vijfhoek/Raaks/Doelen,
Rozenprieel.

M.W.A. Maas

Nieuwe Gracht 208

2011 NM Haarlem

contact@bus-kruithaarlem.nl / 06-54313385

www.bus-kruithaarlem.nl