

M.W.A. Maas
Nieuwe Gracht 208
2011 NM Haarlem

Haarlem, 12 januari 2021

Aan het College van Burgemeester en Wethouders van de Gemeente Haarlem
Postbus 511
2003 PB Haarlem.

Betreft : verkeersbesluit 30km zone en herinrichting Gedempte Oude Gracht.

Geacht College,

Vooruitlopend op de komende discussies over het Mobiliteitsplan van de gemeente en mede ter ondersteuning van het Burgerinitiatief Plan B van de wijkraad Vijfhoek-Raaks-Doelen willen wij u met urgentie uitnodigen tot het nemen van een verkeersbesluit tot invoering van een 30km zone voor de Gedempte Oude Gracht. Dit tezamen met een besluit tot herinrichting en een reductie van de intensiteiten van bus- en autoverkeer. Onderstaand treft u onze argumentatie voor dit verzoek aan en nadere uitgangspunten voor concretisering.

In veel Nederlandse steden worden momenteel concrete maatregelen genomen om de balans te herstellen tussen leefbaarheid en bereikbaarheid. Door de toename van openbaar vervoer, autoverkeer, fietsers en voetgangers is ook in Haarlem een grote spanning ontstaan in het gebruik van de buitenruimte. Deze schaarse ruimte moet daarom opnieuw worden 'verdeeld', waarbij voetgangers en fietsers het primaat krijgen en de auto en OV te gast zijn. Invoering van een 30km zone op de Gedempte Oude Gracht en herinrichting van deze straat zal een belangrijke bijdrage aan deze noodzakelijke herverdeling leveren.

Veilig fietsen en lopen door de stad

Op de drukke verkeersader Gedempte Oude Gracht rijden veel te veel grote bussen en auto's die zorgen voor onveilige situaties. Dit komt doordat deze weggebruikers vaak op te hoge snelheid de Gedempte Oude Gracht passeren terwijl hier ook veel fietsers en voetgangers moeten oversteken. Verkeersonderzoekingen van Mobycom laten bovendien zien dat het aantal voetgangers en fietsers dat de oversteekplaats bij Verwulft/Koningstraat gebruikt vele malen groter is dan de bussen en de auto's op de Gedempte Oude Gracht. De huidige ruimtelijke en verkeerskundige inrichting doet echter geen recht aan deze realiteit en ook de prioritering zoals die is vastgelegd in de SOR. Om deze problematiek aan te pakken en de verkeersveiligheid en verblijfskwaliteit te verhogen, is het noodzakelijk om 30km/u in te voeren op deze weg en deze weg opnieuw in te richten.

Reeds veel andere historische steden zijn Haarlem voorgegaan in het instellen van 30km zones en herinrichting van een dergelijke drukke stadsstraat/HOV-routes. Voorbeelden zijn o.a. Groningen, Leiden, Eindhoven, 's-Hertogenbosch.

Verbetering aantrekkelijkheid binnenstad/kernwinkelgebied.

De Gedempte Oude Gracht doorsnijdt onze (binnen)stad met onnodig doorgaand verkeer. Dit belemmert de ontwikkeling van een aaneengesloten openbare ruimte en van een duurzaam kernwinkelgebied. Bij de ontwikkeling en realisatie van het Raaks-plan in 2007 is dit manco al geconstateerd en is het streven naar verbetering van de looproutes via

Gedempte Oude Gracht, Raaks, Jacobijnestraat en Zijlstraat geuit. Dit geldt ook voor de noord-zuid verbindingen ter plaatse van de Kleine Houtstraat/Groot Heiligland naar het Frans Hals Museum. Door het toenmalige College is toen ook al gepleit voor invoering van 30km op de Gedempte Oude Gracht. We zijn nu 14 jaar verder...

Uitvoering van beleid voor 30 km/u

In het kader van Duurzaam Veilig en het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 moeten onveilige wegen worden aangepakt door deze of om te bouwen tot een aantoonbare veilige 50km/u weg, of de omvang van de verkeersintensiteiten terug te dringen, of door een 30 km/u in te voeren. Daarnaast moeten verkeersonveilige situaties worden aangepakt. In veel steden betekent dit dat de snelheid om laag moet. Om die reden krijgen veel straten een 30 km/u snelheidsregime. Recent is de keuze voor 30 km/u onderstreept door moties van de Tweede Kamer en ook de Haarlemse Gemeenteraad. Het is van belang dat nu ook in Haarlem de 30 km/u op papier wordt omgezet in de praktijk en met urgentie wordt ingevoerd voor de Gedempte Oude Gracht. Ook de andere gebiedsontsluitingswegen in het centraal stedelijk gebied (zoals bijvoorbeeld Rustenburgerlaan-Houtplein-Tempelierstraat) dienen te worden omgezet naar 30km/u.

OV : langzaam rijden gaat sneller.

Ook het OV zal zich moeten aanpassen. Beter en betrouwbaarder is het nieuwe adagium. De bus komt op tijd, rijdt meer comfortabel doordat deze elektrisch is en doet meer wijken aan. Het argument dat door het (H)OV het snelheidsregime niet kan worden aangepast is niet langer houdbaar. Een combinatie van lagere snelheden en betere doorstromingsnelheden (door voorrang elders) wordt ook steeds meer een ontwerpprincipie voor (H)OV-routes. Voorbeelden zijn: op de Breestraat in Leiden mogen de bussen (incl. HOV-lijn) maar 15 km. Ook op de recent ingerichte Vestdijk in Eindhoven geldt 30km/u voor de bussen (ook incl HOV). En dan, gelet op het reeds geldende 30km regime op een aantal kruispunten op de Gedempte Oude Gracht, is invoering van een 30km zone maar een kleine aanpassing met nauwelijks tijdsverlies voor de bussen.

Vermindering verkeersintensiteiten

Verkeersonderzoek van Mobycom leert dat de Gedempte Oude Gracht veel wordt gebruikt door doorgaand autoverkeer. Teneinde een gezondere, veiliger en aantrekkelijker (binnen)stad te realiseren zou de Gedempte Oude Gracht alleen voor bestemmings/bewonersverkeer moeten worden bestemd. Deze keuze draagt voorts bij aan het beleidsstreven van B&W van een autoluwe binnenstad. In relatie met lijnvoering studies die momenteel worden uitgevoerd voor het Stationsgebied/nieuwe busstation Haarlem-ZO zou eveneens moet worden onderzocht welke lijnen/busfrequenties in de toekomst over de Gedempte Oude Gracht zouden moeten worden gealloceerd. Het blijkt uit studies dat veel van de busreizigers niet in het centraal stedelijk gebied hoeven te zijn. De vraag lijkt dus gerechtvaardigd te onderzoeken welke en hoeveel bussen langs andere routes kunnen rijden of door het nieuwe station Haarlem ZO kunnen worden 'afgevangen'. Ook het argument dat dergelijke veranderingen niet mogelijk zouden zijn binnen de bestaande concessies snijdt geen hout blijkt uit onze gesprekken met ov-autoriteiten. Het is mogelijk om lagere busintensiteiten (dru's) op de Gedempte Oude Gracht elders te compenseren middels routes langs andere wijken/nieuwe woongebieden. In deze lijnvoeringsstudies dient dus niet alleen gekeken te worden naar de relatie tussen Stationsplein en HaarlemZO maar ook naar opgave voor vermindering op de Gedempte Oude Gracht. Daarbij dient tevens te worden gekeken naar vermindering op de andere te zwaar bereden route: Rustenburgerlaan, Houtplein, Kinderhuisvest, Parklaan.

Ontwerputgangspunten

We moeten nu werken aan een aantrekkelijk en duurzaam verblijfsklimaat op de nieuwe Gedempte Oude Gracht waarbij de volgende de uitgangspunten worden gehanteerd (zie artist impression) :

- Instellen van een 30km zone over de gehele Gedempte Oude Gracht vanaf het Spaarne tot aan de Nassaulaan.
- Bij de herinrichting hebben de voetgangers en fietsers het primaat.
- Vermindering verkeersintensiteit door invoering bestemmingsverkeer voor auto's en herrouteren buslijnen.
- Verbreding van de oversteekplaats bij Verwulft met stoplichten voor de bussen plus een extra zebepad ter plaatse van de Gierstraat/Koningstraat.
- Duidelijke duiding van voetgangersoversteekplaatsen ter plaatse van Zijlstraat, Jacobijnestraat, Stooftsteeg, Verwulft, Groot Heiligland, Kleine Houtstraat
- Afspraken met Connexxion over handhaving snelheid bussen (invoering snelheidsassistent/begrenzer)
- Door versmalling van het huidige wegvlak/busstrook en vervallen van de buskommen wordt het fietser- en voetgangersgebied vergroot.
- Qua materialisatie van het wegvlak dient deze te combineren te zijn met continuering van de reeds getroffen voorzieningen voor een trambaan ter plaatse
- Realisatie van een grootschalige fietsenstalling (bij voorkeur onder de HEMA).

De hier geschetste context en concreet geduide mogelijkheden voor 30km op de Gedempte Oude Grachten laten klip en klaar zien dat deze opgave integraal onderdeel dient uit te maken van actuele beleidsvoorbereiding op het gebied van het Haarlems mobiliteitsbeleid, het Haarlems verkeersveiligheidsbeleid, de studies naar nieuwe mogelijke lijnvoeringen voor Stationsgebied/busstation Haarlem ZO, burgerinitiatief Plan B e.d. Tot slot, deze maakt cruciaal onderdeel uit van een duurzame en gezonde stad met een betere balans tussen leefbaarheid en bereikbaarheid.

In afwachting van uw reactie,

Vriendelijke groet,

Platform Bus-kruit Haarlem

Wijkraad Vijfhoek-Raaks-Doelen

M.W.A Maas

J. Geerts

Wijkraad Binnenstad

M. Favie

contact@bus-kruithaarlem.nl

www.bus-kruithaarlem.nl