



Haarlem zet stap naar GOW30

Begin oktober veranderde de gemeente Haarlem in één dag de snelheid op een aantal gebiedsontsluitingswegen van 50 naar 30 kilometer per uur. De beslissing maakt deel uit van een mobiliteits transitie met minder autoverkeer en meer OV, fietsen en lopen. Mobycon hielp bij de voorbereiding van het invoeren van GOW30.

Peter Bekkering

Jacinta Peerlkamp-Steltenpool is senior beleidsadviseur mobiliteit bij de gemeente Haarlem. Ze houdt zich met name bezig met onderwerpen op het gebied van verkeersveiligheid en verkeerslichtenbeleid. Bij verkeersveiligheid zijn er twee grote projecten: 30 kilometer per uur als nieuwe norm in de stad en veilige schoolomgevingen.

Voorgeschiedenis

Peerlkamp vertelt over de voorgeschiedenis van de invoering van 30 kilometer per uur op gebiedsontsluitingswegen in de stad (GOW30). "In 2021 stelde de gemeente Haarlem het mobiliteitsbeleid vast. Daarin werd voor het eerst expliciet benoemd dat de gemeente 30 kilometer per uur de nieuwe norm vindt. De achterliggende gedachte

is om meer ruimte te bieden aan actieve mobiliteit in de stad en voor verblijven. De auto neemt veel ruimte in en kan best een stap terug doen om de stad aantrekkelijker en verkeersveiliger te maken. Daar komt bovendien nog iets bij: als gemeente hebben we binnenstedelijk een woningbouwopgave. Daarom zijn we gebieden met bedrijvigheid aan het transformeren richting woningbouw en wordt woningbouw in andere gebieden verdicht. Dat leidt onvermijdelijk tot meer mobiliteit. Daarom willen we een mobiliteitstransitie met minder autoverkeer en meer ov, fietsen en lopen. Bij die mobiliteitstransitie horen maatregelen, inclusief GOW30. Het mooie is overigens wel dat de mobiliteitstransitie ruimte oplevert voor vergroenen en vernatten."

Veiligheidsmaatregel

Alex Roedoe is senior adviseur en projectleider verkeer bij Mobycon, een onafhankelijk adviesbureau voor mobiliteitsvraagstukken. Daar werkt hij op het snijvlak van verkeersstructuur en openbare ruimte. Hij vult de woorden van Peerlkamp aan: "De mobiliteitstransitie en de opgaven van Haarlem zorgen voor meer verplaatsingen van kwetsbaar verkeer – fietsers en voetgangers – op minder vierkante meters. Dat kan alleen door een lagere snelheid te hanteren. Een GOW30, een voorrangsweg met fietsers op de rijbaan, is namelijk primair een verkeersveiligheidsmaatregel."

Peerlkamp vertelt over een belangrijke uitdaging bij het invoeren van GOW30 in Haarlem: "Hoe houd ik het ov betrouwbaar en enigszins op snelheid in de stad? In 2021 wilden we vanwege het hoogwaardig openbaar vervoer aanvankelijk de snelheid op de HOV-routes op 50 km/u houden. Inmiddels geldt echter ook op een aantal HOV-routes 30 km/u."

Aanpak

Roedoe, die in 2023 betrokken was bij de CROW-publicatie 'Handreiking voorlopige inrichtingskenmerken GOW30', vertelt hoe Mobycon de invoering van GOW30 aanpakte in Haarlem. "We hebben samen met de gemeente alle 50 km wegen en een aantal drukke 30 km wegen in de hele bebouwde kom onderzocht. Vervolgens hebben we samen met de provincie, de ov-bedrijven en de hulpdiensten gekeken welke wegen conform de handreiking naar 30 km/u zouden moeten. De uitkomst is een ambitie voor over tien tot vijftien jaar, omdat je niet in één keer alle wegen hebt heringericht. De gemeente heeft vervolgens een uitvoeringsprogramma gemaakt waarin werd bepaald welke wegen wanneer werden aangepast en wat daarvoor nodig was." Peerlkamp: "Wij hebben Mobycon gevraagd om een wegategoriseringskaart: welke wegen zijn GOW30 en GOW50 en welke wegen zijn ETW30 (erftoegangsweg)? Mobycon is daarvoor de juiste partij omdat ze nauw betrokken zijn geweest bij het opstellen van de eerdergenoemde handreiking." Roedoe vult aan: "Om die reden kunnen we partijen als hulpdiensten en ov goed uitleggen wat GOW30 is, maar ook wat het niet is en waarin het verschilt van een ETW30. Daarnaast leggen we uit wat het betekent voor de ontwerp-vrijheden en voor de effecten op het ov en de hulpdiensten. De uitdaging voor de gemeente bij de uitvoering is om steeds wanneer een deel wordt aangepakt uit te

leggen welke mitigerende maatregelen worden genomen voor ov en hulpdiensten."

Logisch netwerk

Peerlkamp: "We hebben eerst uitgelegd welke bestaande wegen van GOW50 naar GOW30 gingen en wat daarvoor nodig was. In veel gevallen kunnen we daarbij volstaan met verkeersborden, markering en de afstelling van verkeerslichten. Bij andere wegen is echt een herinrichting nodig. Vervolgens hebben we naar het geheel gekeken en geprobeerd er een logisch netwerk van te maken." Waar herinrichting nodig is voor GOW30 zijn er twee categorieën. Peerlkamp: "Bij sommige wegen zitten al projecten in de pijplijn en weten we wanneer ze worden aangepakt. Andere wegen moeten worden heringericht, maar staan nog niet geprogrammeerd."

Begin oktober zijn alle GOW50-wegen waarbij alleen verkeersborden, markering en verkeerslichten moeten worden aangepakt in een dag overgegaan naar 30 km/u. Peerlkamp: "We willen nu eerst de effecten bestuderen: wordt het geaccepteerd en passen automobilisten hun snelheid aan? Pas daarna maken we een plan voor wegen waar herinrichting nodig is maar nog niet geprogrammeerd staat. Ik verwacht overigens dat 30 km/u steeds meer het 'nieuwe normaal' wordt. Dat zou als voordeel hebben dat je steeds minder ingrijpende maatregelen nodig hebt."



Mobycon
mobycon.nl