



Den Haag

Datum

22 mei 2019

**BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE
VRAGEN****Onderwerp**

Antwoord van het college op de vragen van de raadsleden mevrouw Van Doorn en de heer De Vuyst, luidend : "30 km/uur is het nieuwe 50 km/uur"

Ons kenmerk

SV/2019.218
RIS302177

De raadsleden mevrouw Van Doorn en de heer De Vuyst hebben op 28 maart 2019 een brief met daarin tien vragen aan de voorzitter van de gemeenteraad gericht. Overeenkomstig artikel 30 van het reglement van orde voor vergaderingen en andere werkzaamheden van de raad, beantwoordt het college deze vragen als volgt.

1. *De fracties van D66 en GroenLinks zijn van mening dat het verlagen van de maximum snelheid een positieve bijdrage levert aan onze stad en zijn verheugd dat de verlaging onderdeel is van het coalitieakkoord. Met welk oogmerk wil het college de snelheidsverlaging doorvoeren?*

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de maximumsnelheid in woonwijken waar dat mogelijk is naar 30 kilometer wordt gebracht. Het terugbrengen van de maximumsnelheid van 50 naar 30 km/uur kan bijdragen aan meerdere doelstellingen; het verbeteren van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de verblijfskwaliteit en de leefbaarheid, het verbeteren van het winkelklimaat, het verbeteren van de oversteekbaarheid, een betere positie voor fietsers en het tegengaan van doorgaand autoverkeer (sluipverkeer).

2. *Volgens opgave zijn al 110 van de 120 wijken ingericht als 30 kilometer zone. Kan het college een kaart verstrekken van de betreffende buurten? Kan op die kaart ook worden aangegeven welke straten voor uitbreiding van deze 30 kilometer zones in aanmerking komen? Wat weerhoudt het college van het inrichten van de overige 10 wijken als 30 kilometer zone?"*
Organisaties als RAI, CROW en de Fietzersbond adviseren gemeenten om straten opnieuw in te richten wanneer de maximum snelheid wordt verlaagd naar 30 km/uur, omdat automobilisten zonder verdere snelheidsbeperkende maatregelen niet geneigd zijn hun snelheid te verlagen.

Ja, eind 2019 zijn alle 120 woonwijken genoemd in het meerjarenprogramma Verkeersveiligheid (RIS293895) ingericht als 30 km/u zone. In het meerjarenprogramma is in figuur 4.1 een kaart met de wijken weergegeven die eind 2019 als 30 km/u zone zijn ingericht.

3. *Is het voor hulpdiensten noodzakelijk op doorgaande wegen 50 km/uur te mogen rijden in het geval van geen spoed? Of kunnen hulpdiensten ook hun werk doen met 30 km/uur als maximum snelheid wanneer zij niet met zwaailicht en/of sirene aan onderweg zijn naar een calamiteit?*

De hoofdroutes voor nood- en hulpdiensten zijn opgenomen op de hoofdroudekaart voor de nood- en hulpdiensten (RIS296077). Deze hoofdroutes zorgen ervoor dat de nood- en hulpdiensten de wettelijke aanrijdtijden kunnen halen. Als er geen spoed is dan is er geen noodzaak om hard te kunnen rijden. In 30 km/uur-gebieden moet uit het wegbeeld duidelijk zijn dat een lagere snelheid passend is. Dat blijkt o.a. uit inrichtingselementen zoals verkeersdrempels, plateaus en een klinkerbestrating.

Voor ambulancediensten zonder spoed hebben verkeersdrempels ook een nadeel zoals het oplopen van transporttrauma bij patiënten. Voor andere overige hulpdiensten is dit minder het geval.

4. *Kan het college inventariseren welke doorgaande routes waar nu 50 km/uur gereden mag worden, in aanmerking zouden komen voor het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur, zonder dat deze wegen ontoegankelijk worden voor hulpdiensten?*

Het huidige Haagse mobiliteitsbeleid dient meerdere doelen, óók bereikbaarheidsdoelen. Er is een afweging gemaakt tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid. Dit heeft geresulteerd in de huidige systematiek van 30 km/uur-gebieden en stroomwegen waar 50 km/uur gereden mag worden. Ook met de hulpdiensten en OV-bedrijven zijn hier afspraken over gemaakt. Het college is niet van plan dit beleid structureel aan te passen. Incidenteel kan dit wel (zie Theresiastraat).

5. *Kan het college inventariseren welke doorgaande routes waar nu 50 km/uur gereden mag worden in aanmerking zouden komen voor het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur, met naast andere snelheidsborden, ook aanpassingen als klinkers, drempels en versmalling, omdat deze routes niet (meer) in gebruik zijn voor hulpdiensten?*

Ja, zie het antwoord op vraag 4. Naast verlaging van de maximumsnelheid, wordt bij een herinrichting van wegen ook altijd gekeken naar materiaalgebruik en maatregelen die de snelheid beperken.

6. *Kan het college (in overleg met de HTM, MRDH en regionale vervoerders) aangeven welke impact een verlaging van de maximum snelheid op doorgaande wegen heeft voor het busvervoer in onze stad?*

Zie het antwoord op vraag 4 en 5. Het college heeft niet de intentie om de snelheid op routes die zijn bedoeld voor doorgaand autoverkeer (stedelijke en regionale hoofdwegen) terug te brengen naar 30 km/uur. Er is daarom geen berekening uitgevoerd wat dit voor het OV zou betekenen.

7. *Kan het college (in overleg met de HTM en MRDH) een prognose geven van de impact die een verlaging van de maximum snelheid binnen de bebouwde kom voor autoverkeer heeft op het gebruik van de tram en lightrail in de stad, indien deze wel met 50 km/uur max op hun eigen baan mogen blijven rijden?*

Er is geen onderzoek bekend dat een relatie legt tussen de verlaging van de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom en het OV-gebruik.

In de Haagse Nota Mobiliteit (HNM, 2011 tot 2020) wordt gesteld dat "Afgeleid van de reistijdeisen naar toplocaties stelt de Gemeente Den Haag eisen aan de gemiddelde trajectsnelheid op de belangrijkste regionale en stedelijke hoofdwegen. [...] de norm voor de trajectsnelheid in de spits is 35 tot 40 km per uur op – regionale hoofdwegen en 20 tot 25 km per uur op stedelijke hoofdwegen. Op wegen waar deze normen niet te halen zijn, moet de doorstroming wel verbeteren."

8. *Is het college voornemens het aantal toplocaties (in huidige HNM worden expliciet: Centrum, Internationale Zone, Scheveningen Bad, Vlietzone, Ypenburg, Kijkduin, de Uithof, Leyenburg en de Haagse Markt) en bijbehorende normen voor trajectsnelheid voor automobilisten vanaf 2020, in de nieuwe HNM aan te passen aan de drukte in de stad, nieuwe vormen van verkeer en de milieueisen?*

Het college werkt aan een agenda voor de mobiliteitstransitie. Dat is de basis voor gesprekken met de stad over principiële keuzes voor de organisatie van mobiliteit. Dat is ook de basis voor een nieuw mobiliteitsbeleid. Drukke in de stad, nieuwe vervoersvormen en milieueisen moeten hierin ook een plek krijgen.

9. *De Gemeente Den Haag maakt in de huidige HNM een afweging voor bereikbaarheid. Ziet het college mogelijkheden om verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid deel van het afwegingskader te maken in de toekomstige HNM?*

Het afwegingskader in de HNM is breder dan alleen bereikbaarheid. Ook verkeersveiligheid, milieu en leefbaarheid zijn als volwaardige doelstellingen opgenomen in de HNM en kadernota Straten, Wegen en Lanen.

10. *Welke milieueffecten zijn te verwachten van een verlaging van de maximum snelheid in onze stad?*

De te verwachten milieueffecten zijn opgesplitst naar geluid en luchtkwaliteit:

Geluid

Een verlaging van 50 km/uur naar 30 km/uur levert een geluidsreductie op van ca. 2 dB. Overigens moeten verder wel alle omstandigheden gelijk blijven zoals bijvoorbeeld wegdekverharding en verkeerscirculatie. Als vervolgens het bestaande asfalt vervangen moet worden voor een klinkerverharding in visgraatverband (+2 dB) dan is de 'geluidswinst' van de snelheidsverlaging 0. Vervanging door klinkerverharding niet in visgraatverband is zelfs +3 dB.

Luchtkwaliteit

In Nederland is nog weinig onderzoek gedaan naar het specifieke effect van een snelheidsverlaging van 50 naar 30km/uur op de luchtkwaliteit. In het algemeen leidt een verlaging van de snelheid (bij constant rijden) tot een lagere uitstoot en is het effect op de luchtkwaliteit positief. Rijgedrag en doorstroming spelen hierin een belangrijke rol. Wanneer er files ontstaan en er veel moet worden geremd en opgetrokken kan er juist meer uitstoot ontstaan. Ook zijn er in Den Haag al veel gebieden waar de maximale snelheid 30 km/uur bedraagt. Er wordt daarom een licht positief effect verwacht op de luchtkwaliteit.

Het college van burgemeester en wethouders,
de secretaris, de burgemeester,

Peter Hennephof

Pauline Krikke