



Onderwerp Plan van aanpak Haarlem 30km/uur	
Nummer	2022/902314
Portefeuillehouder	Leeuwen, B. van
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Peerlkamp-Steltenpool, J.
Telefoonnummer	023-5115085
Email	jpeerlkamp@haarlem.nl
Kernboodschap	In het Mobiliteitsbeleid is besloten dat 30km/u de norm wordt in Haarlem. Daarin is ook door de gemeenteraad vastgesteld welke wegen behoren tot de auto-hoofdstructuur en dus een maximumsnelheid van 50km/u houden. In bijna alle woongebieden van Haarlem geldt al 30km/u. Begin 2022 is er als quick-win al in vier buurten in Haarlem Noord een maximumsnelheid van 30km/u ingesteld. In dit plan van aanpak is aangegeven hoe en wanneer de rest van de wegen een maximumsnelheid van 30km/u krijgt. Door deze lagere snelheid verbetert de verkeersveiligheid, met name voor voetgangers en fietsers.
Behandelvoorstel voor commissie	Het college stuurt dit besluit ter informatie naar de commissie conform de afspraak om de commissie te informeren over het plan van aanpak 30km/u.
Relevante eerdere besluiten	- Uitvoeringsagenda verkeersveiligheid (2022/651763) in commissie Beheer van 16 juni 2022 - Veilig op weg in Haarlem (2021/460861) in raadsvergadering 26 oktober 2021 - Vaststellen Mobiliteitsbeleid (2021/313959) in raadsvergadering 23 september 2021
Besluit College d.d. 19 juli 2022	Het college van burgemeester en wethouders Besluit: 1. Het Plan van aanpak Haarlem 30km/u vast te stellen. de secretaris, de burgemeester,

1. Inleiding

In het Mobiliteitsbeleid is besloten dat 30km/u de norm wordt in Haarlem. In bijna alle woongebieden van Haarlem geldt al 30km/u. Begin 2022 is er als quick-win al in vier buurten in Haarlem Noord een maximumsnelheid van 30km/u ingesteld. Wij hebben nu een plan van aanpak gemaakt voor de overige wegen in Haarlem.

Met dit plan van aanpak worden de volgende motie en toezegging afgedaan:

- 2018146705 Motie 21.4 Heel Haarlem Veilig;
- 20210550404 Toezegging voor zomerreces 2022 plan van aanpak 30 kilometer.

In dit plan van aanpak wordt onderscheid gemaakt tussen erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen. Erftoegangswegen (ETW) zijn wegen die toegang bieden tot woningen, scholen, winkels etc. Ze liggen in een gebied met de functie verblijven, binnen de bebouwde kom is de maximumsnelheid er 30km/u en verschillende soorten verkeer worden er gemengd. Gebiedsontsluitingswegen (GOW) zijn wegen die erftoegangswegen met het hoofdwegennet (auto/snelwegen) verbinden. Op de wegvakken van gebiedsontsluitingswegen wordt gestroomd, op de kruispunten wordt uitgewisseld. Fietzers hebben hun eigen gescheiden voorziening. Volgens de oorspronkelijke richtlijnen uit de jaren negentig is de maximumsnelheid op een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom 50 km/u. In praktijk blijken er echter veel gebiedsontsluitingswegen te zijn waar ook verblijfsfuncties op ontsloten worden, de zogenaamde grijze wegen. Daarom is in het Afwegingskader 30km/h (CROW, november 2021) een nieuwe wegcategorie geïntroduceerd: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30km/u (GOW30). De inrichtingskenmerken van kennisplatform CROW voor deze nieuwe categorie zijn echter nog niet bekend, die worden eind 2022 verwacht.

2. Besluitpunten college

Het college besluit:

1. Het Plan van aanpak Haarlem 30km/u vast te stellen.

3. Beoogd resultaat

Doel van het verkeersveiligheidsbeleid is om keuzes te maken die leiden tot minder verkeersslachtoffers. Een lagere snelheid voor gemotoriseerd verkeer leidt tot minder slachtoffers. In het Mobiliteitsbeleid is besloten dat Haarlem een stad wordt waar 30km/u de norm is. Dat betekent dat op termijn op alle wegen, met uitzondering van de Auto-hoofdstructuur en de meeste HOV-routes de maximumsnelheid 30km/u wordt. Hiermee verbetert de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers. In dit plan van aanpak wordt voor alle wegen waar de maximumsnelheid nu nog 50 km/u is besloten welke route ze doorlopen om al dan niet een maximumsnelheid van 30km/u te krijgen: het moment waarop het besluit wordt genomen, een doorkijk naar de benodigde maatregelen en de planning voor de uitvoering.



4. Argumenten

1. Dit besluit is de beste manier om het beoogd resultaat te bereiken

Het merendeel van de wegen in Haarlem heeft al een maximumsnelheid van 30km/u. In bijgevoegd plan van aanpak hebben wij het laatste deel van de opgave opgenomen voor de wegen die niet behoren tot de auto-hoofdstructuur maar waar de maximumsnelheid (nog) wel 50 km/u is. Met dit plan van aanpak wordt op een gestructureerde manier toegewerkt naar een verkeersveilige stad waar 30 km/u de norm is.

We kiezen er voor om pas een maximumsnelheid van 30km/u in te voeren als de inrichting daarvoor geschikt is. Een lagere snelheid verhoogd weliswaar de verkeersveiligheid, maar dan moet het autoverkeer wel daadwerkelijk langzamer rijden. Alleen het plaatsen van borden is daarvoor niet genoeg. Pas als voor de weggebruiker op basis van de inrichting duidelijk is welk gedrag van hem wordt verwacht, zal hij daadwerkelijk zijn snelheid aanpassen. Bovendien kan de politie ook niet handhaven als de inrichting niet passend is bij de maximumsnelheid.

2 Het besluit past in het ingezet beleid

Het plan van aanpak is opgesteld volgens de volgende uitgangspunten uit het bestaande beleid:

- Zoals benoemd in De Uitvoeringsagenda Mobiliteitsbeleid 2021-2030 wordt zoveel mogelijk gestreefd naar werk-met-werk maken door aan te sluiten bij reguliere B&O programmering. Voor straten die niet zijn opgenomen in deze programmeringen, doen we een voorstel bij de Kadernota 2024.
- Zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid wordt er een voorstel gedaan voor zogenaamde grijze wegen nadat de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u bekend zijn. De verwachting is dat deze richtlijnen er eind 2022 liggen.
- Er zijn straten waar de maximumsnelheid al 30km/u is, maar waar de inrichting dit nog niet voldoende afdwingt. Zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, realiseren we eerst 30km/u in de rest van Haarlem. Daarna (vanaf 2026) starten we met een aanpak om de nu sober ingerichte 30km-zones nog beter te laten aansluiten bij de verblijfsfunctie.

3 Duurzaamheidsparagraaf

Haarlem streeft naar een reductie van de CO2 uitstoot. Automobilititeit draagt voor een aanzienlijk deel bij aan de CO2 uitstoot. Om deze te verminderen zet Haarlem in op de mobiliteitstransitie. In deze transitie wordt voorrang gegeven aan schone vormen van mobiliteit die zo weinig mogelijk ruimte innemen. De fietser en de voetganger spelen hierin een belangrijke rol. Het streven is dat steeds meer reizen te voet of met de fiets worden afgelegd of dat deze het voor- of natransport zijn bij een OV-reis. De fietsers en de voetgangers zijn tegelijkertijd ook de meest kwetsbare verkeersdeelnemers. Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken is het belangrijk dat lopen en fietsen veilig is in Haarlem. Daarom is het belangrijk dat het gemotoriseerd verkeer maximaal 30km/u rijdt op wegen waar veel ontmoetingen met langzaam verkeer plaatsvinden.

4 Financiën

Voor de wegen die zijn opgenomen in het plan van aanpak als quick-wins worden de kosten voor het plaatsen van de bebording gedekt uit de Duurzaam Doen Versterkers.

Voor de overige wegen wordt zoveel mogelijk werk met werk gemaakt om te komen tot geloofwaardige 30km/u zones. Hiervoor zijn in de Strategische Beheervisie 2022-2031 middelen opgenomen. Op deze wijze duurt het ongeveer 40 jaar voordat alle wegen in Haarlem aan de beurt zijn geweest. Daarom leggen wij voor de maatregelen in straten waar geen werk gepland staat en we een herinrichting wel urgent vinden, een voorstel ter besluitvorming voor in de Kadernota 2024.

Daar waar van toepassing wordt voor cofinanciering een aanvraag ingediend voor de subsidie Kleine Infrastructuur Noord-Holland 2022 van de Provincie Noord-Holland. Binnen die subsidie kan maximaal 55% van de kosten worden gesubsidieerd voor het aanleggen of aanpassen van de weginfrastructuur met als hoofddoel het verbeteren van verkeersveiligheid. Daarnaast zijn we van plan een beroep te doen op de Regeling Stimulering Verkeersveiligheidsmaatregelen 2022-2023 van de Rijksoverheid voor de uitvoering van maatregelen om tot veilige 30km-zones te komen. Door beide regelingen te combineren kan maximaal 90% van de uitvoeringskosten gesubsidieerd worden.

5 Participatie en inspraak

Participatie en inspraak hebben plaatsgevonden tijdens de totstandkoming van de Mobiliteitsvisie. Dit plan van aanpak is een uitwerking van die visie. Inwoners van straten die als gevolg van dit plan zonder extra maatregelen of herinrichting een maximumsnelheid van 30km/u krijgen, ontvangen een brief over de plannen voordat de nieuwe maximumsnelheid wordt ingevoerd. Inwoners van straten waarvoor herinrichtingen/maatregelen nodig zijn om een maximumsnelheid van 30 km/u in te kunnen voeren zullen bij de uitwerking van deze maatregelen betrokken worden.

6 Communicatie

De boodschap dat in Haarlem 30km/u de nieuwe norm wordt en wegen waar je 50km/u mag rijden een uitzondering zijn, gaan we communiceren in het kader van de snelheids campagne. Deze is onderdeel van de campagnekalender verkeersveiligheid en staat jaarlijks gepland in het voorjaar.

5. Risico's en kanttekeningen

1. Op de Auto-hoofdstructuur is het uitgangspunt 50km/u

In het Mobiliteitsbeleid is besloten dat Haarlem een stad wordt waar 30km/u de norm is. Hierop vormen de hoofdroutes van auto en HOV de uitzondering. Voor deze routes geldt een maximumsnelheid van 70 - 50 km/u. Daarmee zorgen we voor een bundeling van verkeer en meer ruimte voor voetganger en fietsers op alle andere wegen, snelheid voor de HOV-assen en een korte aanrijtijd voor de hulpdiensten. Dit uitgangspunt hebben wij ook in dit plan van aanpak vastgehouden. Zoals bij de behandeling van het Mobiliteitsbeleid aangegeven, voorzien we dat in de



verdere toekomst een transitie plaats gaat vinden dat een maximumsnelheid van 30km/u ook op hoofdroutes ingevoerd kan worden. In specifieke gevallen kan hier nu al op geanticipeerd worden, zoals bijvoorbeeld op de Gedempte Oude Gracht waar wij de consequenties onderzoeken als we de maximumsnelheid op het gehele wegvak naar 30km/u brengen.

2. Afstemming hulpdiensten

De grote lijnen voor dit plan van aanpak zijn afgestemd met de hulpdiensten. Vrijwel iedere fysieke maatregel om de snelheid te remmen, zorgt voor langere aanrijtijden van de hulpdiensten. Dit is lastig spanningsveld tussen verschillende veiligheidsdomeinen. Een aantal wegen die qua functie vanuit verkeerskundig oogpunt nu al als 30km-zone ingericht kunnen worden, hebben wij daarom op verzoek van de hulpdiensten toch opgenomen bij de grijze wegen waarvoor wij later een afweging maken. Er zijn echter ook zeven wegen die wij ondanks de bezwaren van de hulpdiensten toch hebben opgenomen om wel in te gaan richten als 30km-zone. Bij het maken van het ontwerp voor de 30km-inrichting in deze straten, zullen wij streven naar een ontwerp dat het tijdsverlies voor de hulpdiensten zoveel mogelijk beperkt.

Ook voor de wegen waar de hulpdiensten niet op voorhand negatief over geadviseerd hebben, wordt bij het ontwerpen van maatregelen afgestemd met de hulpdiensten. Het kan blijken dat er dan toch bezwaren zijn bij de hulpdiensten. Mocht dit zich toch voordoen dan maken wij een afweging of we het voorstel voor de desbetreffende weg aanpassen of toch volgens dit plan met een negatief advies van de hulpdiensten gaan uitvoeren.

3. Voor snelheidsverlaging op OV-routes zijn compenserende maatregelen nodig

Als op een bepaalde OV-route de rijtijd toeneemt door de invoering van 30km/u, dan moet Connexxion daarvoor gecompenseerd worden. Dit kan door een hogere bijdrage te betalen aan Connexxion, de frequentie van de buslijn te verlagen, een andere route te rijden (maar die is er vaak niet) of maatregelen te nemen waardoor elders op de route rijtijdwinst ontstaat. Bij invoering van 30 km/u op wegen waar een bus rijdt, moet ruim van tevoren samen met de provincie gekeken worden welke compensatiemogelijkheden er zijn. Daarom zijn in bijgevoegd plan van aanpak nog geen besluiten genomen om 30km/u in te voeren op OV-routes.

4. Niet alle huidige 30km-zones voldoen al aan inrichtingseisen

Er zijn straten waar de maximumsnelheid al 30km/u is, maar waar de inrichting dit nog niet voldoende afdwingt. Zoals opgenomen in de uitvoeringsagenda verkeersveiligheid, realiseren we eerst 30km/u in de rest van Haarlem. Daarna (vanaf 2026) starten we met een aanpak om de nu sober ingerichte 30km-zones nog beter te laten aansluiten bij de verblijfsfunctie.

6. Uitvoering

Na vaststelling van het plan van aanpak beginnen we met de quick-wins, de wegen waarvoor alleen een verkeersbesluit genomen hoeft te worden. Na het nemen van het verkeersbesluit informeren we de omwonenden en plaatsen we de borden. Dit is voor het einde van 2022 gereed.

Het voorstel voor de zogenaamde grijze wegen wordt gedaan nadat de inrichtingsrichtlijnen van het CROW voor de gebiedsontsluitingsweg 30 km/u bekend zijn. De verwachting is dat deze richtlijnen eind 2022 bekend zijn. In het tweede kwartaal van 2023 doen we een voorstel aan de raad voor de categorisering van deze grijze wegen.

Voor zowel de ETW's30 als de GOW's30 waar geen werk-met-werk gemaakt kan worden in de komende vijf jaar, leggen wij een voorstel ter financiering voor in de Kadernota 2024.

Tot slot wordt in zowel lopende als toekomstige projecten werk met werk gemaakt en zal het aantal 30km-wegen in Haarlem steeds groter worden.

7. Bijlage

Bijlage 1: Plan van Aanpak Haarlem 30 km/uur