

Bijlage 1: Een overzicht van de grijze wegen in Haarlem:

Engelandlaan (2006): Een van de eerste grijzen. Aanleiding voor de reconstructie was de hoge snelheid van het autoverkeer op de hele brede asfaltlaan. Ondanks het versmallen van de rijbaan (van 10,00 naar 7,50 meter) en het aanbrengen van fietsstroken is de snelheid na reconstructie hoger dan ervoor. (48 km/uur – 52 km/uur) Het regelen van de voorrang is hier waarschijnlijk een belangrijke oorzaak van.

Italiëlaan (2013): Onderdeel van het project ‘Europawijk Zuid’ was de Italiëlaan, tussen de Europaweg en de Laan van Angers. Met de kennis en de ervaringen van andere grijze wegen hebben we hier gekozen om de rijbaan voor auto’s in klinkers uit te voeren en om de voorrang gelijkwaardig te maken. De asfalten fietsstroken worden ter hoogte van de kruispunten dan ook onderbroken. (de totale rijbaan is daarmee 6,10 meter breed geworden) Deze maatregelen, samen met de verkeersactiviteit die door de winkels in de straat ontstaan, zorgen voor een gemiddelde snelheid van 36km/uur. Er is daarmee nog steeds sprake van een grijze weg.

Albert Schweitzerlaan, het westelijke deel (2014): Met de opgedane kennis rond de Italiëlaan hebben we er in deze straat in eerste instantie voor gekozen om een smalle rijbaan aan te leggen, zonder fietsstroken. De Albert Schweitzerlaan is ongeveer even lang als het heringerichte deel van de Italiëlaan, maar heeft geen zijstraten en er zijn geen winkels. Via een motie is uiteindelijk toch voor gekozen om de weg in te richten met fietsstroken en dat de rijbaan breder wordt dan de rijbaan van de Italiëlaan. Na recente metingen blijkt de snelheid nu op 40 km/uur te liggen.

Bernadottelaan (2015): In de planvorming van de Bernadottelaan wordt door de participanten de voorkeur uitgesproken voor een profiel dat overeen komt met het profiel dat rond het winkelcentrum Meerwijk is aangelegd. In de annotatie voor de vrijgave van het ontwerp is aangegeven dat de verwachte snelheid op de nieuw aan te leggen weg ongeveer 50 km per uur zal zijn.

Slachthuisstraat (tussen 2001 en 2005): Een grijze weg die er al een tijd ligt. Ook hier was het de inzet om de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen door het anders indelen van de rijbaan. Ondanks de aanleg van fietsstroken is er geen sprake geweest van een (significante) daling van de snelheid. Aan de voorrangssituatie is niets veranderd.

Merovingenstraat (2014): In 2014 zijn er fietsstroken aangebracht nadat er enkele jaren daarvoor een maatregel was genomen waarbij er een midden geleider was aangebracht. Met de middengeleider werden fietsers regelmatig geconfronteerd met automobilisten die niet achter de fietser blijven wachten, ter plaatse van de fysieke versmallingen. Met de inrichting met fietsstroken is dit probleem opgelost maar is er geen sprake meer van snelheid remmende maatregelen.

Schouwttjeslaan (2011): In 2011 is de Schouwttjeslaan opnieuw ingericht, samen met de Uit Den Boschstraat en de Korte Schouwttjeslaan. Toenmalig wethouder Divendal heeft in die tijd aangegeven dat er een 30km weg moest komen met de kenmerken zoals die nu is aangelegd. Nadat is gebleken dat de snelheid van het verkeer hoger ligt dan 30 km/uur (39,4) zijn er in samenwerking met een werkgroep kleine maatregelen genomen. Een snelheidsmeting in de nieuwe situatie wordt uitgevoerd.

PC Boutenstraat (2015): In de planvorming voor de PC Boutenstraat wordt door de participanten de voorkeur uitgesproken voor een profiel dat overeen komt met het profiel dat rond het winkelcentrum Meerwijk is aangelegd. In de annotatie voor

de vrijgave van het ontwerp is aangegeven dat de verwachte snelheid op de nieuw aan te leggen weg ongeveer 50 km per uur zal zijn.

Plessmanlaan (2010): In het kader van onderhoudswerkzaamheden is de inrichting van de rijbaan aangepast. Er zijn toen fietsstroken en parkeervakken aangelegd. De totale rijbaanbreedte is daarmee iets toegenomen. Het is niet bekend welke invloed dit heeft gehad op de snelheid van het autoverkeer.

Kleverparkweg (tussen 2001 en 2006): Met een herinrichting van de straat is een deel van de weg voorzien van fietspaden. Door de smalle rijbaan en de bocht in het traject hebben we niet het idee dat er veel te hard wordt gereden. Er zijn geen snelheidsmetingen beschikbaar.

Vergierdeweg noord (2010): met onderhoudswerkzaamheden is de rijbaan opnieuw ingericht, met fietsstroken, wegversmallingen en veerdrempels. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de snelheid van het autoverkeer.

In het HVVP staan ook nog genoemd als 30 km met bus-wegen:

Fuikvaartweg

Leonard Springerlaan

Kruistochtstraat

Zomervaat

Naghtzaamstraat (onderhoud in 2017)

Tempeliersstraat

Jansweg

Kennemerbrug & Frans Halsplein

Kennemerstraat

Schoterweg

's-Gravesandeweg

Lorentzkade

Jan Camperstraat

Delftlaan

Meester Jan Gerritslaan

Albert Verweijlaan

Anthony Fokkerlaan

Top Naefflaan

Steenbokstraat (startbief is besproken, onderhoud in 2017)

Plataanstraat

Altenastraat

Duinoordstraat

Marnixstraat

Boerhaavelaan

Professor Eykmanlaan

Laan van Parijs

Belgiëlaan

Gedempte Oude Gracht

Op een aantal wegen zijn er in de afgelopen jaren ook al werkzaamheden geweest waardoor de inrichting van de weg is aangepast. Deze wegen zijn in grijs aangegeven. Voor een groot aantal wegen geldt dat ze aansluiten op wegen die recentelijk zijn (of worden) heringericht. Voor deze wegen zal de discussie ontstaan over de best passende inrichting van de weg. Als bij herinrichting de werkelijk gereden snelheid van het verkeer sturend is voor het ontwerp, dan moeten de uitgangspunten voor wat betreft de snelheid van het autoverkeer helder en duidelijk

zijn. In het gehele proces, tot en met de vaststelling van het plan is het dan van belang dat er aan de gekozen uitgangspunten wordt vastgehouden.