

# Quick Wins 30 km/u

## Rapportage

23 december 2021  
Status *definitief*

# PROJECTBLAD

Project: Quick Wins 30 km/u

Doel: Het onderzoeken in welke straten in Haarlem op korte termijn 30 km/u ingevoerd kan worden. Daartoe een stappenplan en criteria opstellen.

Resultaat: Het aanbieden van een lijst met straten waar op korte termijn borden geplaatst kunnen omdat er een verkeersbesluit genomen is. Een verkeersbesluit impliceert een akkoord van de politie en de bewoners.

<b>Rol in dit project</b>	<b>Naam</b>	<b>Akkoord op / gremium</b>
Bestuurlijk opdrachtgever	R. Berkhout	
Ambtelijk opdrachtgever	M. Werkhoven	
Opdrachtnemer	P. Le Gras/T. van der Leek	

Datum: 23 december 2021

Fase: concept

Auteur: P. Le Gras/T. van der Leek

# INHOUDSOPGAVE

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>3</b>
<b>1 Inleiding</b>	<b>4</b>
1.1 Quick Wins	4
1.2 Duurzaam veilig	4
1.3 Stappenplan	4
1.4 Vervolgstappen	4
1.5 Planning	5
<b>2 onderzoeksopzet</b>	<b>6</b>
2.1 Projectresultaat	6
2.2 Uitwerking stappen	6
2.3 Verkeersbesluit	7
<b>3 onderzoek</b>	<b>8</b>
3.1 Stap 1	8
3.2 Stap 2	8
3.3 Stap 3	8
3.4 Advies	9
3.5 Stap 4	9

**Bijlagen**

# 1 INLEIDING

## 1.1 QUICK WINS

Bij de behandeling van het verkeersveiligheidsbeleid in de gemeenteraad is nadrukkelijk gevraagd om de snelle invoer van een maximumsnelheid van 30 km/uur in straten in Haarlem. In de optiek van de raad zijn er veel zogenaamde quick wins te behalen. De wethouder heeft toegezegd dat hij snel aan de slag gaat met deze quick wins.

## 1.2 DUURZAAM VEILIG

Het invoeren van een maximumsnelheid van 30 kilometer / per uur (verder 30 km/u) in een straat behelst niet alleen het plaatsen van borden. Veel belangrijker is dat de gebruiker de inrichting herkent en de snelheid als “vanzelf” aanpast. Functie, gebruik en inrichting moeten met elkaar in overeenstemming zijn. Dit is het principe van Duurzaam veilig, bron [wegenwiki.nl](http://wegenwiki.nl)<sup>1</sup>. Het huidige gebruik speelt een rol bij de invoering van 30 km/u, evenals de functie van de weg in het wegenpatroon. Beide aspecten zijn vastgelegd in het Mobiliteitsbeleid Haarlem (vastgesteld in de raad op 23 september 2021).

## 1.3 STAPPENPLAN

Bij het zoeken naar straten voor de quick wins, zal het volgende stappenplan gehanteerd worden:

stap 1: zoeken op de kaart naar 50 km/u wegen

stap 2: Zijn functie en gebruik passend bij 30 km/u

Stap 3: Is de inrichting passend bij 30 km/u

Stap 4: Zijn er andere omstandigheden waarom de straat niet meteen 30 km/u kan worden

Stap 5: de straten die gemakkelijk 30 km/u kunnen worden, worden voorgelegd aan de politie.

Stap 6: Indien een straat geschikt lijkt zal in overleg met de gebiedsverbinder en communicatie bezien worden

## 1.4 VERVOLGSTAPPEN

Financieel: er zijn kosten te verwachten van het plaatsen van de borden. Ze worden gedekt uit de pot Duurzaam Doen Versterkers.

Juridisch: Het invoeren van een lagere maximumsnelheid kan alleen met een verkeersbesluit. Per gebied zal een verkeersbesluit opgesteld worden.

---

<sup>1</sup> Duurzaam Veilig (DV) is een concept om de verkeersveiligheid op wegen in Nederland te verbeteren. Duurzaam veilig beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer.

## 1.5 PLANNING

Wanneer alle stappen doorlopen zijn is deze rapportage compleet. Daarna volgt een politiek besluitvormingsproces. De planning daarvan kan als volgt zijn:

- December 2021 lijst met straten ter check bij gebiedsverbinders en politie, bespreking Staf
- Januari 2022 aanbieden rapport Raad, communicatie en verkeersbesluiten
- Maart/april 2022 uitvoering 30 km/zones



Figuur 2: In 2017 was het bijgaande artikel in de krant te vinden. Alleen 30 km/u markeringen aanbrengen is niet voldoende om de snelheid omlaag te brengen. In dit specifieke geval wordt het aanbrengen van maatregelen beïnvloed doordat buslijn 73 door deze straat rijdt.

Bron: twitter

## 2 ONDERZOEKSOPZET

### 2.1 PROJECTRESULTAAT

Het uitgangspunt van dit onderzoek is dat er snel resultaat is te boeken. Het resultaat is een 30 km/u uur straat waarbij de politie en de bewoners kunnen instemmen.

Hierbij zal de politie letten op de uitgangspunten van Duurzaam Veilig en het in november 2021 vastgestelde Afwegingskader 30 km/h van het CROW. Het is wenselijk dat de weg grotendeels voldoet aan de gewenste inrichting. Als dat niet het geval is dan kan en zal de politie niet handhavend optreden. Zo wordt verwacht.

De instemming van de bewoners is impliciet gegeven met het vaststellen van het Mobiliteitsbeleid Haarlem. Hierin is vastgelegd dat in principe alle straten in Haarlem 30 km/u worden. Met uitzondering van de wegen met een stroomfunctie. Echter, een check naar specifieke omstandigheden is nodig.

Om het gewenste doel te bereiken is een stappenplan uitgewerkt.

### 2.2 UITWERKING STAPPEN

#### *Stap 1: zoeken op de kaart*

Op de kaart van het Nationaal WegenBestand (NWB) worden per straat de maximum snelheid aangegeven. Zie hiervoor <https://kaart.haarlem.nl/app/map/18>, verkeer: nwb\_snelheden. Gemakkelijk te zien is welke straten een 50 km/u regime hebben. In het Mobiliteitsbeleid is aangegeven op welke straten de maximumsnelheid 50 km/u blijft. En die aangewezen zijn als GOW 30.

#### *Stap 2: Twijfel over functie en gebruik*

Vervolgens vallen de straten af waarbij twijfel is over het gebruik en de functie. Het zal veelal gaan om de straten die vallen in de categorie GebiedsOntsluitingsWeg. In de verkeersveiligheidsnota zijn deze benoemd als GOW 30.

Stap 2A verkeersmodel. Straten waarbij de aantallen boven de 3.000 motorvoertuigen per dag rijden, vallen af.

Stap 2B indicatie aantallen via VRI telling. Straten waarbij de aantallen boven de 3000 motorvoertuigen per dag vallen af.

Stap 2C Viastat geeft snelheden weer. Straten waarbij de V85 hoger ligt dan 40 km/u lijken niet goed ingericht om er een 30 km/u straat van te maken.

#### *Stap 3: check op inrichting*

Vervolgens zal ter plaatse gecheckt worden door een verkeerskundige of de inrichting voldoet.

Hierbij zal gekeken worden naar:

3A Poort: is voldoende duidelijk waar de 30 km straat of zone begint

3B Kan er harder dan 30 km/u gereden worden: Zijn er voldoende snelheidsremmers. Is de regel van 30 km/u geloofwaardig voor de gebruikers?

3C Straten waar een bus doorheen rijdt komen niet in aanmerking.

#### *Stap 4: andere omstandigheden*

Zijn er andere redenen waarom 30 km/u in een bepaalde straat invoeren nu niet wenselijk.

Bijvoorbeeld omdat er op korte termijn een herinrichting zal volgen.

4A Check of er al bestaande projecten zijn in de straat.

4B wordt verkeer naar een andere route gedrukt, die dan drukker wordt.

#### *Stap 5: de straten die gemakkelijk 30 km/u kunnen worden, worden voorgelegd aan de politie. Die checkt ook op nood- en hulpdiensten.*

Na stap 5 hebben we de straten over die voor ongeveer 80% voldoen aan de eisen die te stellen zijn aan de invoering van 30 km/u. Bij herinrichting wordt dan conform de HIOR voor een juiste inrichting gekozen.

De politie zal bij haar advies rekening houden of een straat grotendeels voldoet aan de

inrichtingseisen. De politiek maakt vervolgens bij het nemen van het verkeersbesluit een afweging.

De vraag is welke vorm van inspraak en participatie gewenst is. Een argument om voort te gaan is dat met het vaststellen van de mobiliteitsvisie (op 23 september 2021) ten principale besloten is dat alle straten in Haarlem 30 km/u worden. De uitzonderingen zijn in diezelfde nota vastgelegd.

#### *Stap 6: Indien een straat geschikt lijkt zal in overleg met de gebiedsverbinder en communicatie gezien worden in welke vorm de bewoners geïnformeerd worden.*

Eind december zijn de gebieden met starten voor het uitvoeren van 30 km/u gecommuniceerd met de gebiedsverbinders. Met communicatie is afgesproken dat de burgers in de relevante straten/gebieden een brief krijgen met de plannen. Voorts zal de pers benadert worden en worden de verkeersbesluiten gepubliceerd.

## **2.3 VERKEERSBESLUIT**

Het resultaat van dit stappenplan is een lijst met straten die grotendeels of bijna geheel voldoen aan de te stellen eisen aan een 30 km/u straat of zone. Deze lijst gaat naar de gemeenteraad ter informatie. Waarna vervolgens een verkeersbesluit genomen kan worden.

## 3 ONDERZOEK

### 3.1 STAP 1

Stap 1 is het raadplegen van de kaart met daarin de gegevens zoals deze bekend zijn bij de NWB. De kaart is geraadpleegd op 11 November. Er is een 8-tal gebieden gevonden met straten die in blauw staan aangegeven en daarmee volgens het NWB nog een 50 km/u regime kennen. In de bijlagen staan deze gebieden weergegeven.

### 3.2 STAP 2

Stap 2 check op andere bestanden. Doorlopen op 19 november.

Uit het verkeersmodel van de gemeente Haarlem blijkt dat:

- In de Rivierenbuurt op de Jan Gijzenkade en in de Generaal Spoorlaan meer dan 3.000 mvt/etm rijden. Op de andere straten rijden minder voertuigen of deze straten zitten niet in het verkeersmodel. De desbetreffende straten hebben tevens geen vri's waardoor dit soort gegevens en tellingen niet beschikbaar zijn. De Generaal Spoorlaan is ook te druk (> 3.000mvt/etm) bij het winkelcentrum Marsmanplein.
- In de Krim, Planetenwijk en Bomenbuurt bijna alle straten onder de 3.000 mvt/etm rijden. Of staan niet in het verkeersmodel. Alleen de Mercuriusstraat en Steenbokstraat (stuk nabij Orionweg) zijn boven de 3.000mvt/etm en daarmee te druk.
- De Haarlemmerhout is al een 30km/zone en daarmee vervalt de mogelijkheid om dit om te zetten naar 30km/u.
- In Meerwijk zijn de straten beperkt vertegenwoordigd in het verkeersmodel. De straten die erin staan hebben allemaal een intensiteit van ruim onder de 3.000 mvt/etm.

Voor een beeld van de gereden snelheid is het programma Viastat geraadpleegd. Hieruit blijkt dat de volgende straten een V85 boven de 40km/u kennen:

P.C. Boutenstraat  
Jan Gijzenkade  
Van Riebeecklaan  
Duinoordstraat  
Steenbokstraat  
Junoplantsoen  
Mercuriusstraat  
Fröbelstraat

### 3.3 STAP 3

Stap 3 inspectie ter plaatse. Uitgevoerd op 12 november. Hieruit blijkt dat de straten:

- In de Rivierenbuurt 30 km/u kunnen worden omdat de functie, gebruik en inrichting in overeenstemming zijn. De poorten zijn er niet. Dit is een punt van aandacht. De Generaal Spoorlaan en de Jan Gijzenkade voldoen niet aan de criteria. De Generaal Spoorlaan zal binnenkort heringericht worden en wordt vooruitlopend al meegenomen in dit project.
- Rondom het winkelcentrum Marsmanlaan ingericht kunnen worden als 30 km/u. De poorten zijn er niet. Dit is een punt van aandacht.
- In het gebied Delftwijk zuid niet voldoen aan de inrichtingseisen. Deze straten zijn recht en breed, ondanks de geparkeerde voertuigen.
- In de Planetenwijk de straten 30 km/u kunnen worden omdat de functie, gebruik en inrichting in overeenstemming zijn. De poorten zijn er op de Steenbokstraat. De Mercuriusstraat voldoet niet aan de eisen.



- In het gebied de Krim zou 30 km/u kunnen worden omdat de functie, gebruik en inrichting in overeenstemming zijn. Met een vertegenwoordiging van de wijkraad is gekeken naar de mogelijke locaties van de 30 km/u poorten, die zouden op de Orionbrug en Stuyvesantbrug kunnen liggen. De AWF van Idenburglaan is een twijfelgeval om 30 km/u te maken, vanwege de V85 boven de 40 km/u op een gedeelte ter hoogte van de IJsbaan.
- In de Bomenbuurt kunnen de straten 30 km/u worden omdat de functie, gebruik en inrichting in overeenstemming zijn. De poorten zijn er niet. Dit is een punt van aandacht. De Jan Haringstraat en Duinoordstraat voldoen niet aan de criteria. De Jan Haringstraat zal volgend jaar heringericht worden en wordt vooruitlopend al meegenomen in dit project.
- In het gebied zijn de Wilgenstraat, Elzenplein en Meidoornplein bezocht. Het lijkt erop dat hier geen 30 km/u borden staan, terwijl in het NWB reeds een 30 km/u regime is ingevoerd.
- In Meerwijk voldoen niet aan de inrichtingseisen. Deze straten zijn recht en breed, ondanks de geparkeerde voertuigen. Dat is niet van toepassing op de Heldringstraat. Het is echter vreemd om alleen in deze straat 30 km/u in te voeren en de andere straten van het samenstel niet. Wel spelen er al diverse ontwikkelingen in Meerwijk.
- In Haarlemmerhout staan verkeerd in het NWB, want ter plaatse zijn 30 km/u borden aangetroffen. Het wenselijk dat het NWB aangepast wordt.

### 3.4 ADVIES

Op basis van de stappen 1, 2 en 3 wordt geadviseerd om 30 km/u voor te stellen voor de volgende buurten:

- Delftwijk;
- De Krim;
- Planetenwijk;
- Bomenbuurt;
- Haarlemmerhout;
- Meerwijk.

Het tot 30 km/u zone maken van deze vijf gebieden is voorgelegd aan de politie.

### 3.5 STAP 4

Haarlemmerhout was al 30 km/u ingericht en daarnaast viel Meerwijk af omdat er diverse ontwikkelingen spelen. Het blijkt dat de straten zoals deze overblijven na de weging in stap 3 allen in het gebied Noord liggen. Omdat de uitstraling voor de gehele gemeente is, leggen we de gebieden ook voor aan alle gebiedsverbinders.

### 3.6 STAP 5

Op 7 december 2021 heeft een eerste gesprek met een vertegenwoordiger van de politie plaatsgevonden en is gekeken naar de gebieden om consistente 30 km/u zones te krijgen. Daarnaast is zijdelings gekeken naar het Afwegingskader 30 km/h van het CROW dat november 2021 vastgesteld is. De politie heeft positief geadviseerd over de Planetenbuurt, Bomenbuurt, De Krim en Rivierenbuurt. De opmerkingen uit dit overleg zijn verwerkt in het document. Op 23 december is afstemming geweest met de gebiedsverbinder van Noord en de derde week van januari worden de wijkraden geïnformeerd.

### 3.7 CONCLUSIE

Op basis van het gesprek met de gebiedsverbinder en het advies van de politie worden de volgende 30 km/u gebieden en straten voorgesteld (voor het gebied en straten, zie de tekeningen in de bijlagen).

#### 1. Planetenwijk:

Pleiadenstraat, Junoplantsoen, Pallasstraat, Herculesstraat, Siriusstraat, Eenhoornstraat, Schuttersstraat.

#### 2. Bomenbuurt;

Jan Haringstraat (herinrichting gepland), Veenbergstraat, Veenbergplein, Heussenstraat, Akendamstraat, Sparenbergstraat, Ter Cleeffstraat, Van Dortstraat, Delftlaan.

#### 3. Delftwijk;

Rijnstraat, Waalstraat, Maasstraat\*, Merwedestraat, IJsselstraat, Reggestraat, Dinkelstraat, Scheldestraat, Flevoplein, Lekstraat, Eemsstraat, Lingestraat, Diezestraat, Hunzestraat, Generaal Spoorlaan, Dokter de Liefdestraat, Marsmanplein, Rijksstraatweg parallelweg, Jan Prinslaan, Gerard van Eckerenstraat, Aart van der Leeuwstraat, Van Moerkerkenstraat, Nico van Suchtelenstraat, Dokter de Liefdehof (herinrichting gepland), Du Perronstraat, Slauerhoffstraat\*, Martinus Nijhoffstraat\*, Garnt Stuivelingstraat.

\*Reeds bestaande 30 km/u wegen die in zone worden opgenomen.

#### 4. De Krim;

Lodewijk van Deysellaan, Rijklof van Goensplein, Cornelis Speelmanlaan, Joan Maetsuykerlaan, Jan Pieterszoon Coenlaan, Cornelis van der Lijnlaan, Christoffel van Swolllaan, Van Diemenlaan, De Carpentierlaan, Laurens Reaellaan, Van Riebeecklaan, Otto van Reeslaan.  
Reeds bestaande 30 km/u wegen zijn de Pim Mulierlaan en Jaap Edenlaan.

### 3.8 STAP 6

In overleg met de afdeling communicatie is afgesproken dat de burgers in de relevante straten/gebieden een brief krijgen met de plannen, direct na het collegebesluit. Voorts zal de pers benadert worden en worden in januari 2022 de verkeersbesluiten gepubliceerd.

**Bijlagen:**

**Bijlage 1: Planetenwijk**

**Bijlage 2: Bomenbuurt**

**Bijlage 3: Delftwijk**

**Bijlage 4: De Krim**