

Verplaatsen bebouwde komgrens Slaperdijkweg

De raad der gemeente Haarlem,

Gelezen het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van Haarlem,

Overwegende dat:

de gemeenteraad van Haarlem volgens artikel 20a van de Wegenverkeerswet 1994 gemachtigd is om grenzen van de bebouwde kom of kommen van de gemeente Haarlem vast te leggen;

de Slaperdijkweg in beheer is bij de gemeente Haarlem;

de Slaperdijkweg deels gelegen is binnen de bebouwde kom van Haarlem, deels binnen de bebouwde kom van Spaarndam (gemeente Haarlem) en deels buiten de bebouwde kom van de gemeente Haarlem ligt;

de gemeentelijke wegcategorisering van Haarlem op 25 april 2024 door de gemeenteraad is vastgesteld in de 'Beleidsnotitie Afweging 30 km/u';

deze categorisering aansluit op de categorisering zoals bedoeld in het landelijke beleid Duurzaam Veilig;

de Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom gecategoriseerd is als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u en buiten de bebouwde kom gecategoriseerd is als erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 60 km/u;

op een erftoegangsweg de verblijfsfunctie van groter belang is dan de verkeersfunctie;

de Slaperdijkweg tussen de adressen Slaperdijkweg 116 en Slaperdijkweg 118 afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer middels een fysiek afsluiting;

daarnaast in Spaarndam (gemeente Haarlem) op doordeweekse werkdagen in de ochtendspits een geslotenverklaring van kracht is voor motorvoertuigen op meer dan twee wielen die vanuit westelijke richting (vanaf de Slaperdijkweg) richting Amsterdam rijden;

de afsluiting en de geslotenverklaring ervoor zorgen dat de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer, hoofdzakelijk autoverkeer, op de Slaperdijkweg beperkt blijft;

de Slaperdijkweg, tussen de Vlietweg en Nieuwe Rijweg, aan groot onderhoud toe is;

deze onderhoudswerkzaamheden de mogelijkheid bieden om de Slaperdijkweg her in te richten om zo de verkeersveiligheid voor langzamere verkeersdeelnemers te verbeteren;

aansluitend op het 'Coalitieakkoord 2022-2026' de gemeente inzet op een verandering van het mobiliteitssysteem naar meer fietsgebruik en beter openbaar vervoer;

de wegvakken van de Slaperdijkweg, binnen de bebouwde kom, aangemerkt zijn als hoofdfietsroute en dit vastgelegd is in de Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) 2040 en in het wegcategoriseringsplan;

de Slaperdijkweg zowel binnen als buiten de bebouwde kom een belangrijke doorgaande fietsroute is voor hoofdzakelijk fietsverkeer tussen Haarlem en Spaarndam (gemeente Haarlem);

daarom binnen de herinrichting van de Slaperdijkweg vooral de positie van de fiets verbeterd wordt door binnen de bebouwde kom de Slaperdijkweg in te richten als fietsstraat, waardoor de inrichting aanstuurt op een hogere prioriteit voor de fietser ten opzichte van gemotoriseerd verkeer, en door buiten de bebouwde kom te voorzien in een vrijliggend, onverplicht, fietspad;

diverse verkeersmaatregelen genomen worden ten behoeve van het realiseren en faciliteren van de bij de herinrichting gestelde doelen, zoals het instellen van een parkeerverbod, het wijzigen van de voorrangregeling op het kruispunt Slaperdijkweg – Oostlaan en op het kruispunt Slaperdijkweg – Vergierdeweg, het instellen van een voetpad en het opheffen van een verplicht fietspad en het aanwijzen van een onverplicht fietspad;

deze maatregelen zijn vastgesteld in het 'Verkeersbesluit instellen diverse verkeersmaatregelen op de Slaperdijkweg, tussen afsluiting t.h.v. huisnr. 118 in Haarlem en de Nieuwe Rijkweg in Spaarndam';

dit verkeersbesluit is gepubliceerd in het gemeenteblad op 4 september 2025, jaargang 2025 en nummer 383034;

binnen de kaders van de herinrichting het uitgangspunt is dat de Slaperdijkweg binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u heeft en buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u van kracht blijft;

op de Slaperdijkweg de grens van de bebouwde kom van Haarlem op dit moment gelegen is tussen het kruispunt met de Vergierdeweg en het kruispunt met de Oostlaan, waarbij de bebouwde kom zich aan de westkant van de grens bevindt;

op de Slaperdijkweg de grens van de bebouwde kom van Spaarndam (gemeente Haarlem) op dit moment zo'n 150 meter ten westen van het kruispunt met de Nieuwe Rijkweg gelegen is, waarbij de bebouwde kom van Spaarndam (gemeente Haarlem) zich aan de oostkant van de grens bevindt;

het begin en einde van de bebouwde komgrens aangegeven wordt middels verkeersborden H1 en H2 van bijlage 2 van het RVV 1990;

gelet op het landelijke beleid vanuit Duurzaam Veilig het uitgangspunt is dat binnen de bebouwde kom doorgaans een maximumsnelheid van of 50 km/u dan wel 30 km/u toegepast wordt en dat er daarbij vanuit gegaan wordt dat door de aanwezigheid van bebouwing de weggebruiker ook eerder geneigd is deze maximumsnelheid na te leven;

buiten de bebouwde kom het uitgangspunt is dat een maximumsnelheid van 60 km/u dan wel 80 km/u toegepast wordt;

het daarom van belang is dat de bebouwde komgrens herkenbaar is en dat het wegbeeld ter plekke ook passend is bij het beeld dat een weggebruiker heeft bij 'de bebouwde kom', zodat de weggebruiker zich realiseert dat hij of zij een gebied in gaat of verlaat waar ander verkeersgedrag verwacht wordt en tevens met een lagere of hogere maximumsnelheid gereden wordt;

het CROW (kennisinstituut voor onder andere wegenbouw en verkeerstechniek) in de publicatie 'Bebouwde komgrenzen – aanbevelingen voor locatie en inrichting' aanbevelingen doet voor het bepalen van een geloofwaardige locatie voor de bebouwde komgrens;

de voornaamste aanbevelingen vanuit het CROW zijn:

- bij eenzijdige bebouwing dient de bebouwingsdichtheid ten minste 50% te zijn;
- de bebouwde kom is tenminste 400 meter lang;
- de aanwezige bebouwing dient op minder dan 25 meter van de as van de weg te staan;
- er moet een zichtrelatie zijn met de aanwezige bebouwing;

het verder van belang is dat de grens van de bebouwde kom op zichzelf ook duidelijk aangeduid wordt, waarbij voornamelijk gedacht moet worden aan het toepassen van een poortconstructie, in combinatie met een al bestaand attentiepunt, zoals een kruispunt, of een puntvernauwing in het wegprofiel;

voor de herinrichting van de Slaperdijkweg gekeken is naar de locaties van de bestaande komgrenzen;

Komgrens Haarlem

voor de komgrens van Haarlem geldt dat deze op dit moment gelegen is op een locatie waar niet voldaan wordt aan de aanbevelingen van het CROW, waardoor getwijfeld kan worden aan de geloofwaardigheid van deze komgrens;

gekeken is naar plekken waar wel een geloofwaardige komgrens te realiseren is;

gelet op bebouwingsdichtheid aan de Slaperdijkweg de komgrens van Haarlem pas geloofwaardig zou zijn ten westen van de aanwezige afsluiting voor gemotoriseerd verkeer;

het verplaatsen van de komgrens naar deze locatie echter zeer onwenselijk is omdat:

- hierdoor afbreuk gedaan wordt aan de op dit moment al geldende komgrens en maximumsnelheid van 30 km/u;

- direct, dan wel indirect, aansluitend op de Slaperdijkweg wel verschillende functie gevestigd zijn die logischerwijs te vinden zijn binnen de bebouwde kom, zoals sportvelden, een volkstuintuinpark en een begraafplaats;
- hierdoor de kans dat weggebruikers hun verkeersgedrag aanpassen naar wat verwacht mag worden binnen de bebouwde kom nog verder af zal nemen, waardoor onveilig verkeersgedrag ontstaat, wat onwenselijk is gezien de functie die de Slaperdijkweg heeft als doorfietsroute;

op circa 60 meter ten oosten van de huidige komgrens van Haarlem op de Slaperdijkweg het kruispunt met de Oostlaan gelegen is;

binnen de herinrichting van de Slaperdijkweg het kruispunt Slaperdijkweg – Oostlaan op een verkeersplateau gelegd wordt en dat op deze locatie het vrijliggende fietspad aansluit op de hoofdrijbaan van de Slaperdijkweg;

een kruispunt een attentiepunt vormt voor weggebruikers en dat dit verder versterkt wordt door de realisatie van een plateau, waardoor tevens de gereden snelheid van gemotoriseerd verkeer op dit punt laag ligt;

de weggebruiker ter hoogte van dit kruispunt ook geconfronteerd wordt met een verandering van de weginrichting en dat ten westen van dit kruispunt fietsers op de rijbaan fietsen over een weg die ingericht is als fietsstraat, waardoor het verblijfskarakter van dit deel van de Slaperdijkweg versterkt wordt;

gelet op de aanbevelingen van het CROW op deze locatie wel sprake is van de mogelijkheid om een duidelijk zichtbare en herkenbare komgrens te realiseren, ondanks dat nog altijd geen sprake is van een bebouwingsdichtheid die aansluit bij de overige aanbevelingen van het CROW;

daarnaast op de Slaperdijkweg sprake is van een relatief lage intensiteit wat betreft gemotoriseerd verkeer, door de aanwezigheid van de eerdere genoemde afsluiting tussen Slaperdijkweg 116 en 118 en de geslotenverklaring in Spaarndam (gemeente Haarlem);

hiervorgenoemde in combinatie met de versterkte fietsroute door het realiseren van een fietsstraatrichting ook maken dat fietsverkeer prominenter aanwezig is, waardoor het verblijfskarakter op de Slaperdijkweg verder versterkt wordt;

gelet op de aanbevelingen van het CROW, de bezwaren tegen het verplaatsen van de komgrens naar de bestaande afsluiting op de Slaperdijkweg tussen nummer 116 en nummer 118 en de prominente plek die fietserverkeer heeft ten opzichte van gemotoriseerd verkeer, het een goede optie is om de komgrens daarom naar het kruispunt Slaperdijkweg - Oostlaan te verplaatsen, door deze kenbaar te maken op de noordelijke en oostelijke kruispunttak;

Komgrens Spaarndam (gemeente Haarlem)

de bebouwde kom van Spaarndam (gemeente Haarlem) op dit moment gelegen is op een punt waar over een lengte van ten minste 400 meter sprake is van een bebouwingsdichtheid van 50%;

deze bebouwing tevens binnen 25 meter van de as van de rijbaan ligt;

het percentage van 50% echter vooral gehaald wordt door een hele hoge bebouwingsdichtheid ten oosten van het kruispunt met de Nieuwe Rijkweg;

hierdoor vanaf de komgrens van Spaarndam (gemeente Haarlem), vanaf Haarlem rijdend richting het zuidoosten, over de eerste 150 meter geen sprake is van een zichtrelatie met bebouwing, waardoor op dit gedeelte van de Slaperdijkweg slechts in beperkte mate sprake is van een geloofwaardige komgrens;

in het nieuwe ontwerp net ten noordwesten van de aansluiting van de Redoute op de Slaperdijkweg een bestaand verkeersplateau aanwezig is;

in het nieuwe ontwerp ter hoogte van deze locatie de aansluiting van het vrijliggende fietspad langs de Slaperdijkweg weer aansluit op de rijbaan;

op deze locatie tevens sprake is van een zichtrelatie met de bebouwing die begint ter hoogte van de Nieuwe Rijkweg;

hierdoor op deze locatie een attentiepunt ontstaat, waardoor weggebruikers een komgrens op deze locatie sneller opmerken dan wel verwachten;

daarom besloten is om binnen het nieuwe ontwerp de komgrens van Spaarndam (gemeente Haarlem) te verplaatsen naar deze locatie, zodat aan alle aanbevelingen van het CROW voldaan wordt;

bovenstaande wijzigingen aan de komgrens van Haarlem en de komgrens van Spaarndam (gemeente Haarlem) in feite betekenen dat:

- de bebouwde kom van Haarlem uitgebreid wordt in oostelijke richting tot en met het kruispunt Slaperdijkweg – Oostlaan;
- de bebouwde kom van Spaarndam (gemeente Haarlem) wordt beperkt in oostelijke richting tot net ten noordwesten van de aansluiting van de Redoute op de Slaperdijkweg;

het wijzigen van de bebouwde komgrens van Haarlem en Spaarndam (gemeente Haarlem) geschiedt middels het verplaatsen van verkeersborden H1 en H2 van bijlage 1 van het RVV 1990;

tenzij anders aangegeven na het passeren van verkeersbord H1 een maximumsnelheid geldt van 50 km/u en na het passeren van verkeersbord H2 een maximumsnelheid van 80 km/u;

zoals aangegeven, het uitgangspunt binnen de herinrichting van de Slaperdijkweg is dat binnen de bebouwde kom sprake is van een maximumsnelheid van 30 km/u en buiten de bebouwde kom een maximumsnelheid van 60 km/u;

bovenstaande betekent dat het college separaat aan dit kombesluit een verkeersbesluit neemt tot het uitbreiden dan wel verkleinen van de bestaande 30 km/u en 60 km/u zones;

gelet op artikel 2 van de wegenverkeerswet de in dit besluit genoemde maatregel strekt tot het verzekeren van de veiligheid op de weg;

gelet op artikel 2 het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer in het geding kan komen, maar dit van ondergeschikt belang geacht wordt;

de vrijheid van het verkeer beperkt wordt in die zin dat door dit kombesluit de maximumsnelheid ter hoogte van het kruispunt Slaperdijkweg – Oostlaan verlaagd wordt van 60 km/u naar 50 km/u;

afgewogen wordt dat deze beperking van toepassing is over slechts een zeer beperkt deel van de Slaperdijkweg, waardoor de winst in verkeersveiligheid door het realiseren van geloofwaardige komgrenzen van groter belang geacht wordt;

uit een kwalitatieve analyse is gebleken dat de in dit besluit genoemde maatregel naar alle waarschijnlijkheid zorgt voor een toename van de geluidbelasting van meer dan 1,5 dB, maar dat gelet op de grenswaarden zoals opgenomen in het Besluit kwaliteit leefomgeving geen sprake is van een overschrijding van de maximaal acceptabele geluidsbelasting op aanwezige geluidsgevoelige gebouwen.

overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg is gevoerd met de door de korpschef gemandateerde verkeersspecialist van de politie en deze over het voorgenomen besluit positief geadviseerd heeft;

Besluit:

De raad van de gemeente Haarlem besluit:

1. de bestaande bebouwde komgrens van Haarlem aan de Slaperdijkweg in te trekken, ingevolge de Wegenverkeerswet 1994, en een nieuwe komgrens vast te stellen direct ten noorden en ten oosten van het kruispunt Slaperdijkweg – Oostlaan, zoals in bijlage 1 (Bebordingstekeningen verkeersbesluit Slaperdijkweg) benoemd;
2. de bestaande bebouwde komgrens van Spaarndam (gemeente Haarlem) aan de Slaperdijkweg in te trekken, ingevolge de Wegenverkeerswet 1994, en een nieuwe komgrens vast te stellen direct ten noordwesten van de aansluiting van de Redoute op de Slaperdijkweg, zoals in bijlage 1 (Bebordingstekeningen verkeersbesluit Slaperdijkweg) benoemd;
3. bovenstaande wijzigingen fysiek kenbaar te maken aan de weggebruiker doormiddel van het verplaatsen van verkeersborden H1 en H2 van bijlage 1 van het RVV 1990.

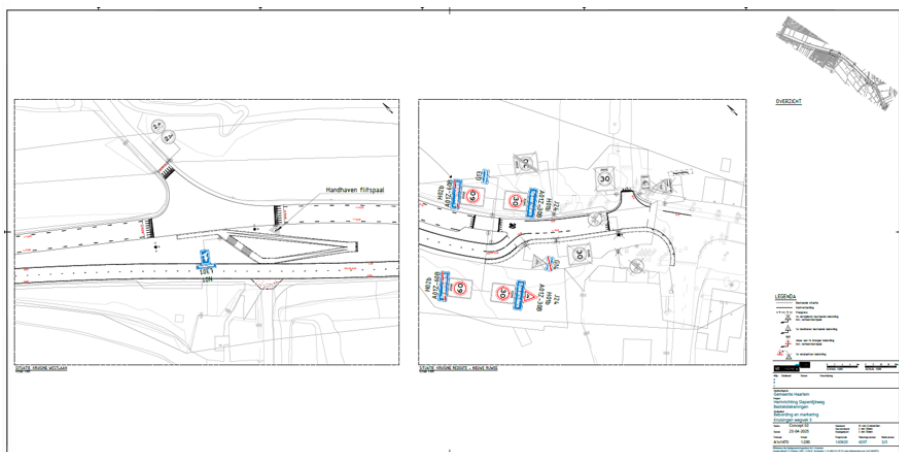
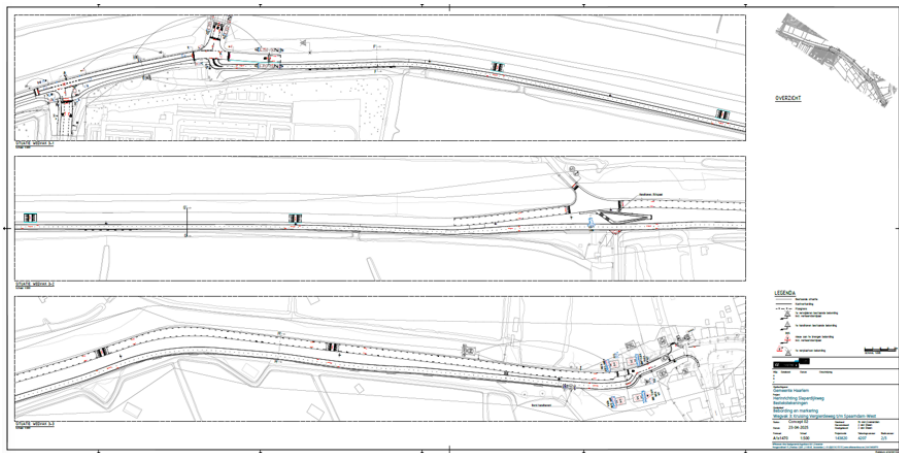
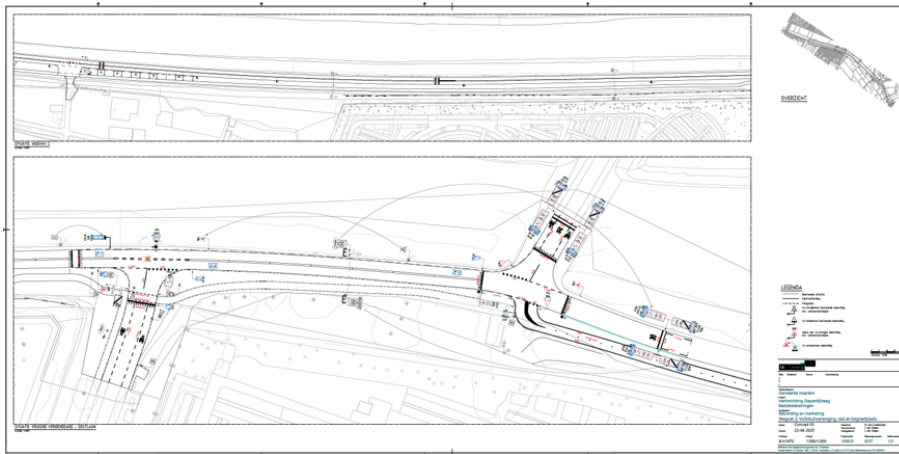
Gedaan in de vergadering van datum 26 maart 2026

De griffier

De voorzitter

Dit besluit treedt in werking na bekendmaking in het Gemeenteblad. Belanghebbenden kunnen binnen zes weken na publicatie van dit besluit in het Gemeenteblad bezwaar maken bij burgemeester en wethouders van Haarlem, Postbus 511, 2003 PB te Haarlem. Het bezwaarschrift moet de naam en het adres vermelden van degene die bezwaar maakt, zijn ondertekend en de datum vermelden waarop het is opgesteld. Daarnaast verzoeken wij u om ook uw telefoonnummer en/of e-mailadres te vermelden. Dit maakt het makkelijker om contact met u op te nemen over uw bezwaarschrift. In het bezwaarschrift moet ook worden aangegeven tegen welk besluit bezwaar wordt gemaakt en waarom het bezwaar wordt gemaakt. Door het indienen van het bezwaarschrift wordt dit besluit niet opgeschort. Bij een spoedeisend belang kan degene die een bezwaarschrift heeft ingediend een voorlopige voorziening vragen aan de voorzieningenrechter van de rechtbank, sector bestuursrecht, postbus 1621, 2003 BR te Haarlem. Bij het indienen van een verzoek om voorlopige voorziening moeten griffierechten worden betaald.

Bijlage 1 – Bebordingstekeningen verkeersbesluit Slaperdijkweg



Bijlage 2 Situatietekening (globaal)

