

1. Inleiding

Medio 2017 zijn de definitieve ontwerpen (DO) voor de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat vastgesteld in het college. Daarbij is ook besloten om beide straten, inclusief het middenin de Nagtzaamstraat gelegen Nagtzaamplein, op te nemen in de 30km-zone. Aangezien er een buslijn door deze straten rijdt, is er in de DO's voor gekozen om de straten niet in te richten op een wijze die hoort bij een 30km-zone. Het opnemen van deze straten in de 30km-zone is tijdens de voorbereidingsfase een belangrijke wens uit de buurt geweest, die is gehonoreerd in de DO's.

Het nemen van verkeersbesluiten is onder voorwaarden gemandateerd aan het afdelingshoofd BBOR. Een van de voorwaarden is een positief advies van de verkeerspolitie. De verkeerspolitie heeft negatief geadviseerd op dit verkeersbesluit aangezien de inrichting van deze straten niet overeen stemt met de landelijke richtlijnen voor een 30km-zone.

Gelijktijdig met dit besluit wordt een separaat verkeersbesluit genomen om de andere verkeersmaatregelen te formaliseren die voortvloeien uit de herinrichting van deze straten. Aangezien de politie op deze overige maatregelen positief heeft geadviseerd, wordt dit besluit in mandaat genomen door het afdelingshoofd BBOR.

Eind september is de Teding van Berkhoutstraat opgeleverd, medio december zal worden gestart met het groot onderhoud en de herinrichting van de Nagtzaamstraat. Met dit besluit wordt de 30km-zone in de Amsterdamse Buurt formeel uitgebreid naar deze straten.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

2. een snelheidslimiet van 30 km/uur in te stellen op de Teding van Berkhoutstraat, Nagtzaamstraat en het Nagtzaamplein, door middel van bijgevoegd verkeersbesluit.

3. Beoogd resultaat

De uitbreiding van de 30km-zone in de Amsterdamse Buurt naar de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat, zoals is voortgekomen uit het vastgestelde DO voor deze straten.

4. Argumenten

Dit verkeersbesluit is een uitwerking van het vastgestelde DO. In het ontwerpproces zijn verschillende belangen naast elkaar gelegd. Vanuit de buurt kwamen sterke en terechte wensen om deze straten veiliger in te richten en de snelheid naar beneden te brengen. De Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat zijn echter ontsluitende straten en maken deel uit van de busroute. Gekozen is voor een bij die kenmerken passende inrichting met fysieke elementen die de veiligheid verbeteren, zoals uitritconstructies voor de zijstraten, parkeerhavens op trottoirniveau en fietsstroken. Met deze maatregelen werd echter nog niet bereikt dat de snelheid van doorgaand autoverkeer lager zou worden. Mede op basis van vele reacties uit de inspraak, waarbij werd aangedrongen op het terugdringen van de snelheid, is er in het DO voor gekozen om deze straten toe te voegen aan de 30km-zone in de Amsterdamsebuurt.



Bij de vaststelling van het DO is al aangegeven dat het verkeersbesluit zal moeten worden genomen door het college. De politie adviseerde immers toen al negatief aangezien de gekozen inrichting niet overeenstemt met de landelijke richtlijnen voor 30km-zones.

5. Risico's en kanttekeningen

Er zijn verschillende risico's en kanttekeningen verbonden aan het besluit om een 30km-zone in te stellen in straten die niet zijn ingericht conform de richtlijnen voor 30km-zones. Volgens de landelijke richtlijn horen bij een 30km-weg onder andere de volgende kenmerken:

1. Verharding met klinkers;
2. Voldoende snelheidsremmende voorzieningen;
3. Ongeregelde voorrangssituatie op kruisingen;
4. Geen rijstrookmarkeringen of fiets(suggestie)stroken.

De DO's van de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat wijken op al deze punten af van de landelijke richtlijnen. Hierdoor ontbreken consequente wegkenmerken waaraan gebruikers het vereiste rijgedrag herkennen.

Door een 30km-beperking in te stellen op een weg waarvan de kenmerken niet overeenstemmen met de landelijke richtlijnen ontstaat een zogenaamde 'grijze weg' met de volgende gevolgen en risico's.

1. *Er ontstaat voor de politie geen handhaafbare verkeerssituatie*

De ervaring leert dat de snelheid op deze wegen in het algemeen boven de 30 km/u zal liggen. De politie is van mening daarmee te weinig instrumenten in handen te hebben om te kunnen handhaven op de maximumsnelheid. De gemeente is het bevoegde gezag om een verkeersbesluit te nemen, maar de politie heeft een eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid in de handhaving daarop.

2. *Er ontstaat een aansprakelijkheidsrisico voor de gemeente*

Bij ongevallen kan worden gekeken of de weginrichting voldoet aan de richtlijnen. Een onduidelijke verkeerssituatie kan een reden zijn waardoor een ongeval ontstaat. In dat geval heeft de wegbeheerder (geheel of gedeeltelijk) schuld aan het ongeval. Met dit besluit worden daarvoor de omstandigheden gecreëerd.

3. *Het college zou in de toekomst kunnen worden gedwongen om de inrichting aan te passen*

Er zijn voorbeelden waarbij het college, bijvoorbeeld door burgerinitiatief via de raad, ertoe wordt aangezet om de inrichting van de weg aan te passen zodat die past bij een 30km-zone. Dit speelt onder andere in de Engelandlaan. Dit kan hoge kosten met zich meebrengen, zeker omdat de inrichting van de straten door het uitgevoerde groot onderhoud nog decennia zou moeten voldoen.

Het ontsluitende karakter van de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat en de busroute door die straten zijn belangrijke kaders geweest bij het ontwerp van deze straten. Door het toepassen van inritconstructies, fietsstroken en parkeerplaatsen op trottoirniveau is hieraan een zo veilig mogelijke invulling gegeven. Het toevoegen van een maximumsnelheid van 30 km/u aan die fysieke maatregelen is de enige mogelijkheid om de gemiddelde snelheid van doorgaand verkeer in

deze straten te verlagen. Helaas stemt die maximumsnelheid niet overeen met de fysieke inrichting van deze straten, die mede omwille van de veiligheid tot stand is gekomen.

6. Uitvoering

Na het nemen van dit besluit zullen in de Teding van Berkhoutstraat de bijbehorende borden worden geplaatst ter hoogte van het Van Zeggelenplein en op de Nagtzaamstraat nabij de Amsterdamsevaart, voorzien van een zogenaamde poortmarkering op het asfalt. Gelijktijdig zullen de borden die momenteel nog bij de zijstraten staan, worden verwijderd aangezien men zich daar al binnen de 30km-zone bevindt.

De bebording en markering in de Nagtzaamstraat zal worden aangebracht en verwijderd met de loop van de fasering in het project dat medio december in uitvoering gaat, eindigend met het aanbrengen van de bijbehorende bebording en markering nabij de Zomerkade. Zie hiervoor de bebordingstekeningen in de bijlagen.

7. Bijlagen

1. Verkeersbesluit
2. Bebordingstekening Teding van Berkhoutstraat
3. Bebordingstekening Nagtzaamstraat
4. Advies politie