



Onderwerp Verkeerssituatie Nagtzaamstraat en Teding van Berkhoutstraat	
Nummer	2020/1123315
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	BBOR
Auteur	Bosma, S.
Telefoonnummer	023-5113986
Email	bosmas@haarlem.nl
Kernvraag aan de commissie	Het College vraagt de commissie om een uitspraak te doen over hoe om te gaan met de ontstane situatie in de Nagtzaamstraat. Het College vraagt de commissie zijn voorkeur uit te spreken voor een van de volgende oplossingsrichtingen: <ol style="list-style-type: none">Niets doen;Een verkeersbesluit nemen waardoor de maximale snelheid in de straten wordt verhoogd naar 50 km/uur;Het proces volgen dat ook voor de Engelandlaan is gevolgd om te komen tot kleine aanpassingen van de weginrichting;Het proces volgen dat ook voor de Engelandlaan is onderzocht om te komen tot een structurele aanpassing van de weg;
Behandelvoorstel voor de commissie	Het college stuurt de opinienota ter bespreking naar de commissie beheer.
Relevante eerdere besluiten	2018/712167 30km zone Teding van Berkhoutstraat en Nagtzaamstraat 2016/284440 Opinienota grijze wegen 2019/767558 Permanente maatregelen Engelandlaan 30 km
Besluit college d.d. 15 december 2020	<ol style="list-style-type: none">Het college stelt de opinienota aan de commissie vast. <p>de secretaris, de burgemeester,</p>

1. Inleiding

In 2018 is het definitieve ontwerp vastgesteld voor de herinrichting van de Nagtzaam- en Teding van Berkhoutstraat. In deze plannen is er gekozen voor een weginrichting waarbij er comfort wordt geboden voor de fietser en het openbaar vervoer. Het bekende risico van de gekozen weginrichting is dat het verkeer structureel harder rijdt dan de gewenste 30 km/uur. Daar blijkt in de praktijk sprake van.

Na de oplevering van de straten in 2019 zijn er veel meldingen gedaan over het te hard rijdende autoverkeer. Na een ongeval bij de school aan de Nagtzaamstraat is het aantal meldingen sterk gestegen. Ook zijn er initiatieven vanuit de buurt gestart om het probleem aan te kaarten. Omdat er structureel te hard wordt gereden is handhaving niet mogelijk. In beginsel moet er sprake zijn van een situatie waarin de meeste bestuurders zich wel houden aan de verkeersregels. Er wordt dan gehandhaafd op de kleine groep die zich niet aan de regels houdt. Dit betekent dat eerst de situatie moet worden aangepast voordat handhaving mogelijk is.

Een vergelijkbaar proces heeft gespeeld aan de Engelandlaan. Hier hebben bewoners via een burgerinitiatief gevraagd om maatregelen om de snelheid in de straat te remmen. De tijdelijke maatregelen zijn aangelegd en er worden nu voorbereidingen getroffen om deze definitief te maken. Voor de definitieve structurele oplossing, een herinrichting van de weg, waren er geen middelen beschikbaar.

Grootschalige aanpassingen aan wegen vinden in Haarlem voornamelijk plaats bij groot onderhoud en herinrichtingprojecten. De impact van dergelijke projecten is groot, zowel maatschappelijk als financieel. Voor dergelijke ingrepen geldt dat deze ongeveer eens in de 40 jaar plaatsvindt. In het onderhoudsprogramma is er voor die periode in principe geen budget beschikbaar voor een nieuwe grote ingreep.

2. Kernvraag aan de commissie

Het college vraagt de commissie zijn voorkeur uit te spreken voor een van de volgende oplossingsrichtingen:

- a. Niets doen. Vanuit het onderhoudsprogramma is er geen ruimte om grote aanpassingen te doen aan deze straat. Als de huidige weginrichting in stand gehouden wordt zal de snelheid van het autoverkeer echter structureel te hoog blijven;
- b. Een verkeersbesluit nemen waardoor de maximale snelheid in de straten wordt verhoogd naar 50 km/uur. Met een verkeersbesluit om de maximale snelheid te verhogen ontstaat er een situatie waar er kan worden gehandhaafd op verkeer dat harder rijdt dan 50 km/uur. Daarmee zouden bestuurders die harder rijden ontmoedigd worden om dat te blijven doen. Dat er gehandhaafd kan worden betekent niet dat dit structureel zal gebeuren;



- c. Het proces volgen dat ook voor de Engelandlaan is gevolgd om te komen tot kleine aanpassingen van de weginrichting. De korte termijn maatregelen uit het betreffende Raadsbesluit stuk zijn aangelegd en worden binnenkort in een definitieve vorm gerealiseerd. Met deze maatregelen is de snelheid van het verkeer gedaald, maar niet significant. De verwachting is dat dergelijke maatregelen in de Nagtzaam- en Teding van Berkhoutstraat niet zorgen voor een werkelijk gereden snelheid van 30 km/uur. De kosten voor deze maatregelen bedragen ongeveer €180.000,-. Deze optie heeft de voorkeur van het college;
- d. Het proces volgen dat ook voor de Engelandlaan is onderzocht om te komen tot een structurele aanpassing van de weg. Met de definitieve maatregelen die zijn voorgesteld, een volledige herinrichting van de weg (smalle rijbaan in klinkers, gelijkwaardige voorrang) is er optimaal ingezet op het structureel laag houden van de snelheid van het autoverkeer. Een dergelijk traject is voor de Nagtzaam- en de Teding van Berkhoutstraat ook mogelijk. Het is aannemelijk dat er in dat geval ook gekeken moet worden naar een verkeerscirculatieplan. Kosten van een dergelijke operatie zijn ongeveer €2,4 mln;

3. Overeenkomsten

De varianten worden vergeleken op basis van effectiviteit en financiële impact.

'Bij varianten b, c en d wordt er actief gewerkt aan maatregelen om weggedrag en geldende maximale snelheid op elkaar af te stemmen.'

Er worden maatregelen getroffen aan de weg (waardoor de snelheid lager wordt) of aan de verkeersregels (waardoor de geldende maximale snelheid wordt verhoogd)

'Bij varianten a en b gaat het om een financieel kleine ingreep'

Niets doen is niet duur en een verkeersbesluit nemen waardoor de zone 30 borden worden verplaatst is een bescheiden ingreep.

'Varianten b en d zijn het meest effectief'

Bij deze varianten zal de snelheid op de borden het meest overeen komen met de werkelijk gereden snelheid in de straat.

'Varianten a en c hebben we al eerder toegepast'

Er zijn veel grijze wegen in de stad waar meldingen over worden gedaan inzake de snelheid van het autoverkeer. Alleen bij de Schouwjtjeslaan en de Engelandlaan zijn er achteraf aanpassingen gedaan aan de weg. Deze hebben in beide gevallen weinig effect gehad op de snelheid van het verkeer.

4. Verschillen

De varianten worden vergeleken op basis van effectiviteit en financiële impact.

‘Voor varianten a en b geldt dat deze niet effectief zijn in het verlagen van de snelheid terwijl deze financieel wel haalbaar zijn. Varianten c en d zullen meer effect hebben op de werkelijk gereden snelheid maar passen niet binnen de bestaande budgetten’

Het aanpassen van de weg is duur maar effectief.

‘varianten b en c verschillen van de ‘standaard aanpak van grijze wegen in de stad’

Op de Engelandlaan en de Schouwtjeslaan na (daar zijn kleine aanpassingen aan de weginrichting gedaan), Worden er na een reconstructie van een weg geen extra maatregelen genomen om het autoverkeer te remmen als er te hard wordt gereden omdat deze risico's zijn meegenomen in de afweging ten aanzien van de weginrichting bij vaststelling van het VO en DO

5. Vervolg

Het onderwerp ‘Grijze wegen’ is actueel. Ook in het mobiliteitsbeleid en het verkeersveiligheid beleid dat binnenkort wordt besproken komt het ter sprake. Deze casus geeft aan hoe belangrijk het is om het gewenste verkeersgedrag als belangrijk uitgangspunt vast te leggen bij het inrichten van wegen.

Maatregelen om de snelheid te remmen zijn kostbaar. Omdat de Nagtzaamstraat en de Teding van Berkhoutstraat net opnieuw zijn aangelegd zijn er geen middelen gereserveerd om maatregelen te nemen. Vanuit de omgeving is daar echter wel behoefte aan.

Varianten c en d passen niet binnen de bestaande budgetten en worden uitgewerkt in een financieringsvoorstel aan de raad.