

## Advies uitstallingenbeleid

De gemeente Haarlem is voornemens haar uitstallingenbeleid te herzien en vraagt het Bureau Verkeersadvisering advies over uitstallingen in relatie tot verkeersveiligheid. In reactie op het aangeleverde conceptbeleid is onderstaand advies opgemaakt.

### 1. uitstalverbod algemeen

De gemeente Haarlem maakt onderscheid tussen wegen waar een uitstalverbod en wegen waar een algemeen uitstallingenbeleid zal gaan gelden. Het uitstalverbod zal van kracht worden op met name genoemde wegen.

Er zijn tellingen gedaan naar verkeersstromen in de binnenstad (bijlage 3). Deze tellingen zijn onder meer de basis waarop wegen met een uitstalverbod worden vastgesteld. Het is niet duidelijk of rekening gehouden is met (recente) ontwikkelingen, zoals

- de nieuwe voetgangerszone met fietsverkeer in de Zijlstraat, tussen Zijlvest en Nassaulaan;
- de nieuwe voetgangersstroom door de Drossestraat.

*Ik adviseer te inventariseren of meer wegen, zoals bedoeld deel van de Zijlstraat en de Drossestraat, onder de criteria voor een uitstalverbod vallen. Denk bijvoorbeeld ook aan de Jacobstraat en Achterlangs.*

### 2. uitstalverbod voetgangersgebied

Er wordt in het voetgangersgebied van de Haarlemse binnenstad onderscheid gemaakt tussen a) straten waarop alleen grote voetgangersstromen zich bewegen en b) straten waarop fietsers over een doorgaande fietsroute medegebruik maken van het voetgangersgebied.

#### 2.1 ad a – zonder fietsers

In het voetgangersgebied wordt een uitstalverbod voorgesteld op de navolgende wegen: Grote Houtstraat, Verwulft, Anegang (deels) en Barteljorisstraat. Dit zijn wegen waar grote voetgangersstromen zich (in tegengestelde richtingen) bewegen. Voor de doorstroom is het wenselijk dat de beschikbare ruimte zo veel mogelijk obstakelvrij is. Opstopping door obstakels kunnen leiden tot een (te) grote concentratie van nagenoeg stilstaande voetgangers. Daardoor kunnen irritaties ontstaan en mogelijk de bereikbaarheid voor politie- en andere hulpverleningseenheden ernstig belemmerd worden.

*Ik adviseer om, zoals is voorgesteld, in deze straten een uitstalverbod van kracht te laten zijn.*

## 2.2 ad b – met fietsers

In het voetgangersgebied wordt verder een uitstalverbod voorgesteld op de navolgende wegen: Lange Veerstraat, Korte Veerstraat, Kleine Houtstraat (deel Lange Veerstraat–Gedempte Oude Gracht), Gierstraat en Zijlstraat (deel Grote Markt–Nassaulaan). Dit zijn wegen waar – naast grote voetgangersstromen – fietsers over een doorgaande route door het voetgangersgebied geleid worden.

Met name de Lange Veerstraat en Gierstraat zijn dusdanig smal, dat terrassen en uitstallingen voetgangers naar het midden van de weg dwingen. In deze twee straten constateert de politie een constant aanwezige (verkeers–)onveilige situatie. De aanwezigheid van obstakels langs de gevels beperken de loopruimte voor voetgangers dusdanig, dat zij niet anders kunnen dan gebruik maken van de rijloper. Voor beide wegen geldt ook dat zij in twee richtingen een drukke route voor fietsverkeer zijn. De voetgangers moeten zich in het midden van de weg op een beperkte ruimte mengen met het fietsverkeer. Uiteraard is dit onwenselijk en verkeersonveilig.

Het belang van een obstakelvrije ruimte voor voetgangers, en daarmee een scheiding van het fietsverkeer, is hier duidelijk aanwezig. Een uitstallingenbeleid kan dit positief beïnvloeden, maar ook het beleid voor terrassen en de infrastructurele inrichting van de openbare ruimte, hebben invloed op het verhogen van de (verkeers–)veiligheid van voetgangers.

Haaks daarop staat de uitzondering van de algemene regels van het voorgestelde uitstalverbod om fietsen wel als handelswaar voor de onderneming te mogen plaatsen (bijlage 1, C3). Op de zeer smalle Gierstraat brengt de uitstalling juist een zeer onveilige situatie met zich.

*Ik adviseer beleid te vormen waarin de verkeersveiligheid zo veel mogelijk wordt gewaarborgd. De verkeersveiligheid komt het meest in het geding in een aantal smalle straten in de Haarlemse binnenstad waar fietsers gebruik mogen maken van het voetgangersgebied. Terrassen, uitstallingen en andere obstakels zijn hier ongewenst doordat zij de voetgangersstroom naar het midden van de weg dwingen.*

## 3. uitstalverbod overig

### 3.1 Kruisstraat

Aan de lijst met straatnamen in de binnenstad is, buiten het voetgangersgebied, ook de Kruisstraat toegevoegd. Deze weg heeft een hoge voetgangersintensiteit, een grote doorgaande fietsroute (Rode Loper) en heeft in één richting autoverkeer. Daar de voetgangersstroom alleen naast de rijloper veilig kan bewegen, is het wenselijk dat die ruimte zo veel mogelijk obstakelvrij is. Uitwijken naar de rijloper brengt immers een veiligheidsrisico met zich.

In dit kader zou ook verder gekeken moeten worden naar de beschikbare ruimte. Met name ter hoogte van de Albert Heijn wordt de doorgang versperd door fietsen in fietsenrekken en fietsen die tegen de gevel geplaatst worden. Klanten van de supermarkt en de voetgangersstroom moeten zich hier door een zeer smalle doorgang persen. Uitwijken door over de rijbaan te gaan lopen brengt een mogelijk conflict met fietsers of autoverkeer met zich.

*Ik adviseer alle mogelijkheden te overwegen om de doorstroming en veiligheid van voetgangers op de Kruisstraat te bevorderen.*

### **3.2 overige wegen**

Verder worden onder punt 3 ook de Generaal Cronjéstraat, Julianapark, Kloosterstraat, Schoterweg en Amsterdamstraat genoemd als wegen waar een uitstalverbod zal gaan gelden. In het conceptbeleid wordt niet beargumenteerd waarom.

De beperkte verkeersruimte voor grote voetgangersstromen op deze wegen en de relatie met verkeersonveiligheid door aanwezigheid van een doorgaande fietsroute (bv Cronjé) of zelfs autoverkeer (Amsterdamstraat), onderstrepen het belang van een obstakelvrije ruimte.

*Ik adviseer in het beleidstuk ook de argumenten op te nemen waarom op deze wegen een uitstalverbod zal gaan gelden.*

### **3.3 Koningstraat**

Onder punt 3 van het conceptbeleid volgt een opsomming van straten waar een uitstalverbod moet gelden. Hier, en alleen hier, wordt ook de Koningstraat vermeld. Deze straat kenmerkt zich echter als een autoluwe straat met een lage bezoekersintensiteit. Onduidelijk is of deze weg onder de wegen met uitstalverbod geschaard wordt.

*Ik adviseer de Koningstraat onder de algemene regelgeving op te nemen en niet als straat waar een uitstalverbod zou moeten gelden.*

## **4. maatgeving**

In het conceptbesluit en de Bijlage Regels Uitstallingen worden algemene regels voor uitstallingen gesteld. In de bijlage worden de maten van vrije loopruimte niet overal op duidelijke hanteerbare wijze aangegeven. Ook is niet duidelijk voor welke andere regels in deze bijlage de maten gelden (vergelijk regels B 8, 9 en 10 van de bijlage).

#### **4.1 t.a.v. 0,75m**

Er worden drie maten (0,75m – 1,50m – 2,00m) voor de vrije loopruimte voor voetgangers genoemd.

In autoluwe straten met venstertijden (voetgangersgebied) – en niet genoemd bij de straten met een algeheel uitstalverbod – moet minimaal 0,75 m aan loopruimte overblijven. Aangezien de hele weg als voetpad aangewezen is en autoverkeer binnen venstertijden van dit voetpad medegebruik mag maken, is niet duidelijk van waar tot waar gemeten moet worden. Een mogelijke vermelding van een vrije loopruimte tussen uitstalling en rijloper, gaat niet altijd op. Niet iedere weg heeft een duidelijke inrichting. Vergelijk bijvoorbeeld de Warmoesstraat met de Anegang (zonder duidelijke rijloper).

*Ik adviseer in heldere en ondubbelzinnige bewoording de gewenste situatie te omschrijven, waarmee handhaving onweersprekbaar mogelijk is.*

#### **5. niet genoemde wegen**

Niet genoemd zijn Smedestraat, Kruisweg en Barrevoetestraat, hoewel deze straten op de bijgeleverde kaarten wel als “ter discussie” aangegeven zijn.

##### **5.1 Kruisweg**

Over de Kruisstraat en Kruisweg loopt een drukkere hoofdroute voor voetgangers tussen station en Grote Markt – dan die over de Jansstraat en Jansweg. De Kruisstraat is in het conceptbesluit onder de straten met uitstalverbod genoemd. De Kruisweg valt onder de algemene regel met een vrije loopruimte van 1,50m.

*Ik adviseer op de Kruisweg hetzelfde regime als op de Jansweg/-straat te laten gelden. Te weten een vrije loopruimte van 2,00m.*

##### **5.2 Smedestraat**

De Smedestraat kenmerkt zich door een smalle straat met in één richting autoverkeer, in twee richtingen fietsverkeer op een doorgaande fietsroute en zeer smalle voetgangersgedeelten. Daar de voetgangers alleen naast de rijloper veilig kunnen bewegen, is het wenselijk dat die ruimte zo veel mogelijk obstakelvrij is. Uitwijken naar de rijloper brengt immers een veiligheidsrisico met zich.

*Voor zover de beschikbare vrije ruimte voor voetgangers al niet minder is dan 1,50m (algemene regel vrije loopruimte), adviseer ik om in de Smedestraat hetzelfde regime als op de Kruisstraat te laten gelden. Te weten een algeheel uitstalverbod.*

### **5.3 Barrevoetestraat**

De Barrevoetestraat kenmerkt zich door een zeer smalle straat met in één richting autoverkeer, parkeervoorzieningen, in twee richtingen fietsverkeer en zeer smalle trottoirs.

*Voor zover de beschikbare vrije ruimte voor voetgangers al niet minder is dan 1,50m (algemene regel vrije loopruimte), adviseer ik om in de Barrevoetestraat hetzelfde regime als op de Kruisstraat te laten gelden. Te weten een algeheel uitstalverbod.*

### **6. conclusie en advies**

Dat de gemeente Haarlem voornemens is om het uitstallingbeleid aan te passen, heeft de instemming van de politie. Echter zijn er weggedeelten waar de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeterd kan worden. Ik adviseer te overwegen om mijn eerderevermelde opmerkingen in het beleidsvoorstel te betrekken.

De verkeersveiligheid komt het meest in het geding in een aantal smalle straten in de Haarlemse binnenstad waar fietsers gebruik mogen maken van het voetgangersgebied. Terrassen, uitstallingen en andere obstakels zijn op deze wegen ongewenst doordat zij de voetgangersstroom naar het midden van de weg dwingen

Daardoor is het wenselijk dat op smalle wegen de gehele breedte van de weg zo veel mogelijk obstakelvrij beschikbaar is om stromen voetgangers en fietsers (zo veel mogelijk) gescheiden van elkaar plaats te laten vinden.

Ik adviseer om – naast bedoeld beleid– ook de vergunningverlening voor terrassen, de infrastructurele inrichting van wegen en eventuele uitzonderingen op het uitstallingsbeleid, zoals wel fietsen voor een fietsenhandel in de Gierstraat, te beoordelen op de (negatieve) invloed van de verkeersveiligheid.

De inspecteur van politie,

P.W. Koeleveld  
Stafmedewerker verkeer