

POSTBUS 3007 | 2001 DA HAARLEM

AANTEKENEN
Gemeente Haarlem
Afdeling Juridische Zaken
Postbus 511
2003 PB HAARLEM

Gedeputeerde Staten

Uw contactpersoon

dhr C.H.M. Langeveld

BEL/MOB

Telefoonnummer +31235143416

langeveldc@noord-holland.nl

1 | 5

Verzenddatum

- 3 MEI 2018

Kenmerk

940809/1076303

Uw kenmerk

2017/219822

Betreft: aanvullend bezwaarschrift komgrens N205 Haarlem

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij vullen wij ons pro forma bezwaarschrift van 10 mei 2017 gericht tegen het besluit van de gemeenteraad van 16 februari 2017, bekend gemaakt op 7 april 2017, aan met de gronden van ons bezwaar. Het besluit van de gemeenteraad betreft de wijziging van de grens bebouwde kom ter plaatse van de N205 (Schipholweg) te Haarlem.

Allereerst merken wij op dat Provincie Noord-Holland wegbeheerder en eigenaar is van de N205, waarmee wij belanghebbende zijn bij dit besluit.

De gronden van het bezwaar zijn onder te verdelen in drie onderdelen:

1. Het besluit is onzorgvuldig voorbereid, waarbij de verkeersbelangen onvoldoende zijn betrokken bij de belangenafweging;
2. de effecten van het besluit op het betrokken bouwproject zijn onvoldoende onderbouwd en het besluit is niet noodzakelijk voor het betrokken bouwproject;
3. het genomen besluit is niet uitvoerbaar, mede gelet op het beschikbare budget.

Wij werken deze drie onderdelen hierna verder uit.

1. Onzorgvuldige voorbereiding en verkeersbelangen

De gemeenteraad is op grond van artikel 20a Wegenverkeerswet 1994 bevoegd om de bebouwde komgrenzen vast te stellen. Artikel 48 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Babw) regelt dat voorafgaand aan het besluit overleg moet worden gevoerd met de wegbeheerder en de korpschef. Wij merken op dat het overleg met de provincie als wegbeheerder pas heeft plaatsgevonden nadat het besluit was genomen. Dat er overleg met de korpschef is gevoerd, blijkt niet uit de motivering van het besluit. De wetgever heeft met de omschreven overlegverplichting geborgd dat de aan de betrokken instanties toevertrouwde belangen worden betrokken bij de afweging. Nu het overleg met in ieder geval de wegbeheerder niet heeft plaatsgevonden, is het besluit onzorgvuldig voorbereid.

IN DE WEG VERKEER

Postbus 3007
2001 DA Haarlem
Telefoon (023) 514 3143
Fax (023) 514 3030

Houtplein 33
2012 DE Haarlem
www.noord-holland.nl
Kvk nummer 34362354
Btw nummer NL.0010.03.124.B.08

De belangen van de provincie als wegbeheerder (en de korpschef) vallen onder de belangen zoals genoemd in artikel 2, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994. Deze belangen betreffen het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer (hierna genoemd 'verkeersbelangen'). Nu het genomen besluit is gebaseerd op de Wegenverkeerswet 1994, dienen deze verkeersbelangen te worden onderzocht en afgewogen bij het besluit. Dit blijkt niet uit het genomen besluit noch uit de motivering ervan.

Wij merken op dat medio 2017, dus nadat het besluit was genomen, intensief ambtelijk overleg heeft plaatsgehad, waarbij zowel de verkeersbelangen als het belang van de betrokken bouwlocatie Entree Oost specifiek in beeld zijn gebracht. Het uiteindelijke resultaat van de uitgebreide werksessies met medewerkers van gemeente en provincie, alsook een vertegenwoordiger van de ontwikkelaar was dat de uitwerking met voorzieningen aan de appartementengebouwen gehandhaafd zou blijven, zodat een via het verleggen van de bebouwde komgrens aanpassen van het snelheidsregiem niet wenselijk is. Het besluit van de gemeenteraad werd ingegeven door het streven toekomstig bewoners te beschermen tegen het geluid van de weg. Met dit besluit zijn de bewoners evenwel niet geholpen, omdat de feitelijke snelheid niet omlaag zal gaan en het besluit ertoe kan leiden dat akoestische maatregelen achterwege blijven. Dit wordt hierna toegelicht. Hoewel wij ons ervan bewust zijn dat dit een ambtelijk overleg betrof, zijn wij van mening dat geen recht wordt gedaan aan de uitkomsten van dit uitgebreide overleg indien het betrokken besluit zonder nieuwe afweging wordt gehandhaafd.

De provinciale N205 vanaf het kruispunt met de Prins Bernhardlaan/Amerikaweg naar de A9 wordt in de Wegcategorisering aangeduid als een stroomweg en kent een robuuste uitstraling. Het wegbeeld is bijna gelijkwaardig aan een autosnelweg. De rijbanen zijn gescheiden van elkaar door een middenberm met geleiderail. Een snelheid van 50 km/u past niet bij de verkeersfunctie van deze stroomweg noch bij de inrichting (wegbeeld) van deze weg. Het wegbeeld en de functie van de weg zal er waarschijnlijk toe leiden dat een aanzienlijk deel van de automobilisten zich niet aan de (van 100 naar 50 km/u verlaagde) maximum snelheid zal houden. Hierbij is van belang dat de bebouwde komgrens normaliter om reden van herkenbaarheid zo dicht mogelijk bij een kruispunt wordt gesitueerd. Bij verplaatsen van de komgrens volgens het besluit is dit niet langer het geval, waardoor in de praktijk automobilisten direct na het kruispunt en dus al voor de nieuwe verlegde komgrens een hogere snelheid zullen aanhouden dan de beoogde 50 km/u. Dit is in strijd met de in artikel 2 Wegenverkeerswet 1994 genoemde belangen, met name de verkeersveiligheid. Een situatie waarbij een groot deel van de automobilisten sneller rijdt dan de toegestane 50 km/h leidt namelijk tot onderlinge snelheidsverschillen in het verkeer, hetgeen de verkeersveiligheid niet ten goede komt. In algemene zin is slechts met 'stevige' inrichtingsmaatregelen zoals verkeersdrempels of een wegversmalling een lagere snelheid feitelijk af te dwingen. Dat het wegbeeld, de functie en inrichting van de weg bepalend zijn voor het verkeersgedrag en de naleving van verkeersregels en het snelheidsregiem is algemeen geaccepteerd binnen de verkeerskunde, zoals ook blijkt uit Duurzaam Veilig. De 'Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens' beschrijven

Hierbij is van belang dat de toekomstige handhaving van het in te stellen snelheidsregiem ter hoogte van het bouwplan zeer onzeker is. Handhaving door de verkeerspolitie vindt in het algemeen namelijk niet plaats op locaties in de directe nabijheid van een verandering van de maximumsnelheid. Bovendien wordt door de verkeerspolitie alleen gehandhaafd, indien de wegkenmerken in overeenstemming zijn met het snelheidsregiem. De maximum snelheid moet met andere woorden geloofwaardig zijn. Dit is naar onze mening niet het geval.

Bij akoestisch onderzoek moet gerekend worden met de representatief te achten snelheid van het verkeer (Reken- en meetvoorschrift geluid 2012). Deze zal ter plaatse van het bouwplan in de praktijk hoger zijn dan de formele maximum snelheid. Ook indien wel met de formele maximum snelheid wordt gerekend is het zeer de vraag of de belangen van de bewoners gediend zijn met een theoretische vermindering van de geluidbelasting.

Wij zijn van mening dat het woningbouwbelang en de belangen van de toekomstige bewoners in de praktijk beter worden gediend met maatregelen ter plaatse van de woningen, zoals geluidsisolatie, afscherming, vliesgevels of dove gevels, dan een snelheidsregiem dat in de praktijk niet reëel is. Daarbij speelt dat de hoge verkeersintensiteit en het dwarsprofiel met op de noordelijke en zuidelijke rijbaan 2, respectievelijk 5 rijstroken (straks mogelijk 3, resp. 6 rijstroken) én een busbaan zorgen voor een aanzienlijke geluidsproductie, ook bij lagere snelheid. Dit betekent dat het huidige bouwplan (bestemmingsplan Entree Oost) met voorzieningen aan de woningen zorgdraagt voor een beter woonklimaat voor de toekomstige bewoners dan een eventuele snelheidsverlaging.

Daarbij telt dat voor de uitvoerbaarheid van het betrokken woningbouwplan het verplaatsen van de komgrens niet noodzakelijk is. Het bestemmingsplan Entree Oost is immers in 2015 vastgesteld door uw gemeenteraad en is gebaseerd op het huidige snelheidsregiem. Dit bestemmingsplan gaat wat betreft de rechtstreeks werkende regeling namelijk uit van het huidige snelheidsregiem van 100 km/u. Dit snelheidsregiem en de daarbij behorende beperkingen en benodigde voorzieningen aan de woningen zijn bij de vaststelling van dit bestemmingsplan door de gemeenteraad daarmee afgewogen en vanuit goede ruimtelijke ordening als acceptabel beoordeeld. Er is met een wijzigingsbevoegdheid weliswaar een mogelijkheid ingebouwd om deze beperkingen te verlichten indien blijkt dat de maximale ontheffingswaarde Wet geluidhinder niet wordt overschreden. Dit zit in het bestemmingsplan echter als optie (ofwel een bevoegdheid) en is feitelijk niet nodig voor de uitvoerbaarheid van het plan.

Samenvattend is naar onze mening de effectiviteit van de maatregel om het beoogde doel (een gunstiger woonklimaat ter plaatse van het woningbouwproject Entree Oost) te bereiken onvoldoende onderbouwd. Daarbij is de maatregel niet noodzakelijk om het voor dit bouwplan vastgestelde bestemmingsplan uit te voeren en is door de gemeenteraad het akoestisch klimaat zonder snelheidsverlaging in het kader van een goede ruimtelijke ordening in 2015 als aanvaardbaar beoordeeld.

3. Uitvoerbaarheid

Zoals hiervoor is onderbouwd is de verplaatsing van de bebouwde komgrens en de daarbij behorende verlaagde snelheid alleen uitvoerbaar met een aangepaste weginrichting. De kosten hiervan komen op grond van artikel 156a van de Wegenverkeerswet 1994 voor rekening van de gemeente. Dit wordt in het besluit onderkend waarbij wordt voorzien in een budget van circa € 25.000,- ten behoeve van 'aanpassen belijning en aanbrengen verkeersdrempel'. Een verdere onderbouwing van dit bedrag of een uitwerking van de voorgestelde maatregelen ontbreekt evenwel. Voor de uitvoerbaarheid van het besluit is de medewerking van de provincie als wegbeheerder noodzakelijk. Wij zullen als wegbeheerder slechts meewerken aan een herinrichting ten behoeve van de verplaatsing van de komgrens, indien deze herinrichting voldoende recht doet aan de door ons als wegbeheerder te behartigen belangen ten aanzien van verkeersveiligheid, doorstroming, bereikbaarheid en bruikbaarheid van deze weg. Hierbij dient rekening te worden gehouden met de functie en categorisering van de weg en de huidige en verwachte verkeersintensiteiten. Het volstaan met een aangepaste belijning en een verkeersdrempel zien wij – zoals betoogd onder 1 – niet als een reële optie. Bij de eerder geschetste ambtelijke samenwerking is er een verkenning uitgevoerd naar een beter bij een 50 km regime passend dwarsprofiel. De aanlegkosten hiervan liggen echter beduidend hoger dan het hierboven gememoreerd budget. Al met al is de uitvoerbaarheid van het besluit onvoldoende onderzocht en aangetoond.

Concluderend verzoeken wij u om het besluit te herroepen in het kader van de heroverweging op grond van artikel 7:11 van de Algemene wet bestuursrecht.

Hoogachtend,

Gedeputeerde Staten van Noord-Holland,
namens dezen,

directeur Beleid
dhr. H.J. Schartman

Deze brief is digitaal vastgesteld en daarom niet ondertekend.



Provincie Noord-Holland

Postbus 123 | 2000 MD Haarlem

Port Betaald



72

Post op rekening

R NL



Aangetekend

G-A-1

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



3SRRC10771278