

MEMO

Aan : gemeenteraad
Van : college van burgemeester en wethouders
Datum : 12 juni 2012
Onderwerp : motie inzake verkeers(on)veiligheid 30 km-zones

Inleiding.

In de raadsvergadering van 12 juli 2011 is een motie aangenomen inzake de verkeers(on)veiligheid 30 km-zones (bijlage 1). Hierin wordt ons college opgedragen om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden voor handhaving op 30 km/h wegen. In november 2011 heeft uw raad hierover een memo gehad. In het tweede deel van de motie wordt ons college opgedragen nader onderzoek te doen en met oplossingsvoorstellen te komen. Inmiddels is het onderzoek afgerond en kunnen de uitkomsten aan u worden voorgelegd.

Korte historie 30 km-zones.

In 1999 is gestart met Duurzaam Veilig in Langedijk. In deze filosofie wordt het wegennet opgedeeld in verblijfsgebieden (erftoegangswegen) en verkeersgebieden (gebiedsontsluitingswegen). In 2001 is in de gemeenteraad van Langedijk de wegategorisering vastgesteld waarin de wegen in de bovenstaande categorieën zijn ingedeeld. Daarbij zijn grote delen van de bebouwde kom aangewezen als verblijfsgebied waar een maximum snelheid van 30 km/h wenselijk is. Ook werd budget gereserveerd om in 10 jaar tijd alle verblijfsgebieden in te richten als 30 km-zone. Vooruitlopend op de inrichting werd besloten om alvast een snelheidslimiet van 30 km/h in te stellen door de bekende 30 km/h-zone bebording te plaatsen. Voor de aanpassingen aan de weg werd een actieplan opgezet. In 2003 is het actieprogramma Duurzaam Veilig voorgelegd aan ons college met daarin de maatregelen om in 10 jaar alle verblijfsgebieden daadwerkelijk in te richten. Gelet op de bezuinigingsronde in datzelfde jaar is echter besloten om het inrichten van 30 km/h-zones te stoppen. Er kwam een actief beleid om gevaarlijke plekken aan te pakken (de zogenaamde black-spots). Daarnaast moesten de centrumgebieden van Noord-Scharwoude en Sint Pancras met voorrang worden aangepakt. Inrichting van de overige wegen werd gekoppeld aan groot onderhoud aan de weg. In praktijk betekent dit dat nog veel wegen in Langedijk nog steeds niet zijn ingericht als verblijfsgebied. En geen snelheidsremmende maatregelen betekent in veel gevallen een te hoge snelheid van het verkeer. Een landelijke beleidslijn van het college van procureurs-generaal uit 1999 schrijft voor dat in 30km/uur-gebieden in principe geen snelheidscontroles door de politie worden gehouden. Het Openbaar Ministerie staat op het standpunt dat deze wegen zelfhandhavend behoren te zijn. Met andere woorden: de weginrichting moet zodanig zijn dat overschrijdingen van de 30 km/h limiet uitzonderingen zijn.

Vervolgonderzoek.

In deel twee van de motie van 12 juli 2011 wordt ons college opgedragen om verkeerstellingen te doen op 30 km/h tracés die nog niet duurzaam veilig zijn ingericht. Dergelijke tellingen zijn relatief kostbaar en vooral geschikt voor het vaststellen van intensiteiten. Omdat er wordt gemeten op één punt, zijn de gemeten snelheden niet echt representatief voor het hele tracé. Het is meer een 'bijproduct' van de tellingen. Daarom heeft ons college vorig jaar besloten om voor het vervolgonderzoek gebruik te maken van historische snelheidsgegevens binnen de 'speed profiles database'. Dit is een innovatieve manier om achter de gereden snelheden te komen. Deze informatie is gebaseerd op anonieme GPS-metingen van Tom-Tom navigatiesystemen en vodafoneur telefoons. De continue logging van de GPS-coördinaten geeft een zeer gedetailleerd en representatief beeld van de gereden snelheden over het hele traject. Ten opzichte van radarmetingen heeft dit als voordeel dat over een veel langere periode en over een traject in het geheel i.p.v. één punt wordt gemeten.

MEMO

Gebaseerd op de Speed-Profiles komen vooral de volgende 30 km/h wegen naar voren waar structureel te hard wordt gereden. Naar deze wegen is nader onderzoek gedaan.

1. Voorburggracht;
2. Kasteelstraat;
3. Diverse wegen op bedrijventerrein Breekland;
4. De Mossel;
5. Dr. Wilminkstraat (zuidelijke deel);
6. Tulpenstraat;
7. Loopakker;
8. Reiger
9. Lepelaar
10. Wilgenlaan.
11. De Punt
12. Dulleweg
13. Twuyverweg (tussen de Dijkstalweg en Kabelrijs)
14. Dijkstalweg
15. Bovenweg (ten zuiden van de Vinkenlaan)
16. Gedempte Veert
17. Kanaaldijk

Veilige snelheden en geloofwaardige snelheidslimieten.

Voor het analyseren van bovenstaande trajecten is de methode Veilige Snelheden & Geloofwaardige Snelheidslimieten gebruikt van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Doel hierbij is het vaststellen van het meest geschikte (en objectief af te leiden) pakket van maatregelen voor korte en (middel)lange termijn voor de verkeersveiligheid. De snelheidslimiet moet namelijk passen bij de functie en gebruik die de weg in de praktijk heeft. Bovendien moet de inrichting van de weg zijn afgestemd op de ingestelde snelheidslimiet (een geloofwaardige snelheidslimiet). Als aan beide voorwaarden is voldaan, dan is een appèl op het snelheidsgedrag van een weggebruiker het meest effectief en acceptabel.

De uitgevoerde toets richt zich op het in beeld brengen van de veiligheid en geloofwaardigheid van de weginrichting ten opzichte van de snelheidslimiet en de werkelijk gereden snelheden. Input voor deze methode zijn de kenmerken van de weg en zijn omgeving (wegbeeld). Op basis van een inventarisatie op locatie is inzicht verkregen in de wegbeelden van de onderzoekstrajecten. Bij de verdere probleemanalyse is vervolgens niet alleen gebruik gemaakt van de methode VSGS, maar is ook gekeken naar het ongeval- en snelheidsbeeld. Al deze data is per traject weergegeven in een overzichtelijke factsheet. Op de factsheets is achtereenvolgens ingegaan op:

1. verkeersongevallen;
2. snelheidsbeeld;
3. beoordeling van inrichtingskenmerken op een veilige snelheid;
4. beoordeling van inrichtingskenmerken op een geloofwaardige snelheidslimiet.

De toets heeft geleid tot een conclusie en advies voor elk van de onderzochte wegvakken. Meer hierover staat in het bijgevoegde rapport.

Samenvatting uitkomst onderzoek.

Het advies van VIA is samengevat op pagina 44 van het rapport. Daarbij zijn drie categorieën te onderscheiden.

MEMO

Omzetten in ontwerp Maatwerkweg.

Voor de Voorburggracht en Bovenweg wordt aangeraden om te komen tot een maatwerkrichting conform het ontwerp dat de afgelopen tijd door Handle with Care is gemaakt. Dit is dus een bevestiging van het ingezette traject. Opvallend is dat wordt aangeraden om ook de Loopakker als onderdeel van de Maatwerkweg te bestemmen. Ook dit is een weg met een sterke ontsluitende functie, maar tevens onderdeel van een verblijfsgebied.

Verhogen snelheidslimiet naar 50 km per uur.

Voor De Punt wordt aangeraden om de weg in te richten als gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50 km/uur. Hieraan wordt inmiddels uitvoering gegeven, waarmee het eerdere besluit wordt bevestigd. Een snelheidsverhoging wordt ook aangeraden voor de Reiger en de Lepelaar in het Oosterdelgebied, de Kanaaldijk in Koedijk en de Twuyverweg in Sint Pancras. 50 km/h is op deze wegen veilig en geloofwaardig. Voor de Kanaaldijk wordt aangeraden dit pas na overleg te doen met bewoners. In de huidige situatie zijn er weinig klachten bekend. Daarnaast geldt op het overige deel van de Kanaaldijk in Alkmaar ook een limiet van 30 km/h. Ook de Wet Geluidhinder kan hierbij een complicerende factor zijn. Bij het verhogen van de maximumsnelheid kan er sprake zijn van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Een akoestisch onderzoek moet dan uitwijzen of er maatregelen getroffen moeten worden.

Inrichten als 30 km-zone.

Voor de overige onderzochte wegen wordt aangeraden om 30 km/h als limiet te handhaven en de weginrichting aan te passen aan deze snelheid.

Uitvoering.

In deel drie van de motie wordt ons college opgedragen om met voorstellen te komen voor invoering van adequate gedragsregulerende maatregelen. Voorgesteld wordt om hiervoor de conclusies van het rapport grotendeels over te nemen. De uitvoering van de adviezen wordt integraal afgewogen en indien positief beoordeeld, meegenomen in de nieuwe opzet voor de meerjarenplanning voor investeringsprojecten in de openbare ruimte. Voor de opzet hiervan is in de kadernota geld aangevraagd. Daar waar nodig worden er verkeersbesluiten genomen en aanvullende kredieten aangevraagd.

Bijlagen

1. Kopie motie inzake de verkeers(on)veiligheid van 30 km-zones
2. Memo van het college van 25 oktober 2011, behandeld in forum 1 op 22 november 2011;
3. rapport "analyse VSGS 17 trajecten gemeente Langedijk" van adviesbureau VIA.nl