



Gemeente Haarlem

Rob van Doorn
wethouder duurzaamheid, wijken en mobiliteit

Retouradres: Stadhuis, Postbus 511, 2003 PB Haarlem

Wijkraad Burgwal Haarlem
Lange Herenvest 122
2011 BX Haarlem

Datum 6 juli 2010
Ons kenmerk WZ/OGV/2010/125388
Contactpersoon J. Bakker
Doorkiesnummer 023 5113385
E-mail jbakker@haarlem.nl
Kopie griffie
Onderwerp Verkeersoverlast Lange Herenvest

Geachte wijkraad,

U heeft op 27 mei jongstleden een brief gestuurd waarin u de Lange Herenvest opnieuw onder de aandacht wil brengen. In uw brief vermeldt u eerdere contacten tussen de wijkraad en de gemeente, waarbij de gemeente (in de persoon van de heer De Weerd) uiteindelijk heeft bericht dat er fysiek niets gedaan kan worden aan de Lange Herenvest. U bent het niet eens met dit antwoord, en heeft in uw brief 7 vragen gesteld. Ik zal in deze brief puntsgewijs de vragen beantwoorden, welke in de onderstaande tekst te vinden zijn.

1. Wat was de reden van de schouw als toch al bekend was dat er niets aan de huidige situatie gedaan kon worden?

Er is door de wijkraad een verzoek ingediend bij de stadsdeelregisseur om de verkeersonveiligheid rond de Lange Herenvest te schouwen. Op dat moment was de precieze inhoud van de klachten niet bekend, daardoor is de schouw gehouden. Tijdens de schouw zijn er andere punten naar voren gekomen, zoals het omdraaien van de rijrichting van de Nieuwe Spaarnwouderstraat. De schouw is dus niet voor niets geweest.

2. Wat zijn de resultaten van de metingen? Van wanneer tot wanneer is er gemeten? En onder welke weersomstandigheden?

Er is van donderdag 4 februari 2010 tot en met donderdag 11 februari 2010 gemeten. Deze metingen zijn verricht met een zogenaamde telsing. De weersomstandigheden tijdens de meting zijn niet bijgehouden. De resultaten van de meting zijn in bijgaande grafiek weergegeven (zie bijlage). De gemiddelde snelheid lag bij deze meting op 46 km/u bij beide richtingen, de zgn. 85-percentielwaarde lag op 54 km/u. 10 % van het verkeer reed harder dan 55 km/u.



3. Wanneer wordt met handhaving gestart?

Het handhaven op snelheid is geen bevoegdheid van de gemeente maar een taak van de politie. De politie heeft hiervoor een apart team. De gemeente kan wegen opgeven bij dit team, het is echter niet mogelijk om gericht te "sturen". Het is voor de gemeente dan ook niet mogelijk om aan te geven wanneer er gehandhaafd wordt. De gemeente heeft deze kwestie nogmaals onder de aandacht gebracht van de politie.

4. Wanneer wordt geëvalueerd of handhaving effect heeft gehad?

Het is niet bekend of de politie de komende tijd tot handhaving zal overgaan. In ieder geval zal de gemeente begin 2011 nogmaals een snelheidsmeting doen rond dezelfde tijdsperiode in het jaar.

5. Hoe wordt beoordeeld of handhaving effect heeft gehad?

Dat is afhankelijk van een eventuele handhaving van de politie.

6. Welke andere middelen zijn er bekend bij andere gemeenten in Nederland om gebiedsontsluitingswegen veiliger te krijgen?

Landelijk is het verhogen van de verkeersveiligheid geregeld in Duurzaam Veilig. Duurzaam Veilig is een programma dat door de overheid ontwikkeld is om de verkeersveiligheid te verhogen door ongelukken zoveel mogelijk te voorkomen, in plaats van achteraf een onveilige situatie te verbeteren. Binnen Duurzaam Veilig worden wegen binnen de bebouwde kom opgedeeld in gebiedsontsluitingswegen en erfdoorgangswegen. De Lange Herenvest is een gebiedsontsluitingsweg.

Uitwerkingen van Duurzaam Veilig staan in de ASVV (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen). Dit handboek wordt door verkeerskundigen als basis gebruikt om verkeersveiliger wegen te ontwerpen. In het ASVV staat het volgende met betrekking tot gebiedsontsluitingswegen:

"Zoals in hoofdstuk 8 reeds is aangegeven wordt een gebiedsontsluitingsweg gekenmerkt door de mogelijkheid voor het verkeer om op de wegvakken door te stromen en op de kruispunten uit te wisselen. Dit heeft als consequentie dat op wegvakken zo weinig mogelijk verstoringen in de verkeersstroom mogen optreden. Daarnaast moeten grote verschillen in richting, massa en snelheid worden vermeden. Het is daarom gewenst dat de rijrichtingen gescheiden worden door een dubbele asstreep of een moeilijk overrijdbare rijbaanscheiding. Voor de fietsers moeten dan ook vrijliggende fietspaden worden aangelegd. Het parkeren op een gebiedsontsluitingsweg is binnen de Duurzaam Veilig uitgangspunten niet toegestaan. Wanneer toch behoefte aan parkeren langs een dergelijke weg bestaat, mag de uitzonderingsvariant met parkeerstroken of -havens worden toegepast."

Elders in de ASVV staat als negatief aspect de 'hoge snelheden van het autoverkeer.'



Haarlem

3

Samengevat betekent de voorgaande tekst dat een gebiedsontsluitingsweg als primaire doelstelling de doorstroming heeft, waarbij obstakels (lees: snelheidsremmers) of kruisend verkeer zoveel mogelijk vermeden dient te worden. De enige maatregel die toegepast zou kunnen worden is een 50 km/u drempel. Op de Lange Herenvest is dit echter niet mogelijk, omdat de Lange Herenvest een belangrijke aanrijroute voor nood- en hulpdiensten is. Op deze routes mogen geen snelheidsremmers worden geplaatst. De door u aangedragen suggesties betreffen geen fysieke aanpassingen van het wegprofiel. Het schilderen van grote cijfers met 50 km/u en/of bebording van 50 km/u is weliswaar mogelijk maar zal naar verwachting weinig effect hebben op het snelheidsgedrag.

7. Welke van deze middelen zou op de Lange Herenvest toegepast kunnen worden?

Uit het antwoord op vraag 6 kan worden gehaald dat er weinig opties mogelijk zijn uitgaande van de principes "duurzaam veilig". Toch zullen wij de de max. snelheid van 50 km/u op de weg aanbrengen (schilderen) om op enigerlei wijze toch invulling te geven aan uw wensen. Tevens zullen wij nogmaals de politie verzoeken om met enige regelmaat te willen handhaven.

Ik vertrouw erop dat met het beantwoorden van uw vragen u voldoende geïnformeerd bent.

Met vriendelijke groet,

Rob van Doorn