

Opinienota

Onderwerp: weginrichting en een realistisch snelheidsregime (grijze wegen)

Reg. Nummer: 2016284440

1. Inleiding

In januari van dit jaar hebben de vier wijkraden van Schalkwijk een brief gestuurd met daarin een voorstel om een einde te maken aan de verschillende snelheidsregimes op de ‘wijkontsluitingswegen’ in Schalkwijk (zie bijlage 4). Hiermee willen zij bereiken dat er een eenduidig verkeersbeeld ontstaat. Ook is er de wens om een eind te maken aan ‘grijze wegen’. Uit bijlage 1 blijkt dat we grijze wegen in heel Haarlem (en daarbuiten) vinden. Het zijn wegen waarop bijna iedereen de maximale snelheid ruim overschrijdt. “Een grijze weg is een weg waar het voor de weggebruiker onduidelijk is welk gedrag van hem wordt verwacht en welk gedrag hij mag verwachten van andere weggebruikers.”(CROW)

De grijze wegen zijn ontstaan uit de wens om straten waarop bussen rijden het comfort te bieden voor de busreiziger maar om de snelheid laag te houden voor de veiligheid van alle weggebruikers. In het HVVP worden deze wegen benoemd als ‘30 km wegen met bus’. De weginrichting is echter zodanig dat de indruk wordt gewekt dat de geldende maximale snelheid hoger ligt dan 30km/uur. Omdat het grootste deel van het autoverkeer te hard rijdt is er geen handhaving mogelijk. De basis van de handhaving is dat ‘de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven’¹. Als er structureel te hard gereden wordt moet óf de weginrichting óf het snelheidsregime worden aangepast.



‘30 met bus’ weginrichting (grijze weg)



‘reguliere’ 30 km inrichting

Naar aanleiding van de brief is er toegezegd om met een opinienota de verschillende opties te bespreken waarmee de grijze wegenproblematiek wordt opgelost. Deze nota geeft gehoor aan die toezegging.

¹ Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens

2. Kernvraag

Het college vraagt de commissie op welke wijze ze de grijze wegenproblematiek graag opgelost ziet:

- a. Door het kiezen voor een maximale snelheid van 50 km/per uur op wegen die nu in het Haarlems verkeers- en vervoerplan zijn aangemerkt als '30 km/uur met bus'. Dit impliceert dat deze wegen moeten worden heringericht om te voldoen aan de uitgangspunten van een 50 km/uur weg. Beleidsmatig wordt de weg daarmee een gebiedsontsluitingsweg.
- b. Door het kiezen voor een maximale snelheid van 30 km/per uur op wegen die nu in het Haarlems verkeers- en vervoerplan zijn aangemerkt als '30 km/uur met bus'. Dit impliceert dat deze wegen moeten worden heringericht om de snelheid van het autoverkeer te verlagen tot ongeveer 30 km/uur. Beleidsmatig wordt de weg daarmee een erftoegangsweg.

3. Overeenkomsten

Voor beide opties geldt dat 'de inrichting van de weg in overeenstemming is met hetgeen bij de afzonderlijke borden is voorgeschreven' Hierdoor ontstaat er een mogelijkheid om te kunnen handhaven. *De werkelijk gereden snelheid van het autoverkeer wordt bepaald door de manier waarop de weg is ingericht. De ervaring heeft geleerd dat de kenmerken van een '30 km/uur met bus', een brede rijbaan met fietsstroken, een asfaltverharding en het regelen van de voorrang met doorgetrokken trottoirs, ervoor zorgt dat bestuurders ongeveer 50 km/uur rijden. Omdat de handhaving is gebaseerd op een systeem waarbij de bebording en het weggedrag overeen moeten komen is er pas bij een maximale snelheid van 50 km/uur een mogelijkheid om te kunnen handhaven. Dit geldt voor zowel de weg zelf als voor de 30km/uur zone waar de weg in de meeste gevallen onderdeel van is. Zie voor de uitgangspunten van de handhaving op snelheden ook bijlage 2.*

Voor beide opties geldt dat er aanpassingen gedaan moeten worden aan de weginrichting:

- Voor optie a, waarbij de maximale snelheid wordt aangepast, moet de inrichting van de weg worden aangepast om te voldoen aan de richtlijnen van een 50 km/uur weg. Ook de bebording buiten moet worden aangepast.
- Voor optie b geldt dat de 30 km/uur met busverkeer-wegen opnieuw moeten worden ingericht. Hierbij moet de inrichting dusdanig zijn dat de snelheid van het autoverkeer ongeveer 30 km/uur is.

Voor beide opties geldt dat het Haarlems verkeers- en vervoerplan moet worden aangepast. Voor beide opties geldt dat de passage over de 30 km met busverkeer moet worden geschrapt.

4. Verschillen

- Bij optie a wordt het snelheidsregime aangepast aan het gedrag, bij optie b wordt het gedrag aangepast aan het snelheidsregime.
- Bij optie a rijdt het verkeer nu al met de snelheid die wordt voorgesteld. *Op de huidige grijze wegen wordt al ongeveer 50 km/uur gereden. Het is daarom een optie om voor bestaande grijze wegen al wel te kiezen voor een maximale snelheid van 50 km/uur.*
- Bij optie a blijft het haalbaar om de bus door deze straten te laten rijden. Bij optie b zal het reistijdverlies in rekening worden gebracht bij de gemeente Haarlem. Bovendien levert de gemeente in op het bieden van een kwalitatief hoogwaardig ov netwerk.

5. Vervolg

In een reactiebrief aan de commissie beheer (21-02-2016, bijlage 5) geeft de Fietsersbond aan dat zij van mening is dat het voorstel voor het 30km/uur of 50 km/uur regime pas toegepast kan worden als de wegen hier fysiek op ingericht worden. Bij een maximale snelheid van 50 km/uur 'zou bij onderhoud de inrichting aangepast moeten worden aan een gebiedsontsluitingsweg, dus met gescheiden fietspaden'. Voor wegen waar dit niet mogelijk is wordt het voorstel gedaan om de weg uit de 30 km zone te halen en om op de weg, na elk kruispunt, 'gewone' 30 km/uur bebording te zetten.

Connexxion, Rover en de provincie Noord Holland hebben hun voorkeur uitgesproken voor een 50km/uur regime op wegen waar de bus rijdt. Op die manier kan er een betrouwbaar en aantrekkelijk lijnennetwerk worden uitgerold. Ook de politie heeft voorkeur voor een 50 km/uur regime. Hierdoor ontstaat er een realistische situatie waarin handhaving mogelijk is.

Voor wegen waarbij er in de toekomst gewerkt wordt aan de inrichting van de rijbaan is het van belang om van te voren vast te leggen dat de gewenste maximale snelheid **maatgevend** is in het programma van eisen. Alleen op die manier wordt de aanleg van nieuwe grijze wegen voorkomen. Dit geldt overigens voor vraagstukken in de gehele stad, niet alleen in Schalkwijk.

6. Bijlagen

1. memo met opsomming van grijze wegen in Haarlem
2. overzicht ongevallen juni 2015 – mei 2016
3. presentatie van de politie over het handhaven op snelheden. Deze presentatie is gegeven op de 'expertmeeting grijze wegen' die in april 2013 georganiseerd is
4. brief van de wijkrazen
5. brief van de fietsersbond