

Onderwerp Verkeersbesluit instellen 30km-zone Velsersstraat	
Nummer	2018/827905
Portefeuillehouder	Snoek, M.
Programma/beleidsveld	5.1 Openbare ruimte en mobiliteit
Afdeling	PCM
Auteur	T.T. Mulder
Telefoonnummer	023-5115224
Email	ttmulder@haarlem.nl
Kernboodschap	Met dit besluit wordt de 30km-zone in het Kleverpark uitgebreid met de Velsersstraat. In de Velsersstraat is het groot onderhoud in juli 2018 afgerond. Bij de vaststelling van het DO op 20 december 2016 is besloten om in de Velsersstraat een 30km-zone in te stellen. Er zijn diverse maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verhogen. Rekening houdend met het openbaar vervoer op deze route is het niet mogelijk om afdoende snelheids-remmende maatregelen te nemen, waardoor het ontwerp afwijkt van de richtlijnen voor een 30km-weg. Ook op andere kenmerken zoals voorrangssituatie en wegindeling wordt afgeweken van deze richtlijnen. Er ontstaat door dit verkeersbesluit een 'grijze weg', waarbij de inrichting niet past bij de geldende snelheidslimiet. De politie adviseert dan ook negatief op dit besluit. Het instellen van een maximumsnelheid van 30 km/uur is het enige middel om de snelheid van het doorgaande verkeer te verlagen.
Behandelveorstel voor commissie	Niet van toepassing
Relevante eerdere besluiten	https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2016/20-december/10:00/Vaststellen-definitief-ontwerp-Velsersstraat/2016370876-2-Vaststellen-definitief-ontwerp-Velsersstraat.pdf
Besluit College d.d. 29 januari 2019	Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit: 1. een snelheidslimiet van 30 km/uur in te stellen op de Velsersstraat, met bijgevoegd verkeersbesluit.

1. Inleiding

Medio december 2016 is het definitieve ontwerp (DO) voor de Velsersstraat vastgesteld in het college. Daarbij is ook besloten om deze straat op te nemen in de 30km-zone van het Kleverpark. Aangezien er een buslijn door deze straat rijdt, is er voor gekozen om de straat niet in te richten op een wijze die hoort bij een 30km-zone. Het opnemen van deze straat in de 30km-zone is tijdens de voorbereidingsfase een belangrijke wens uit de buurt geweest, die is gehonoreerd in het DO.

Het nemen van verkeersbesluiten is onder voorwaarden gemandateerd aan het afdelingshoofd BBOR. Een van de voorwaarden is een positief advies van de verkeerspolitie. De verkeerspolitie heeft negatief geadviseerd op dit verkeersbesluit aangezien de inrichting van deze straat niet overeenstemt met de landelijke richtlijnen voor een 30km-zone.

In december 2017 is een separaat verkeersbesluit (2017/340355) genomen om de andere verkeersmaatregelen te formaliseren die voortvloeiden uit de herinrichting van de Velsersstraat. Aangezien de politie op deze overige maatregelen positief heeft geadviseerd, is dit besluit in mandaat genomen door het afdelingshoofd.

Eind juli 2018 is de Velsersstraat opgeleverd. Met dit besluit wordt de 30km-zone in het Kleverpark formeel uitgebreid naar deze straat.

2. Besluitpunten college

Het college van burgemeester en wethouders van Haarlem besluit:

1. een snelheidslimiet van 30 km/uur in te stellen op de Velsersstraat, met bijgevoegd verkeersbesluit.

3. Beoogd resultaat

De uitbreiding van de 30km-zone in het Kleverpark naar de Velsersstraat, zoals is voortgekomen uit het vastgestelde definitief ontwerp voor deze straat.

4. Argumenten

Dit verkeersbesluit is een uitwerking van het vastgestelde definitieve ontwerp. In dit besluit is bebording en markering opgenomen die een 30 km/uur zone aanduidt. In het ontwerpproces zijn verschillende belangen naast elkaar gelegd. De omwonenden en de wijkraad hebben sterk aangedrongen op snelheidsremmende maatregelen. De Velsersstraat is een ontsluitende weg en maakt deel uit van een busroute. Gekozen is voor een bij die kenmerken passende inrichting met fysieke elementen die de veiligheid verbeteren, zoals uitritconstructies voor de zijstraten, parkeerhavens op trottoirniveau en fietsstroken. Met deze maatregelen werd echter nog niet bereikt dat de snelheid van doorgaand autoverkeer lager zou worden. Mede op basis van de wensen vanuit de buurt, waarin werd aangedrongen op het terugdringen van de snelheid, is er in het DO voor gekozen om de Velsersstraat toe te voegen aan de reeds bestaande 30km-zone in het Kleverpark.

Bij de vaststelling van het DO is al aangegeven dat het verkeersbesluit moet worden genomen door het college. De politie adviseerde immers toen al negatief aangezien de gekozen inrichting niet overeenstemt met de landelijke richtlijnen voor 30km-zones.



5. Risico's en kanttekeningen

Er zijn verschillende risico's en kanttekeningen verbonden aan het besluit om een 30km-zone in te stellen in straten die niet zijn ingericht conform de richtlijnen voor 30km-zones. Volgens de landelijke richtlijn horen bij een 30km-weg onder andere de volgende kenmerken:

1. Verharding met klinkers;
2. Voldoende snelheidsremmende voorzieningen;
3. Ongeregelde voorrangssituatie op kruisingen;
4. Geen rijstrookmarkeringen of fiets(suggestie)stroken.

Het definitieve ontwerp van de Velserstraat wijkt, behalve de klinkerverharding, af van deze landelijke richtlijnen. Hierdoor ontbreken consequente wegkenmerken waaraan gebruikers het vereiste rijgedrag herkennen.

Door een 30km-beperking in te stellen op een weg waarvan de kenmerken niet overeenstemmen met de landelijke richtlijnen ontstaat een zogenaamde 'grijze weg' met de volgende gevolgen en risico's.

1. *Er ontstaat voor de politie geen handhaafbare verkeerssituatie*

De ervaring leert dat de snelheid op deze wegen in het algemeen boven de 30 km/u zal liggen.

De politie is van mening daarmee te weinig instrumenten in handen te hebben om te kunnen handhaven op de maximumsnelheid. De gemeente is het bevoegde gezag om een verkeersbesluit te nemen, maar de politie heeft een eigen bevoegdheid en verantwoordelijkheid in de handhaving daarop.

2. *Er ontstaat een aansprakelijkheidsrisico voor de gemeente*

Bij ongevallen kan worden gekeken of de weginrichting voldoet aan de richtlijnen. Een onduidelijke verkeerssituatie kan een reden zijn waardoor een ongeval ontstaat. In dat geval heeft de wegbeheerder (geheel of gedeeltelijk) schuld aan het ongeval. Met dit besluit worden daarvoor de omstandigheden gecreëerd.

3. *Het college zou in de toekomst kunnen worden verzocht om de inrichting aan te passen*

Er zijn voorbeelden waarbij het college, bijvoorbeeld door burgerinitiatief via de raad, ertoe wordt aangezet om de inrichting van de weg aan te passen zodat die past bij een 30km-zone. Dit speelt onder andere in de Engelandlaan. Dit kan hoge kosten met zich meebrengen, zeker omdat de inrichting van de straten door het uitgevoerde groot onderhoud nog decennia zou moeten voldoen.

Het ontsluitende karakter van de Velserstraat en de busroute door de straat zijn belangrijke kaders geweest bij het ontwerp van deze straat. Door het toepassen van inritconstructies, fietsstroken en parkeerplaatsen op trottoirniveau is hieraan een zo veilig mogelijke invulling gegeven. Het toevoegen van een maximumsnelheid van 30 km/u aan die fysieke maatregelen is de enige mogelijkheid om de gemiddelde snelheid van doorgaand verkeer in deze straat te verlagen. Helaas stemt die maximumsnelheid niet overeen met de fysieke inrichting van deze straat, die mede omwille van de veiligheid tot stand is gekomen.

6. Uitvoering

Na het nemen van dit besluit zullen in de Velsersstraat de bijbehorende borden worden geplaatst ter hoogte van de kruising Engelszstraat-Kleverlaan-Velsersstraat. De kruising Ostadestraat-Kleverparklaan-Velsersstraat wordt voorzien van een zogenaamde poortmarkering op het asfalt. Gelijktijdig zullen de borden die momenteel nog bij de zijstraten staan, worden verwijderd aangezien men zich daar al binnen de 30km-zone bevindt. Zie hiervoor de tekeningen in de bijlage.

7. Bijlagen

1. Advies verkeerspolitie verkeersbesluit 2017/340324 en 2017/340355;
2. Vast te stellen verkeersbesluit 2017/340324;
3. Vastgesteld verkeersbesluit 2017/340355;
4. Inrichtingstekening Velsersstraat