

Onderwerp:	Verkeersveiligheid op het Lint	Invullen door Raadsgriffie
Beleidsveld:	Verkeer en vervoer	RV-nummer: 17/36
Portefeuillehouder:	J. Klinkhamer	Datum: 12 juni 2017
Contactpersoon:	L. Brouwer	Procedure: zie WLM: 19 juni;
Afdeling/team:	Verkeer en vervoer	Raad: 3 juli 2017
Telefoon:	075 – 651 21 00	
E-mailadres:	Luuk.brouwer@over-gemeenten.nl	

### **Samenvatting**

Oktober 2016 is in de commissie WLM het plan van aanpak Verkeersveiligheid op het Lint besproken. Uitgangspunt hierbij was dat de verkeersveiligheid op Het Lint onder druk staat en het met name voor fietsers en voetgangers verbeterd moet worden. Inmiddels is een integraal verkeerskundig onderzoek uitgevoerd en het participatieproces is conform het plan van aanpak uitgevoerd. Een Klankbordgroep is betrokken en onder inwoners, ondernemers en verschillende organisaties is het draagvlak getoetst voor de verkeerskundige oplossingsrichtingen die nu aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Voorstel is de 30km zone op "Het Lint" uit te breiden wat de verkeersveiligheid voor het langzaamverkeer ten goede komt, met behoud van de doorstroming. Voor het noordelijk deel van het Zuideinde, vanaf de Kerkstraat tot aan de Kolkweg wordt voorgesteld een snelheidsregime van 30 km in te stellen. Voor de Kerkstraat wordt voorgesteld de 30 km zone uit te breiden tot en met de Dors. In Noordelijke richting, op het Noordeinde en De Haal is het voorstel de 30km zone in te voeren tot aan de Stationsstraat.

### **1. Het voorstel in het kort**

#### **De Raad besluit**

1. Om in 2018 de 30km zones op het gehele Lint uit te breiden volgens de ingewonnen adviezen en de uitkomsten van de bewonersavond van 18 mei 2017;
2. het Noordeinde en de Haal hierbij in eerste instantie sober in te richten, rekening houdend met het toekomstig groot onderhoud;
3. op de Kerkstraat en De Haal een inrijverbod in te voeren voor de spits en deze te handhaven met camera's;
4. jaarlijks 6000 euro beschikbaar te stellen voor de administratieve afhandeling van de nieuwe inrijverboden.

## Beleidskader

GVVP 2014, coalitieakkoord 2014–2017.

## 2. Aanleiding/probleem en doel

### Aanleiding

De verkeersveiligheid in het lint wordt door veel weggebruikers als onveilig ervaren.

De gemeenteraad heeft verzocht om een integraal verkeerskundig advies met betrekking tot de aanpak van als verkeersonveilig ervaren situaties op Het Lint inclusief de Kerkstraat.

### Probleem

De verkeersveiligheid op de wegen in “Het Lint” is al langere tijd onderwerp van discussie. Klachten met betrekking tot sluipverkeer, te weinig ruimte voor de fietser en te smalle voetpaden met obstakels, spelen een duidelijke rol hierin.

### Doel/resultaat

De verkeersveiligheid wordt verbeterd door uitbreiding van de 30km zone op het Zuideinde, Kerkstraat, Noordeinde en de Haal. Daarbij ontstaat er voldoende ruimte op de weg en op het voetpad (het dwarsprofiel) voor fietsers en voetgangers.

Om die ruimte te bieden binnen een relatief smal wegprofiel, moeten op het Zuideinde de langspaarvakken vervallen. Deze worden weliswaar 1 op 1 gecompenseerd in de zijstraten, maar dat houdt voor sommige bewoners en ondernemers in dat men niet meer voor de deur kan parkeren. Tijdens de informatieavond bleek dit echter weinig bezwaar op te leveren.

Een 30km zone moet als zodanig herkenbaar zijn ingericht. Dat houdt in dat er om de ca. 80m een verhoogd plateau wordt aangebracht en bij alle kruisingen. Ook dient de bebording te worden aangepast. Voor het Noordeinde houdt dit in dat de eilandjes/fietsluizen komen te vervallen.

Tot slot is het van belang dat de weggebruiker het onderscheid ziet tussen een 30km zone met voorrang van rechts, zoals nu in de Kerkbuurt, en een 30km zone met behoud van voorrang.

Door een duidelijk onderscheid te maken in de kruispuntvormen en wegingdeling zal de weggebruiker de 30km zone op het Zuideinde goed kunnen onderscheiden van bijvoorbeeld die op de Kerkbuurt.

Voor de Kerkbuurt is inmiddels een ontwerp gemaakt met aanvullende 30km/h maatregelen. Dit is in goed overleg met de bewoners tot stand gekomen en zal na de zomer 2017 in uitvoering gaan.

### **Doorgaand verkeer/sluijverkeer**

Doelstelling is om het sluijverkeer in Oostzaan terug te dringen of zoveel mogelijk te weren. Kentekenonderzoek (bijlage 1) geeft aan dat er gemiddeld 10% doorgaand verkeer aanwezig is in de spits. Door het uitbreiden en constant handhaven van inrijverboden kan dit aantal omlaag. Ook met verkeerseducatie kan de weggebruiker gestimuleerd worden om de auto te laten staan of later van huis te vertrekken.

Het is essentieel dat de hoeveelheid autoverkeer wordt verlaagd, wil de combinatie van uitbreiding van 30km zones met behoud van doorstroming een succes worden. Dit is goed te bereiken door tijdens de spits tijden het inrijverbod uit te breiden op de Kerkstraat en De Haal.

### **Toelichting**

Deze kernvraag is geformuleerd: wat is nu de functie van Het Lint en welke vormgeving hoort daarbij. Wat is de balans tussen verkeersveiligheid en doorstroming c.q. het instellen van 30 of 50 km/uur op deze wegen?

Vanaf september 2016 is een ambtelijke projectgroep gevormd, die samen met een klankbordgroep van bewoners en ondernemers gewerkt heeft aan mogelijke varianten. Er is tot en met april 2017 op regelmatige basis en in een constructieve sfeer, gewerkt aan een pakket maatregelen.

Het voorstel van de projectgroep was in eerste instantie om de grens van de 30km als volgt te projecteren:

- op het Zuideinde tot aan de Wakerstraat;
- op de Kerstraat tot en met de Burgemeester Teerstraat;
- het gehele Noordeinde en de Haal tot aan het kombord Oostzaan.

De Klankbordgroep zag hier graag aan toegevoegd:

- De Kerkstraat met een 30km zone tot de Dors;
- het Zuideinde met een 30km zone tot aan de Lisweg –noord;
- het Zuideinde met een 30km zone tot aan de Lisweg –zuid;
- het Zuideinde met een 30km zone tot aan de Kolkweg;
- De Haal met een 30km zone tot en met de Stationsstraat.

Het Zuideinde heeft een overwegende ontsluitingsfunctie voor Oostzaan. Dat blijkt ook uit de hoge verkeersintensiteiten van ca. 13000 voertuigen per etmaal. Op het Zuideinde moeten concessies gedaan worden aan de weginrichting. Een gebruikelijke 30 km/h-inrichting met gelijkwaardige kruispunten, waar gemotoriseerd verkeer én fietsers van rechts voorrang hebben, zou zoveel oponthoud tot gevolg hebben dat de doorstroming van het verkeer en daarmee de bereikbaarheid van Oostzaan te veel achteruit gaat.

Dit is gebleken uit een aanvullend onderzoek uitgevoerd door Royal HaskoningDHV, door middel van computersimulaties. Hierbij zijn actuele verkeerscijfers gebruikt van eind 2016 en begin 2017. De opzet en resultaten van deze simulatie zijn in drie bijeenkomsten met de klankbordgroep toegelicht. Op basis van de discussie zijn ook aanvullende modelruns verzorgd. Het eindrapport van RHDHV is toegevoegd (bijlage 2).

Gevolg van deze keuze is dat er twee verschijningsvormen komen van de 30 km/h-zones in Oostzaan. Om dat verschil en de overgang tussen de twee verschijningsvormen goed tot uitdrukking te brengen voor de weggebruiker worden de volgende twee, onderscheidende inrichtingsvormen voorgesteld:

- Een 30 km/h-zone met één uniform wegoppervlak, zonder fietsstroken in een afwijkende kleur. Er zijn gelijkwaardige kruisingen, waar gemotoriseerd verkeer én fietsers van rechts voorrang hebben. De kruispunten worden uitgevoerd met een verhoogd plateau, in een afwijkende kleur. Indien de onderlinge afstand tussen kruispunten te groot is, dan worden voor een afdoende beperking van de rijnsnelheid ook tussen de kruispunten plateaus in een afwijkende kleur aangebracht. Deze inrichting is conform de CROW-richtlijnen bij een 30km zone.
- Alleen op het Zuideinde ontstaat een andere inrichting van de 30 km/h-weg. Er kunnen hier geen gelijkwaardige kruispunten komen. Verkeer uit de zijstraten moet voorrang verlenen aan het verkeer op het Zuideinde. Dat betekent dat er voorrangskruisingen met haaiantanden en/of uitritconstructies komen. Om het onderscheid goed te benadrukken wordt op het Zuideinde de indeling met rode fietsstroken en een zwarte rijloper behouden.

Mede op basis van de uitkomsten van de computersimulatie is in gezamenlijk overleg bepaald dat de volgende varianten zijn voorgelegd aan alle inwoners van Oostzaan, op 18 mei 2017:

Uitbreiding van de 30 km/h-zone:

- op de Kerkstraat tot en met het kruispunt met De Burgemeester Teerstraat/Korenmolenstraat
- op de Kerkstraat tot en met het kruispunt met De Dors
- op de Kerkbuurt, Noordeinde en De Haal tot en met het kruispunt met de Stationsstraat.
- op de Kerkbuurt, Noordeinde en De Haal tot aan de komgrens
- op het Zuideinde tot aan de Lisweg Noord;
- op het Zuideinde tot aan de Kolkweg, mét behoud van voorrang op het Zuideinde.

Deze varianten zijn ook getoetst door stakeholders als de Fietsersbond, politie, Vervoerregio Amsterdam en Connexxion.

De 6 varianten zijn op 18 mei 2017 getoetst bij het grote publiek, tijdens een informatieavond. De uitkomst is dat 3 varianten het beste scoren:

1. Zuideinde uitbreiding van de 30km zone tot aan de Kolkweg met behoud van de huidige voorrangsregeling (bijlage 3);
2. Kerkstraat uitbreiding van de 30km zone tot en met de Dors (bijlage 4);
3. Noordeinde en De Haal, invoeren 30km zone tot en met de Stationsstraat.

### **Doorgaand verkeer/sluijverkeer**

Omdat de verkeersintensiteit met name op het Zuideinde erg hoog is, is een kentekenonderzoek uitgevoerd. Dit moest uitwijzen hoeveel doorgaand verkeer er aanwezig is tijdens de ochtend en avondspits.

Uit dat onderzoek naar doorgaand verkeer van begin 2017 is gebleken dat de onderzochte wegen gebruikt worden door verkeer dat niet in Oostzaan moet zijn, of er vandaan komt. Gemiddeld genomen gaat het om ca 10% in de spitsen.

Er blijkt relatief veel doorgaand verkeer aanwezig tijdens deze periodes. Het gaat dan om gemiddeld 10% van de voertuigen dat Oostzaan binnenkomt en vrijwel direct weer uitgaat in de richting Zaandam en/of Purmerend.

Dit relatief hoge percentage heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid, de doorstroming en de belasting van de omgeving. Dat is dan ook reden om in te zetten op uitbreiding van het inrijverbod in Oostzaan. Met de gemeente Landsmeer is contact geweest hoe dit gerealiseerd kan worden en welke kosten daarbij komen kijken.

### **Uitvoering/realisatie en rapportage**

Om de overlast te verminderen wordt direct het groot onderhoud uitgevoerd op de betreffende wegen. Het Zuideinde en de Kerkstraat maken reeds onderdeel uit van het Wegenbeheerplan 2013–2018. Het voorstel is om het Noordeinde en De Haal ook in 2018 te voorzien van 30km maatregelen, maar dan sober. Deze 2 wegen zijn namelijk onderdeel van het nieuwe programma integraal groot onderhoud 2019–2025 en dat is nog niet vastgesteld.

Voor het Noordeinde was al eerder 150.000 euro beschikbaar gesteld voor de realisatie van fietsstroken. Dit budget kan dan ingezet worden om zowel het Noordeinde als de Haal geldt dan als taakstellend om in 2018 ook het noordelijke Lint als 30km zone in te richten. Met de nieuwe inrichtingsvoorstellen komen de fietsstroken op het Noordeinde te vervallen.

Op deze wijze wordt de verkeersveiligheid op het gehele Lint vanaf 2018 aanzienlijk verbeterd, rekening houdend met de praktische uitvoering en het beschikbare budgetten.

## Rapportage

Datum	Actie
19 juni 2017	Behandeling commissie Mobiliteit
3 juli 2017	Raad
juli-december	Technisch uitwerken plannen en aanbesteden
realisatie 2018	1 <sup>e</sup> helft 2018 Zuideinde, 2 <sup>e</sup> helft Kerkstraat
realisatie 2018	Noordeinde en De Haal (in eerste instantie sober ingericht)

### Risico's

De vervoerregio heeft aangegeven geen voorstander te zijn van uitbreiding van een 30km zone op het Zuideinde en Kerkstraat. Nu geldt er nog 50km/h, maar in de praktijk rijdt men niet harder dan gemiddeld 35km/h.

Er zal nader overleg worden gevoerd met de Vervoerregio over de uiteindelijke inrichting van de wegen en hoe dat tot een acceptabele oplossing kan leiden. Ook wordt daarbij de toekomstige OV-concessie betrokken die juli 2018 zal ingaan.

### Alternatieven

n.v.t.

### Financiële middelen

De budgetten voor de Kerkstraat en het Zuideinde zijn reeds vastgesteld en opgenomen in de meerjarenbegroting. Er is binnen deze budgetten ruimte voor de aanschaf van camera's (totaalkosten 20.000 euro). De jaarlijkse kosten van het handhaven van het inrijverbod zijn 6000 euro. Dit betreft de licentiekosten van het camerasysteem als mede de ambtelijke uren die nodig zijn om voor de afstemming met het CJIB en het uitgeven van ontheffingen.

Voor het Noordeinde en De Haal is 150.000 euro beschikbaar. Dit is een taakstellend budget voor een sobere inrichting met 30km maatregelen. Bij het toekomstig groot onderhoud aan deze wegen worden de verkeersmaatregelen uitgebreid.

### Betrokkenen

Naast de Klankbordgroep zijn de volgende partijen betrokken: de politie, de Fietsersbond (bijlage 5), de Vervoerregio Amsterdam (bijlage 6), Connexxion en de Veiligheidsregio Zaanstreek Waterland.

De politie adviseert negatief op de nieuwe 30km situatie op het Zuideinde, omdat dit in combinatie met een ongewijzigde voorrangssituatie ongebruikelijk is en verwarrend kan werken.

De Fietsersbond steunt de keuze voor de nieuwe indeling van 30km zones, maar benadrukt dat de wijziging van de voorrangssituatie buiten goed zichtbaar moet zijn.

De Vervoerregio is in principe tegen uitbreiding van 30km zones in relatie tot de lijnvoering van het R-net.

Connexxion en de Veiligheidsregio hebben enkel aangegeven dat er voor de bussen en brandweervoertuigen voldoende ruimte aanwezig moet zijn in de nieuwe ontwerpvoorstellen van de wegen.

### **Communicatie**

Per project worden bewoners uitgenodigd om de inrichting van de verkeersmaatregelen door te nemen en het ontwerp vast te stellen. De werkzaamheden aan de wegen worden vooraf in het Kompas gemeld en ook door middel van vooraankondigingen langs de weg.

### **Bijlagen**

1. Kentekenonderzoek naar doorgaand verkeer
2. Computersimulatie van 30km varianten op het zuidoende (RHDHV d.d.7 juni 2017)
3. Schetsontwerp 30km zone Zuidoende
4. Schetsontwerp 30km zone Kerkstraat
5. Reactie Fietsersbond
6. Reactie Vervoerregio
7. Reactie politie

Het college van burgemeester en wethouders van Oostzaan,

de gemeentesecretaris,



A. van den Assem

de burgemeester,



R. Meerhof

**Onderwerp**

Verkeersveiligheid op het Lint

RV-nummer: 17/36

Datum: 12 juni 2017

Procedure: cie WLM: 19 juni;

Raad: 3 juli 2017

**De raad van de gemeente Oostzaan**

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders d.d.: 6 juni 2017

**Besluit:**

1. Om in 2018 de 30km zones op het gehele Lint uit te breiden volgens de ingewonnen adviezen en de uitkomsten van de bewonersavond van 18 mei 2017;
2. het Noordeinde en de Haal hierbij in eerste instantie sober in te richten, rekening houdend met het toekomstig groot onderhoud;
3. op de Kerkstraat en De Haal een inrijverbod in te voeren voor de spits en deze te handhaven met camera's;
4. jaarlijks 6000 euro beschikbaar te stellen voor de administratieve afhandeling van de nieuwe inrijverboden.

Aldus besloten in de openbare vergadering van de Raad van de gemeente Oostzaan, gehouden op 3 juli 2017

de griffier,

de voorzitter,

E.H.M. Ouwehand-Brussel

R. Meerhof