

Collegebericht

Weeknummer: 17



Datum vergadering	23 april 2024	Ambtenaar	M. Magdelyns - Vroonhof
Zaaknummer	1672076	Telefoonnr.	0255 567385
Portefeuillehouder(s)	B. Diepstraten	E-mailadres	MMagdelyns@velsen.nl
Bijlagen	4		

Onderwerp: Evaluatie proef tegengaan sluijverkeer Velsen-Noord

Geachte leden van de raad,

Met dit collegebericht informeren wij u over de belangrijkste resultaten van de proef om sluijverkeer in Velsen-Noord tegen te gaan en de vervolgstappen.

Eind december 2023 informeerden wij u over het afronden van de proef om het sluijverkeer in Velsen-Noord terug te dringen. De proef hield in dat op de Grote Hout- of Koningsweg, even ten zuiden van het Guldenwagenplantsoen, gedurende drie maanden van maandag tot en met vrijdag tussen 15:00-17:00 uur een inrijverbod gold voor gemotoriseerd verkeer dat het dorp inrijdt.

Voorafgaand aan en tijdens de proef deden we een verkeersonderzoek om de effecten van de proef te monitoren. Ook konden inwoners een online vragenlijst invullen over hun ervaringen met de proef.

Tellingen en kentekenonderzoek

Om de effecten van de proef op het verkeer te kunnen meten, hielden we gedurende de gehele proefperiode telslangmetingen en gedurende twee weken een kentekenonderzoek. Deze tellingen deden we ook voorafgaand aan de proef. Met het kentekenonderzoek krijgen we inzicht in de hoeveelheid sluijverkeer. Op drie locaties zijn gegevens verzameld: locatie Grote Hout- of Koningsweg en Vletterliedenstraat voor verkeer het dorp in en de Wijkerstraatweg (even voor de Velsertaverse) voor verkeer het dorp uit. Met de verzamelde gegevens voerden we een analyse uit.

De belangrijkste bevindingen van deze analyse staan hieronder. Voor de volledige analyse zie bijlage 1 "uitkomsten onderzoek sluijverkeer Velsen-Noord tijdens proef met inrijverbod". Ook is gekeken naar de effecten op de Wenkebachstraat. Deze staan in bijlage 2 "filedruk traject Wenkebachstraat-Rijk de Waalweg".



Bevindingen verkeersonderzoek

- De hoeveelheid sluipverkeer op de Grote Hout- of Koningsweg is gedurende de proef aanzienlijk afgenomen. Van gemiddeld 500 motorvoertuigen tussen 15:00-17:00 uur voorafgaand aan de proef naar gemiddeld 100 motorvoertuigen tijdens de proef.
- Het inrijverbod is dagelijks in totaal door ongeveer 200 voertuigen genegeerd. Circa de helft hiervan is bestemmingsverkeer en de andere helft betreft sluipverkeer.
- Het inrijverbod leidde in beperkte mate tot een toename van het sluipverkeer op de Vletterliedenstraat (van 130 naar 160 motorvoertuigen tussen 15:00-17:00 uur).
- Het aandeel sluipverkeer dat via de Wijkerstraatweg het dorp verlaat, is afgenomen van 630 motorvoertuigen naar 260 motorvoertuigen tussen 15:00-17:00 uur.
- De toename van het verkeer op de Wenckebachstraat leidde niet tot extra filevorming en vertragingen op de Wenckebachstraat.

Handhaving

In de eerste weken is conform afspraak intensief gecontroleerd. Handhaving ging hierbij preventief te werk. Dat wil zeggen automobilisten attenderen op de afsluiting, geen doorgang verlenen en de automobilisten de juiste richting opsturen.

Na deze gewenningsperiode was het de bedoeling te gaan handhaven door ná de afsluiting te gaan staan. Overtreders zouden staande worden gehouden en direct verbaliseerd. Door de relatief grote hoeveelheid automobilisten die toch via de Grote Hout- of Koningsweg het dorp in wilden blijven rijden, was het echter niet mogelijk dit op een veilige wijze uit te voeren. Dit zou te veel opstopping geven, met alle risico's ten aanzien van de verkeersveiligheid. Handhaving heeft ook verbaliseren zonder staande houding overwogen. De grote administratieve last die dit voor de BOA's betekende, was echter niet haalbaar in relatie tot de andere taken van handhaving. Daarom is tijdens de proef alleen preventief, dus niet verbaliserend gehandhaafd. Automobilisten zijn teruggestuurd en er zijn geen boetes opgelegd. Verbaliseren was niet noodzakelijk om de effecten van de afsluiting te kunnen monitoren.

Zie voor een verdere toelichting bijlage 3 "memo bevindingen proef tegengaan sluipverkeer Velsen-Noord".

Op basis van de ervaringen van deze proef is de conclusie dat bij een mogelijk definitieve invoering van het inrijverbod handhaving noodzakelijk is en dat dit niet te realiseren is met een fysieke inzet van mensen op straat. Wij gaan ervan uit dat we met de verzamelde gegevens voldoende motivatie hebben richting het Openbaar Ministerie om bij het mogelijk definitief instellen van het inrijverbod over te gaan op camerahandhaving.

Veiligheid bij draai- en keerbewegingen

Om de proef voldoende bekendheid te geven, zetten we naast de 'standaard' communicatiekanalen (website, bewonersbrieven, social media, bebording), ter hoogte van de kruising met de Wenckebachstraat in de beginperiode een tekstkar in. Ook zijn de online navigatiesystemen aangepast, zodat automobilisten tussen 15:00 en 17:00 uur niet via de Grote Hout- of Koningsweg werden geleid. Desondanks bleek dat een deel van de automobilisten (ca. 100 per uur) toch de Grote Hout- of Koningsweg inreed.

De handhavers constateerden dat motorvoertuigen die bij het inrijverbod keerden dit, ondanks aanwijzingen van handhavers, niet altijd op een veilige wijze uitvoerden. Bij een eventueel definitief inrijverbod is het daarom wenselijk ter plaatse van het inrijverbod een (veilige) keermogelijkheid te bieden door het aanpassen van de infrastructuur.

Reacties

Gedurende de pilot zijn belanghebbenden uitgenodigd om online een korte vragenlijst in te vullen over hun ervaringen tijdens de proef. Deze online vragenlijst was beschikbaar vanaf de aanvang van de proef tot 19 januari 2024. De vragenlijst is door 186 respondenten ingevuld, voornamelijk door bewoners en ondernemers uit Velsen-Noord. In bijlage 4 “resultaten online vragenlijst” staat een samenvatting van de uitkomsten van deze vragenlijst. De belangrijkste constatering en conclusies uit deze vragenlijst zijn:

- Circa 37% van de respondenten is positief over de proef, 20% oordeelt ‘neutraal’ en 42% is negatief over de proef.
- Van de respondenten die de proef ‘negatief’ beoordelen, geeft ruim de helft in een toelichting aan dat dit komt omdat zij zelf moeten omrijden, en nog eens ca. 20% omdat de handhaving onvoldoende was. Op basis van deze toelichtingen maken wij op dat het merendeel van respondenten in basis positief is over de maatregel, mits we de handhaving goed organiseren en bewoners ontheffing krijgen.
- Circa een derde van de respondenten geeft in de toelichting aan dat het instellen van het inrijverbod een (duidelijk) positief effect heeft op de hoeveelheid sluipverkeer, en daarmee een positief effect heeft op de leefbaarheid in Velsen-Noord. 6% van de respondenten geeft aan dat de proef geen effect heeft op het sluipverkeer. De overige respondenten hebben hierover in de toelichting geen opmerking gemaakt.
- Het omrijden wordt door respondenten als knelpunt ervaren. In totaal doet 37,5% van de respondenten de suggestie om ontheffingen aan bewoners te verlenen. Daarnaast is men van mening dat de handhaving van het inrijverbod onvoldoende was (ca. 23%) en doen de respondenten de suggestie om het inrijverbod met camera's te handhaven (ca. 12%).
- 10% van de respondenten geeft in een toelichting aan dat er geen vervolg moet worden gegeven aan de proef.



Uit de online vragenlijst concluderen we dat respondenten (voornamelijk inwoners van Velsen-Noord) positief zijn over het definitief instellen van een inrijverbod, mits er aan twee voorwaarden wordt voldaan: het verlenen van een ontheffing aan bewoners/ondernemers en strikter handhaven.

Conclusies

Op basis van de resultaten van het verkeersonderzoek concluderen we dat het instellen van een inrijverbod op de Grote Hout- of Koningsweg tussen 15:00 en 17:00 uur het sluipverkeer door Velsen-Noord (fors) beperkt, zonder dat dit resulteert in een toename van verkeersknelpunten in de omgeving. Mede op basis van de reacties van bewoners blijkt dat het effect van de proef op het terugdringen van het sluipverkeer als positief wordt ervaren en de meerderheid van de belanghebbenden het inrijverbod wil voortzetten, mits bewoners ontheffing krijgen en er strikter gehandhaafd wordt.

Uitwerking maatregel

Op basis van bovenstaande conclusies werken we de maatregel nu verder uit. Hierbij gaan we uit van de onderstaande randvoorwaarden en uitgangspunten:

- Handhaving wordt efficiënt uitgevoerd door het handhaven met kentekencamera's;
- Belanghebbenden (bewoners en ondernemers in de dorpskern Velsen-Noord) krijgen de mogelijkheid om voor hun eigen voertuig(en) ontheffing aan te vragen;
- Het definitief instellen van een inrijverbod moet niet leiden tot verkeersonveilige situaties door keerbewegingen op de Grote Hout- of Koningsweg.

GEMEENTE VELSEN

Nu duidelijk is hoe de uiteindelijke maatregel vormgegeven kan worden, werken we ook de financiële en personele consequenties verder uit. De kosten voor de maatregel zijn hierbij op te splitsen in eenmalige kosten en structurele kosten.

Eenmalige kosten zijn bijvoorbeeld de aanschaf van de systemen voor ontheffingen en handhaving en de implementatie van de systemen. Ook de aanpassingen die noodzakelijk zijn aan de infrastructuur om veilig te kunnen keren vallen hieronder. Daarnaast zitten er kosten in de uren van de eigen organisatie. Met name in de beginperiode bij invoering van de maatregel zal extra inzet vanuit Handhaving nodig zijn.

Structurele kosten bestaan onder andere uit de licentiekosten van de systemen en eigen uren van de organisatie voor handhaving en het functioneel beheer.

We streven ernaar om de kosten zoveel mogelijk binnen de bestaande begroting op te vangen.

Ook onderzoeken we de mogelijkheid van externe financiering.

Op basis van deze uitwerkingen nemen we een principebesluit over de invoering van de maatregel.

Na positieve besluitvorming kunnen belanghebbenden hun zienswijzen kenbaar maken op de voorgenomen maatregel.

Wij houden u op de hoogte van de voortgang van het project.

Het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Velsen

