

gemeente Steenbergen

De Heen - Dinteloord - Kruisland - Nieuw-Vossemeer - Steenbergen - Welberg

Aan de leden van de Commissie
Grondgebied- en Economische Zaken

uw kenmerk : motie
uw brief van : 9 november 2006
ons kenmerk : 0607728
afdeling : Realisatie & Beheer
contactpersoon : Jan van Poppel
doorkiesnr. : 0167-543458
bijlage(n) : bijlagen en stukken ter inzage
zoals vermeld op pagina 10

onderwerp : Discussie Duurzaam Veilig

Steenbergen, 16 december 2008

Geachte leden,

In onze gemeente wordt sinds de jaren negentig van de afgelopen eeuw gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. De verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom zijn hierbij grotendeels duurzaam veilig ingericht en ook buiten de bebouwde kom zijn inmiddels enkele gebieden als zodanig ingericht. Bij het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen wordt tot op heden gebruik gemaakt van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken.

Op 9 november 2006 heeft uw Raad een motie van het CDA aangenomen waarin u ons opdraagt een discussie met u te organiseren over de uitvoering van Duurzaam Veilig (bijlage 3). In deze discussie dienen de huidige maatregelen tegen het licht gehouden te worden en dienen er mogelijke alternatieven aangedragen te worden, opdat een visie kan worden geformuleerd over de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig in de gemeente Steenbergen.

In de opiniërende brief die thans aan u wordt voorgelegd, zal worden aangegeven wat de achtergronden zijn van Duurzaam Veilig en waarom het van belang is om hieraan verdere uitvoering te geven. Diverse typen van snelheidsremmende maatregelen worden met elkaar vergeleken, zodat een evenwichtig beeld ontstaat over de mogelijkheden.

In deze brief worden diverse mogelijkheden voor verdere uitvoering voorgelegd. Wij verzoeken u om hieruit een keuze te maken, om zo een visie te formuleren over de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig.

Wij hebben in het kader van de discussie Duurzaam Veilig een inloopavond gehouden voor de bevolking. De bedoeling hiervan was om inzicht te krijgen in hoe men aankijkt tegen snelheidsremmende maatregelen en welke maatregelen de voorkeur genieten. Alhoewel er brede aandacht is gegeven aan deze avond was de opkomst laag. Bovendien is gebleken dat de verwachtingen van deze avond niet eenduidig waren. De bevindingen van de avond zijn verwerkt in een afzonderlijke bijlage (bijlage 1). Wij beschouwen deze bevindingen op dit moment als indicaties voor mogelijk gewenste oplossingsrichtingen.

Bij deze brief behoort ter inzage de nota "Overzicht meest voorkomende snelheidsremmers". Hierin zijn de typen uitgewerkt, de voor- en de nadelen worden aangegeven en de algemene toepassing van de diverse maatregelen, met daarbij een indicatie van de aanlegkosten.

Achtergronden

Duurzaam Veilig

In de jaren zeventig en tachtig van de afgelopen eeuw werd geconstateerd dat het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden jaarlijks toenam. Maatschappelijk gezien was deze trend onacceptabel. Voor de regering was dit aanleiding om over te gaan tot onder meer het nemen van structurele maatregelen voor het totale wegennet. De oorspronkelijke hiërarchische wegenstructuur werd teruggebracht naar de drie hoofdcategorieën erftoegangsweg, gebiedsontsluitingsweg en stroomweg (functionaliteit). Zodoende ontstond er een evenwichtiger en vooral veiliger verkeersbeeld (herkenbaarheid). De erftoegangswegen werden daarbij toegepast in de zogenaamde verblijfsgebieden (zie ook stukken ter inzage, nr. 3).

Bij ongevallen is de aard en de omvang van het letsel afhankelijk van de snelheid. Uit onderzoek is gebleken dat bij lagere snelheden ongevallen zullen aflopen met minder ernstig gevolg. Dit feit heeft geleid tot onder andere het inzicht dat de snelheid in de zogenaamde verblijfsgebieden verlaagd moest worden. In deze verblijfsgebieden, met woon-, werk en winkelfuncties, mag bovendien in principe alleen verkeer voorkomen dat er zijn herkomst of bestemming heeft. Het doorgaande verkeer moet zo veel mogelijk gebruik maken van de gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen waar hogere snelheden zijn toegestaan. Op deze twee laatste categorieën dienen de verkeersstromen zoveel mogelijk gescheiden te zijn, zodat grote verschillen in snelheid en massa worden voorkomen (homogeniteit). Discontinuïteiten dienen zoveel mogelijk vermeden te worden en daar waar dat onmogelijk is moeten ze goed worden aangegeven.

Duurzaam Veilig staat voor een preventief verkeersveiligheidsbeleid. In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem worden fouten en conflicten geminimaliseerd door vereenvoudiging van de infrastructuur en daar waar dat niet kan, de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk uit te sluiten. Naast infrastructurele aanpassingen dient op de verschillende wegcategorieën ook de belijning op het wegdek aangepast te worden.

De nieuwe inzichten resulteerden op 15 december 1997 in de ondertekening van het convenant 'Startprogramma Duurzaam Veilig'. Dit convenant is ondertekend door de minister van Verkeer en Waterstaat, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse gemeenten. In het convenant is afgesproken dat de partijen zich binden aan het doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Uitgangspunt was om in 2010 het aantal verkeersdoden met 50% en het aantal ziekenhuisgewonden met 40% verminderd te hebben ten opzichte van 1986.

De Nota Mobiliteit

Op 22 december 2005 is door de Tweede kamer de Nota Mobiliteit vastgesteld. De Nota Mobiliteit is het Nationale Verkeers- en Vervoerplan (NVVP) op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer. In de Nota is de nationale doelstelling van het aantal slachtoffers aangescherpt. Uitgangspunt is om in 2010 het aantal verkeersdoden met 30% en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,50% verminderd te hebben ten opzichte van 2002. In 2020 dient dit respectievelijk een reductie te zijn van 45% en 34% ten opzichte van 2002.

In de Nota worden de essentiële onderdelen van het NVVP beschreven. Deze onderdelen zijn van wezenlijk belang voor het bereiken van de nationale doelstellingen op het gebied van verkeersveiligheid en het realiseren van samenhang in het beleid van de betrokken overheden.

Concreet betekent dit voor gemeenten dat zij worden verplicht om zorg te dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoerbeleid dat richting geeft aan de door de raad en het college te nemen beslissingen op het gebied van verkeer en vervoer. Tevens dienen zij hierbij de essentiële onderdelen van het NVVP in acht te nemen en rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten. Verder zijn gemeenten verantwoordelijk voor de duurzaam veilige inrichting van wegen. Wanneer een gemeente onvoldoende bijdraagt aan de doelstellingen, kan de Provincie, op grond van de Planwet Verkeer en Vervoer, een gemeente de verplichting opleggen een integraal verkeers- en vervoerplan te maken (zie ook stukken ter inzage, nr. 4).

Procureurs Generaal

Bij het invoeren van erftoegangswegen in verblijfsgebieden moet de snelheidslimiet binnen de bebouwde kom worden teruggebracht naar 30 km per uur en buiten de bebouwde kom naar 60 km per uur. Voorwaarde is dat bij invoering van een algemene snelheidslimiet geen extra verkeershandavingsinspanningen noodzakelijk zijn. De weg moet als het ware "self explaining" zijn en er toe leiden dat de weggebruikers als vanzelf het gewenste gedrag vertonen. Dit uitgangspunt werd in een brief van de Procureurs Generaal (PG) van 11 februari 1999 aan de hoofden van de parketten nogmaals benadrukt. Hierin schrijven de PG's dat de erftoegangswegen zelfhandhavend behoren te zijn, waarbij minimaal 80% van de weggebruikers zich aan de geldende limiet houdt. Hieruit blijkt dat het wettelijk verplicht is om bij het instellen van erftoegangswegen passende fysieke maatregelen te treffen. Als bepaalde erftoegangswegen niet aan deze eisen voldoen kan de wegbeheerder door de rechter in geval van ongelukken, aansprakelijk worden gesteld. Over het algemeen geldt dat eerst de infrastructuur op orde dient te zijn alvorens kan worden overgegaan tot handhaving door de politie.

Duurzaam Veilig in de gemeente Steenbergen

Vanaf de herstructurering van de binnenstad in 1996, heeft de gemeente Steenbergen jaarlijks, met aanzienlijke subsidie van de overheid, grote gedeelten van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Uw Raad heeft destijds bepaald dat de snelheidsremmende maatregelen zouden bestaan uit plateaus en verhoogde kruisingsvlakken.

Tot december 2004 was het programma 'Duurzaam Veilig' opgenomen in de nota voor het wegbeheer. Omdat het hier gaat om een verkeersmaatregel en niet om een onderhoudsmaatregel, heeft uw Raad bij vaststelling van de nota 'Rationeel Wegbeheer' in december 2004 besloten om het onderdeel Duurzaam Veilig uit het wegbeheer te halen en onder te brengen in een nog te ontwikkelen Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Tevens is besloten om op korte termijn te komen tot een voorstel over de nadere invulling van Duurzaam Veilig.

Omdat de wegen binnen de bebouwde kom reeds grotendeels zijn ingericht en omdat alle resterende straten binnen de bebouwde kom jaarlijks vanuit het wegbeheer worden aangepakt, is de laatste jaren de nadruk komen te liggen op de duurzaam veilige inrichting van de wegen

buiten de bebouwde kom. In 2006 is glastuinbouwgebied 'Het Westland' met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken duurzaam veilig ingericht. Voor het jaar 2009 staat uitvoering van het project gebied Boonhil gepland. In 2009 en 2010 staan, op herhaaldelijk verzoek van de bewoners, respectievelijk het gebied Moerstraatseweg en het gebied Oudeheijdijk gepland.

De cijfers voor de gemeente Steenbergen tonen aan dat de doelstellingen vanuit de Nota Mobiliteit nog niet voldoende zijn gerealiseerd. Wel is er een positieve trend aanwezig (zie bijlage 2, bron: Brabant Databank).

Overwegingen

De waardering en de beleving van snelheidsremmende maatregelen worden door de weggebruikers verschillend ervaren. Dit heeft veelal te maken met de achtergrond van de weggebruiker. Hecht de weggebruiker waarde aan een verkeersveilige route, veelal ingegeven vanuit de gezinssituatie, dan is hij voorstander van snelheidsremmende maatregelen. Hecht de weggebruiker daarentegen, bijvoorbeeld vanuit zijn beroep, waarde aan een snelle en comfortabele route, dan heeft hij meestal bezwaar tegen snelheidsremmende maatregelen. Met name ondervindt het ZLTO veelal problemen met snelheidsremmende maatregelen. Ook dient de doorgang van hulpdiensten in ogenschouw genomen worden. Het dilemma blijft uiteraard altijd de afweging tussen snelheid en veiligheid. Daarbij moet echter niet worden vergeten dat mensen zeer vaak vragen om veiligheid en hier ook recht op hebben.

Wij hebben overwogen dat het feit dat binnen Steenbergen Duurzaam Veilig gewerkt wordt, op zich niet ter discussie staat. Onze doelstelling is en blijft om te voldoen aan de (wettelijke) kaders. Vooral willen wij onze gemeente zodanig inrichten dat deze daadwerkelijk veilig is voor de weggebruiker en de mensen die in de gebieden wonen en verblijven.

Bij de uitvoering van de duurzaam veilige maatregelen kunnen evenwel keuzes worden gemaakt. Fysieke maatregelen die op zich allemaal dezelfde doelstelling hebben, maar die wel onderling verschillend door gebruikers en bewoners kunnen worden ervaren. Hierna komen wij op de type snelheidsremmende maatregelen terug alsmede de keuzes die daarbij te maken zijn.

Zoals aangegeven zijn we in Steenbergen al een aantal jaren op weg. Dat houdt in dat er vele maatregelen zijn getroffen. Het voortzetten van het beleid Duurzaam Veilig op basis van een vernieuwde keuze op de inrichtingsvarianten heeft primair betekenis voor de toekomst. Bestaande maatregelen worden daardoor niet weggenomen dan wel aangepast. Overwogen zou kunnen worden om niet alleen naar de toekomst te kijken, maar ook te bezien of bestaande maatregelen eerder dan volgens het wegenbeheer gepland noodzakelijk, aan te passen. Het spreekt voor zich dat een dergelijke keuze gaat betekenen dat middelen op een andere wijze verdeeld gaan worden. Wij willen u, naast de keuzes over de uitvoeringsvarianten, ook deze overweging voorleggen.

Typen snelheidsremmende maatregelen

Fysiek kunnen de infrastructurele, snelheidsremmende maatregelen bestaan uit diverse typen. Dit zijn onder andere drempels, plateaus, verhoogde kruisingsvlakken, asverspringingen, bloembakken, wegversmallingen, verkeerssluizen, boldrempels, dynamische drempels, rammelstroken, karresporen, punaises enzovoort. In de nota "Overzicht meest voorkomende snelheidsremmers" zijn al deze varianten nader uitgewerkt (zie stukken ter inzage, nr. 2). Het CROW (Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) geeft richtlijnen voor de toepassing van de diverse typen maatregelen.

In de loop der jaren zijn in Nederland al deze typen uitgetest. Uit de experimenten en onderzoeken is gebleken dat plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, mits goed uitgevoerd, fysiek het meest effectief zijn voor snelheidsreductie. Andere typen snelheidsremmer kennen diverse nadelen en om verkeerstechnische en praktische redenen worden deze derhalve steeds minder toegepast. Bovendien kunnen deze andere varianten ook onderhoudsgevoelig zijn bij grote hoeveelheden landbouwverkeer die schade kunnen veroorzaken.

Gebleken is dat punaises, rubberen drempels, Maldense drempels, karresporen, boldrempels en varkensruggen gevaarlijk kunnen zijn voor fietsers, voetgangers, motor-, brom- en snorfietsen. Tevens kunnen deze typen problemen opleveren bij gladheid en geven ze vaak ook geluids- en trillingsoverlast. Rammelstroken, karresporen, rubberen drempels en soortgelijke oplossingen leiden ten gevolge van gewenning van de weggebruiker fysiek niet tot een permanente snelheidsreductie.

Wegversmallingen, asverspringingen en visuele snelheidsremmers zijn effectiever, maar slechts in beperkte mate en afhankelijk van de situatie. Naast gewenning door de weggebruiker, werken deze alleen als er voldoende verkeersaanbod is in twee richtingen. Anders is het relatief eenvoudig om zonder aangepaste snelheid een dergelijk obstakel te passeren. Vaak leiden versmallingen juist ook tot snelheidsverhoging om tegenliggers te snel af te zijn. Bij slecht weer en in het donker kunnen wegversmallingen daarbij slecht zichtbaar zijn. Voordeel van deze typen is dat er weinig tot geen trillingsoverlast is. Voor de aanleg van wegversmallingen en asverspringingen moet genoeg ruimte aanwezig zijn. Aangezien er, wat betreft wegbreedtes, in het algemeen zeer weinig ruimte is, zijn wegversmallingen en asverspringingen, zoals bijvoorbeeld chicanes en bloembakken, niet altijd goed toepasbaar. Bovendien is het voor fietsers niet altijd goed mogelijk om hier aparte *stroken* bij aan te brengen (zie voorbeelden in de nota ter inzage). Hierdoor komt het homogeniteitsprincipe, dat in het kader van duurzaam veilig beoogt om verschillende weggebruikers met verschillende massa's en verschillende snelheden, zoals vrachtauto's en fietsers, zoveel mogelijk te scheiden, in het geding; tweewielers en voetgangers kunnen worden klemgereden. Hierbij wordt opgemerkt dat volgens de filosofie van Duurzaam Veilig in verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom in principe fietsers niet mogen worden gescheiden van het overige verkeer middels aparte *fietspaden*. De gedachte hierachter is dat erftoegangswegen verblijfsgebieden zijn waar de diverse weggebruikers gelijkwaardig zijn en elkaar moeten kunnen zien.

Plateaus en verhoogde kruisingsvlakken (verkeersplateaus)

Plateaus en verhoogde kruisingsvlakken worden in Nederland beschouwd als het meest effectief en worden nagenoeg overal toegepast. Het CROW heeft de plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, in feite een plateauvariant, uitgewerkt in een officiële standaard. Een verkeersplateau heeft, naast de fysieke snelheidsremmende functie, ook een attentieverhogende functie. Dit in tegenstelling tot drempels die louter snelheidsremmend werken. Over het algemeen worden verkeersplateaus door de weggebruiker positiever gewaardeerd en als minder hinderlijk ervaren dan verkeersdrempels. Het CROW streeft in haar richtlijnen naar uniformiteit in maatvoering. Essentieel bij de aanleg van verkeersplateaus is dat er speciale aandacht wordt besteed aan de hellingen. De hellingen dienen met behulp van een speciale mal uitgevoerd te worden volgens de kromming van een sinus of sinusoïde. Tevens zijn de hellingen langer dan bij de meer klassieke verkeersdrempels. Bij de gewenste snelheid zal de weggebruiker weinig overlast ondervinden van dit type snelheidsremmer. Bijkomend voordeel is dat verkeersplateaus worden aangebracht over de gehele breedte van de weg en zo de verkeersstroming niet belemmeren en het klemrijden van fietsers wordt voorkomen. Vaak worden de plateaus ook gebruikt door minder validen om gelijkvloers te kunnen oversteken of om het trottoir te bereiken. Naast verbeterde vormgeving en verminderde trillingsoverlast kennen plateaus en verhoogde kruisingsvlakken relatief lage onderhoudskosten.

In het verleden werden de hellingen uitgevoerd in een strakke en kortere lijn, waardoor bij het oprijden van de hellingen een lichte "klap" mogelijk was. In de gemeente Steenberg en zijn de ergste hellingen, die mogelijk tot schade zouden kunnen leiden, inmiddels aangepast. Bij herinrichtingen en groot onderhoud zullen de bestaande hellingen en drempels worden aangepast. Het heeft, afgezien van de kosten, geen nut om alle korte hellingen per direct aan te passen omdat ze, ondanks de minder comfortabele vormgeving, wel effectief zijn en dit blijft uiteraard de essentie van Duurzaam Veilig.

In samenhang met de fysieke maatregelen zal tijdens regulier onderhoud de belijning van de wegvlakken worden aangepast volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig.

Om over een langer traject snelheidsbeheersing te bereiken moeten meerdere plateaus worden aangelegd. Hierbij moet rekening gehouden worden met vrachtverkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten. Daarom is dan ook gekozen voor het strategisch aanleggen van plateaus op kruispunten. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners. Het aantal plateaus blijft daardoor minimaal en is er sprake van een zogeheten sobere inrichting (maatwerk per lokatie en situatie). Strikt genomen zouden de afstanden tussen de verkeersplateaus volgens de richtlijnen van CROW kleiner moeten zijn.

Naast fysieke maatregelen kunnen, bijvoorbeeld in de vorm van hegjes, ook visuele versmallingen ingepast worden die goed passen in het landschap. In het glastuinbouwgebied zijn op sommige plaatsen reeds hegjes aangebracht. Het op strategisch wijze aanleggen van snelheidsremmende maatregelen geldt tevens voor alle andere typen snelheidsremmer.

Buurgemeenten

Zoals aangegeven, zijn in de gemeente Steenberg en tot op heden de verblijfsgebieden voornamelijk ingericht met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken. Veelal met subsidie. Binnen het overleg van de GGA (Gebiedsgerichte Aanpak) Westelijk Noord-Brabant hebben de buurgemeenten inmiddels aangegeven om, in het licht van uniformiteit en bewezen effectiviteit, voornamelijk plateaus en verhoogde kruisingsvlakken toe te passen.

Mogelijkheden voor verdere uitvoering van Duurzaam Veilig

Onderstaand is een opsomming gegeven van de mogelijke varianten voor de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig in de gemeente Steenberg en. Op basis van het voorgaande verzoeken wij u de diverse mogelijkheden af te wegen en te komen tot een visie over verdere uitvoering.

-1. De huidige uitvoering met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken continueren, met maatwerk in uitvoering per lokatie. Maatwerk per lokatie wil zeggen dat gekozen wordt voor het strategisch aanleggen van plateaus op kruispunten. Daartussen wordt bij plaatsing van plateaus, rekening gehouden met de verkeersintensiteit, de snelheid en de bewoners. Het aantal plateaus blijft daardoor minimaal en is er sprake van een zogeheten sobere inrichting. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 75-100m binnen de bebouwde kom en 300-700m buiten de bebouwde kom.

-2. De huidige uitvoering met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken intensiveren. Intensiveren wil zeggen dat we in het vervolg bij uitvoering de richtlijnen van het CROW strikt naleven, ofwel op alle wegvakken en kruisingen, met korte afstanden tussen de maatregelen van max. 75m binnen de bebouwde kom en 100-200m buiten de bebouwde kom.

-3. De huidige uitvoering met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken verder versoberen. Versoberen wil zeggen dat het strategisch aanleggen van plateaus op kruispunten verder wordt doorgevoerd dan zoals genoemd onder punt 1. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 700-1000m buiten de bebouwde kom en binnen de bebouwde kom alleen toepassing van verhoogde kruisingsvlakken.

-4. Intensieve toepassing van één andere maatregel, anders dan onder punt 1-3. Intensief wil zeggen dat de richtlijnen van het CROW strikt worden nageleefd, ofwel op alle kruispunten en wegvakken, met korte afstanden tussen de maatregelen van max. 75m binnen de bebouwde kom en 100-200m buiten de bebouwde kom.

- wegversmallingen, zonder of met aparte fietsstroken (waar mogelijk), bijvoorbeeld bloembakken, chicanes en/of verticale elementen;
- asverspringingen, zonder of met aparte fietsstroken (waar mogelijk), bijvoorbeeld bloembakken, chicanes en/of verticale elementen;
- visuele snelheidsremmers, zonder of met aparte fietsstroken (waar mogelijk), bijvoorbeeld schijndrempels, visuele versmallingen;
- Maldense of rubberen drempels;
- rammelstroken, karresporen e.d.;
- boldrempels, varkensruggen, punaises e.d.

-5. Sobere toepassing van één andere maatregel, zoals genoemd onder punt 4. Sober wil zeggen dat gekozen wordt voor het strategisch aanleggen van de maatregelen op bijvoorbeeld kruispunten of drukke wegvakken waar veelal de snelheid te hoog is. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 75-200m binnen de bebouwde kom en 300-1000m buiten de bebouwde kom.

-6. Intensieve toepassing van twee of meer maatregelen, zoals genoemd onder punt 4. Intensief wil zeggen dat de richtlijnen van het CROW strikt worden nageleefd, ofwel op alle kruispunten en wegvakken, met korte afstanden tussen de maatregelen van max. 75m binnen de bebouwde kom en 100-200m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

-7. Sobere toepassing van twee of meer maatregelen, zoals genoemd onder punt 4. Sober wil zeggen dat gekozen wordt voor het strategisch aanleggen van de maatregelen op bijvoorbeeld kruispunten of drukke wegvakken waar veelal de snelheid te hoog is. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 75-200m binnen de bebouwde kom en 300-1000m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

-8. Intensieve toepassing van combinatie van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken met één onder punt 4 genoemde maatregel. Intensief wil zeggen dat de richtlijnen van het CROW strikt worden nageleefd, ofwel op alle kruispunten en wegvakken, met korte afstanden tussen de maatregelen van max. 75m binnen de bebouwde kom en 100-200m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

-9. Sobere toepassing van combinatie van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken met één onder punt 4 genoemde maatregel. Sober wil zeggen dat gekozen wordt voor het strategisch aanleggen van de maatregelen op bijvoorbeeld kruispunten of drukke wegvakken waar veelal de snelheid te hoog is. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 75-200m binnen de bebouwde kom en 300-1000m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

-10. Intensieve toepassing van combinatie van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken met twee of meer onder punt 4 genoemde maatregelen. Intensief wil zeggen dat de richtlijnen van het CROW strikt worden nageleefd, ofwel op alle wegvakken en kruisingen en met korte afstanden tussen de maatregelen van max. 75m binnen de bebouwde kom en 100-200m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

-11. Sobere toepassing van combinatie van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken met twee of meer onder punt 4 genoemde maatregelen. Sober wil zeggen dat gekozen wordt voor het strategisch aanleggen van de maatregelen op bijvoorbeeld kruispunten of drukke wegvakken waar veelal de snelheid te hoog is. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners. Afstanden tussen de maatregelen variëren tussen 75-200m binnen de bebouwde kom en 300-1000m buiten de bebouwde kom. Type maatregel kan per lokatie en/of wegvak worden afgewogen.

Middelen

Jaarlijks wordt er vanuit het wegenbeer € 45.000,- beschikbaar gesteld voor de verdere duurzaam veilige inrichting van de verblijfsgebieden. Dit bedrag wordt middels cofinanciering met hetzelfde bedrag verhoogd door de Provincie Noord-Brabant (max. 50%). Uiteindelijk kan er jaarlijks voor € 90.000,- geïnvesteerd worden in duurzaam veilige maatregelen.

Risico's

Indien de gemeente Steenbergen geen of onvoldoende maatregelen treft in het kader van Duurzaam Veilig, dient rekening gehouden te worden met de volgende risico's.

-De gemeente Steenbergen zal niet kunnen voldoen aan de doelstellingen van de Nota Mobiliteit indien wegen niet voldoende verkeersveilig zijn ingericht. Op dit moment zijn de wegen in de gemeente nog onvoldoende ingericht om de doelstellingen van 2010 te kunnen halen. Wel is sinds de jaren negentig een gunstige trend zichtbaar (bijlage 2).

-Binnen de GGA is aangegeven dat de regels voor de uitvoeringsprogramma's, in het kader van cofinanciering, strenger worden. Indien door de gemeente niet eenduidig wordt aangegeven op welke wijze projecten worden gepland en uitgevoerd, zullen subsidies in het geding kunnen komen. Negatieve signalen zijn niet gewenst.

-Indien wegen niet duurzaam veilig zijn ingericht volgens de richtlijnen en dus niet "self explaining" zijn, zal de politie handhaving weigeren. Een voorbeeld hiervan is de Molendijk in Dinteloord waar de politie niet controleert, omdat deze van mening is dat de dijk niet voldoende duurzaam veilig is ingericht.

-De gemeente loopt het risico dat bij een ongeval in een verblijfsgebied dat niet voldoende is ingericht de rechter constateert dat de gemeente aansprakelijk is.

-Indien de verblijfsgebieden niet consequent zijn ingericht en geen onderlinge samenhang vertonen, zal sluipverkeer kunnen ontstaan dat snelheidsremmers ontwijkt.

-Stagnatie in uitvoeringsplanning meerjarig onderhoud wegen en oponthoud bij noodzakelijke reconstructies.

Vervolg

Zoals u uit deze brief kunt opmaken willen wij door blijven gaan met het aanbrengen van duurzaam veilige maatregelen tot alle verblijfsgebieden in de gemeente Steenbergen duurzaam veilig zijn ingericht. Er liggen daarbij twee vragen ter beantwoording op tafel.

Op de eerste plaats de vraag welke uitvoeringsvariant wij binnen de gemeente Steenbergen wenselijk vinden. De brief beschrijft de verschillende varianten en mogelijkheden voor verdere uitvoering. In de nota "Overzicht meest voorkomende snelheidsremmers" (stukken ter inzage, nr. 2) zijn de diverse typen verder visueel gemaakt.

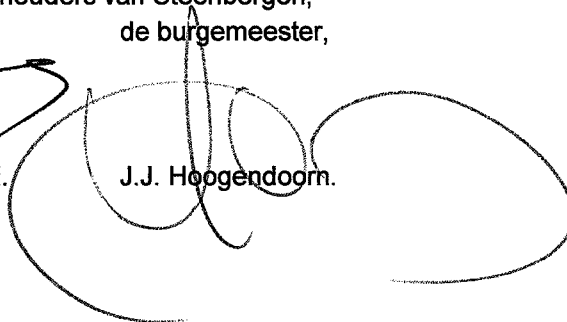
Op de tweede plaats de vraag of we vanaf nu gaan werken met de nieuwe uitvoeringsvarianten en of we de reeds aangebrachte maatregelen (versneld) willen aanpassen, dan wel willen vervangen door andere typen van snelheidsremmende maatregelen.

Wij verzoeken u om u over de voorliggende vragen uit te spreken en in overleg te treden. Op basis van de richtinggevende uitspraken zullen wij de visie op de toekomst van Duurzaam Veilig in Steenbergen opstellen en ter vaststelling aanbieden. Sowieso staat op de planning om een Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP) op te stellen. Daarbinnen zal de visie op Duurzaam Veilig integraal worden opgenomen.

Burgemeester en wethouders van Steenbergen,
de secretaris, de burgemeester,



R.S.M. Heintjes MCM.



J.J. Hoogendoorn.

Bijlagen

Bijlage 1: Bevindingen inloopavond Duurzaam Veilig.

Bijlage 2: Grafieken verkeersslachtoffers binnen de gemeente Steenbergen 1980 – 2007.

Bijlage 3: Motie Duurzaam Veilig van het CDA d.d. 9 november 2006.

Stukken ter inzage

- (1) -Elf enquêteformulieren inloopavond Duurzaam Veilig.
- (2) -Nota "Overzicht meest voorkomende snelheidsremmers".
- (3) -Brochure Door met Duurzaam Veilig – De geactualiseerde versie in het kort.
(is tevens ook reeds verstuurd aan alle raadsleden in oktober 2008)
- (4) -Brochure Wat betekent de Nota Mobiliteit voor gemeenten?
(is tevens ook reeds verstuurd aan alle raadsleden in oktober 2008)

Bijlage 1.

Bevindingen inloopavond Duurzaam Veilig

Om tot een volwaardige discussie over Duurzaam Veilig te kunnen komen hebben wij besloten om de mening van de bevolking te raadplegen. Het doel hierbij was om inzicht te krijgen in hoe men aankijkt tegen snelheidsremmende maatregelen en welke typen de voorkeur hebben. Hiertoe is op 27 oktober jl. een inloopavond Duurzaam Veilig gehouden. De aanwezigen kregen hierbij de gelegenheid om een enquête in te vullen waarop zij hun voorkeur konden aangeven (zie stukken ter inzage, nr. 1). . Alhoewel de opkomst laag was en er slechts elf formulieren zijn ingeleverd, is er uit deze inloopavond een signaal te destilleren, welke kan worden meegenomen bij de af te wegen mogelijkheden voor verdere uitvoering van Duurzaam Veilig. De inloopavond heeft de volgende bevindingen opgeleverd.

-Algemeen

- Op de vraag wat men in het algemeen vindt van de verkeersveiligheid in de gemeente, antwoordde 9% goed; 73% vond deze neutraal en 18% vond deze slecht.
- Op de vraag wat men vindt van de veiligheid in de afgelopen 10 jaar, antwoordde 37% dat deze beter was geworden; 54% vond dat deze gelijk was gebleven en 9% vond deze slechter.
- Op de vraag wat men vindt van de veiligheid in de gemeente ten opzichte van andere gemeenten, antwoordde 72% dat deze vergelijkbaar is en 28% vond dat deze slechter is.
- Op de vraag of een verdere duurzaam veilige inrichting gewenst is, antwoordde 82% dat dit gewenst is; 18% was van mening dat dit niet gewenst is.

-Voorkeuren

Op het enquêteformulier is gevraagd naar de mening over de diverse mogelijke snelheidsremmende maatregelen. Tijdens de inloopavond is informatie verstrekt over de diverse typen, zodat men ervaring en achtergrondkennis kon combineren.

- Zeer duidelijk kwam naar voren dat men klassieke drempels met een korte helling als slecht en gevaarlijk ervaart. Men zou hier graag aanpassing van zien.
- Op de algemene vraag wat men vindt van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, bracht 55% naar voren dat deze een goede toepassing zijn; mits goed uitgevoerd en aangelegd op strategische plaatsen. Een meer neutrale mening wat betreft effectiviteit, werd naar voren gebracht door 36%. Slechts 9% vindt plateaus en verhoogde kruisingsvlakken een slechte oplossing die niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

-Op de open vraag welke snelheidsremmende maatregelen men zelf zou voorstellen, werd zeer divers geantwoord. De voorstellen liepen uiteen van stoplichten en rotondes tot wegversmallingen en asverspringingen. Meerdere malen werd vermeld dat de effectiviteit afhangt van de situatie. Hieruit blijkt dat de meningen en ervaringen tamelijk uiteen lopen. Sommigen vinden dat bijvoorbeeld wegversmallingen en asverspringingen gevaarlijke situaties kunnen opleveren voor kwetsbare deelnemers. Anderen vinden dat er gecombineerd moet worden met de diverse mogelijke maatregelen. Wat zeer duidelijk naar voren kwam, niet louter bij deze vraag, maar ook meer in het algemeen, was de aanleg van (aparte) fietspaden buiten de bebouwde kom; vergelijkbaar met de Kruislandsedijk. Dit ziet men als een constructieve oplossing voor de verbetering van de verkeersveiligheid. Graag zou men ook meer snelheidscontroles op erftoegangswegen willen zien. Maatregelen zoals rammelstroken, karresporen en rubberen drempels werden niet genoemd.

-Op de vraag welke wijze van inrichten de voorkeur heeft, antwoordde 64% dat zij een voorkeur hebben voor een uniforme inrichting met één of maximaal twee typen snelheidsremmende maatregel. Voor meer dan twee typen had 36% een voorkeur.

-Op de vraag welke maatregelen de voorkeur hebben antwoordde 28%: plateaus en verhoogde kruisingsvlakken; 36%: andere typen dan plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, zoals aangegeven bij de voorkeuren en 36% ziet graag een combinatie van beiden.

-Conclusies

De inloopavond en de enquête hebben diverse reacties opgebracht. Alhoewel de opkomst tijdens de inloopavond laag was en het feit dat derhalve de enquête niet representatief is, kan desondanks geconcludeerd worden dat men over het algemeen niet tegen de aanleg van snelheidsremmende maatregelen is. Plateaus en verhoogde kruisingsvlakken worden in het algemeen gezien als goede oplossingen. Echter, men zou hiernaast toepassing willen zien van diverse andere maatregelen, daar waar de situatie dit toelaat. In algemene zin heeft men aangegeven dat de verkeersveiligheid in de gemeente Steenbergen nog voor verbetering vatbaar is. Tevens is een duidelijk signaal afgegeven wat betreft de aanleg van (aparte) fietspaden. Het aanleggen van aparte fietspaden buiten de bebouwde komen vergt echter grote investeringen en vallen wat betreft de aanleg van snelheidsremmende maatregelen buiten het directe kader van Duurzaam Veilig.

Ten aanzien van de inloopavond moet worden opgemerkt dat er tijdens de avond door de aanwezigen helaas te veel aandacht werd gevraagd voor onderwerpen die niet direct betrekking hadden op de in kader van Duurzaam veilig te bespreken toepassingen van snelheidsremmers. De beoogde discussie over typen snelheidsremmers is daardoor niet voldoende van de grond gekomen.

Bijlage 2.

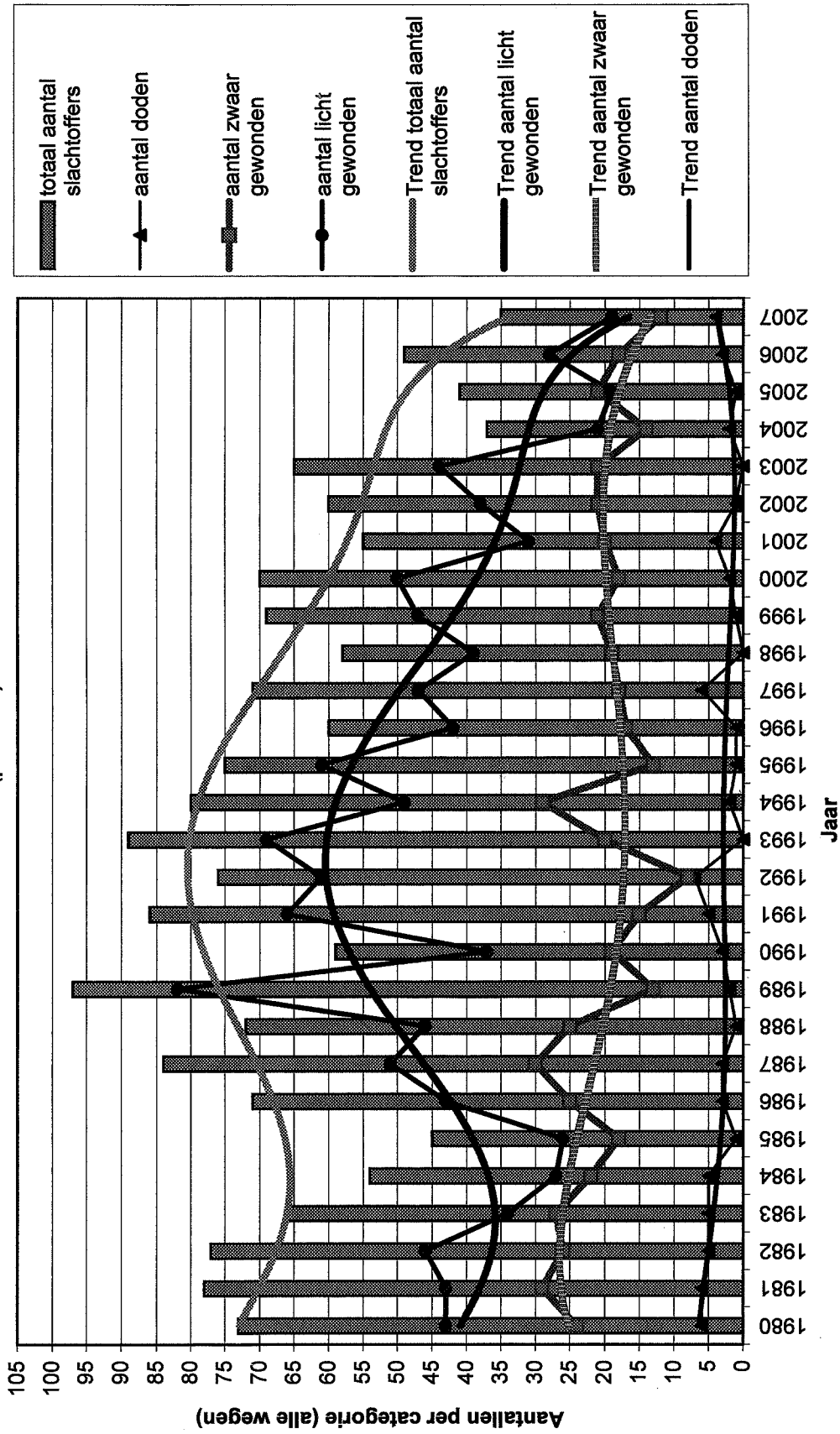
Grafieken verkeersslachtoffers binnen de gemeente Steenbergen 1980 - 2007.

- bijlage 2a: Verkeersslachtoffers binnen de gemeente Steenbergen; absolute aantallen en trend.
- bijlage 2b: Aantal verkeersslachtoffers Gemeentelijke wegen vs Niet-gemeentelijke wegen.
- bijlage 2c: Beschrijving grafieken 2a en 2b.

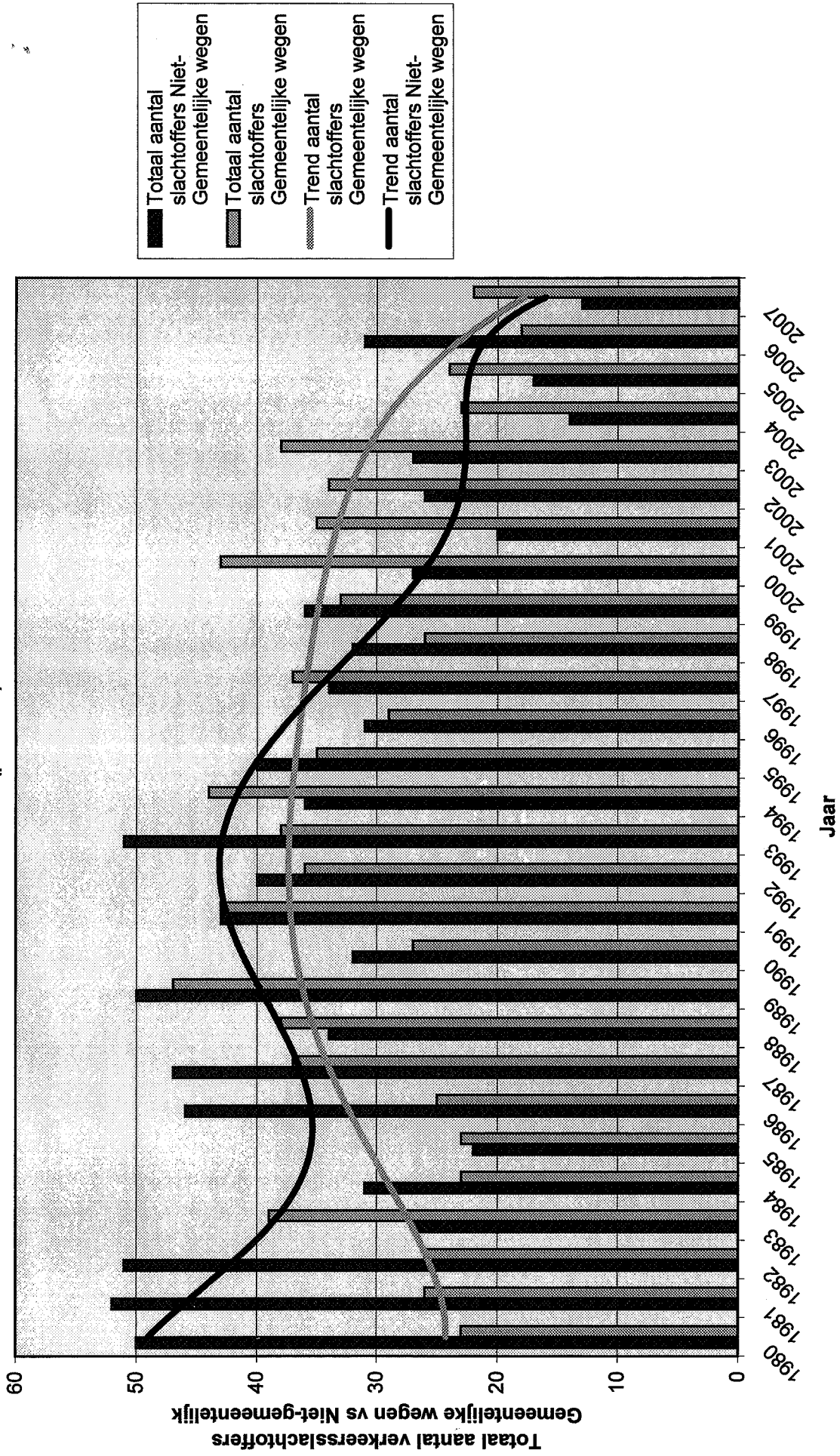
Discussie Duurzaam Veilig - Bijlage 2 a

Verkeersslachtoffers binnen de gemeente Steenbergen 1980-2007

bron: Brabant databank (provincie)



Discussie Duurzaam Veilig - Bijlage 2 b
Aantal verkeersslachtoffers Gemeentelijke wegen vs Niet-gemeentelijke wegen
 bron: Brabant databank (provincie)



Bijlage 2c.

Beschrijving grafieken 2a en 2b

Inleiding

Zoals vermeld, wordt in de gemeente Steenbergen sinds de jaren negentig gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Diverse verblijfsgebieden zijn hierbij duurzaam veilig ingericht. Het effect van deze inrichting is het beste af te lezen uit grafieken die de aantallen verkeersslachtoffers weergeven. Hiertoe zijn de bijlagen 2a en 2b opgesteld. Voor de grafieken zijn de door de Provincie Noord-Brabant in de Brabant databank beschikbaar gestelde gegevens gebruikt. De trendlijnen zijn berekend aan de hand van de in het programma Excel beschikbare polynoom functies (zesde graads) welke een getrouw beeld geven van de gemiddelde ontwikkeling.

Sinds het Startprogramma Duurzaam Veilig is er sprake van een duidelijk afname in het aantal verkeersslachtoffers. Hierbij moet niet worden vergeten dat gedurende de laatste decennia de mobiliteit sterk is toegenomen en dat deze nog steeds toeneemt. Desondanks blijft het gemiddelde aantal slachtoffers jaarlijks dalen.

Grafiek 2a: verkeersslachtoffers binnen de gemeente Steenbergen 1980-2007

In grafiek 2a worden de absolute aantallen aangegeven van licht gewonden, zwaar gewonden, dodelijke slachtoffers en het totaal van deze drie categorieën. Het betreft de slachtoffers op zowel gemeentelijke- als op Niet-gemeentelijke wegen. Er wordt in de grafiek geen onderscheid gemaakt tussen binnen- en buiten de bebouwde kom. Duidelijk is te zien dat sinds de eindjaren negentig een daling van het aantal slachtoffers is opgetreden. De trendlijnen laten vooral een daling zien in het aantal lichtgewonden. Het aantal zwaargewonden stabiliseert rond gemiddeld twintig slachtoffers per jaar, met een lichte daling vanaf 2004. Voor 1997 fluctueerde het aantal zwaargewonden sterk. Het aantal dodelijke slachtoffers voor alle wegen fluctueert jaarlijks tussen één á twee, met pieken tot drie á vier per jaar. Tot 1997 vielen er jaarlijks gemiddeld drie tot zes dodelijke slachtoffers te betreuren.

Grafiek 2b: aantal verkeersslachtoffers Gemeentelijke wegen vs Niet-gemeentelijke wegen

In grafiek 2b worden de absolute aantallen aangegeven van het totaal aantal verkeersslachtoffers op gemeentelijke wegen ten opzichte van Niet-gemeentelijke wegen. Er wordt in de grafiek geen onderscheid gemaakt tussen binnen- en buiten de bebouwde kom. Opvallend is dat op Niet-gemeentelijke wegen (Provincie en Rijkswaterstaat) het totale aantal slachtoffers sneller daalt dan op de gemeentelijke wegen. Hierbij wordt wel opgemerkt dat in 1999 de Kruislandsedijk en Afgeslechedijk in beheer zijn overgedragen van Provincie naar gemeente. Een lichte stijging in het aantal slachtoffers viel hierbij te verwachten. Dit effect is echter gecompenseerd door de duurzaam veilige inrichting van deze wegen. Vooral sinds 2004 is zowel op gemeentelijke als op Niet-gemeentelijke wegen een sterke daling zichtbaar in het totale aantal slachtoffers. Algemene conclusie is dat de duurzaam veilige inrichting van wegen op gemeentelijke wegen nog iets achterloopt op de Niet-gemeentelijke wegen.

Algemene conclusies

Sinds het duurzaam veilig inrichten van wegen en gebieden, is het aantal slachtoffers gedaald. Volgens de cijferwijzer verkeersveiligheid Noord-Brabant valt in de gemeente Steenbergen 60-65% van de slachtoffers op wegen buiten de bebouwde kom. Het dient de aanbeveling om de duurzaam veilige inrichting te continueren, zodat de doelstellingen, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, kunnen worden gehaald in de gemeente Steenbergen.

Concreet betekent dit voor de gemeente Steenbergen het volgende:

*Slachtoffers (alle wegen)**

	<u>2002</u>	<u>doel 2010</u>	<u>doel 2020</u>
doden	2-3	1-2	max. 1
zwaar gewond	21	19	14

*Door de geringe aantallen is het niet goed mogelijk om concrete cijfers te formuleren. De meeste dodelijke slachtoffers vallen op Niet-gemeentelijke wegen. Derhalve zouden vanaf 2010 geen dodelijke slachtoffers meer mogen vallen op gemeentelijke wegen.

Voor het aantal licht gewonden worden geen concrete doelstellingen gegeven, maar geconcludeerd kan worden dat het aantal binnen de gemeente Steenbergen de juiste trend vertoont.



0607728



AD

Gem. STEENBERGEN		par. gez.
0607728		sect.
13 NOV 2006		burg.

Bijlage 3.

Motie Duurzaam Veilig van het CDA d.d. 9 november 2006.

^{OW}**MOTIE**

11

De raad van de gemeente Steenbergen in vergadering bijeen op donderdag 9 november 2006,

Aan de orde zijnde de begroting 2007,

Handelend over duurzaam veilig.

Draagt het college op:

- Een discussie met de raad te organiseren over de uitvoering van duurzaam veilig.
- Te zorgen dat deze discussie leidt tot een ~~hernieuwde~~ visie over de manier waarop duurzaam veilig uitgevoerd wordt.
- Geen nieuwe projecten die onder duurzaam veilig vallen op te starten of aan te besteden tot de uitkomst van de discussie bekend is.

En gaat over tot de orde van de dag.

Fractie CDA Steenbergen

16 stemmen voor
 0 stemmen tegen
 Aengevoeren
 C

C.J.M. van Geel
fractievoorzitter