



Raadsvergadering
13 juni 2012

Agendanummer

Onderwerp
Duurzaam veilige inrichting van wegen

Steenbergen; 23 mei 2012

Aan de raad,

1. Inleiding

Vanaf 1998 vind er met regelmaat discussie plaats over het Duurzaam Veilig inrichten van onze openbare ruimte. Hoewel recent (26-03-2009) door uw gemeenteraad beleid is vastgesteld over dit onderwerp komt tijdens het voorbereidingstraject duurzaam veilig inrichten van het Zuidwestelijk buitengebied van Dinteloord opnieuw nut en noodzaak ter discussie. Reden voor uw raad om het onderwerp Duurzaam Veilig opnieuw op de agenda te plaatsen. Met dit voorstel wordt inzicht gegeven in het vastgesteld beleid en hoe vanaf 2009 dit beleid is uitgevoerd. Met de onderliggende gegevens kunt u de door u gewenste discussie voeren over het onderwerp duurzaam veilig.

2. Achtergrond

Categoriseringsplan

In 2000 is heel het wegennet in Noord- Brabant vastgelegd in een zgn categoriseringsplan. Voor het grondgebied van onze gemeente is deze categorisering overeenkomstig het eerder door uw raad vastgestelde categoriseringsplan.

Functie, vormgeving en gebruik van wegen.

Binnen het totale netwerk aan wegen worden drie typen wegen onderscheiden op basis van de volgende functies:

- **Stroomwegen** Een continue doorstroming van het verkeer met een snelheid van 80km/h of hoger. De stroomweg is vooral bedoeld voor het afwikkelen van het (doorgaande) verkeer over ruime afstanden. Een voorbeeld hiervan is de A4.
- **Gebiedsontsluitingswegen** vormen de verbindingswegen. Maximale snelheid 80Km/h. Deze wegen dienen om te stromen op wegvakken en uit te wisselen op kruisingen.. Voorbeeld hiervan zijn de N257 en N259.
- **Erftoegangswegen** dienen voor het verschaffen van toegang tot erven. Verblijven en uitwisselen tussen verschillende verkeersdeelnemers staat hier centraal. Om dit veilig mogelijk te maken, zijn snelheden hier laag. Dit gedrag wordt beter opgeroepen naar mate de inrichting van de weg en de omgeving meer de uitstraling heeft van een verblijfsgebied. Buiten de bebouwde kom wordt hier een snelheid gehanteerd van 60km/h gehanteerd en binnen de bebouwde kom 30km/h.

Wettelijke grondslag.

De wettelijke grondslag voor het duurzaam veilig inrichten van onze wegen is verankerd in het nationaal verkeers- en vervoersplan. Concreet betekent dit dat de gemeenten worden verplicht om zorg te dragen voor het zichtbaar voeren van een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeers- en vervoersbeleid. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor de duurzaam veilige inrichting van de wegen. Uitgangspunt is dat bij invoering van een algemene snelheidslimiet geen extra verkeershandhavingsinspanningen noodzakelijk zijn. De weg moet er als het ware toe leiden dat de weggebruikers als vanzelf het gewenste

gedrag vertonen. Over het algemeen geldt dat eerst de infrastructuur op orde dient te zijn alvorens kan worden overgegaan tot handhaving door de politie.

Welke varianten zijn er voor de inrichting van de wegen?

Op 13 januari 2009 heeft de commissie Grondgebied en Economische zaken hier uitgebreid over gediscussieerd 11 varianten zijn daarbij beoordeeld met als resultaat het raadsbesluit van 26 maart 2009.

Overzicht eerdere besluitvorming.

In onze gemeente wordt al sinds de jaren negentig gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid. Verblijfsgebieden binnen- en buiten de bebouwde kom zijn voor een groot gedeelte ingericht conform de wens van uw raad.

In tegenstelling tot de datum 2006 die genoemd is tijdens de raadsvergadering van maart 2012 dateert het vigerend beleid van maart 2009. Conform de wens van de toenmalige raad is op 13 januari 2009 in de commissie Grondgebied en Economische zaken het onderwerp duurzaam veilig in opiniërende zin uitgebreid behandeld. Voorafgaand aan deze discussie is er een enquête over het onderwerp gehouden en ook is er een algemene inloopavond georganiseerd. Tijdens de commissievergadering zijn de achtergronden van Duurzaam Veilig, de Nota Mobiliteit, de toepassing van duurzaam veilig in onze gemeente en de verschillende typen snelheidsremmende maatregelen uitgebreid toegelicht. Hierbij is nog eens nadrukkelijk aangegeven dat onze gemeente een verantwoordelijkheid heeft voor de duurzaam veilige inrichting van de wegen. Er ligt een wettelijke verplichting onder met als uitgangspunt dat het buitengebied als 60km zone wordt aangewezen en dat deze wegen zodanig worden ingericht dat de weggebruikers niet harder **kunnen** rijden dan die 60 km/uur. De commissieleden hebben hun bevindingen uitgesproken en voorkeuren aangegeven voor de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig.

Een en ander heeft geresulteerd in het volgende raadsbesluit (26 maart 2009):

- Duurzaam Veilig te continueren;
- Bij de uitvoering van Duurzaam Veilig uit te gaan van een sobere en strategische inrichting, die evenwel voldoet aan de minimale eisen en richtlijnen;
- Bij de uitvoering van Duurzaam Veilig uit te gaan van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken mét de mogelijkheid voor het aanbrengen van alternatieve maatregelen, zijnde wegversmallingen of asverspringingen, daar waar mogelijk en effectief;
- De uitvoering van Duurzaam Veilig over te laten aan de afdeling Realisatie & Beheer;
- De omwonenden bij het duurzaam veilig inrichten van een wegvak of gebied te raadplegen middels een inspraakavond, zodat maatwerk kan worden bewerkstelligd;
- De aanpassing van de oudere typen snelheidsremmende maatregelen te laten plaatsvinden tijdens (groot) onderhoud, dan wel tijdens reconstructies;
- Duurzaam Veilig onder te brengen in het nog op te stellen Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP).

Vervolgens is door uw raad op 23 juni 2010 het Uitvoeringsprogramma Verkeer Steenbergen vastgesteld. In dit programma zijn onder andere opgenomen het duurzaam veilig inrichten van de wegen in het buitengebied waar dit op dat moment nog niet was gebeurd (Dinteloord, Nieuw Vossemeer (incl Moorseweg), De Heen en Welberg. (Boomdijk). Voor de volledigheid wordt verwezen naar de volgende onderliggende correspondentie welke voor u ter inzage ligt:

- 2008-12-16 duurzaam veilig opiniërende brief Cie GGZ met diverse bijlagen.
- 2008-12-16 duurzaam veilig foto's sneleheidsremmers.
- 2009-01-13 duurzaam veilig verslag discussie Cie GGZ
- 2009-03-26 duurzaam veilig raadsvoorstel en besluit.
- 2010-05-07 vastgesteld Uitvoeringsprogramma Verkeer Steenbergen.

3. Overwegingen

Uitvoering beleid.

Na de besluitvorming van de raad in 2009 is direct gestart met de implementatie van het vastgestelde beleid. In het buitengebied zijn achtereenvolgens aangepast: Buitengebied Kruisland, Moerstraatseweg en omgeving, Oude Heijdijk en omgeving, Moorseweg en omgeving en Boomdijk en omgeving, Voor al deze projecten is steeds 50% co-financiering ontvangen van de Provincie. De werkzaamheden worden gecombineerd met het regulier onderhoud uitgevoerd.

Binnen de bebouwde kom zijn in alle kernen op diverse locaties werkzaamheden uitgevoerd of nog in uitvoering conform de gebiedsgerichte aanpak. Het principe duurzaam veilig inrichten maakt hier integraal onderdeel van uit. Daar waar van toepassing worden gelijktijdig aanwezige snelheidsremmers aangepast. De bollen verdwijnen en drempels worden dan aangepast.

Ook bij projectontwikkeling maakt het vastgestelde beleid integraal onderdeel uit van het programma van eisen. Op deze wijze komen nieuwe woonwijken zoals Couveringepark, Buiten de Veste en het industriegebied AFC tot stand. Ook bij de inpassing en overname van de wegen ten gevolge van de A4 wordt dit beleid stelselmatig doorgevoerd. Soms moet er nog wel eens op de rem getrapt worden omdat de andere overheden wel erg stringent om willen gaan met het inplannen van drempels en plateaus.

Bij de gebiedsgerichte aanpak vind er in de ontwerpfase steeds vooraf overleg plaats met bewoners, dorpsraden, ZLTO en overige belangstellenden. Ook de raadsleden worden hier consequent bij uitgenodigd. De werkwijze is om een haal- en brengsessie te organiseren. Tijdens de haalsessie wordt wel een globaal conceptplan gepresenteerd. Dit wordt gedaan om een gerichte discussie te kunnen voeren. Het moet gezegd worden dat in het verleden tijdens deze inloopavonden de gemoederen best wel eens hoog op liepen. Tijdens deze avonden is wel steeds aangegeven dat er uitgangspunten gehanteerd worden die door de raad zijn vastgesteld. Dit om te voorkomen dat er telkens een discussie plaats zou vinden over nut en noodzaak van duurzaam veilig. Deze discussie is immers uitgebreid in de openbaarheid aan de orde geweest waarbij een ieder er iets van mocht vinden. Bij de planvorming is er eigenlijk steeds wel overeenstemming ontstaan met belanghebbenden. Voor de een gaat de maatregel echter te ver en voor de ander gaat hij vaak niet ver genoeg. Dit is sterk afhankelijk van de locatie en gebruikers. Het is overigens gebruikelijk dat de te treffen maatregelen vooraf in het regulier politieoverleg aan de orde komen. De politie heeft overigens bij herhaling haar waardering uitgesproken voor het consequent beleid wat in onze gemeente gehanteerd wordt. In algemene zin kan gesteld worden dat het principe duurzaam veilig in onze gemeente goed functioneert.

Plannen in voorbereiding in het buitengebied.

Op dit moment zijn er een 3- tal locaties in voorbereiding. Het gaat daarbij om buitengebied Zuidwest Dinteloord (2012), buitengebied De Heen (2013) en de Engelseweg in Kruisland. .Voor de eerste twee projecten is cofinanciering van de provincie toegezegd. De werkzaamheden maken onderdeel uit van het asfaltbestek 2012 en 2013.wat is aanbesteed. In dit bestek is uitgegaan van een globaal plan wat t.b.v. de aanvraag cofinanciering in 2011 is aangevraagd. Gebruikelijk is dat vervolgens een uitwerking plaats vind waarbij overleg plaats vindt met belanghebbenden.

Buitengebied Zuid West Dinteloord.

Inspraaktraject.

Ten behoeve van de uitwerking is er op 27 maart j.l. een inloopavond gehouden met een grote opkomst Als leidraad voor het overleg is een presentatie gegeven en is een conceptplan overlegd. Het conceptplan voorziet in 31 plateaus/drempels en daarnaast worden de aanwezige drempels en plateaus (Bloemendijk en Boompjesdijk) aangepast (flauwere helling). Er zijn diverse schriftelijke reacties ontvangen op het conceptplan zowel individueel als collectief. Nut en noodzaak wordt betwist en in een gezamenlijk schrijven wordt de raad gevraagd een heroverweging te maken. Er zijn echter ook individuele reacties ontvangen waarbij geklaagd wordt over het harde rijden op de dijken en het rijgedrag van het plaatselijk verkeer waardoor gevaarlijke situaties ontstaan.

Reden voor ons om nog eens goed naar het betreffende gebied te kijken om te zien waar accenten gelegd zouden moeten worden om een voor ieder acceptabele toestand te krijgen. Wij denken dat het mogelijk moet zijn om op een verantwoorde manier het plan terug te kunnen brengen van 31 naar 15 drempels. Omdat er echter nog vele andere wensen tijdens de haalsessie zijn ingebracht verdient het de aandacht om hierbij niet overhaast te werk te gaan. We zitten dus eigenlijk nog maar aan het begin van het traject. Om die reden wensen wij het uitvoeringstraject op te schorten naar 2013.

Ingezonden brief aan de gemeenteraad.

Bijgevoegde ingezonden brief aan de raad en inspreker mevrouw Vos is op 29 maart j.l. reden geweest voor uw raad om de discussie opnieuw op de raadsagenda te plaatsen. Zoals aangegeven is tijdens die raadsvergadering onterecht het jaar 2006 genoemd als datum dat het beleid is vastgesteld. Met bijgevoegde correspondentie wordt er ons inziens een goed inzicht gegeven in de discussies die er in het verleden zijn gevoerd en de afwegingen en keuzes die daarbij zijn gemaakt. Als uw raad dat wenst dan kan ze op basis van die correspondentie opnieuw eenzelfde discussie voeren over het algemeen te voeren beleid.

4. Middelen

De kosten van het inrichten van het buitengebied worden gedekt uit de reguliere onderhoudsbudgetten en de cofinanciering van de Provincie. Wij zullen bij de Provincie een verzoek doen tot uitstel.

5. Risico's

Zoals bekend is het grootste gedeelte van onze gemeente duurzaam veilig ingericht. Als dit beleid niet gecontinueerd wordt dan kan dit consequenties hebben voor de reeds ingerichte gebieden. De burgers kunnen dan terecht een beroep doen op het gelijkheidsbeginsel.

Als het gebied niet voldoende duurzaam veilig wordt ingericht dan kan de gemeente bij een eventueel ongeval aansprakelijk gesteld worden. Op dit moment mag in het gebied nog steeds 80km/uur gereden worden.

6. Aanpak

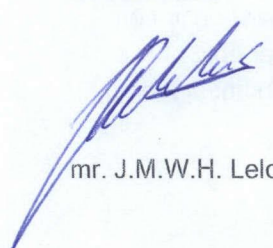
Met dit voorstel met onderliggende besluitvorming en correspondentie wordt uw raad de gelegenheid geboden om op een gefundeerde manier van gedachten te wisselen over de algemene toepassing van duurzaam veilig in onze gemeente.

Met de concrete invulling van het buitengebied Dinteloord en een aanpassing van het conceptplan zal gewacht worden totdat uw raad zich in algemene zin heeft uitgesproken over het vigerend beleid. Na uitwerking van het plan zal uw raad geïnformeerd worden.

7. Voorstel

Wij stellen u voor kennis te nemen van de voorliggende besluitvorming met onderliggende correspondentie en implementatie van het door u in 2009 vastgestelde beleid.

Hoogachtend,
Burgemeester en wethouders van Steenberg, de burgemeester
de secretaris



mr. J.M.W.H. Leloux



J.J. Hoogendoorn