



gemeente Steenbergen

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

Raadsvergadering
26 maart 2009

Agendanummer
7b

Onderwerp:
Duurzaam Veilig

Steenbergen, 17 februari 2009

Aan de Raad,

1. Inleiding

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 reeds enkele gebieden als zodanig ingericht. Bij het aanleggen van snelheidsremmende maatregelen wordt tot op heden gebruik gemaakt van 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.

Op 9 november 2006 heeft uw Raad een motie van het CDA aangenomen waarin u ons heeft opgedragen een discussie met u te organiseren over de uitvoering van Duurzaam Veilig. Bij deze discussie dienden de huidige maatregelen tegen het licht gehouden te worden en dienden er mogelijke alternatieven aangedragen te worden, zodat een visie kon worden geformuleerd over de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig in de gemeente Steenbergen.

De discussie Duurzaam Veilig heeft plaatsgevonden op 13 januari 2009 tijdens de vergadering van de Commissie Grondgebied- en Economische Zaken. Hiertoe hebben wij aan de Commissie een opiniërende brief voorgelegd. In deze brief zijn de achtergronden van Duurzaam Veilig uitvoerig beschreven. In de brief zijn tevens de diverse typen van snelheidsremmende maatregelen met elkaar vergeleken. Om tot een visie te komen over de verkeersveilige inrichting van de gemeente, hebben wij een aantal varianten voor verdere uitvoering aan de Commissie voorgelegd. De leden van de Commissie hebben zich over deze varianten uitgesproken en voorkeuren aangegeven.

De opiniërende brief Duurzaam Veilig ligt bij dit raadsvoorstel ter inzage. Tevens ligt ter inzage een kort verslag van de discussie Duurzaam Veilig, welke heeft plaatsgevonden op 13 januari 2009.

Bijlage(n) : -

Ter inzage ligt: Opiniërende brief Duurzaam Veilig aan de Commissie GGZ/EZ en verslag discussie in de Commissie d.d. 13-01-2009

2. Achtergrond

In de jaren zeventig en tachtig van de afgelopen eeuw werd geconstateerd dat door de toenemende mobiliteit het aantal verkeersongevallen en verkeersdoden jaarlijks toenam. Maatschappelijk gezien was deze trend onacceptabel. Voor de regering was dit aanleiding om over te gaan tot het nemen van diverse maatregelen, waaronder: 'Duurzaam Veilig'.

Uit onderzoek is gebleken dat bij ongevallen de aard en de omvang van het letsel sterk afhankelijk is van de snelheid. Dit feit heeft geleid tot het inzicht dat de snelheid in de zogeheten verblijfsgebieden met woon-, werk en winkelfuncties, moest worden verlaagd. In algemene zin staat Duurzaam Veilig voor een preventief verkeersveiligheidsbeleid. In een duurzaam veilig wegverkeerssysteem worden, mede door vereenvoudiging van de infrastructuur, fouten en conflicten geminimaliseerd en daar waar dat niet kan moet worden getracht de kans op ernstig letsel zoveel mogelijk uit te sluiten. Snelheidsremmende maatregelen vormen hierbij een belangrijk onderdeel.

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 wordt de nationale doelstelling van het aantal slachtoffers aangegeven. Uitgangspunt is onder andere om in 2010 het aantal verkeersdoden met 30% en het aantal ziekenhuisgewonden met 7,50% verminderd te hebben ten opzichte van 2002. In de Nota worden 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. Gemeenten zijn verantwoordelijk voor de duurzaam veilige inrichting van wegen waarvan zij de beheerder zijn.

Vanaf de herstructurering van de binnenstad in 1996 heeft de gemeente Steenberghe, met aanzienlijke subsidie van de overheid, grote gedeelten van de verblijfsgebieden binnen de bebouwde kom ingericht volgens de principes van Duurzaam Veilig. Ook buiten de bebouwde kom zijn reeds enkele wegen als zodanig ingericht. Uw Raad heeft destijds bepaald dat de snelheidsremmende maatregelen zouden bestaan uit plateaus en verhoogde kruisingsvlakken.

3. Overwegingen

De waardering en de beleving van snelheidsremmende maatregelen worden door de weggebruiker verschillend ervaren. Hechten weggebruikers waarde aan een verkeersveilige route, veelal in de eigen leefomgeving, dan zijn zij voorstander van snelheidsremmende maatregelen. Hechten weggebruikers daarentegen waarde aan snelle en comfortabele routes, dan hebben zij veelal bezwaar tegen snelheidsremmende maatregelen. Tevens dient de doorgang van hulpdiensten in ogenschouw genomen worden. Het dilemma blijft altijd de afweging tussen snelheid en veiligheid.

Het is onze doelstelling om te blijven voldoen aan de wettelijke kaders. Wij willen onze gemeente zodanig inrichten dat deze daadwerkelijk veilig is voor de weggebruikers en de mensen die in de gebieden wonen en verblijven.

Bij het uitvoeren van Duurzaam Veilig kan gebruik gemaakt worden van diverse typen snelheidsremmende maatregelen. Deze typen zijn uitgebreid beschreven in de opiniërende brief Duurzaam Veilig welke ter inzage ligt bij dit raadsvoorstel.

In de loop der jaren zijn in Nederland de diverse 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 deze worden om verkeerstechnische en praktische redenen derhalve steeds minder toegepast. Wegversmallingen en asverspringingen zijn slechts in beperkte mate effectief. Naast gewinning door de weggebruiker werken deze alleen als er voldoende verkeersaanbod is in twee richtingen.

Voordeel van deze typen is dat er weinig tot geen trillingsoverlast is. Voor de aanleg van wegversmallingen en asverspringingen dient evenwel voldoende ruimte aanwezig zijn. Aangezien er in onze gemeente in het algemeen zeer weinig ruimte is, zijn wegversmallingen en asverspringingen niet altijd goed toepasbaar. Tweewielers en voetgangers kunnen bij deze manier van inrichten worden klemgereden.

Plateaus en verhoogde kruisingsvlakken worden in Nederland beschouwd als het meest effectief en worden nagenoeg overal toegepast. Het CROW (Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) heeft de plateaus en verhoogde kruisingsvlakken (feitelijk een plateauvariant) uitgewerkt in een officiële standaard. Naast de fysieke snelheidsremmende functie kennen plateaus ook een attentieverhogende functie. Essentieel bij de aanleg van plateaus 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 sinusoïde. Tevens zijn de hellingen en bovenzijdes langer dan bij de meer klassieke verkeersdrempels. 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 wordt dan ook gekozen voor het strategisch aanleggen van plateaus op kruispunten. Daartussen wordt bij plaatsing rekening gehouden met de verkeersintensiteit en de bewoners, waarbij zoveel mogelijk de richtlijnen van het CROW worden benadert. Het aantal plateaus blijft daardoor minimaal en is er sprake van een zogeheten sobere inrichting (maatwerk per lokatie en situatie).

Zoals aangegeven, zijn in de gemeente Steenbergen 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.

Tijdens de discussie Duurzaam veilig in de Commissie Grondgebied- en Economische zaken hebben de leden van de Commissie aangegeven dat zij de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig noodzakelijk achten. Uit de discussie is gebleken dat de huidige uitvoering met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken een goed uitgangspunt is en blijft. Hierbij is nadrukkelijk gewezen op een sobere en strategische inrichting van de wegen, die evenwel zoveel mogelijk de richtlijnen van het CROW volgt. De leden van de Commissie hebben aangegeven dat naast het aanleggen van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, ook de mogelijkheid aanwezig moet zijn voor alternatieve snelheidsremmende maatregelen. Omwonenden dienen bij de inrichting betrokken te worden, zodat per lokatie beter maatwerk kan worden bewerkstelligd.

4. Middelen

Jaarlijks wordt er vanuit het fonds aanvullend wegenonderhoud € 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%). Derhalve kan er jaarlijks voor € 90.000,- geïnvesteerd worden in duurzaam veilige maatregelen.

5. 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 duurzaam veilig zijn ingericht, zal de politie handhaving weigeren;
- De gemeente loopt het risico dat bij een ongeval in een gebied 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 sluiptverkeer kunnen ontstaan dat snelheidsremmers ontwijkt.

6. Aanpak

Wij achten de voortzetting van Duurzaam Veilig noodzakelijk. De gemeente Steenbergen moet blijven voldoen aan de doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. De duurzaam veilige inrichting met snelheidsremmende maatregelen dient sober en strategisch te worden uitgevoerd, waarbij zoveel mogelijk wordt voldaan aan de richtlijnen van het CROW. Bij inrichting kan als basis worden uitgegaan van continuering van het huidige beleid met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken.

Naast de aanleg van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken moeten ook alternatieve typen van snelheidsremmende maatregelen gebruikt kunnen worden. Op deze wijze kan per lokatie en / of wegvak maatwerk worden geleverd. Bij het gebruik van alternatieven náást plateaus en verhoogde kruisingsvlakken, worden wegversmallingen als eerste extra optie gezien. Daarnaast zouden ook asverspringingen kunnen worden overwogen. Voorwaarde hierbij is dat voor de aanleg van deze maatregelen voldoende ruimte en gelegenheid aanwezig is, zodat wat betreft de verkeersveiligheid niet het tegenovergestelde wordt bereikt. Andere typen van snelheidsremmende maatregelen zijn niet effectief en deze zullen bij de verdere inrichting dan ook buiten beschouwing worden gelaten.

De uitvoering van Duurzaam Veilig moet worden overgelaten aan de vakafdeling (Realisatie & Beheer). Bij het duurzaam veilig inrichten van een lokatie en / of wegvak dienen de omwonenden betrokken te worden, zodat ontwerpen van de vakafdeling kunnen worden aangepast voorafgaand aan de uitvoering. Aanvullend kunnen naast fysieke maatregelen ook visuele versmallingen in de vorm van bijvoorbeeld hegjes worden ingepast.

Het aanpassen van de oudere typen snelheidsremmende maatregelen moet zoveel mogelijk plaatsvinden tijdens (groot) onderhoud, dan wel tijdens reconstructies. Wijzigingen betreffen voornamelijk het aanpassen van de korte rechte hellingen naar een langere helling in sinusvorm.

7. Voorstel

- om de uitvoering van Duurzaam Veilig te continueren;
- om bij uitvoering uit te gaan van een sobere en strategische inrichting, die evenwel voldoet aan de minimale eisen en richtlijnen;
- om bij uitvoering 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;
- om de inrichting van Duurzaam Veilig over te laten aan de afdeling Realisatie & Beheer;
- om bij inrichting omwonenden te raadplegen middels een inspraakavond, zodat maatwerk kan worden bewerkstelligd;
- om de aanpassing van de oudere typen maatregelen te laten plaatsvinden tijdens (groot) onderhoud, dan wel tijdens reconstructies;
- om Duurzaam Veilig op termijn onder te brengen in het nog op te stellen Gemeentelijke Verkeers- en Vervoerplan (GVVP).

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



R.S.M. Heintjes MCM



J.J. Hoogendoorn

Aanvullende memo bij het Raadsvoorstel Duurzaam Veilig d.d. 17 februari 2009:

Onderwerp: *Ambitieniveau bij de aanleg van snelheidsremmende maatregelen.*

In het raadsvoorstel Duurzaam Veilig en de daarbij behorende opiniërende brief wordt aangegeven dat gemeentes geacht worden bij te dragen aan de nationale doelstelling om het aantal verkeersslachtoffers te reduceren. Concreet betekent dit dat gemeentes verantwoordelijk zijn voor het duurzaam veilig inrichten van de wegen waarvan zij de beheerder zijn. Bij de uitvoering van Duurzaam Veilig kunnen evenwel keuzes worden gemaakt. Gemeentes kunnen zelf bepalen welke typen van snelheidsremmende maatregelen worden toegepast en met welke intensiteit deze maatregelen worden toegepast.

Tijdens de discussie Duurzaam veilig in de Commissie Grondgebied- en Economische zaken hebben de leden van de Commissie aangegeven dat zij de verdere uitvoering van Duurzaam Veilig noodzakelijk achten. Uit de discussie is gebleken dat de huidige uitvoering met plateaus en verhoogde kruisingsvlakken een goed uitgangspunt is en blijft. Hierbij is nadrukkelijk gewezen op een sobere en strategische inrichting van de wegen, die evenwel zoveel mogelijk de richtlijnen volgt van het CROW (Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte). Daarnaast is aangegeven dat naast het aanleggen van plateaus en verhoogde kruisingsvlakken ook de mogelijkheid aanwezig moet zijn voor toepassing van alternatieve snelheidsremmende maatregelen. Althans, daar waar mogelijk vanuit het oogpunt van de verkeersveiligheid. Uit de discussie is gebleken dat wegversmallingen als eerste extra optie gezien kunnen worden. Daarnaast zouden in sommige situaties ook asverspringingen kunnen worden overwogen.

Om over een langer traject snelheidsbeheersing te bereiken moeten meerdere snelheidsremmende maatregelen worden aangelegd. Om tot een zogeheten sobere inrichting te komen, wordt gekozen voor het strategisch aanleggen van de maatregelen. In praktijk houdt dit veelal het aanleggen van plateaus op kruispunten in (verhoogde kruisingsvlakken). Uit iandelijk onderzoek blijkt dat juist hier ernstige verkeersslachtoffers kunnen worden voorkomen. Daartussen wordt bij plaatsing van de maatregelen rekening gehouden met de verkeersintensiteit, het weggebruik, de bewoners en de ongevallencijfers.

In de praktijk zijn er verschillen tussen de diverse wegen. Ook is er een verschil tussen de wegen binnen de bebouwde kom en de wegen buiten de bebouwde kom.

Binnen de bebouwde kom dienen we bij een sobere en strategische inrichting, die evenwel zoveel mogelijk de richtlijnen volgt van het CROW, in de gemeente Steenberg en uit te gaan van afstanden variërend tussen de 75-200m tussen de maatregelen. Dit is mede afhankelijk van de situatie ter plaatse. Binnen de bebouwde kom is in de praktijk een gemiddelde afstand van 100m een goed uitgangspunt. De afstand tussen de maatregelen is hierbij mede afhankelijk van de afstanden tussen de kruispunten. De plateaus hebben een totale lengte van 9,80m, inclusief de sinusvormige hellingen van elk 2,40m. Op kruisingen kan de lengte variëren.

Buiten de bebouwde kom dienen we uit te gaan van afstanden variërend tussen de 300-700m tussen de maatregelen. Dit is eveneens afhankelijk van de situatie. Buiten de bebouwde kom is in de praktijk een gemiddelde afstand van 300-500m een goed uitgangspunt. De plateaus hebben een totale lengte van 14,60m, inclusief de sinusvormige hellingen van elk 4,80m. Op kruisingen kan de lengte variëren.

Daar waar mogelijk of noodzakelijk, bijvoorbeeld in verband met omwonenden of de verkeerssituatie, kunnen verhoogde kruisingsvlakken worden vervangen door andere strategisch geplaatste maatregelen, zoals bijvoorbeeld plateaus of wegversmallingen voor de kruising.

Voordat de wegen duurzaam veilig worden ingericht met snelheidsremmende maatregelen worden de omwonenden geraadpleegd middels een inspraakavond. Hierbij krijgen zij de gelegenheid om het concept ontwerp in te zien en aanvullende opmerkingen of wensen aan te geven. De opmerkingen en wensen worden zoveel mogelijk verwerkt bij het verdere ontwerp van de duurzaam veilige inrichting van de wegen. Hierna kunnen de exacte lokaties van de snelheidsremmende maatregelen worden vastgesteld.

Hoofd van de afdeling Realisatie en Beheer,



G. van Drunen.



gemeente Steenbergen

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

De raad der gemeente Steenbergen;

in behandeling genomen het voorstel van burgemeester en wethouders d.d. 17 februari 2009

besluit:

- 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).

Steenbergen, 26 maart 2009

De raad voornoemd,
de griffier,

C. Franssen

de voorzitter,

J.J. Hoogendoorn