
Raadsvergadering	:	17 maart 2008
Agendapunt	:	8
Onderwerp	:	Vaststelling Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2008 – 2017

Samenvatting voorstel

Het bestaande Gemeentelijk VerkeersveiligheidsPlan (in het vervolg GVVP) van de gemeente Sint Anthonis dateert uit 1995 en dient daarom te worden geactualiseerd. Het geactualiseerde GVVP dient het nieuwe beleidskader te vormen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en de huidige verkeerssituatie in de gemeente Sint Anthonis.

De verkeers- en verkeersveiligheidsaspecten dienen binnen het GVVP zo breed mogelijk aan bod te komen naar de diverse doelgroepen zoals gemotoriseerd verkeer, fietsers, voetgangers, scholieren, gehandicapten etc. Na inzicht te hebben verkregen in de problematiek dienen uitvoeringsprogramma's te worden opgesteld binnen het GVVP. De doelstelling van het nieuw op te stellen GVVP is dan ook "het oplossen van bestaande en toekomstige verkeersknelpunten ter verbetering van subjectieve en objectieve verkeersonveiligheid"

Toelichting op het voorstel:

Doel

Ten aanzien van de actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan is een algemene doelstelling opgesteld:

Het ontwikkelen en uitwerken van een verkeersbeleid waarmee de gemeente St. Anthonis op een praktische wijze kan doorgaan met de invoering van Duurzaam Veilig, waarbij het leveren van maatwerk als uitgangspunt dient.

Deze algemene doelstelling wordt nader uitgewerkt tot een aantal concretere doelstellingen, gericht op specifieke weggebruikers en gebruik van de bestaande wegenstructuur. Deze doelstellingen kunnen in een drietal categorieën worden ingedeeld, te weten 'Duurzaam Veilig', 'Natuurlijk Sturen' en 'Overig'.

Plan van aanpak

Om te komen tot een actualisatie van het Verkeersveiligheidsplan zijn in principe drie stappen doorlopen. In eerste instantie is een inventarisatie uitgevoerd waarbij alle verkeerskundige basisgegevens zijn geanalyseerd, zowel objectieve als subjectieve basisgegevens. Vervolgens is in tweede instantie een aantal concrete doelstellingen geformuleerd die als input hebben gediend voor het opstellen van de visie voor het Verkeersveiligheidsbeleid voor de gemeente Sint Anthonis voor de komende jaren. Als derde zijn uiteindelijk oplossingsrichtingen uitgewerkt die verwoord zijn in het Meerjarenuitvoeringsprogramma (MUP) dat als basis dient voor het daadwerkelijk uitwerken en uitvoeren van concrete projecten.

Proces en communicatie

Bij de totstandkoming van het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan heeft communicatie een belangrijke rol gespeeld. Om inzicht te krijgen in de feitelijke problemen in de gemeente Sint Anthonis is naast een ambtelijke en bestuurlijke vertegenwoordiging ook gebruik gemaakt van een klankbordgroep. Met behulp van de Bottom-Up methode is samen met de klankbordgroep een proces doorlopen bestaande uit vier stappen zodat draagvlak is gecreëerd voor de uiteindelijke oplossingsrichtingen.

- 1) Inventarisatie knelpunten
- 2) Opstellen doelstellingen
- 3) Uitwerken visie
- 4) Wegcategorisering en meerjarenuitvoeringsprogramma.

De samenstelling van de klankbordgroep kunt u terug vinden in het GVVP onder hoofdstuk 1.2.1.

Leeswijzer van de rapportage van het GVVP

Hoofdstuk twee geeft een beschrijving van de beleidsinventarisatie die ten behoeve van dit Verkeersveiligheidsplan is uitgevoerd. Hoofdstuk drie geeft inzicht in de verkeerskundige basisgegevens die verzameld zijn, waarna in hoofdstuk vier de doelstellingen en visie beschreven zijn die als uitgangspunt dienen in dit Verkeersveiligheidsplan. Hoofdstuk vijf geeft vervolgens inzicht in diverse oplossingsrichtingen die kunnen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarna in hoofdstuk zes tenslotte een meerjarenuitvoeringsprogramma is opgesteld waarin concrete maatregelen zijn voorgesteld om de geconstateerde knelpunten op te lossen.

Gemeentelijk beleid

Ten aanzien van het gemeentelijke beleid is het Verkeersveiligheidsplan uit 1995 het meest relevante document dat van toepassing is voor de actualisatie. Wat in het Verkeersveiligheidsplan uit 1995 is beschreven, is zo gedateerd dat knelpunten en afwijkingen die destijds gemaakt zijn niet meer allemaal actueel zijn.

In het document uit 1995 wordt een aantal locaties beschreven die als verkeersonveilig kunnen worden aangemerkt. Een aantal van deze locaties is in de loop van de jaren niet aangepakt en zodoende dient hier in dit Verkeersveiligheidsplan voldoende aandacht aan besteed te worden. Daarnaast wordt in het vorige Verkeersveiligheidsplan gesproken over het aanstellen van een verkeerscoördinator zodat het aspect verkeer bij ruimtelijke ontwikkelingen voldoende aandacht krijgt. Ook dit aspect dient in de update van het Verkeersveiligheidsplan een duidelijke plek te krijgen.

Oplossingsrichtingen

De oplossingsrichtingen die in het GVVP beschreven zijn *Duurzaam Veilig*, *Mensgerichte Maatregelen* en *Natuurlijk Sturen* zijn er onder andere op gericht om de knelpunten die uit de ongevalanalyse zijn gekomen op te lossen: zoals het voorkomen van ongevallen met bomen, voorkomen van ongevallen met fietsers als gevolg van het ontbreken van goede fietsvoorzieningen en het afwijken van de inrichting van wegen van de uitgangspunten van Duurzaam Veilig.

Duurzaam Veilig

De wegategorisering maakt onderdeel uit van het landelijk Duurzaam Veilig beleid. Het Duurzaam Veilig beleid is erop gericht de wegenstructuur zodanig in te richten dat iedere weggebruiker weet welk verkeersgedrag van hem verwacht wordt. Het doel van Duurzaam Veilig is het vergroten van de verkeersveiligheid. Dit wil men duidelijk maken door het gewenste weggedrag duidelijk te maken door middel van:

- Herkenbaarheid;
- Uniformiteit;
- Logica;
- Duidelijkheid.

Het beoogde resultaat van deze werkwijze is:

- Voorkomen van onbedoeld gebruik;
- Voorkomen hoge snelheids- en richtingsverschillen;
- Voorkomen onzeker gedrag.

Deze filosofie is in de praktijk gebracht door het invoeren van een drietal wegcategorieën, die in de gemeentelijke wegategorisering zijn toegedeeld aan de bestaande wegenstructuur:

- Stroomwegen;
- Gebiedsontsluitingswegen;
- Erftoegangswegen.

Mensgerichte maatregelen

In Duurzaam Veilig staan deze drie aspecten bekend als de 3 E's:

Engineering, Education en Enforcement. De kracht ligt in de mix van deze drie.

Engineering komt uitgebreid aan bod door middel van de infrastructurele maatregelen, maar Education en Enforcement zijn aspecten die vaak onderbelicht blijven. Education en Enforcement wordt vormgegeven door middel van de instrumenten

verkeerseducatie, voorlichting en handhaving, ook wel bekend onder de noemer

"mensgerichte maatregelen". Hierbij zijn de campagnes zoals "De scholen zijn weer begonnen", "BOB jij of BOB ik" en het Brabants Veiligheids Label(BVL) voor scholen de bekendste.

Natuurlijk Sturen

De inrichting van de 60km zones in Nederland vindt tot op heden voornamelijk plaats door middel van het realiseren van infrastructurele maatregelen, zoals drempels en plateaus, die een snelheidsverlagend effect hebben op vooral het gemotoriseerd verkeer. Dit in het kader van het landelijk Duurzaam Veilig beleid, zoals dat in paragraaf 4.3 beschreven is. Door diverse weggebruikers, bijvoorbeeld agrarisch verkeer, worden deze maatregelen als oncomfortabel ervaren en is er vraag naar alternatieve maatregelen om de snelheid terug te dringen en de verkeersveiligheid te verhogen. Een van de mogelijkheden om dit te bereiken betreft het concept 'Natuurlijk Sturen' waarmee snelheid op een natuurlijke wijze wordt aangepakt. Dit betekent dat in buitengebieden, naast infrastructurele maatregelen, ook gewerkt wordt met landschappelijke en cultuurhistorische kenmerken van een gebied. Het concept Natuurlijk Sturen is dus niet direct een op zichzelf staand product, maar is in meerdere mate een aanvulling op Duurzaam Veilig, en met name de invoering van 60km zones. Hierbij wordt meer aandacht besteed aan de identiteit van de omgeving en wordt gezocht naar maatregelen die hierbij passen. Voorbeelden van 'natuurlijke maatregelen' worden gegeven in hoofdstuk 5.2.1 tot en met 5.2.4. Hierbij zal telkens gekeken moeten

worden welke landschappelijke en/of cultuurhistorische elementen er aanwezig zijn om deze vervolgens te betrekken bij het ontwerpen van de verkeersremmende maatregel.

Financiële consequenties

Over de soort en vorm van de te nemen maatregelen wordt na deze vaststelling een separaat voorstel met kostenindicaties gemaakt, het zogenaamde maatregelenpakket. Dit voorstel zal op hoofdlijnen worden uitgewerkt omdat elke eventueel te nemen maatregel afzonderlijk bekeken zal moeten worden. Gelijktijdig met het vaststellen van het maatregelenpakket zal de volgorde van de prioritering vastgesteld moeten worden.

Voorstel besluit

Overeenkomstig bijgevoegd concept-besluit wordt voorgesteld: het nieuwe GVVP met de daarbij behorende prioritering vast te stellen. De te nemen maatregelen met de daarbij behorende kostenindicaties worden op een later tijdstip vastgesteld.

Sint Anthonis, 8 januari 2008.

Burgemeester en wethouders van Sint Anthonis,
de secretaris, de burgemeester,

drs. R.H.M.A. Rongen

J.M.J. Verbeeten

Ter inzage legging

Bij dit onderwerp liggen de volgende stukken ter inzage:

1. Gemeentelijk VerkeersVeiligheidPlan, planhorizon 2008 – 2017
2. Brabants Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2008 – 2012.

Memorie gemeentegesprek

Het Gemeentelijk Verkeersveiligheidsplan 2008 – 2017 is toegelicht en besproken tijdens het Gemeentegesprek van 25 februari 2008.

De raadsfracties stemmen in met agendering van dit voorstel als bespreekstuk voor de raadsvergadering van 17 maart 2008.

De griffier,
Mr. A.P.J.L. Keijzers

Afdeling : Ruimte en Wonen
Portefeuillehouder : Wethouder P. Bos