

raadsvoorstel

portefeuillehouder G. Elkhuzen
opgesteld door Beheer Openbare Ruimte / Isabeau Storm
Registratienummer
collegebesluit 15.14846
vergaderdatum raad 17 september 2015
jaar/nummer (niet invullen, dit vult de griffie in)

onderwerp Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop

Het college van burgemeester & wethouders stelt de raad voor het volgende te besluiten:

1. De notitie "Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop" vast te stellen;
2. Een bedrag van € 200.000,- te onttrekken aan de Algemene Reserve vrij besteedbaar ten behoeve van de uitvoering van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes;
3. De meerkosten voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken te betrekken bij de actualisatie van het nieuwe beheerplan Wegen in 2016..

burgemeester en wethouders van Nieuwkoop

mr. G.G.G. Slooters
secretaris

F. Buijserd
burgemeester

Toelichting

Probleemstelling

In 2013 heeft uw raad ons college gevraagd inzicht te geven in de verkeersveiligheid van de gemeentelijke fietsroutes.

Inleiding

In juli 2013 is de notitie "Verkeersveilige schoolroutes" door uw raad vastgesteld. Die notitie had tot doel de verkeersveiligheid op de fietsroutes van en naar de scholen te verbeteren. De verbetermaatregelen die in dit plan zijn opgenomen zijn inmiddels

uitgevoerd en zijn het meest zichtbaar door de inrichting van schoolzônes met het plaatsen van bont gekleurde accentpalen (Julie© palen).

Bij de behandeling van de notitie “Verkeersveilige schoolroutes” heeft uw raad ons college gevraagd een breed onderzoek uit te voeren en te kijken naar de verkeersveiligheid op alle Nieuwkoopse fietsroutes.

Dit voorjaar hebben wij u een eerste inventarisatie van knelpunten aangeboden. Bij de behandeling op 2 april 2015 hebt u ons gevraagd de inventarisatie aan te vullen met meldingen van inwoners en andere betrokkenen.

Aan de hand van meldingen van bewoners, inbreng van dorpsraden en Klankbordgroep Ter Aar West met informatie van ongevalgegevens uit het registratieprogramma ViaStat, hebben wij een inventarisatie uitgevoerd. Uiteindelijk is een lijst ontstaan van niet minder dan 95 knelpunten. Op basis van een selectie zijn wij gekomen tot een lijst van 50 knelpunten, die vervolgens inhoudelijk zijn beoordeeld en waarvoor wij maatregelen hebben uitgewerkt.

Wij hebben er voor gekozen op de totale lijst van knelpunten een selectie toe te passen. Het aantal knelpunten is naar ons oordeel zo groot, dat het niet reëel is te verwachten dat alle knelpunten op korte of middellange termijn kunnen worden aangepakt. Hier ontbreken gewoonweg de financiële middelen voor. Het is wat ons betreft dan ook noodzakelijk te selecteren en te prioriteren.

In een eerste selectie hebben wij de knelpunten op provinciale wegen afgezonderd. Omdat wij niet het beheer hebben van deze wegen, kunnen wij hier ook geen verbetermaatregelen uitvoeren. Over deze knelpunten gaan wij in gesprek met de provincie Zuid-Holland.

In een tweede stap hebben wij alle knelpunten die liggen op de primaire fietsroutes en/of knelpunten waar sprake is geweest van één of meer ongevallen geselecteerd. Hiermee richten wij ons op die knelpunten welke in belangrijke mate effect hebben op de veiligheid van het merendeel van het fietsverkeer. Een deel van de beschreven knelpunten liggen niet op de primaire fietsroutes of soms geheel niet op fietsroutes. Omdat de primaire fietsroutes het meest intensief door fietsers worden gebruikt, willen wij ons vooral richten op het verbeteren van de situatie op deze routes. Daarnaast vinden wij het belangrijk om knelpunten waar één of meer ongevallen hebben plaatsgevonden op te nemen. Alle ongevalslocaties hebben wij daarom ook meegenomen in de selectie, ook als zij niet op een primaire fietsroute liggen.

In de derde stap hebben wij een prioritering aangebracht door de knelpunten te toetsen aan een drietal criteria: het type knelpunt, de nabijheid van een school en de maximum snelheid ter plaatse. De prioritering bepaald de urgentie. Wij zien het als richtinggevend

bij de uitvoering, waarbij knelpunten met de hoogste prioriteit het eerst worden aangepakt.

Alle 50 knelpunten zijn beoordeeld en voor de meeste knelpunten hebben wij maatregelen uitgewerkt om tot verbetering van de situatie te komen. In sommige gevallen is het niet mogelijk gebleken tot maatregelen te komen. Het gaat in dat geval om situaties waar:

- de inrichting voldoet, maatregelen zijn niet noodzakelijk of zelfs niet wenselijk;
- de situatie niet kan worden verbeterd, bijvoorbeeld door gebrek aan ruimte;
- het knelpunten betreft die inmiddels zijn aangepakt;
- de oorzaak is terug te voeren tot louter incorrect gedrag.

In situaties waar het verkeersgedrag een structureel probleem lijkt te zijn, wordt bekeken of “opvoedende” maatregelen in de vorm van verkeerseducatie kunnen worden ingezet. De mogelijkheden hiervoor zijn in hoofdstuk 6 uitgewerkt.

De 41 maatregelen die zijn opgenomen in tabel 2 van de notitie worden in beginsel uitgevoerd op basis van urgentie. Knelpunten met een hoge score (tabel 1 in de notitie) worden het eerst aangepakt. Eenvoudige maatregelen worden meegenomen in het reguliere beheer en de kosten komen ten laste van de beheerbudgetten. Andere, meer ingrijpende, werkzaamheden worden uitgevoerd als projectmatige activiteit of worden, wanneer mogelijk, meegenomen met het groot onderhoud wegen. Wij stellen voor het budget van € 200.000,- dat door uw raad bij de vaststelling van de jaarrekening 2014 is gereserveerd hiervoor in te zetten. Daarnaast willen wij beschikbare middelen in het kader van de Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer inzetten voor het uitvoeren van maatregelen.

Bij de beoordeling van een aantal knelpunten is vastgesteld dat de inrichting van de weg niet juist is, omdat rode fietssuggestiestroken ontbreken. Wij stellen voor de aanleg van fietssuggestiestroken met rood asfalt te combineren met het groot onderhoud van de betreffende weg. Het is om diverse redenen, waaronder de kosten, niet verstandig die maatregelen apart uit te voeren.

Zoals uit de notitie blijkt, beperken wij ons vooralsnog tot een selectie van knelpunten. De overige circa 35 knelpunten worden in beginsel voorlopig niet aangepakt. Wel willen wij op termijn bezien welke maatregelen voor deze knelpunten mogelijk zijn en of hiervoor financiële middelen beschikbaar zijn. Dat neemt overigens niet weg dat wij steeds bekijken of er zich mogelijkheden voordoen, bij zowel de uitvoering van groot onderhoud als regulier onderhoud, om deze knelpunten toch aan te pakken.

Kader / Eerdere besluiten

Op 11 juli 2013 is de notitie “Verkeersveilige schoolroutes” vastgesteld en is het college gevraagd onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid van alle gemeentelijke fietsroutes.

Op 2 april 2015 is de raad een inventarisatie van de knelpunten op gemeentelijke fietsroutes aangeboden. De raad heeft het college gevraagd de inventarisatie uit te breiden.

Beoogd effect

De notitie biedt uw raad inzicht in de knelpunten op de Nieuwkoopse fietsroutes, de maatregelen die mogelijk zijn om de belangrijkste knelpunten aan te pakken en de kosten die hiermee zijn gemoeid. Met het aanpakken van de knelpunten moet de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes verbeteren.

Voorgestelde besluiten / Argumenten:

1. *De notitie "Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop" vast te stellen.* Wij zijn van mening dat wij met de notitie tegemoet komen aan uw wens om inzicht te krijgen in de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes. De inventarisatie is gebruik gemaakt van registraties van ongevallen, registraties en meldingen van Veilig Verkeer Nederland, meldingen van onze inwoners en inbreng van dorpsraden en Klankbordgroep Ter Aar West.

Met de werkwijze die wij hebben gevolgd ligt er een goede basis om binnen de huidige collegeperiode de belangrijkste knelpunten aan te pakken

2. *Een bedrag van € 200.000,- te onttrekken aan de Algemene Reserve vrij besteedbaar ten behoeve van de uitvoering van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes.*

Bij de vaststelling van de jaarrekening 2014 is door uw raad een budget van € 200.000,- gereserveerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes. Dit budget kan worden ingezet voor de uitvoering van de maatregelen met de hoogste prioriteit.

3. *Bij de actualisatie van het nieuwe beheerplan Wegen in 2016 de meerkosten voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken mee te nemen*

Erftoegangswegen buiten de bebouwde kom, waarop een maximum snelheid geldt van 60 km/uur, behoren te zijn voorzien van rode fietssuggestiestroken. Bij de beoordeling van knelpunten is vastgesteld dat binnen onze gemeente een aantal van deze wegen niet op die wijze ingericht.

In de notitie "Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop" is aangegeven dat de aanleg van fietssuggestiestroken met rood asfalt bij voorkeur wordt uitgevoerd in combinatie met het groot onderhoud van de gehele weg. De meerkosten voor het aanbrengen van fietssuggestiestroken op de in de notitie genoemde wegen bedragen € 148.125,-.

Kanttelingen:

Verkeersveiligheid: feiten of gevoel

In de verkeerskunde bestaat onderscheid tussen objectieve en subjectieve verkeersveiligheid. De objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op de feiten en cijfers, bijvoorbeeld op het werkelijk aantal gebeurde ongevallen. Het begrip subjectieve verkeersonveiligheid verwijst naar persoonlijke gevoelens die mensen hebben over verkeersonveiligheid. Deze beleving van de verkeersonveiligheid vloeit voort uit eigen ervaringen of waarnemingen in het verkeer, contacten met anderen of informatie uit de media.

De knelpunten die zijn beschreven in de notitie omvat zowel objectieve als subjectie knelpunten. De objectieve knelpunten zijn gebaseerd op registraties en meldingen van ongevallen, de subjectieve knelpunten op meldingen en inbreng van burgers en dorpsraden en Klankbordgroep Ter Aar West over verkeersonveiligheid.

Het is belangrijk dat wij aandacht hebben voor de subjectieve verkeersveiligheid, het gevoel van veiligheid van onze inwoners, omdat het verband houdt met het welbevinden van de inwoners. Als wij de gevoelens van onveiligheid willen gebruiken als indicator voor mogelijke knelpunten van verkeersonveiligheid, dan is het wel belangrijk om de signalen op feitelijkheid te toetsen.

Uit onderzoek van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) blijkt dat het verbeteren van de subjectieve verkeersonveiligheid nauwelijks van belang is wanneer wij als het doel hebben om het aantal ongevallen terug te dringen. Er blijkt hooguit een zwak verband tussen situaties die als onveilig worden ervaren en situaties die dat in termen van ongevallen ook daadwerkelijk zijn.

Wanneer de subjectieve (on)veiligheid, zonder toetsing op feitelijkheid, de beleidsagenda beïnvloed, kan dat betekenen dat kosteneffectieve maatregelen niet worden genomen en maatregelen die niet effectief zijn, maar op een groot draagvlak kunnen rekenen, wel. Ook in Nieuwkoop zijn daar voorbeelden van.

Tenslotte blijkt dat het wegnemen van alle gevoel van verkeersonveiligheid contraproductief werkt, omdat de kans bestaat dat als mensen minder alert zijn op mogelijke problemen en zich onveiliger gaan gedragen.

Financiële / Personele / Juridische consequenties

Financiële consequenties

De notitie "Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop" bevat een maatregelenplan met 41 maatregelen. Van deze maatregelen zijn van een deel de maatregelen de financiële consequenties voorzien in groot onderhoud of projecten. Zo is voor de herinrichting van de Aardamseweg in Ter Aar al extra budget beschikbaar gesteld voor maatregelen die verder gaan dat het normale groot onderhoud.

Het bedrag dan nodig is voor de uitvoering van de overige maatregelen bedraagt € 599.825,-.

Kleine en eenvoudige maatregelen kunnen worden meegenomen bij de uitvoering van het reguliere beheer, en kunnen ook ten laste worden gebracht van de

onderhoudsbudgetten. Het gaat om een totaalbedrag van € 7.200,- (kolom “regulier onderhoud” van tabel 2 in de notitie).

De kosten van de overige maatregelen bedragen in totaal € 592.625,-. Een drietal maatregelen omvat het aanbrengen van fietssuggestiestroken met rood asfalt. De uitvoering hiervan wordt bij voorkeur uitgevoerd tegelijkertijd met het groot onderhoud van de gehele weg. De geraamde kosten zijn meerkosten en bedragen in totaal € 148.125,-. Wij stellen voor deze meerkosten in de komende beheerplannen voor het onderhoud van de wegen mee te nemen.

De kosten voor de resterende maatregelen bedragen dan € 444.500,-. Bij de vaststelling van de jaarrekening 2014 heeft uw raad een budget van € 200.000,- gereserveerd voor de verbetering van de verkeersveiligheid op de Nieuwkoopse fietsroutes. Wij stellen voor dit budget binnen de huidige collegeperiode in te zetten voor de uitvoering van de maatregelen met de hoogste prioriteit.

Daarnaast willen wij de voor de gemeente Nieuwkoop beschikbare middelen in het kader van de Brede doeluitkering (BDU) verkeer en vervoer inzetten voor het uitvoeren van maatregelen. De bijdrage uit de BDU bedraagt 50% van de kosten.

maatregel	bedrag	dekking
Kleine eenvoudige maatregelen	€ 7.200	Meenemen in regulier beheer t.l.v. reguliere onderhoudsbudgetten
Aanbrengen rode fietssuggestiestroken	€ 148.125	Meerkosten meenemen in het beheerplan Wegen
Overige maatregelen	€ 444.500	Inzet reservering rekeningresultaat begroting 2014 € 200.000 en BDU gelden.
	€ 599.825	

Zoals uit het bovenstaande blijkt, is er voor de uitvoering van de maatregelen geen volledig sluitend dekkingplan. Het bij de vaststelling van de jaarrekening 2014 gereserveerde bedrag van € 200.000 is onvoldoende om alle maatregelen uit te voeren en over de omvang van de beschikbare BDU-gelden is nog geen duidelijkheid te geven. Wij hebben niettemin de intentie om in de komende drie jaar zo veel als mogelijk het maatregelenplan uit te voeren.

Personele consequenties

Het uitvoeren van de maatregelen heeft geen personele consequenties en wordt met de bestaande capaciteit binnen de organisatie uitgevoerd, mits de uitvoering wordt gespreid over de komende drie jaren. Hierbij gaan wij er van uit dat voor een beperkt aantal ingrijpende maatregelen uitvoerig overleg wordt gevoerd met betrokkenen. Wanneer op grote schaal maatregelen in samenwerking met inwoners en andere betrokkenen moeten uitgewerkt, is extra capaciteit noodzakelijk.

Juridische consequenties

Voor veel maatregelen is een verkeersbesluit nodig. Na bekendmaking van een verkeersbesluit volgt een bezwarentermijn van zes weken.

Voor de verbreding van het Vijfbruggenpad stuit op een strijdigheid met het bestemmingsplan Zevenhoven – Noordeinde. Het Vijfbruggenpad ligt gedeeltelijk in de bestemming Groen en gedeeltelijk in de dubbelbestemming Rioolwatertransportleiding. Binnen de bestemming Groen past de verbreding van het Vijfbruggenpad wel als functionele recreatieve voorziening. Met betrekking tot de dubbelbestemming moet toestemming gevraagd worden aan de eigenaar de rioolwatertransportleiding. Het bestemmingsplan staat in beginsel niet toe dat er verharde wegen worden aangelegd op de dubbelbestemming.

Communicatie / Participatie

Vooruitlopend op de inventarisatie hebben wij de dorpsraden en de Klankbordgroep Ter Aar West gevraagd inbreng te leveren. Ook inwoners hebben ons gewezen op knelpunten. Daarnaast hebben wij gebruik gemaakt van meldingen die inwoners in de afgelopen jaren hebben gedaan.

Voor uitvoering van de maatregelen zal per geval worden bekeken of en hoe communicatie plaatsvindt. Voor ingrijpende maatregelen gaan wij het overleg aan met betrokkenen. Voor meer eenvoudige maatregelen worden de aanwonenden geïnformeerd.

Voor verkeersbesluiten is publicatie in de Staatscourant verplicht. Deze worden ook gepubliceerd in het Elektronisch Gemeentebled en Nieuwkoops Nieuws. Daarnaast liggen verkeersbesluiten gedurende de bezwarentermijn van zes weken ter inzage.

Achterliggende stukken die ter inzage liggen

- Notitie "Verkeersveiligheid fietsroutes gemeente Nieuwkoop"

Advies meningsvormende raad

(griffie)