

VOORBLAD RAADSVORSTEL

ONDERWERP

Actualisatie wegencategorisering en bebouwde komgrenzen

BESLISPUNTEN

1. Het ontwerp voor het actualiseren van de wegencategorisering én de bebouwde komgrenzen op basis van de Wegenverkeerswet vast te stellen.
2. Het ontwerp als definitief aan te merken indien er geen zienswijzen worden ingediend.
3. Het college de opdracht geven om een uitvoeringsprogramma op te stellen nadat het ontwerp definitief is vastgesteld.
4. In het geval zienswijzen worden ontvangen, opnieuw over de actualisatie van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen te besluiten.

ARGUMENTEN, RISICO'S EN KANTTEKENINGEN

Argumenten:

- 1.1 Het is voor de verkeersveiligheid belangrijk dat de functie, inrichting en de snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming zijn. Zodat het duidelijk is waarvoor wegen bedoeld zijn en deze daar passend bij worden ingericht.
- 1.2 Hiermee wordt ervoor gezorgd dat er duidelijke bebouwde komgrenzen zijn, die overeenkomen met de beleving van de weggebruikers.
- 1.3 Hiermee kunnen knelpunten worden opgelost, waarbij functie en snelheid niet overeenkomen met de inrichting van de weg
- 1.4 Om tot een gedragen plan te komen, is het van belang dat belanghebbende de kans krijgen op inspraak.

Risico's:

1. Het lukt de hulpdiensten mogelijk niet de vastgestelde aanrijtijden te halen

Kanttekeningen:

2. De snelheidsverschillen op wegen die onderdeel uitmaken van een busroute zorgen mogelijk voor vertraging

RAADSVORSTEL

AANLEIDING

De huidige wegencategoriseringskaart en de huidige komgrenzenkaart stammen uit 2006. Er zijn sindsdien verschillende nieuwbouwprojecten en nieuwe wegen gerealiseerd en er komt de komende jaren nog een aantal nieuwbouwprojecten bij. Verder is er recentelijk ook een nieuwe landelijke aanbeveling uitgebracht over het toepassen van een nieuwe wegcategorie: gebieds-ontsluitingsweg 30km/uur (GOW30). Deze categorie is opgenomen in de uitvoeringsvoorschriften van het Besluit administratieve bepalingen wegverkeer (BABW). Bovenstaande punten maakt dat sommige wegen nog niet gecategoriseerd zijn of dat het wenselijk is om voor bepaalde wegen de categorie te actualiseren.

Daarnaast komt de bestaande kaart met bebouwde komgrenzen niet altijd meer overeen met de situatie op straat, zijn er nieuwe gebiedsontwikkelingen die in de nabije toekomst aanpassingen vragen en nieuwe inzichten over bestaande situaties. Dit maakt dat de bebouwde kom ook aan verandering toe is.

Het voorstel voor deze actualisaties is besproken tijdens een raadsinformatieavond op 8 december 2022. Naar aanleiding van de bespreking in de Commissie Ruimte van 26 november 2024 en de Raadsinformatieavond van 14 januari 2025 is er nog een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van het eerste voorstel. Deze wijzigingen worden apart benoemd in de memo 'Aanpassingen ontwerp 'Actualisatie wegencategorisering en bebouwde komgrenzen'.

DOELSTELLING

De doelstelling van deze actualisatie is tweeledig.

1. Actualisatie van de wegencategorisering: De wegencategorisering heeft als doel om functie, inrichting en snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming te brengen. Zodat duidelijk is waarvoor wegen bedoeld zijn en deze daar passend bij zijn ingericht. De wegencategorisering is dan ook een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Voor wegen binnen de bebouwde kom gelden daarbij andere inrichtingsrichtlijnen en andere snelheidslimieten dan voor wegen met een vergelijkbare functie buiten de bebouwde kom. Een uitgebreidere theoretische toelichting op de wegencategorisering is te vinden in bijlage 1 van het document 'Actualisatie wegencategorisering en bebouwde komgrenzen'.
2. Actualisatie van de bebouwde komgrenzen in het kader van de Wegenverkeerswet: De actualisatie van de bebouwde komgrenzen heeft als doel om duidelijke komgrenzen aan te geven, die overeenkomen met de beleving van de weggebruikers. Een komgrens geeft namelijk aan dat een ander gedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Bij het binnengaan van de bebouwde kom betreft dit een verhoging van het attentieniveau en een verlaging van de rijsnelheid naar het gewenste snelheidsniveau. Bij het verlaten van de bebouwde kom geldt het omgekeerde. Bij het opstellen van de nieuwe komgrenzen worden de richtlijnen van het CROW gevolgd.

ARGUMENTATIE

RAADSVOORSTEL

1.1. Het is voor de verkeersveiligheid belangrijk dat de functie, inrichting en de snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming zijn. Zodat het duidelijk is waarvoor wegen bedoeld zijn en deze daar passend bij worden ingericht.

De wegencategorisering is dan ook een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid. Voor wegen binnen de bebouwde kom gelden daarbij andere inrichtingsrichtlijnen en andere snelheidslimieten dan voor wegen met een vergelijkbare functie buiten de bebouwde kom.

De actualisatie van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen zal voor de volledige gemeente worden gedaan. Ook de wegen die in beheer zijn van de provincie zijn in beeld gebracht. Dit is gedaan om een compleet beeld te geven. Uiteindelijk is de provincie als wegbeheerder verantwoordelijk voor de snelheid en weginrichting. De wegencategorisering op provinciale wegen blijft voor het overgrote deel hetzelfde, de provincie stemt in met een wijziging op een deel van de Nieuweweg, tussen de rotonde met de Paul Captijnlaan en de huidige bebouwde komgrens van Poeldijk en de Wateringseweg, tussen de rotonde met de Arckelweg en de Laan van Grootcholten, in Poeldijk. In Westland liggen ook wegen die openbaar toegankelijk zijn, maar in beheer zijn van private partijen. Deze private wegen veranderen niet van functie, maar kunnen door verschuiving van de komgrenzen wel in snelheidslimiet wijzigen.

1.2. Hiermee wordt ervoor gezorgd dat er duidelijke bebouwde komgrenzen zijn, die overeenkomen met de beleving van de weggebruikers.

Een komgrens geeft namelijk aan dat een ander gedrag van de weggebruiker wordt verwacht. Bij het binnengaan van de bebouwde kom betreft dit een verhoging van het attentieniveau en een verlaging van de rijsnelheid naar het gewenste snelheidsniveau. Bij het verlaten van de bebouwde kom geldt het omgekeerde. Bij het opstellen van de nieuwe komgrenzen worden de richtlijnen van het CROW gevolgd.

1.3. Hiermee kunnen knelpunten worden opgelost, waarbij functie en snelheid niet overeenkomen met de inrichting van de weg

He doel van de wegencategorisering is om functie, inrichting en snelheid op een weg met elkaar in overeenstemming te brengen. Door middel van de stappen die in het rapport 'actualisatie wegencategorisering en bebouwde komgrenzen' doorlopen worden, wordt de overeenstemming tussen deze vier aspecten zoveel als mogelijk bereikt. In de praktijk zijn er altijd wegen waarbij deze overeenstemming niet volledig mogelijk is. Als gevolg hiervan kunnen er knelpunten aanwezig zijn. In sommige gevallen kan de vastgestelde wegcategorie knelpunten opleveren in relatie tot de inrichting of het gebruik van de weg. Door een uitvoeringsprogramma op te stellen kunnen bovengenoemde knelpunten (zo veel als mogelijk) worden opgelost.

1.4. Om tot een gedragen plan te komen, is het van belang dat belanghebbende de kans krijgen op inspraak.

Het actualiseren van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen in kader van de Wegenverkeerswet heeft als gevolg dat er op een aantal wegen een ander snelheidslimiet zal gelden en dat de verkeersregels net wat anders zijn. Omdat dit van impact kan zijn voor bewoners en andere belanghebbenden, is het belangrijk om deze mensen de kans te geven om zienswijzen in te dienen op dit voorgenomen plan. Op deze manier ontstaat er uiteindelijk een plan dat breed gedragen wordt, ook door de uiteindelijke weggebruikers.

RAADSVORSTEL

RISICO'S EN KANTTEKENINGEN

Risico's

1.1. Het lukt de hulpdiensten mogelijk niet de vastgestelde aanrijtijden te halen

Door het actualiseren van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen treedt er op een aantal wegen een snelheidsverlaging op. Enkele van deze wegen liggen op de hoofdroute voor hulpdiensten. Gemeente en hulpdiensten hebben afgesproken geen snelheid remmende maatregelen toe te passen op de vastgestelde hoofdroudekaart. Met een verlaging van de snelheid op deze wegen bestaat een risico op vertraging in de aanrijtijden van de hulpdiensten. Vandaar dat de hulpdiensten negatief adviseren op deze aanpassing.

Specifiek is de brandweer Westland gebonden aan normen die door het college zijn vastgelegd. De uitrijtijden van de brandweer mogen, vanaf het moment van alarmering tot uitrukken, maximaal 3 minuten bedragen. Het tijdstip van alarmering tot het ter plaatse komen mag maximaal 8 minuten bedragen. Om deze aanrijtijden te halen maakt de brandweer gebruik van de Hoofdverkeersroute van de Veiligheidsdienst. Deze hoofdroutes en aanrijtijden zijn in 2023 opnieuw vastgelegd voor een periode van vijf jaar.

Kanttekeningen

1.2. De snelheidsverschillen op wegen die onderdeel uitmaken van een busroute zorgen mogelijk voor vertraging

De vervoersmaatschappij EBS heeft aangegeven geen bezwaar te hebben op de voorgestelde snelheidsverlagingen op de busroutes. In veel gevallen konden zij de snelheidslimiet al niet halen met de bus en reden ze dus al langzamer.

FINANCIËN

1. Middelen uitvoeringsprogramma

Dit voorstel leidt niet direct tot kosten. Het uitvoeren van de aanpassingen die voortkomen uit het uitvoeringsprogramma, dat wordt opgesteld na vaststelling, leidt wel tot kosten. Er zijn echter te veel onzekerheden over welke maatregelen er precies nodig zijn, hoe de inrichting eruit komt te zien en het bevat een te groot aantal wegen om in goed in te kunnen schatten wat de kosten zijn.

We gaan werk met werk maken, waardoor die desbetreffende projecten mee kunnen in het reguliere budget. Daarnaast zullen de overige projecten landen in het uitvoeringsprogramma, of kunnen ze los getrokken worden en individueel worden ingediend.

Bij vaststelling van het uitvoeringsprogramma of bij het individueel indienen zal er te zijner tijd dekking moeten worden gezocht.

2. Onvoorziene middelen voor aanvullende maatregelen hulpdiensten

Op grond van het aangenomen raadsbesluit inzake regionalisering van de brandweer heeft de gemeente Westland zich verplicht tot het behalen van de zorgnorm. De hieruit voortvloeiende kosten zijn voor rekening van de gemeente. Hier is geen dekking voor. Dus mocht na aanpassingen op de hoofdroute uit proefritten van de brandweer blijken dat de aanrijtijden niet gehaald worden, dan komen de extra kosten die gemoeid zijn met aanvullende maatregelen voor rekening van de gemeente.

RAADSVOORSTEL

ning van de gemeente Westland. Hierbij kan gedacht worden aan het aanpassen van verkeersregelininstallaties en extra voorzieningen voor vrijwilligers, die bij een alarm vanuit de thuis- of werksituatie snelheid remmende maatregelen moeten passeren.

COMMUNICATIEPARAGRAAF

Intern delen we elk besluit met de hulpdiensten en EBS.

Het college doet het voorstel aan de gemeenteraad om het ontwerp actualisatie wegencategorisering en bebouwde komgrenzen ter inzage te leggen. Hiermee hebben bewoners en andere belanghebbenden 6 weken de tijd om zienswijzen in te dienen. Om de ter inzagelegging verder onder de aandacht te krijgen, informeren we belanghebbenden via diverse kanalen van de gemeente (website, social media, gemeentepagina in de krant).

Publicatie:

Het besluit wordt gepubliceerd in de week waarin de gemeenteraad aangeeft wanneer het ontwerp ter inzage komt te liggen.

EXTERN OVERLEG

Naar vaststelling van de actualisatie van de wegencategorisering en de bebouwde komgrenzen worden verkeersbesluiten opgesteld en ter beoordeling aangeboden aan de hulpdiensten. Belanghebbenden worden via publicatie op de website en plaatselijke media geïnformeerd.

VERVOLGTRAJECT

Bij vaststelling zal er een uitvoeringsprogramma worden uitgewerkt om de knelpunten op te lossen waarbij functie, inrichting en snelheid op een weg niet met elkaar overeenkomen.

Bij de knelpunten waar het gebruik niet overeenkomt met de wegcategorie wordt bij de nieuw vast te stellen verkeerscirculatieplannen bekeken of het mogelijk is om het gebruik te beïnvloeden.

Na vaststelling van dit besluit worden de hulpdiensten geïnformeerd over het afwijken van de afspraak met de hulpverleningsdiensten rond de aanwijzing van hoofdroutes voor deze diensten. Ook worden zij geïnformeerd over het belang om de verkeersveiligheid te laten prevaleren boven de aanrijtijden van hulpdiensten op de hoofdroute.

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



M.L.M. Weerts



B.R. Arends

