

Aan de raad.

Datum : 17 december 2019
Uw kenmerk :
Zaaknummer : 2019008278
Behandeld door : College van B&W
Doorkiesnummer : 023-5225701
Onderwerp : Regionale bewegwijzering
Verzonden :
Bijlage(n) :

Geachte leden van de raad,

In het uitvoeringsprogramma (Jaarplan) van de GR Bereikbaarheid Zuid-Kennemerland is afgesproken, dat de regionale bewegwijzering (voorheen de zogenoemde 'ANWB-borden') zal worden doorgelicht en waar nodig zal worden aangepast.

In het kader van de actieve informatieplicht informeert het college u hierover met deze brief.

Redenen voor aanpassing

De GR Bereikbaarheid onderkent drie redenen om de bewegwijzering aan te passen:

1. diverse verkeersstromen worden verwezen over routes die niet langer de voorkeur hebben;
1. 2.in algemene zin worden veel 'onnodige' bestemmingen genoemd, waardoor er wildgroei van borden is ontstaan;
2. de huidige bewegwijzering voldoet op onderdelen niet meer aan de wettelijke eisen, die worden gehanteerd door de Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBD); de NBD is een agentschap van Rijkswaterstaat met een wettelijke status en taak op het gebied van bewegwijzering. De NBD treedt op namens de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Rolverdeling en proces

De NBD heeft de landelijke regie over het plaatsen van bewegwijzering. De gemeente (c.q. regio) doet, als wegbeheerder, een voorstel aan de NBD. Het voorstel voor Zuid-Kennemerland is tot stand gekomen in co-creatie tussen de wegbeheerders en de NBD, waarbij de NBD adviseert en marginaal toetst op basis van de eisen die de minister stelt.

Het totale project bestaat uit zes stappen:

1. De Verkenning (het bepalen van belangrijkste regionale voorkeursroutes, is afgerond).
2. De Nulmeting (inventarisatie van huidige bewegwijzering, is afgerond).
3. Het Routeringsplan (overzicht van alle te bewegwijzeren doelen en routes naar die doelen), is geaccordeerd door de stuurgroep GR Bereikbaarheid en wordt –nadat de wegbeheerders/colleges eveneens hebben ingestemd- ter vaststelling aangeboden aan de minister .

4. Het Doelenplan (uitwerking van alle borden per wegvak en kruispunt, nog te doen door NBD).
5. Het Bewegwijzeringsplan (uitwerking op besteksniveau, nog te doen door NBD).
6. Realisatie, aanbesteding en nazorg (nog te doen door NBD).

Uitgangspunten voor aanpassing

Het maken van een nieuw bewegwijzeringsplan met zoveel verschillende wegbeheerders en ruim 160 te verwijzen doelen is een intensieve puzzel. Het zwaartepunt van de bewegwijzering ligt aan de oostkant van de regio, waar het verkeer vanaf Rijks- en provinciewegen de regio binnenkomt en verlaat. Hiermee hebben vooral Haarlem en Heemstede te maken. Deze gemeenten hebben ook specifieke wensen om het doorgaande verkeer meer om in plaats van dwars door het centrum te verwijzen. Dat gaat niet overal lukken, omdat de regio nog geen volledige ringen-structuur heeft (zo ontbreken nog de Velserversbinding en de Kennemertunnel).

Voor Bloemendaal en Zandvoort heeft de bewegwijzering minder gevolgen. Hier gaat het vooral om het saneren van het bordenbestand en het maken van een inhaalslag in het beheer. Voor onze regio is effectieve en efficiënte bewegwijzering belangrijk. Het verbetert de bereikbaarheid (waarbij een iets langere route ook sneller, verkeersveiliger en minder milieubelastend kan zijn) en de leefbaarheid.

Aanpassingen in Bloemendaal

De aanpassingen in de gemeente Bloemendaal blijven beperkt. De meeste routes blijven gelijk en door het wegvallen van de Duinpolderweg ontstaan er aan de westkant van de regio ook geen nieuwe routes. Enkele lokale verwijzingen naar bijv. Bennebroek en Santpoort worden beperkt, of pas opgepakt binnen de eigen gemeente (dus geen doorgaande verwijzingen vanuit Haarlemmermeer/Zuid-Holland). Als gevolg van landelijke afspraken wijzigt de eindbestemming voor de windrichting Zuid voor onze regio van Den Haag in Rotterdam. Alkmaar/richting Noord en Amsterdam/richting Oost blijven gehandhaafd.

Kosten

Het Routeringsplan is bekostigd uit het mobiliteitsfonds. In de volgende fase krijgt de NBD opdracht om kostenramingen en uitvoeringstekeningen te maken. Ook die kosten komen –als kosten voor onderzoek en planvorming- ten laste van het mobiliteitsfonds.

In de laatste fase (realisatie) worden de borden daadwerkelijk vervangen / geplaatst / weggehaald. Die kosten worden toegedeeld aan de betreffende wegbeheerder. Van die kosten is nog geen goede inschatting per wegbeheerder te maken, maar in algemene zin moet worden gezegd dat bewegwijzering behoorlijk duur is.

Vervolg

Na accordering van het Routeringsplan door alle wegbeheerders (stap 3) krijgt de NBD opdracht om verder te gaan met de uitwerking per kruispunt en de kostenraming (stappen 4 en 5). De uitvoering van stap 6 (aanbesteding en realisatie) is op dit moment nog niet concreet aan te geven.

Iedere wegbeheerder moet –op basis van de kostenramingen- zelf nagaan, hoe de uitvoering het best kan worden aangepakt. Dat kan zijn op basis van reguliere, al geplande vervanging van borden, gefaseerde / getemporeerde vervanging of inzet van extra budget.

Met vriendelijke groet,

burgemeester en wethouders van Bloemendaal,

 , burgemeester

 , secretaris