

Memo beantwoording raad- en commissie vragen



Vraag:

Onderwerp:	Wegcategoriseringsplan 2026-2036
Van wie:	Besluitvoorbereidende commissie
Zaak/documentnummer:	
Datum:	17 juni 2026
Planning:	Gemeenteraad 08 juli 2026
Raad/ commissie:	Besluitvoorbereidende commissie
Afspraak/ toezegging:	Vraag 1 t/m 4 zijn gesteld door: [REDACTED] 1. In het voorstel wordt aangegeven dat politie, brandweer en ambulance worden betrokken bij herinrichtingsprojecten. Kan worden toegelicht hoe dit proces precies is ingericht? Wie zijn hierbij de vaste gesprekspartners namens de Veiligheidsregio en hulpdiensten? 2. Op welke wijze worden opmerkingen, adviezen of zorgen van de Veiligheidsregio en hulpdiensten beoordeeld en meegewogen bij de uiteindelijke besluitvorming over de inrichting van wegen? 3. In de stukken wordt aangegeven dat bepaalde wegen mogelijk minder geschikt zijn voor hulpdiensten. Klopt het dat dit ook voor de Heiligestraat geldt? Zo ja, wat is hiervan de onderbouwing en welke gevolgen heeft dit in de praktijk? 4. Leidt de nieuwe wegcategorysering tot wijzigingen van de geldende maximumsnelheden op bestaande wegen? Zo ja, welke wegen betreft dit en op welke termijn worden deze wijzigingen verwacht? Vragen 5 en 6 zijn gesteld door: [REDACTED] 5. Op de profielen met losse fietspaden staat geen afscherming van de fietspaden in enige vorm opgenomen. Met het oog op het ongeluk in Zeeland van donderdag 11 juni jongstleden waarbij een auto over de groenstrook de schoolkinderen en hun begeleiders heeft geschept, kan een dergelijke barrière nog worden opgenomen? 6. In het plan wordt gesproken over de groep fietsers als zijnde een homogene groep. Echter, er zijn steeds meer elektrische fietsen in diverse soorten en steeds meer

	bakfietsen op de weg. Hierdoor is er een groot verschil in snelheid van de fietsers en de breedte die ze nodig hebben. Zijn de fietspaden zoals nu benoemd in het plan hier voldoende op voorbereid?
--	--

Antwoord:

Portefeuillehouder:	College
Datum:	17 juni 2026
Antwoord:	1. Er is elke 6 weken een regulier overleg met politie, ambulance, brandweer en handhaving (boa's). Daarin worden allerlei zaken besproken zoals de nieuwe projecten, tekeningen voor herinrichtingen, meldingen die ontvangen worden en praktische vragen. Opmerkingen vanuit de hulpdiensten worden daar opgehaald en meegenomen in de diverse projecten. 2. De opmerkingen, adviezen of zorgen van de Veiligheidsregio en hulpdiensten worden uiterst serieus genomen en waar mogelijk verwerkt in de adviezen en ontwerpen 3. De Heiligestraat werd in het oude wegcategoriseringsplan aangeduid als erftoegangsweg 30 km/u (ETW 30) en is derhalve ingericht als een 30 km/u zone. In het nieuwe wegcategoriseringsplan wordt de Heiligestraat aangeduid als gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW 30) wat inhoudt dat de toekomstige weginrichting wordt aangepast aan de richtlijnen voor GOW 30 volgens de CROW-methodiek. Dat betekent dat de Heiligestraat in de toekomst meer geschikt zal worden gemaakt voor doorstroming met een maximumsnelheid van 30 km/u. Op dit moment is de straat nog ingericht als ETW 30 wat betekent dat de verkeersremmende maatregelen nu nog hierbij aansluiten. Dat betekent niet dat de Heiligestraat nu ontoegankelijk is voor de hulpdiensten. Dit zal in de toekomst alleen maar beter worden. 4. De nieuwe wegcategorisering zal inderdaad leiden tot een verandering van maximumsnelheden. In het document "Wegcategoriseringsplan 2026-2036" staat vermeld welke wegen er opnieuw beoordeeld zijn en uit deze beoordeling een andere maximumsnelheid krijgen. Ook staat er in het document een uitvoeringsprogramma met een planning wanneer de mogelijke

	aanpassingen uitgevoerd zullen worden. 5. Wat er in Zeeland is gebeurd is zeer triest maar is een incident op een provinciale weg waarbij de bestuurder waarschijnlijk roekeloos heeft gereden, maar waar nog onderzoek naar gedaan wordt. Wij kunnen en willen hier vooralsnog geen conclusies aan verbindenn. Het is niet wenselijk en technisch niet altijd mogelijk om overal maatregelen te nemen en/of afscherming tussen fietspaden en rijbaan op te nemen. Afscheiding binnen de bebouwde kom is vaak geregeld met trottoirbanden/hoogteverschillen/ belijning en/of groenstroken/bomen. 6. Dit is een technische uitwerking die per wegprofiel bepaald moet worden op basis van beschikbare ruimte en intensiteiten van verkeer. Ook zijn er landelijke CROW-richtlijnen waar wij zo veel als mogelijk aan proberen te voldoen binnen de beschikbare ruimte. In een bestaande stad is het echter niet mogelijk altijd de meest optimale inrichting toe te passen. Daarbij houden wij l ook altijd rekening met landelijke wet- en regelgeving en volgen wij worden de ontwikkelingen met betrekking tot deze wet- en regelgeving nauwlettend.
--	--

Meer informatie:

Team:	Leefomgeving/ mobiliteit
Contactpersoon:	██████████
Telefoon:	
E-mail:	██████████@tiel.nl

Bijlagen: