Van:
Werkgroep Lingewaard30km
XXXX
6681 DK Bemmel
Email: lingewaard30km@gmail.com

Bemmel, 18 november 2023

Aan:
Leden van de gemeenteraad
Kinkelenburglaan 6
6681BJ Bemmel

Onderwerp: bezwaren werkgroep addendum Wegencategoriseringsplan Lingewaard 2020

Geachte leden van de gemeenteraad,

Inleiding

Helaas kunnen wij niet fysiek inspreken op uw vergadering i.v.m. andere verplichtingen. Daarom hebben wij onze bezwaren tegen het huidige voorstel voor aanpassing van het wegencategoriseringsplan op papier gezet. In uw vergadering van 15 december 2022 heeft u besloten om het Wegencategoriseringsprogramma van de gemeente Lingewaard aan te passen. Het inwonersinitiatief hiertoe was ingediend door de werkgroep Lingewaard30km en ondersteund (ondertekend) door vele inwoners van Huissen en Bemmel.

Circa 1 maand na uw besluit hebben wij contact gezocht met verkeersdeskundigen van de gemeente en met wethouder Sluiter. Pas eind maart is er een overleg geweest. De duur van dit overleg was zeer beperkt en de opdracht voor de verkeerstudies, uitgevoerd door Goudappel, waren al gegeven. Als werkgroep Lingewaard30km was het niet mogelijk om een bijdrage te leveren.
Voordat wij verder ingaan op de bezwaren eerst nog even het standpunt van de werkgroep Lingewaard30 km in deze kwestie.

Standpunt werkgroep Lingewaard30km

Als werkgroep Lingewaard30km willen we **niet** dat:

- alle wegen binnen onze kernen een maximumsnelheid van 30km per uur krijgen.
- wegen met een maximum snelheid van 30 km niet zijn ingericht als 30 km-weg. Praktijkvoorbeelden geven aan dat alleen borden van 30 km plaatsen nauwelijks effect heeft op de rijsnelheid van het autoverkeer.

De werkgroep Lingewaard30km wil dat:

- de maximum snelheid van een weg of wegvak moet overeenkomen met het wegbeeld conform het landelijke besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW)
- alleen een 30km-weg(vak) als het landelijke afwegingskader 30 km per uur van het CROW dat als uitkomst aangeeft.

Bij reconstructies van wegen c.q. bij klachten van bewoners over de veiligheid/leefbaarheid van de weg c.q. wegvlak moet met behulp van het landelijk afwegingskader worden beoordeeld of de maximum snelheid van de weg moet worden aangepast. Indien de maximum snelheid moet worden aangepast dan eerst de weg herinrichten conform BABW en dan de nieuwe maximum snelheid aanpassen.

Addendum

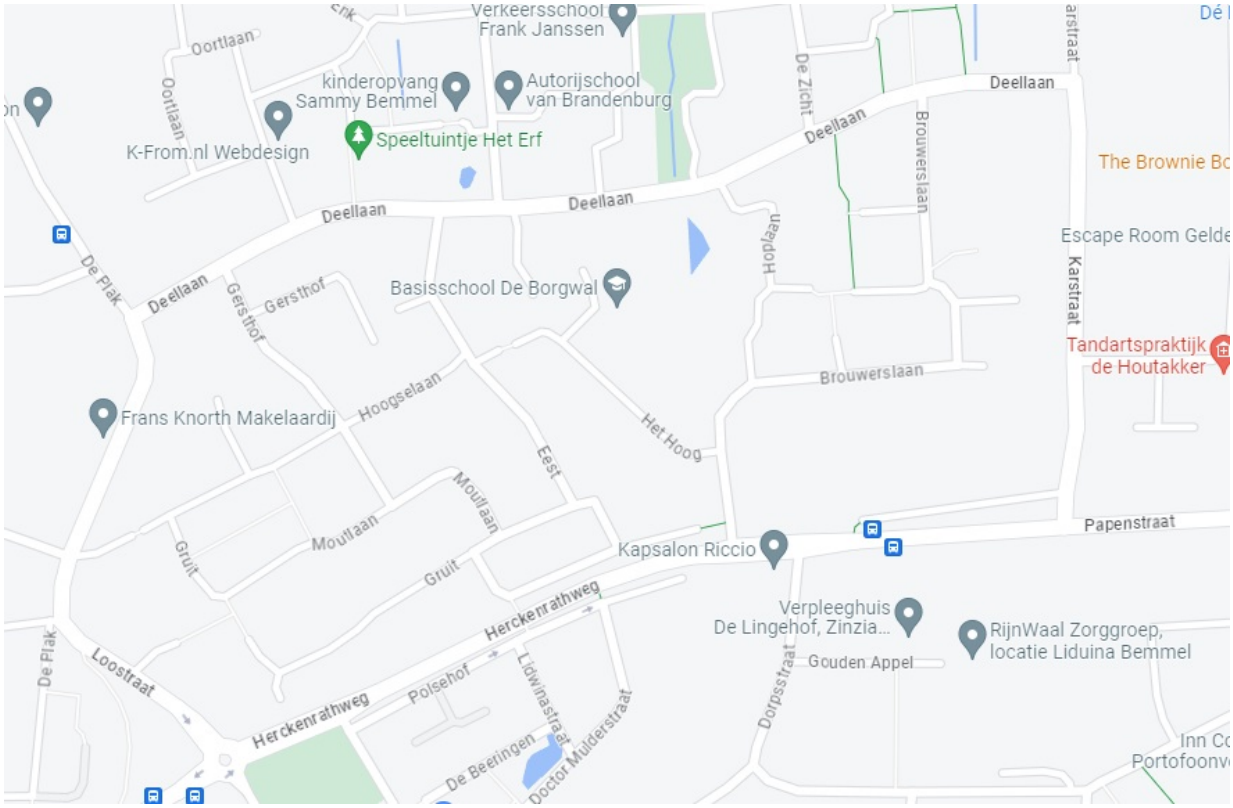
In het recent verschenen addendum op het wegencategoriseringsplan staat op de eerste pagina de voornaamste wijzigingen. Deze zijn volgens de opstellers van het addendum:

1. De wegcategorie erftoegangsweg type II (ETW II) te hernoemen tot ETW
2. De wegcategorie erftoegangsweg type I (ETW I) te hernoemen tot GOW30
3. De wegcategorie gebiedsontsluitingsweg (GOW) te hernoemen tot GOW50
4. De inrichtingskenmerken van de verschillende wegcategorieën daarop aan te passen
5. De gewenste voorkeursoplossing van kruispunten daarop aan te passen

ETW type 1 naar GOW30

De werkgroep Lingewaard30km is er geen voorstander van om zonder nadere analyse alle ETW type 1 wegen (bestemmingsverkeer gecombineerd met doorstroomverkeer) te hernoemen tot GOW30. Deze wijziging 2, gecombineerd met de wijziging genoemd onder 5, maakt het aanpassen van wegen naar 30 km per uur duurder en niet veiliger. Als voorbeeld nemen we de Deellaan in Bemmel (zie figuur 1).

De Deellaan is een straat die op de nominatie staat om te worden aangepast naar 30km. In de Deellaan zijn al wegversmallingen aangebracht. De Deellaan heeft 9 zijstraten. Als we deze weg gaan hernoemen tot GOW30 (conform voorstel addendum) dan heeft het verkeer op de Deellaan voorrang op alle zijstraten. Dit houdt in dat je tussen de wegversmallingen weer gas kan geven, want je hebt toch voorrang. Ervaringscijfers leren dat op een weg, waar rechts voorrang heeft, de snelheid van het verkeer omlaag gaat. Deze relatief goedkope maatregel om de snelheid van het wegverkeer te verlagen wordt door wijziging 2 gecombineerd met wijziging 5, om zeep geholpen.

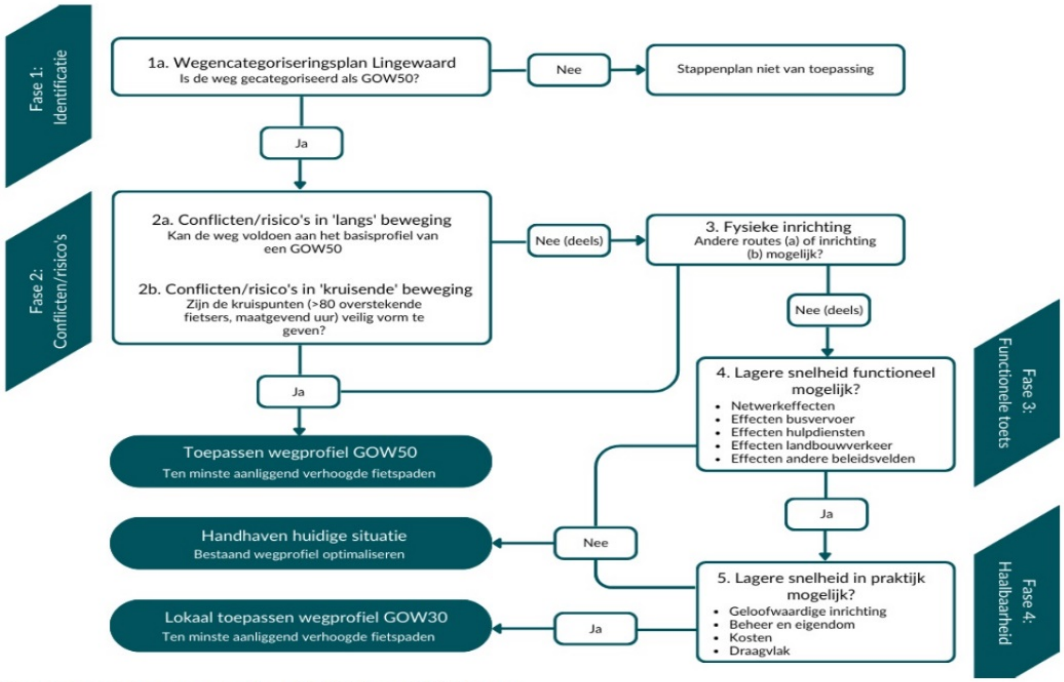


Figuur 1 Deellaan te Bemmel

Als voorbeeld hebben wij de Deellaan genomen. Echter voor Bemmel geldt dit bijvoorbeeld ook voor de Plak, Karstraat, Dijkstraat, Wardstraat en de Teselaar. Straten die ook op de nominatie staan om naar 30 km te gaan.

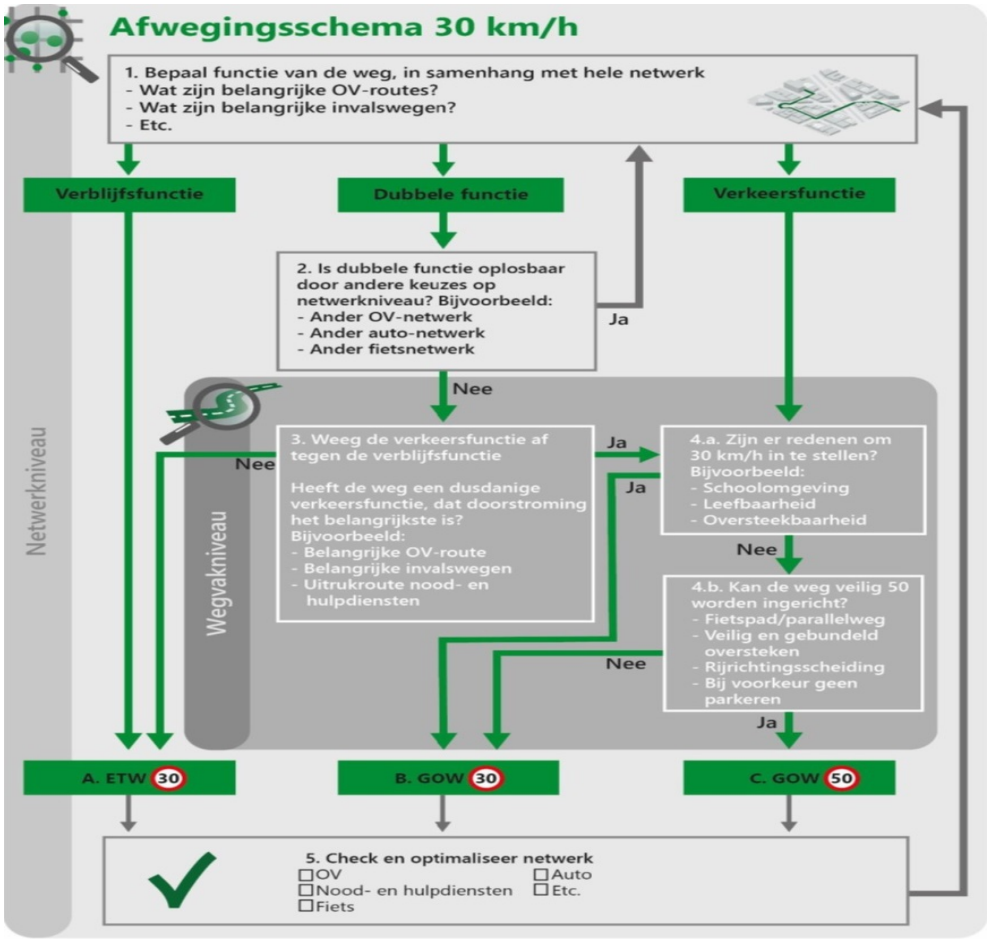
Afwegingskader

Een tweede bezwaar tegen het addendum is het toepassen van een eigen afwegingskader (zie pag. 8 addendum) voor het beoordelen van wegen. Daarnaast wijkt dit afwegingskader ook nog af van het landelijke afwegingskader.
Hierna volgt eerst het afwegingskader van het addendum en daarna het landelijke afwegingskader.



Figuur 1: Stappenplan voor passende snelheidslimiet op GOW50-wegen.

Figuur 2: Afwegingskader addendum



Figuur 3: Landelijk afwegingskader

Belangrijk verschil tussen de beide afwegingskaders is dat omgevingsfactoren (zoals bijvoorbeeld een school in de nabijheid van de weg) en leefbaarheid niet worden meegenomen in het afwegingskader van het addendum.

Conclusie

De werkgroep Lingewaard30km is van mening dat Lingewaard niet een eigen afwegingskader moet gebruiken, maar zoals andere gemeentes het landelijk afwegingskader. Als overal in Nederland hetzelfde afwegingskader en dezelfde inrichtingskenmerken worden gebruikt, bevordert dit de veiligheid van de weggebruiker.
Daarnaast kan niet iedere ETW type 1 weg, zonder nadere analyse, worden herbenoemd tot een GOW30 weg. Aanpassingen van die wegen naar 30 km wordt daardoor duurder en niet altijd veiliger.

Bezwaar

Wij maken bezwaar tegen het voorliggende addendum Wegencategoriseringsplan gemeente Lingewaard en verzoeken u met klem dit niet vast te stellen, maar recht te doen aan het door u aangenomen inwonersinitiatief door het addendum in lijn te brengen zoals hierboven is bedoeld.