gemeente lingewaard

Reactienota Maatregelenprogramma GMP- plus.

Voor het opstellen van het maatregelenprogramma GMP-plus hebben er twee participatiemomenten plaatsgevonden. Het eerste moment was een online enquête over de verkeersknelpunten in Lingewaard. Hieraan hebben ruim 500 mensen deelgenomen en is een verslag/notitie gemaakt met de resultaten. Deze notitie is gedeeld met de deelnemers.
Daarna is ook het concept maatregelenprogramma toegestuurd aan de wijk- en dorp-platforms en aan de deelnemers van de enquête die zijn/haar interesse hiervoor kenbaar hadden gemaakt. Deze personen/groepen zijn gevraagd naar hun reactie op de geprioriteerde Maatregelenlijst.
Hieronder volgen de (geanonimiseerde*) reacties op deze geprioriteerde maatregelenlijst.

**persoonsnamen zijn weggelaten. Wel zijn de namen van werkgroepen of wijkplatforms benoemd bij de verschillende reactie*.

Reactie 1.
Ik basis ziet de lijst er prima uit. Ik denk dat de grootste knelpunten/gevaarlijke punten in de gemeente hoog gepositioneerd staan dat is goed.

Wat ik wel mis, maar wellicht dat dit niet hier thuishoort (of ik heb te snel gelezen ;-)) is een goed ontsluiting richting Elst en de N325 vanuit Huissen.

Reactie 2.
Maar waarom is het toezicht en handhavingstraject op de Hoeve gestaakt?
Ik ben al jaren in beraad met uw collega's over deze problematiek

Reactie 3.
Overzicht 1:
Onderaan staat de handhaving bij de Hoeve op 'gestaakt'. Waarom is dit? Het is tegenwoordig net een snelweg zo hard dat er gereden wordt. Met name vroeg in de ochtend (voor 8 uur) en in de avonden (na 19 uur) rijden ze er wel 100 km/h of harder. Het staken van handhaving lijkt mij niet wenselijk. Als mensen dit zien, zijn ze nog eerder geneigd om harder te rijden dan toegestaan. De enige oplossing in deze is 'trajectcontrole' toepassen of de Hoeve aan 1-zijde afsluiten. Zo kan je de authenticiteit van de Hoeve behouden en de grote hoeveelheid hardrijders aanpakken.
Zoals het nu gaat kan echt niet langer, je wordt letterlijk door mede weggebruikers ingehaald als je wel 30 km/h rijdt. En het toestaan van een hogere snelheid is ook niet wenselijk. Dat zorgt voor meer hinder door geluid, trillingen en stikstof. Kortom, nu handhaven en z.s.m. preventieve maatregel uitwerken.

Overzicht 2:
De eerste tabel op de 1e pagina toont de criteria en de Weging. Wat ik mis is een toelichting op de gekozen zwaarte van de weging. Hoe is deze bepaald? En nog vreemder, waarom scoort hier Bereikbaarheid en verkeersveiligheid hoger dan leefbaarheid en duurzaamheid? Dat verkeersveiligheid zwaarder weegt, daar kan ik inkomen. Maar leefbaarheid en duurzaamheid moet toch altijd hoger scoren dan 'bereikbaarheid', zeker in het licht van het nieuwe beleidsplan 'Energietransitie' die recent is vastgesteld. Door 'bereikbaarheid' zwaarder mee te laten wegen werk je op deze manier in de hand dat wegen alleen breder worden om een grotere verkeersafwikkeling te borgen. Volgens mij moet je dit juist niet meer willen in de huidige maatschappij van 'thuiswerken' en 'duurzame leefomgeving' meer aandacht krijgen. In mijn optiek moet daarom het aspect 'Leefbaarheid' zwaarder mee wegen. Dit sluit ook aan bij het beleidsplan 'Energietransitie'. Daarnaast wil ik als inwoner geen grotere autowegen door mijn wijk, dit zorgt voor meer geluid, trillingen en luchtverontreiniging. Kortom, heroverweeg deze weging en zoek de aansluiting bij het recent vastgestelde beleidsplan 'energietransitie'.

Reactie 4.
Wat mij opvalt is dat het (onlangs gestrande) project bochten Karstraat terugkeert in de prioriteitenlijst, met een hoge score. Ik begrijp dat niet. Het is een uiterst kostbare ingreep, met name gericht op automobiliteit. Een staaltje ouderwets denken..... De bochten zorgen voor langzamer rijden en dat daar is niets mis mee. De kosten staan in geen enkele verhouding tot de maatschappelijke baten. Schrappen dit zinloze project!!

Reactie 5.
Als opmerking wil ik meegeven dat ik voetgangers mis.
Naar mijn mening is het heel belangrijk dat zij ook veilig aan het verkeer kunnen deelnemen.
Specifieke maatregelen zijn volgens mij hiervoor noodzakelijk.

Reactie 6.

Want er vallen een paar dingen op.

1. Het mobiliteitsonderzoek laat op blz. 4 zien dat bewoners en gebruikers de verkeersveiligheid en leefbaarheid laag beoordelen maar tegelijk wel hoog prioriteren. Daarnaast is er veel overlast van verkeer in de leefomgeving, zoals overlast van hardrijders, stank, geluid en trillingen. Verkeersveiligheid en leefbaarheid komen als de belangrijkste aandachtspunten naar voren. In Huissen bevinden de knelpunten zich vooral op de doorgaande route Ir. Molsweg, Stadswal en Karstraat. De bereikbaarheid (zowel intern als extern) wordt beter beoordeeld en wordt minder hoog geprioriteerd. Daarom is het opmerkelijk dat bereikbaarheid in het overzicht van voorlopig te prioriteren maatregelen wordt geplaatst boven verkeersveiligheid en leefbaarheid. Dat roept de vraag op waar dat vandaan komt, als bewoners en gebruikers de bereikbaarheid niet als een groot probleem ervaren, waarom dit dan toch hoger prioriteren dan verkeersveiligheid en leefbaarheid?

2. Als ik dan het mobiliteitsonderzoek vergelijk met het overzicht van voorlopig te prioriteren maatregelen valt nog iets op, namelijk dat geen enkel project is gericht op verbetering van de leefbaarheid en de aanpak van overlast. Alle projecten die op de doorgaande route door Huissen staan geprioriteerd zijn gericht op het verbeteren van de verkeersafwikkeling en de aanpak van verkeersonveiligheid. Met andere woorden: zoveel mogelijk verkeer zo vlot mogelijk laten doorstromen door Huissen. Maar dat is wel in strijd met de uitkomst van het mobiliteitsonderzoek, want meer en sneller verkeer levert meer overlast op en tast de leefbaarheid verder aan. Ik spreek uit eigen waarneming als ik stel dat de Stadswal steeds drukker wordt, steeds meer geluidsoverlast oplevert en steeds gevaarlijker wordt. De doorgaande route door Huissen is een snelweg geworden waar zwaar vrachtverkeer (met name grondverzet en grote tractoren met opleggers) voor ontzettend veel overlast zorgt. Dat komt ook uit het mobiliteitsonderzoek naar voren en juist dat vraagt om aanpak en prioriteit.

Wij hebben gevraagd een snelheidscontrole te laten uitvoeren op de Stadswal, wij werden teruggebeld door een BOA met het advies deze vraag neer te leggen bij het wijkplatform. Op de waarom-vraag had de BOA geen antwoord. De omgevingsdienst reageert niet op onze herhaaldelijk gestelde vragen over de geluidsbelasting op de gevel. Wij zijn ervan overtuigd dat deze fors boven de wettelijke norm ligt, maar de omgevingsdienst verwijst naar een jaren oud rapport waaruit zou blijken dat dit binnen de normen zou liggen. Het rapport mogen wij niet inzien.
Wij voelen ons niet gehoord en niet serieus genomen, de uitslag van het mobiliteitsonderzoek was een bevestiging van wat wij al wisten en dagelijks ervaren: de leefbaarheid aan de doorgaande route door Huissen staat zwaar onder druk. De vertaling daarvan naar te prioriteren maatregelen is daarom ronduit teleurstellend.

Wij vragen daarom de uitkomsten van het mobiliteitsonderzoek serieus te nemen en door te vertalen naar maatregelen die de leefbaarheid verbeteren en de overlast beperken. Structurele snelheidscontroles op de doorgaande route door Huissen zou al een eerste stap zijn. Maar waar de mensen langs de Stadswal en Karstraat echt iets aan zouden hebben, is het beperken van zwaar vrachtverkeer. Dat zou ook de verkeersveiligheid bevorderen, want wat is het gevaarlijk met die grote vrachtwagens op de rotondes en vlak langs de fietspaden voor schoolgaande kinderen.

Reactie 7. Wijkplatform Loovelden

In z'n algemeenheid. De verkeersdruk op de Bredestraat, Loostraat en Nielant is nu al erg hoog.

Overzicht 1:

nr. 3 Aanpak Nielant-Wagenweg. Graag daarbij opnemen de aansluiting van het Styluspad. Dat pad wordt o.a. veelvuldig gebruikt door bewoners en schoolgaande jeugd.
Een veilige aansluiting hierop is gewenst.

Overzicht 2:
Voorlopig geprioriteerde maatregelen concept.
Plan Driegaarden.
Door de nieuwbouw zal de druk op o.a. Bredestraat, Loostraat en Nielant extra toenemen. Om te komen tot een veilige verkeersafwikkeling bij dit nieuwe project moet het totaal plaatje goed in beeld worden gebracht.

Rotonde Karstraat bij Nijverheidsstraat is erg onveilig voor met name fietsers.
Voorrang tot aanpassing is gewenst.

Kruispunt van Voorststraat-Loostraat-Bredestraat-Korte Loostraat Oversteek is erg lastig en de weginrichting (stoepen en verlaagde stoepen) bij het oversteken van fietsers ongemakkelijk. Valpartijen komen dan ook regelmatig voor.

Kruispunt Stadsdam-Looveer naar voren halen. Het zware vrachtverkeer van en naar het Looveer is daarbij een extra aandachtspunt. Voor Fietsers vanaf Looveer en Zwanenbad is het erg gevaarlijk.

Reactie 8. Werkgroep Vossenhol

Hierbij stuur ik u de reactie van de werkgroep Vossenhol op het GMP van de gemeente Lingewaard. Naast onze reactie stuur ik u een 2-tal bijlagen welke worden aangehaald in onze reactie.
De eerste bijlage betreft de presentatie van ons alternatief aan de gemeenteraad van Lingewaard en de tweede bijlage betreft een kopie van een krantenartikel in de Gelderlander.

Wij stellen het erg op prijs om over de voortgang van het GMP geïnformeerd te worden.

Allereest hartelijk dank voor uw tijd die u hebt willen vrijmaken om onze reactie over het GMP te willen vernemen. Wij, als werkgroep, hebben het als een prettig en constructief gesprek ervaren.
Deze regio (gemeente Arnhem, Nijmegen, Overbetuwe en Lingewaard) staat voor de opgave om de komende jaren 65.000 huizen te bouwen, hetgeen volgens uw inschatting circa 300.000 tot 400.000 verkeersbewegingen zal leiden. Het huidige wegennet van de gemeente Lingewaard zal een deel van deze verkeersbewegingen moeten verwerken. Gezien de ligging van de gemeente Lingewaard, tussen Arnhem en Nijmegen en de nabijheid van rivieren zal dit een hele opgave zijn. Deze opgave zal inhouden dat er drastische keuzes moeten worden gemaakt, waarbij de vraag is of het park Lingezegen ongeschonden uit de strijd zal komen.

Een deel van de verkeersbewegingen a.g.v. de nieuwbouw zal moeten worden opgevangen door het verder verbeteren van het openbaar vervoer en de aanleg van nieuwe snelfietspaden. Echter deze oplossingen zullen slechts een deel van de extra verkeersbewegingen opvangen. Het overgrote deel van de nieuwe verkeersbewegingen zal toch met de auto worden uitgevoerd.

In het GMP worden voor de korte termijn al een aantal oplossingen voor knelpunten gepresenteerd. Dit zijn voornamelijk knelpunten die worden veroorzaakt door het vele verkeer dat nu door de centra van o.a. Huissen en Bemmel worden geleid. In de ogen van de werkgroep zijn dit vaak tijdelijke en geen structurele oplossingen. Als werkgroep staan wij op het standpunt dat er een visie moet worden ontwikkeld die er naar streeft dat het autoverkeer zoveel mogelijk buiten de centra om wordt geleid en dat de wegen binnen de bebouwde kom, ook de ontsluitingswegen binnen de bebouwde kom, zoveel mogelijk wegen worden met een 30 km-regiem. Dit laatste past ook binnen de kaders van een recent in de 2e kamer aangenomen motie met als titel “Naar een algemene snelheidslimiet van 30 km/uur binnen de bebouwde kom” van de Stichting voor Wetenschappelijk Onderzoek naar Verkeersveiligheid.

Als werkgroep Vossenhol hebben wij in het kader van de aanleg van de dorpensingel ook een alternatieve

oplossing voor het Vossenhol aangedragen. Dit alternatief wat “Route door de weilanden” is gaan heten, houdt in dat de dorpensingel niet wordt aangesloten op de Zandsestraat maar op de Ressensestraat (bijlage 1). Het voordeel van dit alternatief is dat de door de gemeente verwachte verdubbeling van het verkeersaanbod niet door een deel van het centrum van Bemmel wordt geleid maar via een weg door de weilanden. Daarnaast biedt dit ook de mogelijkheid om voor het Vossenhol een 30 km regiem in te stellen.

Het nadeel van ons alternatief was dat een deel van het park Lingezegen moest worden opgeofferd. In ons plan zou de gemeente dit nadeel kunnen compenseren door andere gebieden toe te wijzen aan het park Lingezegen. Echter de gemeenteraad was tegen iedere aanpassing van de grenzen van het park Lingezegen met als grond dat de gemeente Nijmegen, Arnhem en Overbetuwe dan ook de grenzen van het park zou kunnen wijzigen.

Wij stellen het dan ook erg op prijs dat u heeft aangeboden om ons alternatief voor te leggen aan het bureau Goudappel. Dit om ons alternatief op zuiver verkeerskundige consequenties te laten beoordelen. De werkgroep is van mening dat in de tussentijd moet worden gestopt met de huidige plannen voor het Vossenhol.

Het grote bezwaar van de werkgroep, gesteund door het overgrote deel van de bewoners, is dat bij de nu geplande inrichting van het Vossenhol, de leefbaarheid sterk achteruit gaat (inleveren voortuinen en groenstroken, meer lawaai, meer uitstoot enz.) en dat het Vossenhol een soort racebaan wordt. Dit is althans de ervaring van de bewoners aan de Wageningsestraat in Zetten die een vergelijkbare inrichting van de weg hebben (bijlage 2).

Samenvattend is de reactie van de werkgroep Vossenhol op het GMP plus:
1. Er moet een visie worden ontwikkeld voor het zoveel mogelijk aanleggen van rondwegen om het verkeer door de woonkernen te beperken.
2. De wegen in de woonkernen moeten zoveel mogelijk een 30 km-regiem krijgen.
3. De aanpassingen aan het Vossenhol moeten worden gestopt totdat er een definitieve visie is vastgesteld voor het afhandelen van het extra verkeersaanbod a.g.v. de bouw van 65.000 nieuwe woningen in deze regio. Geen verspilling van middelen in tijdelijke oplossingen.

Met vriendelijke groet namens de werkgroep Vossenhol

Reactie 9.

Naar aanleiding van het mobiliteitsplan en vooruitlopend op de besluitvorming, onderstaand onze mening/reactie.

Het afremmen en optrekken van de auto's c.q.vrachtwagens, in de bochten van de Karstraat, is voor het milieu zeer slecht.

De bochten blijven zo levensgevaarlijk.

Reactie 10. Werkgroep verkeer en veiligheid. Wijkorganisatie Zand binnen/buiten

Als werkgroep Verkeer & Veiligheid van Wijkorganisatie Zand Binnen-Buiten reageren wij op de geprioriteerde maatregelenlijst van het Mobiliteitsplan Lingewaard. We beperken ons hierbij tot de maatregelen die specifiek ons gebied aangaan (en waar wij iets over willen zeggen).

1. De weging van de criteria verbaast ons. Met name het feit dat de bereikbaarheid 1,5 weegt en leefbaarheid slechts 1,0. Dit is vooral opvallend omdat uit de enquête naar voren kwam dat de leefbaarheid een belangrijk aspect gevonden wordt dat echter laag gewaardeerd wordt (blz.5 resultaten enquête). Wij hebben onlangs ook het rapport Verkeersonderzoek uit juli 2019 ontvangen, aangaande het vrachtverkeer, waaruit blijkt dat er wel degelijk sprake is van veel (zwaar)vrachtverkeer op de Stadswal/Karstraat. Vrachtverkeer dat ook via een andere weg van Pleyweg/Looveer naar de bedrijventerreinen en de A 15 kan rijden en viceversa (namelijk via de A325). We willen graag nadrukkelijk de aandacht vestigen op het feit dat de aantasting van de leefbaarheid door fijnstof, trillingen en geluid wat ons betreft veel te weinig aandacht krijgt in de te nemen maatregelen. Terwijl dit punt in het Mobiliteitsplan Lingewaard van 2017 nog wel genoemd staat!

2. Plan Driegaarden. We gaan ervan uit dat bij de herinrichting van de wegen om de ontsluiting van Driegaarden te verbeteren niet alleen gekeken wordt naar een goede ontsluiting maar ook naar leefbaarheid en verkeersveiligheid voor iedereen die aan en rond de wegen woont die voor de ontsluiting

van belang zijn.

3. Bochten Karstraat. Wij zijn geen voorstander van het verruimen van de bochten, omdat dit het voor het zware verkeer alleen maar makkelijker zal maken. Wel is de aansluiting van het Nieuwediep een aandachtspunt, hier is het in en uitrijden momenteel erg lastig en is de situatie voor overstekende fietsers en voetgangers vaak ronduit gevaarlijk.

4. Plan Bordbusters. Het is ons niet duidelijk wat precies met de genoemde codes bedoeld wordt. Wij zien bij de ontwikkeling van dat plan graag expliciete aandacht voor voetgangers en fietsers die van en naar Jonge Kracht en het Medisch Centrum gaan. Denk bijvoorbeeld aan vrij liggende fiets- en voetpaden.

5. Rotonde Nijverheidsstraat/Karstraat: Onze zorg betreft vooral de scholieren. Momenteel zijn dat er nog niet zoveel, maar als de VO-scholen weer volledig open zijn neemt dat fors toe en we verwachten dan een toename van gevaarlijke situaties.
Dit zijn wat ons betreft de belangrijkste opmerkingen. We worden graag betrokken bij de ontwikkelingen in en rondom onze wijk. Ook willen we graag tijdig geïnformeerd worden als er stappen gezet gaan worden. We rekenen op een prettige en vruchtbare samenwerking!

Reactie 11.

Gemeentelijke Mobiliteitsplan (GMP)
We hebben de stukken van het mobiliteitsplan bekeken, het zijn heldere en overzichtelijke rapportages. Hieronder enkele reacties:

- in het overzicht 1. van lopende projecten staat op plaats 17 het project ‘Bochten Karstraat’ met als status ‘gestaakt’. De wethouder/het college van B&W heeft in de vergadering van 5 november 2020 een motie ter uitvoering ontvangen waar de raad verzoekt het project ‘bochten Karstraat’ te staken. Is al bekend wat het uiteindelijke standpunt hierin van het college is?

- In het overzicht 2. met te prioriteren maatregelen staat het project ‘Bochten Karstraat’ na een gewogen prioritering op een gedeelde 3e plaats. Gezien de lengte van de lijst is hiermee wel duidelijk dat het een hoge prioriteit kent. Vraag: Als de gemeente Lingewaard het GMP met top 3 van geprioriteerde projecten wil realiseren/uitvoerenzijn hiervoor dan ook de investeringkredieten geregeld?

- Het is duidelijk dat de lijsten van het GMP nog geen status hebben. Helder is dat behandeling in de raad van 7/8 juli 2021 plaatsvindt en dat er vóór 22 mei 2021 een reactie gegeven kan worden. Hierbij onze reactie. Verzoek : Wij verzoeken u ons duidelijkheid te geven over wat het besluit van 7/8 juli 2021 over GMP inhoudt. Ook zijn wij benieuwd naar de relatie van dit besluit met de kadernota (ter voorbereiding van de meerjarenbegroting).

- In het overzicht 2. De weging bochten Karstraat, willen wij reactie geven dat de ‘weging’ voor de criteria bereikbaarheid in onze optiek van 1 naar 3 gezet moet worden. De motivatie hiervoor betreft dat het verkeer in de loop van de jaren alleen maar drukker is geworden en verder zal toenemen. Het is hierdoor vaak onmogelijk om ‘veilig’ de Karstraat op te draaien vanaf ons perceel (o.a. geen vrij zicht op de bocht).

- In het overzicht 2. De weging bochten Karstraat, willen wij reactie geven dat de ‘weging’ voor de criteria leefbaarheid in onze optiek van 1 naar 3 gezet moet worden. De motivatie hiervoor betreft dat het verkeer in de loop van de jaren alleen maar drukker, sneller en zwaarder is geworden en verder zal toenemen. Het continue afremmen van (zwaar) verkeer brengt grote trillingen met zich mee. De trillingen zijn zeer goed merkbaar in bed als voorbeeld. (de woning verder van de bocht af, zal significante verbetering opleveren). Mede ook door het extreme drukke verkeer, is rustig in de tuin zitten er ook niet meer bij. Dus de leefbaarheid kan zeker voor ons vergroot worden. Voor de rest zijn wij het eens met de weging van de overige criteria.

Reactie 12

Op de lijst staat het plan “Op den Winkel” in Angeren met de vermelding dat “de weginrichting niet voldoet en de rijbaanbreedte te smal is”.

Ik ben initiatiefnemer en voorzitter van de CPO “Op den Winkel” en de wijziging van het bestemmingsplan

ligt thans ter beoordeling bij de gemeente (ODRA). In het hele proces tot nu toe is een knelpunt in het kader van mobiliteit nimmer aan de orde geweest.

Kan iemand mij duiden wat het probleem is en waarom het op de prioriteitenlijst staat?