Inbreng Raadsspreekuur Gem. Overbetuwe – dinsdag 25 mei 2021

Verkeersbeleid m.b.t. straten zonder voetpad binnen de bebouwde kom

Algemeen

Met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2022 heeft de fietsersbond voor de programmacommissies van de lokale politieke partijen een 10 puntenplan gepresenteerd.
Als punt 1 staat daarin: 'Zet voetgangers en fietsers op 1'.
Voor Overbetuwe staat daar o.a. in 'Richt woonstraten in als leefstraten met minimale autobewegingen bijv. naast voetgangers en fietsers alleen toegankelijk voor hulpdiensten en brandweer.'

(Het 10 punten-plan Overbetuwe wordt u via de griffie ter hand gesteld).

Bij de behandeling van Integraal Kwaliteitsplan Openbare Ruimte (IKP OR) op 9 februari 2021 gaf het college van B&W aan te werken aan een gezonde, veilige en toekomstbestendige openbare ruimte. Daar sluit de leefstraat-benadering volledig bij aan.

Zo straks wordt u bijgepraat over de actieagenda bij het programma Sociale, Slimme en Schone mobiliteit. Daarin – naast de mobiliteit in de dorpsagenda en de laadinfra – aandacht voor de fietsagenda en het plan verkeersveiligheid.
Alle aanleiding dus om de verkeersveiligheid en daarmee de leefbaarheid in de woonwijken voor het voetlicht te halen.
Binnen de wijk is er een groot verschil tussen straten mèt - en straten zonder voetpad. Straten zonder voetpad vragen - vanuit veiligheidsoogpunt - extra aandacht, omdat alle gebruikersgroepen van hetzelfde weggedeelte gebruik maken.

Lingebuurt Elst

In het noordelijke deel van de wijk Westeraam zijn er meerdere wegvakken zonder voetpad nl. Aurelius, Claudius, Tiberius (tussen Fortuna en Juno) en Hadrianus (ten dele tussen Donar en Apollo). Daar is al gedurende meerdere jaren (drie!) uw aandacht voor gevraagd. In januari van dit jaar nam uw Raad unaniem een motie aan, waarin bij het College van B&W werd aangedrongen om 'uiterlijk in het eerste kwartaal van 2021 te besluiten over concrete maatregelen ter vergroting van de objectieve en subjectieve veiligheid in het wegvak van de Aurelius in Elst'. Daarop kwam het College B&W op 28 februari 2021 met het voorstel/besluit : 'Verkeersmaatregelen t.b.v. verkeersveiligheid Aurelius'. Voorgesteld werd om attentie-verhogende maatregelen te nemen, gedragscampagnes uit te voeren, gedragsaanpak te plegen naar pakketbezorgers en enkele fysieke maatregelen te nemen. Die laatste betroffen: drempels aanbrengen in de Aurelius en in de Hadrianus, verhogen van drempels op enkele kruisingen en het afsluiten van de Claudius d.m.v. een paaltje. Dit alles na afwegingen van adviezen van bewoners, Veilig Verkeer Nederland en Mobycon.
Daarmee meent het College van B&W de motie te hebben afgehandeld.

Het valt op, dat m.b.t. Aurelius - de straat waar het allemaal mee begon – de uitkomst een drempel is. En dat terwijl - zelfs Mobycon - aangeeft, dat een drempel nauwelijks soelaas biedt. Van alle straten zonder voetpad is de Aurelius – in Gemeente Overbetuwe - nu ook nog precies de meest in het oog springende qua verkeersonveiligheid. Een aantal huizen staat kort aan de straat, de straat is 4,5 m breed en heeft aan beide zijden een smalle groenstrook met boompjes, de erfafscheidingen (heggen) moeten minimaal 1 m hoog zijn en zijn inmiddels veelal hoger. Als klap op de vuurpijl lopen de opritten sterk af naar de straat. Het kind op driewieler, skates, fiets etc. rolt vanzelf de straat op en ontmoet daar direct gemotoriseerd verkeer, waarvan 85% gemiddeld 28 km per uur rijdt (de zgn. V85 als norm voor objectieve veiligheid). Hoezo veilig? De confrontatie is ook bij die snelheid dodelijk. Laat staan bij de 15%, die harder dan 30 km/uur rijdt! Dit is niet alleen subjectief onveilig,

maar wel degelijk ook objectief! Ook aan de achterzijde van de woningen loopt de garageroute pal langs de achterpoort. Deze weg loopt weliswaar aan het einde dood, maar geeft – door zijn lengte – ook mogelijkheden voor mogelijkheden voor het ontwikkelen van snelheid door het gemotoriseerd verkeer.

De aanleg van een drempel in de Aurelius is dan ook volstrekt onvoldoende. Zelfs de V85 verbetert hiermee nauwelijks en automobilisten remmen af en geven vervolgens extra gas.
De enige juiste, veilige en effectieve maatregel is een knip in de straat. Dat haalt 85% van het doorgaande gemotoriseerde verkeer weg.
Het is vanuit financieel oogpunt nog veel voordeliger ook.[1]

Het doorgaande verkeer kan zich dan afwikkelen langs de wegen, die daarvoor bedoeld zijn (nl. de wegen mèt voetpaden).

Dus Raadsleden: maak ernst met de in januari jl. aangenomen motie ('concrete maatregelen ter vergroting van de objectieve en subjectieve veiligheid in het wegvak van de Aurelius in Elst') en verzoek het College van B&W om het voorstel/besluit van 28 februari jl. aan te passen door i.p.v. de drempel op dezelfde plek een knip aan te brengen in de Aurelius. Zo kan de Aurelius zich ontwikkelen tot 'leefstraat'.
Dit kan - vooruitlopend op vervolgmaatregelen (aanpassing bebording, voorlichting etc.) - de eerste stap zijn.
Overigens: is er al een Verkeersbesluit in voorbereiding?

Ervaringen kunnen vervolgens worden benut bij het opstellen van het nieuwe verkeersveiligheidsplan voor de gemeente Overbetuwe, zoals het College van B&W ook al aangeeft.

Dit zou er zo maar toe kunnen leiden, dat er beleid gemaakt wordt - in die zin - dat in straten zonder voetpad geen doorgaand gemotoriseerd verkeer is toegestaan.

Elst, 24 mei 2021

Fietsersbond Overbetuwe
cp Willem van Middendorp
e overbetuwe@fietsersbond.nl

[1] Volgens Mobycon kost een drempel bijna € 50.000,- en een knip voor het gemotoriseerd verkeer € 1.000,-