Rondetafelgesprek Gemeenteraad Druten d.d. 02-03-2023

Geachte raadsleden,

Op uw agenda staat 4.4. Uitwerking collegeprogramma waarin o.a. het nader onderzoek Raadhuisstraat is opgenomen. Daarom sta ik hier.

In het RTG van 10-02-22 besprak u het MUP en gaf ik een uiteenzetting over de actie van 59 bewoners voor meer veiligheid en leefbaarheid van de Raadhuisstraat en de Elshof. In dit RTG nam uw Raad met grote meerderheid een motie van Dorpslijst PDZ aan om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om de verkeersveiligheid en leefbaarheid te verbeteren.

De overheid pretendeert open en transparant te willen zijn en de kloof tussen burger en overheid te verkleinen. In dit proces is dat wat ons betreft niet gelukt en wel hierom.

Het nader onderzoek is niet in 2022 afgerond zoals in de motie is verzocht. Het wekt de indruk dat het gemeentelijk apparaat werkt volgens de Rutte-methode. Bewoners zijn teleurgesteld en hebben er geen vertrouwen meer in. Gelukkig zijn er meer wegen die naar Rome leiden en houden wij de moed erin.

In het collegeprogramma staat dat het nader onderzoek verkeersontsluiting Raadhuisstraat meeloopt met het verkeersonderzoek Portier. Onbekend is de reden hiervoor.

Breaking news 26 februari: Het onderzoek over de inrichting van de Raadhuisstraat tussen Heuvel en Kasteellaan is afgerond. Meelopen was blijkbaar dus niet aan de orde? De tekening o.b.v. het rapport wordt in het 2^{e} kwartaal a.s. gepresenteerd aan de bewoners. Eerder is het rapport niet openbaar wat niet strookt met de motie, nl. de onderzoeksresultaten voor te leggen aan de Raad. Een tekening is namelijk een uitwerking van de resultaten.

Het College stelde in de vergadering van 2 juni 2022 dat volgens de eerste verkenningen een erftoegangsweg van 30 km/u niet mogelijk is voor de Raadhuisstraat tussen de Heuvel en Van Heemstraweg. De reden wordt niet gegeven.

In dezelfde vergadering stelde het College dat onderzocht wordt of een GOW 30 wel een oplossing is. Dit maakt geen verschil als het gaat om de verkeersveiligheid. Voor zowel een erftoegangsweg als een GOW 30 geldt binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km/u met fysiek snelheid belemmerende voorzieningen.

Het College stelde ook dat er te veel verkeer rijdt en de Raadhuisstraat een uniforme uitstraling moet krijgen. Waar is dit op gebaseerd? Een lus in de weg is sinds juni 2022 niet waargenomen en evenmin een groepje turvende studenten. Ook weer geen onderbouwing. De Raadhuisstraat heeft al jarenlang geen uniforme uitstraling. En wordt dit toch gewenst, trek de bestaande 30-zone dan volledig door. Hiermee krijg je uniformiteit, duidelijkheid voor de weggebruikers en een verhoging van de verkeersveiligheid en leefbaarheid. Alle partijen blij.

De gemeente stelde dat de politie geen snelheidsovertredingen op de Raadhuisstraat had geconstateerd. Een WOB- en later Woo-verzoek maken duidelijk dat tussen 2017 t/m 2022 zes snelheidscontroles zijn gehouden, in 6 jaar tijd 6 controles, op doordeweekse dagen en op tijdstippen dat de overgrote meerderheid van de weggebruikers op hun plaats van bestemming is. En dan ook nog vanuit een opvallende politieauto. Hiervan hebben wij beelden. Het verbaast dan ook niet dat snelheidsovertredingen niet werden geconstateerd.

Het aantal controles in dezelfde periode op het veroorzaken van onnodig geluidsoverlast (deze beïnvloedt de leefbaarheid) in de zin van artikel 57 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, is nul. Hier staat wel een boete op van € 320.

Het heeft er alle schijn van dat het ambtelijk apparaat de stukken voor het College alleen voorziet van (non)argumenten die helpen om het gewenste doel te bereiken.

Als het speerpunt van Dorpslijst PDZ en het standpunt van Kernachtig Druten werkelijkheid worden, kunnen wij onze actie beeindigen, de verkeerskundigen van VVN en CROW bedanken voor hun bijstand en zijn nieuwe Woo-verzoeken en vervolgstappen niet nodig.

Ik dank u - mede namens de betrokken bewoners - voor uw aandacht.

RTG op 10-02-2022: onderwerp MUP

Goedenavond leden van de gemeenteraad, dames en heren,

Mijn inspreken heeft betrekking op agendapunt 4, het MUP.

Op mijn laatste werkdag als projectmanager bij het ministerie van Binnenlandse zaken nam ik mij voor geen toespraken meer te houden. Dit heb ik jarenlang gedaan voor opdrachtgevers, ambtelijke top en directieleden.

Desalniettemin sta ik hier, als aanvulling op de gegeven presentaties aan fractieleden, om twee redenen.
De eerste reden is om nogmaals de aandacht te vragen voor de mening van 59 bewoners van de Raadhuisstraat, de Elshof en VVN, dat het noodzakelijk is om de verkeersveiligheid en de leefbaarheid van de Raadhuisstraat te verbeteren. Het gaat dan om het traject vanaf ijssalon Loeff tot aan het gemeentehuis.

De tweede reden is de vrees dat na de realisatie van het MUP, de situatie onveranderd blijft. Deze vrees is gebaseerd op het gesprek met de heer Rouw in oktober 2021 hetgeen geen duidelijkheid gaf. Daarnaast moest de heer Rouw, ook na intern overleg, het antwoord is op 2 cruciale vragen schuldig blijven. De vragen waren:

- Waarom een deel van de Raadhuisstraat wel 30 km-zone is maar niet als zodanig ingericht en hoe is de grens 30 zone/ 50 zone bepaald?
- Waarom is de Mr. Coothstraat wel een 30 km-zone terwijl deze evenals de Raadhuisstraat een gebiedsontsluitingsweg is volgens hetzelfde GVVP (Goudappel Coffeng).

In januari 2022 kreeg ik het MUP en is vervolgens aan de heer Rouw schriftelijk om een verduidelijking gevraagd. Dit omdat in het MUP niets specifieks is opgenomen over het traject waar het ons omgaat.
De reactie van de heer Rouw was dat wat in het MUP staat over de herinrichting van de Raadhuisstraat, onderdeel is van het project Portier. Het traject vanaf de Heuvel langs de Elshof valt hierbuiten en is onderdeel van het onderzoek ‘actualisatie wegencategorisering’.

Op pagina 9 van het MUP is te lezen dat de actualisatie wegencategorisering prioriteit ‘noodzakelijk’ heeft en de planning is 2023. Wat na deze actualisatie met het betreffende traject gebeurt is onduidelijk.

De onduidelijkheid blijft bestaan en is het onzeker dat de inrichting van het traject waarvoor wij actievoeren gaat veranderen. Het is denkbaar dat na de realisatie van het MUP de Raadhuisstraat de functie van gebiedsontsluitingsweg blijft behouden en geen infrastructurele veranderingen komen. Opmerking hierbij is dat VVN in haar advies stelt dat de Raadhuisstraat niet eens voldoet aan de minimale inrchtingsvoorstellen voor een 50 km-weg en niet veilig is voor fietsers en voetgangers.

Ook is het denkbaar dat na de actualisatie het betreffende traject wel wordt aangepast. Mocht dit het geval zijn, dan liggen er al 2 recente adviezen van een verkeerskundige van

CROW, een kennisinstituut voor infrastructuur en openbare ruimte, en van Veilig Verkeer Nederland.
Beide adviezen zijn onafhankelijk van elkaar opgesteld en geven aan dat de verkeersveiligheid wordt verbeterd door:

- Het aanbrengen van een zebra met een middengeleider of
- De 30 km-zone te verplaatsen vanaf de bushalte tot aan het gemeentehuis en deze ook conform de inrichtingsrichtlijnen aan te passen.

Het inschakelen van een extern adviesbureau voor dit onderdeel is derhalve overbodig. Hiermee kan gemeenschapsgeld worden bespaard en versneld worden begonnen met de noodzakelijke aanpassingen.

Aanvullend gaf VVN nog mee dat de Raadhuisstraat een weg is die een beperkte GOW-functie heeft naast de functie van erftoegangsweg. Hiervoor is een nieuwe wegcategorie bedacht, de GOW-30, Voor deze GOW-30 worden momenteel inrichtingsrichtlijnen ontwikkeld en zijn naar verwachting in 2022 beschikbaar.

Tot slot wil ik u nog het volgende meegeven over jurisprudentie. De boete voor een snelheidsovertreding binnen een 30 km-zone houdt bij de rechter alleen stand, wanneer deze weg conform de bestaande richtlijnen is ingericht. Het alleen plaatsen van 30 km borden – wat in Druten veelal is gedaan - volstaat dus niet voor de rechter en heeft handhaven ook geen zin. De praktijk is ook dat de weggebruikers zich niets van deze borden aantrekken. De oplossing is fysiek snelheidsbeperkende maatregelen en dan handhaven. Niet 1 keer per jaar een kwartier op een doordeweekse dag (zie WOB-verzoeken) maar frequent.

Ik dank voor uw aandacht.

CROW-informatie

Na toepassing van het CROW 'Afwegingskader 30 km/uur' kan het percentage 30 km/uur-wegen binnen de bebouwde kom op termijn oplopen naar ongeveer 80%. Tien procent meer dan nu. Van de huidige 50 km/uur-wegen zou ongeveer 40% naar 30 km/uur kunnen gaan. Dat blijkt uit een quick scan van SWECO in opdracht van het ministerie van IenW.

Minister Mark Harbers van Infrastructuur en Waterstaat vermeldt de quick scan in een brief aan de Tweede Kamer. In aanloop naar het commissiedebat Verkeersveiligheid en Wegen van 6 december 2022 wilde de Kamer meer duidelijkheid over de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/uur, de GOW30.

Kamerleden Lisa van Ginneken (D66) en Suzanne Kröger (GroenLinks) memoreren in een motie van april 2022 dat ongeveer 80% van de Nederlandse verkeersslachtoffers valt op 50km/uur-wegen. En: in geval van een aanrijding op een 30km/uur-weg is de overlevingskans 90% groter dan bij een aanrijding op een 50km/uur-weg. Bovendien is in het coalitieakkoord afgesproken dat in overleg met gemeenten wordt bezien waar de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom kan worden verlaagd naar 30 kilometer per uur.

Gebiedsinrichtingskenmerken
De twee Kamerleden verzochten de minister in hun motie om CROW zo snel mogelijk opdracht te geven gebiedsinrichtingskenmerken uit te werken voor de GOW30. Daar is CROW inmiddels mee bezig. Het kennisplatform heeft een breed samengestelde werkgroep ingesteld, bestaande uit ervaringsdeskundigen bij gemeenten, SWOV, Fietsersbond, ANWB, ov-concessieverleners, VVN, Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM), politie en RWS/IenW.

Kennis en ervaring
De rol van de werkgroep is vooral om kennis en ervaring in te brengen en tussentijdse concepten te toetsen. Verschillende vraagstukken worden besproken, zoals wat een herkenbare en geloofwaardige inrichting kan zijn, hoe om te gaan met mogelijke effecten op de rijtijden van het ov en nood- en hulpdiensten en hoe om te gaan met handhaving als sluitstuk bij het nieuwe wegtype GOW30.

Met de inrichtingskenmerken GOW30 krijgen wegbeheerders heldere handvaten om 30 km/uur in te kunnen stellen op grijze gebiedsontsluitingswegen en op gebiedsontsluitingswegen die niet veilig kunnen worden ingericht. Op het moment dat CROW de inrichtingskenmerken in een publicatie heeft vastgesteld, kunnen ze door wegbeheerders worden toegepast in de praktijk.

Evaluatiestudies
CROW en SWOV benadrukken wel dat wegbeheerders evaluatiestudies moeten uitvoeren om de inrichtingskenmerken te toetsen in de praktijk. Dan wordt zichtbaar wat gemeenten werkelijk bereiken met de inrichtingskenmerken GOW30. Voor de evaluatiestudies kunnen wegbeheerders gebruik maken van het door SWOV opgestelde Stappenplan evaluatie GOW30.

Als er voldoende praktijkervaring is opgedaan en evaluatiestudies zijn uitgevoerd neemt CROW de (eventueel aangepaste) inrichtingskenmerken op in een richtlijn. De CROW-publicatie met de inrichtingskenmerken van de GOW30 is naar verwachting in het voorjaar van 2023 gereed.