

Wegencategoriseringsplan Vragen CDA:

1. Is de systematiek van duurzaam veilig een verplichting op basis van wetgeving, regelgeving (zoals het door u genoemde convenant) of jurisprudentie? Zo ja, waar kunnen wij dit verplichtende karakter vinden en hoever strekt de verplichting?
Wij hebben hierover nader juridisch advies ingewonnen. Zie in de bijlage het schrijven van mw. mr. Libosan waarin de status van Duurzaam Veilig richtlijnen wordt geduid.
2. Vorig jaar heeft u dit plan ook al naar onze commissie gestuurd. In onze ogen is het plan exact gelijk. Dus: wat heeft de inspraakronde nu eigenlijk opgeleverd?
Zie hiervoor hoofdstuk 2 en 3 van de nota inspraakreacties. Wijziging ten opzichte van het plan zoals het ter inzage gelegen heeft zijn: binnen de bebouwde kom zal de maximum snelheid waar dat kan teruggebracht worden naar 30 km/u, de Postweg zal worden ingericht als 60km/u weg.
3. U stelt dat het doel is de verkeersveiligheid te verbeteren. Op basis waarvan verwacht u welke verbetering? (bijvoorbeeld een afname van het aantal ongevallen met ernstig letsel met 80%)
De richtlijnen voor Duurzaam Veilig zijn opgesteld met het oog de verkeersveiligheid in algemene zin te verbeteren. Uit de factsheet Duurzaam Veilig (<https://www.swov.nl/feiten-cijfers/factsheet/duurzaam-veilig-wegverkeer>) blijkt dat door het uitvoeren van Duurzaam Veilig maatregelen het aantal verkeersdoden met 30% is afgenomen.
4. Waarom ontbreekt er een analyse van de ongevallen en oorzaken van deze ongevallen in het plan? Met name interessant is in het kader van dit plan de relatie tussen toegestane maximum snelheid en ongevallen die hebben plaats gevonden.
Dergelijke detailinformatie over de ongevallen die de afgelopen jaren hebben plaatsgevonden op Texel is niet voorhanden.