

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 specifiek 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 inrichtingsvoorstellen 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.