
MOTIE ZANDWEG B

Mondeling ingediend, unaniem aangenomen

Agendapunt 8: Definitief scenario herinrichting Zandweg
Voorstel nr.
Registratie nr.

Onderwerp: Motie Zandweg B

De raad van de gemeente Wijk bij Duurstede in vergadering bijeen d.d. 12 oktober 2021

Roept het college op om aandacht te schenken aan de punten die hij heeft genoemd:
Voor de herinrichting van de Zandweg te kiezen voor scenario 3+ maar dat er voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers nader gekeken wordt of gescheiden fietspaden gehandhaafd kunnen worden over de volle lengte, of er een extra oversteekplaats ter hoogte van het gezondheidscentrum wordt opgenomen, dat er gekeken wordt wat de voor- of nadelen zijn van haltekommen voor de AH en of het plateau groot of klein moet worden
Ondergetekende stelt het volgende amendement voor:

Ondertekening: Jos Soons - DuurzaamWijk

Waarom deze motie?

Dit motie komt tegemoet aan de bezwaren die een groot aantal leden van de raad naar voren heeft gebracht:

- Gescheiden fietspaden wordt als veiliger bestempeld en door deze over de volle lengte te handhaven wordt voorkomen dat snel en langzaam verkeer al rijdende worden vermengd, met onveilige situaties als gevolg
- Een extra oversteekplaats ter hoogte van het gezondheidscentrum is veiliger voor overstekende bezoekers van dat centrum die aan de overkant ervan hun auto's parkeren
- De invalide parkeerplaats en de laad- en loszone t.b.v het gezondheidscentrum en het hotel / restaurant handhaven
- Een plateau in de bocht met de Steenstraat met daarop 3 voetgangersoversteekplaatsen geeft meer duidelijkheid voor de verkeersdeelnemers
- Het verwijderen van de haltekommen zorgt ervoor dat het onveilige in- en uitvoegen van bussen verdwijnt en geeft meer ruimte voor vergroening van de omgeving
- Er wordt weliswaar geen effectieve inrichting voor een 30 km zone gerealiseerd waarop ook handhaving mogelijk is, maar een aantal maatregelen zoals de asverspringing en eilanden ter hoogte van de Veilingklok, het verwijderen van de haltekommen en het plateau in de bocht met de Steenstraat zullen de snelheid van het verkeer wel degelijk remmen.
- De kosten aanzienlijk lager uitvallen

Deze motie komt helaas niet tegemoet aan de wensen van bewoners en ondernemers die geparticipeerd hebben in het voortraject. Hun wensen waren:

- Een 30 km zone waarop gehandhaafd kan en moet gaan worden
- Meer gezonder groen waardoor geparkeerde auto's schoner blijven
- Meer ruimte en veiligheid voor de langzame verkeersdeelnemers

Toelichting:

De discussie over herinrichting van de Zandweg loopt al geruime tijd en spitst zich toe op het deel vanaf de Frankenberg tot aan de huidige 30 km zone van de Steenstraat. In de voorbesprekingen is de aandacht vooral gegaan naar het al of niet behouden van de losliggende fietspaden.

Ik wil in herinnering brengen dat dit project gestart is met als doel meer ruimte voor groen te creëren zodat de bomen ook daadwerkelijk kans hebben zich gezond te kunnen ontplooiën. Na participatie van de gemeente met de projectgroep, bewoners en ondernemers is scenario 4 tot stand gekomen. Hierbij is niet over een nacht ijs gegaan, in tegendeel, het project heeft 5 jaren geduurd en in die tijd is er veelvuldig overleg geweest met vele belanghebbenden en deskundigen.

Verkeersveiligheid en met name het snel rijden op deze doorgaande ontsluitingsweg is velen een doorn in het oog. Doorgaand verkeer omleiden heeft zeker het meeste effect maar is op korte termijn niet haalbaar. Echter het ontmoedigen van doorgaand verkeer door het beperken van de snelheid is een belangrijke aanzet om nu op te pakken.

Weeffouten scenario 3+

Met het voorstel van de gemeente om zondermeer te kiezen voor scenario 3+ wordt voorbijgegaan aan een aantal zeer belangrijke uitgangspunten voor het kunnen behalen van de gewenste situatie. In scenario 3+ zitten nog steeds een tweetal grote weeffouten die eveneens door Goudappel geadresseerd zijn; nl. een voorrangsregeling bij de T-splitsing van de Steenstraat en een inrichting die niet voldoet aan een 30 km gebied. **Dit heeft tot gevolg dat er nog steeds te snel gereden kan/gaat worden en dat handhaving hierop niet mogelijk is** (standpunt politie en rechters). Kiezen voor scenario 3+ als nu voorgesteld, zal daarom leiden tot toekomstige teleurstellingen.

Citaat uit verkeerskunde.nl

Om een maximale snelheid van 30km per uur “af te kunnen dwingen” is het daarnaast van belang, om aan te sluiten bij de beleving van de weggebruiker. Dit betekent dat het wegbeeld overeen moet komen met het van de weggebruiker verwachte rijgedrag; hierbij past een smalle straat, menging van langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer en verkeersremmende maatregelen; in feite de inrichting van een woonomgeving.

Citaat uit “Voorwaarden invoering 30 km/uur binnen de bebouwde kom” van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV.

Zo zal men, in afwijking van ontsluitingswegen, binnen een gebied (van 30 km) aantreffen:

- *uitsluitend kruispunten en aansluitingen zonder voorrangsregeling;*
- *geparkeerde auto's langs de straten;*
- *drempels en plateaus die op 30 km/uur zijn ingericht;*
- *woningen, bedrijven, winkels enzovoorts die direct op de weg zijn aangesloten.*

en niet aantreffen:

- *fietspaden en parallelwegen*
- *zebra's*
- *voorrangskruisingen en verkeerslichtenregelingen.*

Samen met de voorzieningen bij de overgang zal dit voldoende duidelijkheid moeten verschaffen.

Uitgebreidere info over de aanbevelingen van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, de SWOV is reeds gedeeld met de raad en te vinden op hun website.
