



Retouradres : Euclideslaan 70, 3584 BN UTRECHT

College van burgemeester en wethouders
van de gemeente Maasdriel
Postbus 10.000
5330 GA KERKDRIEL

Ons kenmerk ARAG Liebrechts / 2016034212-02

Uw kenmerk

Behandeld door dhr. mr. M.O. Voors

Doorkiesnummer 030 341 00 02

Faxnummer 030 721 07 11

E-mail arag@eerlijkmetrecht.nl

Onderwerp: Aanvraag verkeersbesluit

Utrecht, 3 juli 2018

De heer A.J.J.M. Liebrechts (verder: cliënt) wonende te Kerkdriel aan het adres Paterstraat 53, 5331 EB, vroeg mij u te benaderen met het volgende.

Cliënt is woonachtig in de Paterstraat, een smalle straat met aan weerszijden woningen. Mede door de aanwezigheid van zand- en grindbedrijven in het verlengde van de Paterstraat rijden er veel zwaarbeladen vrachtwagens en tractoren door de straat.

Tegelijk met dit zware verkeer, maken ook veel kwetsbare verkeersdeelnemers gebruik van de Paterstraat. Fietsers en bromfietsers rijden langs de kant van weg. Slechts aan één zijde is een trottoir. Kinderen van de gezinnen die woonachtig zijn aan de Paterstraat steken de weg over. Bovendien voegen bewoners die aan- en afrijden vanaf hun perceel met grote regelmaat in of uit.

De Paterstraat is niet ingericht met verkeersremmende maatregelen. De straat heeft geen gemarkeerde fietsstroken. Ook ontbreken er zebrapaden of andere oversteeklocaties. Het gemeentebestuur heeft het vrachtverkeer en de zand- en grindbedrijven klaarblijkelijk willen faciliteren door een doorgaande, rechte, geasfalteerde aan- en afvoerroute te bieden met een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur.

Dit zorgt voor verkeersonveilige situaties.



Veilig Verkeer Nederland

Dat de verkeersveiligheid een urgent probleem vormt, is ook de conclusie van Veilig Verkeer Nederland (VVN). In het rapport van april 2016 concludeert VVN dat de verkeersonveiligheid door het vrachtverkeer in de Paterstraat onomstreden is. VVN beveelt dan ook aan dat de Paterstraat wordt ingericht als een erf-toegangsweg en dat de maximaal toegestane rijsnelheid wordt teruggebracht tot 30 kilometer per uur. Dit rapport is bij deze brief gevoegd als **bijlage 1**.

De onveilige verkeerssituatie wordt daarnaast onderbouwd in het rapport 'Verkeersoverlast op de Paterstraat Kerkdriel' van 28 november 2016. Hierin leest u een inventarisatie van de problematiek, alsmede reacties van 30 bewoners. Ook worden in dit rapport oplossingen aangedragen. Het rapport, inclusief bijlage, treft u aan als **bijlage 2**.

Geen goede ruimtelijke ordening

Uit artikel 3.1 eerste lid Wet op de ruimtelijke ordening volgt dat de gemeenteraad moet zorgdragen voor een goede ruimtelijke ordening. Van een goede ruimtelijke ordening is onder andere sprake indien een aanvaardbaar woon- en leefklimaat wordt gecreëerd. In casu is daar geen sprake van. De Paterstraat doorkruist gronden die in het bestemmingsplan 'Kerkdriel en Hoenzadriel 2013' de bestemming 'Wonen' hebben. Woongebieden worden gekenmerkt door de elementen rust, reinheid en regelmaat. Het vrachtverkeer verstoort deze kenmerken door lawaai, fijn stof, trillingen. Door toe te staan dat vrachtwagens met 50 kilometer per uur door de Paterstraat denderen, zorgt het gemeentebestuur niet voor een goede ruimtelijke ordening.

Herinrichting niet conform gemeentelijke richtlijnen

Het gemeentebestuur werkt momenteel aan plannen voor de herinrichting van de Paterstraat. De gepresenteerde weginrichting past niet binnen de kaders welke zijn vastgesteld door de gemeenteraad, met name het Mobiliteitsplan 2009 en het Raadsvoorstel bestemming jaarrekeningresultaat 2016. In het Mobiliteitsplan zijn onderstaande uitgangspunten opgenomen. Ik citeer:

1. Wanneer de zandmerenroute niet door mocht gaan, dan is het alternatief om de Laarstraat op te waarderen. Bij de keuze voor die oplossing is *extra aandacht nodig voor de (verkeersveilige) inrichting* van de Laarstraat en Paterstraat.
2. Specifiek voor wat betreft de *verkeersveiligheid voor fietsers* zijn in ieder geval de volgende onderdelen belangrijk: herinrichting van de Paterstraat in Kerkdriel.
3. Bij de herinrichting van de Kerkstraat in 2002 is er bewust voor gekozen om gelijkwaardige kruispunten toe te passen op deze 50km-weg. Dit komt niet overeen met de landelijke richtlijnen voor een gebiedsontsluitingsweg. Ook uit de gehouden enquête komt naar voren dat dit door weggebruikers als onveilig wordt ervaren of niet wordt begrepen. Daarom wordt dit principe *niet verder in de gemeente toegepast, maar wordt aangesloten bij de landelijke richtlijnen*.
4. Alle overige wegen zijn in principe erftoegangswegen en vallen binnen de verblijfsgebieden. Deze wegen hebben geen verkeersfunctie, maar zijn bedoeld om de bestemming en percelen te bereiken. *De verkeersveiligheid en een aantrekkelijke (woon)omgeving hebben hier prioriteit*.



In het Raadsvoorstel bestemming jaarrekeningresultaat 2016, zoals opgetekend op 30 mei 2017 (zie **bijlage 3**), staat onder punt 6.1 dat de Paterstraat onvoldoende veilig is ingericht. Met name het intensieve vrachtverkeer van en naar de zand- en grindbedrijven aan de Zandstraat geven veel hinder. Het doel is de weg opnieuw in te richten, waarbij functionaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid de aandachtspunten zijn. Uiteraard worden ook de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer gevolgd.

De huidige plannen voldoen niet aan de hiervoor weergegeven uitgangspunten, zoals die door de gemeente zelf zijn opgesteld.

‘Onduidelijk en onveilig’

Cliënt heeft de huidige plannen voor herinrichting van de Paterstraat voorgelegd aan Veilig Verkeer Nederland. De reactie van VVN luidt als volgt:

"Bij een erftoegangsweg behoort een inrichting van de weg die gebaseerd is op 30 kilometer per uur. Als een dergelijke inrichting wel wordt nagestreefd, maar men houdt de snelheid op 50 kilometer per uur, dan gaat men totaal voorbij aan het hoofdprincipe van het concept "duurzaam veilig" , waar ook de gemeente zegt achter te staan, en wordt er onduidelijkheid en onveiligheid gecreëerd. Juist als er veel vrachtverkeer van de weg gebruik moet maken is een lage snelheid van essentieel belang."

De reactie van VVN treft u aan als **bijlage 4**.

Onaanvaardbaar gevaarlijke situatie

Het gemeentebestuur ziet de Paterstaat als een soort toegangsweg voor de bedrijven aan de Zandstraat, waar helaas ook fietsers en bewoners gebruik van maken. Deze zienswijze van de gemeente zorgt ervoor dat vrachtwagens met 50 kilometer per uur op enkele decimeters afstand langs fietsers scheren. Een klein moment van onoplettendheid, een onverwachte gebeurtenis waardoor een kleine uitwijkmanoeuvre noodzaak is, en het leed is niet te overzien. Door toe te staan dat kwetsbare groepen blootstaan aan deze dreigingen zorgt het gemeentebestuur willens en weten voor een onaanvaardbaar gevaarlijke situatie. Het wachten is op een dodelijk ongeval. Cliënt doet dan ook een dringend beroep op u om de ernst van de situatie in te zien.

Uit het rapport ‘de zwaar-verkeerproblematiek binnen de bebouwde kom en richtinggevende oplossingen’, een uitgave van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) wordt onderzocht welke problemen zich voordoen met zwaar verkeer op gemeentelijke wegen. Onderdeel van dit rapport is een ongevalenoverzicht, waaruit blijkt dat jaarlijks meer dan 400 ongevallen, waarvan tientallen met dodelijk afloop plaatsvinden. Zo’n twee derde van de slachtoffers zijn voetgangers en (brom-)fietsers. Dit ongevalenoverzicht treft u aan als **bijlage 5**.



Verzoek

Gelet op het voorgaande verzoekt cliënt uw college een verkeersbesluit te nemen in de zin van artikel 15 van de Wegenverkeerswet. Volgens artikel 18, eerste lid aanhef en onder d is uw college het bevoegd gezag met betrekking tot het nemen van verkeersbesluiten.

Dit verkeersbesluit zou een dusdanige maatregel moeten inhouden, dat aan de verkeersonveilige situatie, zoals aangetoond in de hiervoor genoemde rapporten, een einde komt.

Meer concreet denkt cliënt hierbij aan:

- het plaatsen van verkeersborden, waarop een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur wordt aangegeven;
- het plaatsen van verkeersborden, waarop een 30-kilometer zone wordt aangegeven, inclusief bijbehorende inrichting;
- het aanwijzen van de Paterstraat als 30 km erftoegangsweg.
- het instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer tussen de kruisingen met de Bussenerweg en de Wertsteeg.

Client verzoekt u binnen een redelijke termijn te beslissen op de aanvraag. Volgens artikel 4:13, tweede lid van de Algemene wet bestuursrecht is een periode van acht weken redelijk te noemen.

Ik verzoek u mij een ontvangstbevestiging van deze brief te sturen. U kunt voor uw correspondentie in dit dossier sturen naar ons kantoor aan het volgende adres: Euclideslaan 70, 3584 BN Utrecht.

Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'M. Voors', with a long horizontal stroke extending to the right.

Maikel Voors

Bijlagen:

- 1 Rapport Veilig Verkeer Nederland
- 2 Rapport Verkeersoverlast op de Paterstraat Kerkdriel, inclusief bijlage
- 3 Raadsvoorstel Maasdriel
- 4 Reactie H. Mulder, Veilig Verkeer Nederland
- 5 Ongevallenoverzicht

Bijlage 1

Verkeersonderzoek



[www.meldpunt
veiligverkeer.nl](http://www.meldpuntveiligverkeer.nl)

Kenmerken advies:

Locatie:
Paterstraat in Kerkdriel

Datum uitgifte advies:
April 2016

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie

De Paterstraat is een straat aan de zuidrand van Kerkdriel met aan beide zijden woningen. Door de aanwezigheid van overslagbedrijven voor zand ten oosten van de Paterstraat, die voor hun aan- en afvoer gebruik maken van de Paterstraat heeft de straat een doorgaand karakter. Het zijn vooral zware vrachtauto's en tractoren die de straat extra belasten. Aangezien er geen andere en betere ontsluiting is voor deze bedrijven heeft de gemeente deze route gefaciliteerd door een asfaltverharding en een maximale rijnsnelheid toe te staan van 50 km/h. Wel zijn er enige asverschuivingen aangebracht. De Paterstraat is echter geen voorrangsweg en er is geen eigen ruimte voor het langzame verkeer gecreëerd. Er zijn geen ongevalsgegevens beschikbaar.

Probleemstelling

Een aantal bewoners acht de straat zeer onveilig voor het langzame verkeer, dat wordt geconfronteerd met hard rijdende vrachtauto's die vlak langs raast en ondervindt zelf ook veel hinder en onveiligheid door het vrachtverkeer en de tractoren, die vaak aanhangers hebben met gevaarlijke uitsteeksels. Niet alle bestuurders van tractoren hebben oog voor de onveiligheid en het onveiligheidsgevoel, dat zij veroorzaken.

Standpunt wegbeheerder

De wegbeheerder, de gemeente, kent het probleem en de zorgen van de bewoners en ook zij vinden de situatie ongewenst. De gemeente zoekt als finale oplossing een andere plaats voor de bedrijven. Een dergelijke oplossing is echter op korte termijn niet te verwachten. Tot er een structurele oplossing is gevonden accepteert de gemeente de Paterstraat als aan- en afvoerroute. Voor de gemeente behoort daarbij ook een snelheid van 50 km/h. Bij het binnenkort te verwachten herstel van het asfalt (en gedeeltelijk vernieuwen ervan vanwege het aanbrengen van een nieuwe riolering) kunnen daarom hoogstens enkele mineure aanpassingen worden gerealiseerd. Hierover zal met de bewoners worden overlegd.

Probleemanalyse

Er is geen discussie over het feit dat de zandauto's (en de tractoren) in de Paterstraat in feite niet thuishoren. Feit is, dat de zandauto's er voorlopig wel zullen blijven rijden, zelfs al zou er nu een alternatieve plaats en het benodigde kapitaal om een en ander te realiseren beschikbaar zijn. De vraag is echter hoe deze op zich tijdelijke situatie vorm moet krijgen. Wordt het een woonstraat waar tijdelijk vrachtverkeer mag rijden of wordt het een doorgaande weg waar helaas ook aan gewoond wordt.

De huidige situatie is zeer onbevredigend. De status van de weg is onduidelijk en wijkt ook sterk af van de landelijke richtlijnen. Deze richtlijnen zijn er om de herkenbaarheid van de wegcategorie te benadrukken, zodat men aan de vormgeving van de weg kan zien op wat voor weg men rijdt en hoe men zich moet gedragen (qua rijsnelheid, voorrang enz.). Deze herkenbaarheid is een van de belangrijkste pijlers van het verkeersveiligheidsbeleid.

De Paterstraat heeft elementen van een erftoegangsweg (geen voorrangregelingen, 30 km/h., geen scheiding verkeerssoorten), maar ook van een gebiedsontsluitingsweg (50 km/h., asphalt), hetgeen tot gevolg heeft dat een automobilist niet weet waar hij/zij aan toe is en louter op de borden moet rijden. Deze onduidelijkheid is ongewenst en bovendien doet de inrichting van de Paterstraat afbreuk aan het landelijke beleid.

Veilig Verkeer Nederland is de mening toegedaan, dat de Paterstraat in feite een woonstraat is waar tijdelijk ter ontsluiting van een bedrijf vrachtverkeer doorheen moet rijden (en niet andersom). Het gevolg van dit standpunt is, dat de Paterstraat ook moet worden ingericht als een woonstraat met als restrictie, dat vrachtverkeer wel goed mogelijk moet blijven. De snelheid van het verkeer moet beperkt worden tot 30 km/h. waarmee tevens wordt bereikt, dat het vrachtverkeer minder bedreigend overkomt voor het fietsverkeer en ook de hinder vermindert. Te overwegen valt om op termijn het asphalt vervangen kan worden door bestrating, omdat asphalt meer gerelateerd wordt met doorgaande wegen waar sneller mag worden gereden. De grotere geluidshinder, die hierdoor te verwachten valt, wordt ruimschoots gecompenseerd door de lagere snelheden.

Conclusies en aanbevelingen

De hinder en verkeersonveiligheid door het vrachtverkeer en de tractoren in de Paterstraat zijn onomstreden. Wel verschilt de visie in hoeverre de situatie verbetering behoeft. Door uit te gaan van de toekomstige definitieve situatie en na te gaan in hoeverre deze moet worden aangepast vanwege de huidige problematiek kan er een oplossingsrichting worden gevonden. Bovendien moet zo mogelijk worden aangesloten bij het landelijke verkeersveiligheidsbeleid.

In deze oplossingsrichting past:

1. De straat inrichten als een erftoegangsweg met als restrictie een goede doorgang voor het vrachtverkeer;
2. De maximaal toegestane rijsnelheid terugbrengen tot 30 km/h.
3. Waar mogelijk het asphalt vervangen door bestrating.

Door deze maatregelen zal het veiligheidsgevoel substantieel toenemen en wordt ook aan de landelijke richtlijnen voldaan. De enige die "nadeel" ondervinden zijn de bestuurders van de vrachtauto's en de tractoren, als men tenminste (veilig) rijden met 30 km/h. als een nadeel wil zien.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Ing. H.J. Mulder, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit onderzoek kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.

Meer informatie
gegevens van VVN

t.limbeek@vvn.nl

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort
Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl

Iedereen veilig over straat

**VEILIGVERKEER**

Bijlage 2

Verkeersoverlast op de Paterstraat Kerkdriel (28-11-2016)

Een verkennend onderzoek naar de problemen en mogelijke oplossingen.

Het Probleem
Oorzaken
Plannen
Overwegingen
Problemen en Oplossingen
Conclusies en Aanbevelingen

Het Probleem

Door gedeelde aanhoudende klachten van bewoners van de Paterstraat is een kerngroep opgericht, welke het verbeteren van het leefklimaat van de Paterstraat tot doel heeft. De kerngroep bestaat uit de volgende mensen: Kees de Jong, Janus Liebrechts en Thea van Hoof. De kerngroep heeft de klachten en overlast in kaart gebracht om te komen tot oplossingen.

De kerngroep heeft inmiddels een eerste brief en 4 nieuwsbrieven verspreid onder bewoners, zandoverslagbedrijven en gemeente.

26-1-2016 oproep aan bewoners Paterstraat
16-2-2016 nieuwsbrief nr.1 Dweilen met de kraan open
17-4-2016 nieuwsbrief nr.2 Tussenstand
4-7-2016 nieuwsbrief nr.3 Onbevredigende antwoorden
17-11-2016 nieuwsbrief nr.4 Knelpunt vrachtverkeer

Naar aanleiding van de eerste 2 brieven zijn reacties binnengekomen vanuit de Paterstraat, waaronder **30 uitgebreide reacties met ondervonden klachten en overlast** (zie geanonimiseerde reacties bewoners) en 43 aanmeldingen voor de nieuwsbrief. De klachten betreffen geluidsoverlast, trillingsoverlast, verkeersonveiligheid, fijnstof, overstromend riool en schade. Dit rapport gaat in op de verkeersoverlast, inzake de rioolproblematiek zijn wij nog steeds in afwachting van door de gemeente voor te stellen oplossingen.

Een samenvatting van de reacties:

- Er wordt te hard gereden.
- De intensiteit van het zware vrachtverkeer is de laatste jaren erg toegenomen. Opvallend is de groei van de transportbewegingen van vloerenbedrijven uit de wijde omtrek.
- Velen ondervinden ernstige hinder van het verkeer.
- Het intensieve zware verkeer veroorzaakt trillingen en schade aan het wegdek en in huizen ontstaan scheuren in de muren en vloeren.
- Het verkeer, vooral het vracht- en landbouwverkeer veroorzaakt geluidsoverlast en verstoort de nachtrust.
- Parkeerproblemen leiden tot frustraties bij bewoners onderling en tot onveilige situaties.
- Het gevoel van onveiligheid in het verkeer houdt velen bezig, en menigeen houdt zijn hart vast. Velen noemen de onveiligheid voor fietsers en kinderen.
- De terugkerende problemen met het riool bij hevige regenval wordt veel genoemd.
- Zorgen worden geuit over de ontsluiting van het te revitaliseren recreatiegebied de Zandmeren.
- Fijnstof en het opstuivende zand en stof zorgen voor overlast en baren zorgen voor de gezondheid.

De kerngroep is hiermee aan de slag gegaan en heeft diverse zaken onderzocht en heeft gesprekken gevoerd met de zandoverslagbedrijven, bewoners, gemeente en Veilig Verkeer Nederland. (zie nieuwsbrief 2 en 3)

Oorzaken

De Paterstraat is een straat aan de zuidrand van Kerkdriel met aan beide zijden woningen. De Paterstraat is een verblijfsgebied binnen de bebouwde kom, die als ontsluitingsroute wordt gebruikt voor een bedrijventerrein voor zandoverslagbedrijven, diverse landbouw-, tuinbouw en champignon-bedrijven, een recreatiegebied met bedrijvigheid, horeca en jachthavens (880 ligplaatsen) en diverse wijken in Kerkdriel. Door de aanwezigheid van zandoverslagbedrijven ten oosten van de Paterstraat, die voor hun aan- en afvoer gebruik maken van de Paterstraat heeft de straat een doorgaand karakter. Het zijn vooral zware vrachtauto's en landbouwvoertuigen die de straat extra belasten. De gemeente heeft deze route feitelijk gefaciliteerd door een asfaltverharding en een maximale rijsnelheid toe te staan van 50 km/h. Doordat de infrastructuur hierdoor ruim bemeten is, leidt dit tot een snelheidstoename van het (overige) verkeer. Er wordt veel te hard gereden op de straat.

De Paterstraat is echter geen voorrangsweg en er is geen eigen ruimte voor het langzame verkeer gecreëerd, er zijn geen gescheiden fietspaden.

Door het intensieve zware vrachtverkeer, ontstaan er snel slechte plekken in het asfalt. Als er vervolgens vrachtverkeer over rijdt uit zich dat in trillingen in de huizen en de voertuigen zelf. Het verkeer, vooral het vracht- en landbouwverkeer veroorzaakt geluidsoverlast en verstoort de nachtrust doordat het vrachtverkeer vanaf 5 uur op gang komt.

De weginrichting is onherkenbaar. Verkeer van rechts, ook fietsverkeer, heeft voorrang op alle kruisingen. Velen, vooral onbekenden, wanen zich op een voorrangsweg, wat gevaarlijke situaties op de kruisingen oplevert, wat al heeft geresulteerd in diverse ongevallen. Langs de gehele Paterstraat mag aan beide zijden geparkeerd worden, echter dit wordt door weggebruikers niet begrepen omdat men zich op een gebiedsontsluitingsweg waant.

Zwaar vrachtverkeer, langzaam verkeer en voetgangers mengen zich, wat zich uit in onveilige situaties. Bij de dijkovergang moeten voetgangers, fietsers, zwaar vrachtverkeer en ander verkeer over een (te) smalle dijkovergang. Door de hellende weg levert dat extra problemen op.

De Paterstraat (1225 meter) heeft een licht hellend karakter, een soort badkuip met de hoogste gedeelten aan de uiteinden en laagste delen tussen de kruisingen met Hoedemakerstraat en Lindestraat.

Plannen

De gemeente heeft plannen gehad om de Zandmerenroute (een alternatieve ontsluitingsroute buiten de bebouwde kom) aan te leggen, 'waardoor de Paterstraat aanzienlijk minder wordt belast. Er zal met name minder vrachtverkeer door de Paterstraat rijden. Hierdoor is het mogelijk om de woonfunctie van de Paterstraat te versterken' (citaat mobiliteitsplan 2009). Maar hiertoe ontbreken de financiële middelen. De 1,5 miljoen euro die daarvoor was gereserveerd is inmiddels uitgegeven aan andere zaken (bron: Hans van Hooft, Beleidsadviseur Openbare Ruimte).

In het mobiliteitsplan (2009) zijn maatregelen opgesomd voor een betere verkeerscirculatie van het vrachtauto- auto- en fietsverkeer. Dit zou voor de Paterstraat o.a. betekenen: *Woonfunctie tussen Duitse Weistraat en Kievitsham en verbetering tussen Kievitsham en Geersteeg, de aanleg van een 30km-zone en voor de verkeersveiligheid voor fietsers de herinrichting van de Paterstraat in Kerkdriel.* Van deze plannen onder het centraal thema "verkeer op de juiste plek" is niets terecht gekomen.

In het bestuursakkoord (2014) schrijft de gemeente: *De aanwezigheid van vrachtverkeer en druk verkeer drukt op de leefbaarheid van alle kernen. (Vracht)verkeer is noodzakelijk voor het bedrijfsleven, maar een veilige woonomgeving is belangrijk voor onze inwoners. Het gemeentebestuur luistert naar de belangen van alle partijen en zoekt, met partijen, naar werkbare, betaalbare en veilige oplossingen en/of alternatieven. Daarbij wordt onder meer gedacht aan de Maas-waalweg, de Paddenstoelenroute en het vrijmaken van de dijken van vrachtverkeer.*

Vervolgens zijn er plannen voor het verplaatsen van de zandoverslagbedrijven, echter de gemeente koppelt dat in de structuurvisie o.a. aan delfstoffenwinning en woningbouw in de uiterwaarden van Maasdriel en laat de planvorming en initiatief daarvoor over aan het zandwinbedrijf Niba, welke vastgoedposities heeft aan de Steigerboom. In plannen van Niba (ruimte voor Maasdriel), zouden de zandoverslagbedrijven verplaatst worden naar Hedel. Echter dit plan is een stille dood gestorven. Uit de inspraaknotitie structuurvisie (2009) blijkt dat van Gent toentertijd zijn bedrijf niet wil verplaatsen en dat het huidige terrein (een voormalige vuilnisstortplaats) bij woningbouw waarschijnlijk gesaneerd zal moeten worden. Inmiddels (2016) is het "de bedoeling" dat de zandoverslagbedrijven naar Alem verhuizen. Het moge duidelijk zijn dat delfstoffenwinning en de constante aanvoer daarvan voor de komende tientallen jaren de drijfveer is voor de plannen van Niba en niet het op korte termijn verplaatsen van zandoverslagbedrijven. Los daarvan komen de kosten voor het saneren van de grond en het verplaatsen van de zandoverslagbedrijven direct danwel indirect voor rekening van de gemeente Maasdriel. De gemeenteraad van Kerkdriel heeft op 16 december 1980 het besluit genomen om geen verdere ontzandingen meer toe te staan, welk besluit op 5 oktober 1981 is bevestigd. Met de aanvaarding van het Milieueffectrapport(MER) in 2009 heeft de gemeenteraad van Maasdriel echter met ruime meerderheid besloten om in principe medewerking te verlenen aan de verdere planvorming ten aanzien van Ruimte voor Maasdriel. Het is onduidelijk of een nieuw plan van Niba op instemming kan rekenen van de gemeenteraad. Volgens de MER: *de medewerking van de zandoverslagbedrijven aan bedrijfsverplaatsing is op voorhand echter niet gegarandeerd. Het is nog niet zeker of de gronden voor de aanvang van het project kunnen worden verworven.* De gemeente heeft aan Niba toegezegd *haar wettelijke instrumenten in te zetten om de percelen te onteigenen indien in het kader van grondverwerving niet tot minnelijke schikking kan worden gekomen.* De MER beschreef daarvoor een terugvalalternatief. Naar verwachting zal de onteigening een kostbare en langdurige juridische strijd worden.

Ook al worden de zandoverslagbedrijven verplaatst, betekend dit een verslechtering, qua geluidsbelasting, voor de Paterstraat: In het akoestisch onderzoek van de MER Ruimte voor Maasdriel (zie bijlage 9) wordt er van uitgegaan dat de Paterstraat als ontsluitingsweg voor de te bouwen woningen wordt gebruikt. Dit rapport (bijlage 9, hoofdstuk 4) schrijft: *"Uit de resultaten blijkt dat de geluidsbelasting met name op de Paterstraat toe zal nemen vanwege het toenemen van het verkeer, enerzijds door de autonome groei en anderzijds door het bouwen van nieuwe woningen aan de Steigerboom. De geluidsbelasting zal in de eindsituatie (2020) met ten hoogste 2-3 dB toenemen ten opzichte van de referentiesituatie (2008). Ten tijde van de tussensituatie zal er eveneens sprake zijn van een geluidstoename van 2-3 dB." In het terugvalalternatief wordt vanaf de Paterstraat de bestaande gebiedsontsluiting gevolgd. Dit alternatief zal tot inpassingproblemen leiden. Alleen met ingrijpende maatregelen kan een goede afwikkeling van de verkeersstromen worden gewaarborgd. Daarom scoort dit scoort alternatief negatief ten opzichte van de nieuwe gebiedsontsluitingsweg.* (MER pag. 98)

Onlangs zijn plannen bekend geworden, en deels uitgevoerd, om het recreatiegebied de Zandmeren te revitaliseren (zie nieuwsbrief 3) om zo meer bezoekers te trekken. De ontsluiting is hierbij een knelpunt en de verkeersaantrekkende werking daarvan wordt (in de MER Ruimte voor Maasdriel) bestempeld als 'autonome ontwikkeling'. Ook leiden de plannen voor ruimte voor Maasdriel tot meer verkeer over de Paterstraat, welke een regime van 30km per uur noodzakelijk maken om de geluidsoverlast buiten de wet geluidhinder te houden.

De gemeente heeft in 2017 onderhoudswerkzaamheden aan de asfaltverharding voor de Paterstraat gepland, met als uitgangspunt dat tientallen jaren dagelijks honderden vrachtwagens (zie verhardingsonderzoek) door de Paterstraat zullen gaan.

Overwegingen

De bewoners van de Paterstraat hebben aangegeven ontevreden te zijn met de huidige situatie en ontwikkelingen. Het meest gehoorde argument bij de gemeente Maasdriel is "er is geen geld". De routing naar de recreatie- en horeca-bedrijven in de Zandmeren is door de gemeente bewegwijzerd door bruine borden over de Duitse Weistraat en Paterstraat. De ANWB bewegwijzering naar de Zandmeren loopt over de Kerkstraat, Teisterbandstraat en Paterstraat. De zandwagens volgen de route over de Paterstraat. Uit het verhardingsonderzoek blijkt dat de restlevensduur van het wegdek op diverse plaatsen in de Paterstraat op is, waardoor de fundering vervangen moet worden. Zelfs als dit gebeurd biedt dit geen garantie (zie email Jan Voets (medewerker beleid Wegbeheer) 3-2-2016) dat de trillingsoverlast en de daarmee gepaard gaande overlast en schade verleden tijd zijn. Daarnaast is het onderhoudsniveau van wegen in

de gemeente Maasdriel het laagste van laag (zie Wegenbeheerplan en JOR 2016) terwijl de vermoeiing van het asfalt door het intensieve zware vrachtverkeer extra hoog is (bron: Unihorn BV valgewichtdeflectiemetingen) en voor verkeersveiligheid is geen budget (zie nieuwsbrief 1 en "Samen voor een veiliger Maasdriel" 2013 t/m 2017).

Wij vinden het onverantwoord investeringen te doen in infrastructuur welke zullen leiden tot nog meer en langdurige overlast, onveiligheid en schade. Beter is het te investeren met de blik op de toekomst, waarbij recreatiegebied de Zandmeren zich verder kan ontwikkelen en vrachtwagens zoveel mogelijk uit woongebied worden geweerd.

Zoals ook gesteld in het mobiliteitsplan: vrachtverkeer en landbouwverkeer horen niet thuis in woongebieden. Wij willen wel tijdelijk gedogen dat dit verkeer gebruik maakt van de Paterstraat, de voorwaarde daarbij moet zijn: een duidelijk plan met een duidelijk tijdspad welke het vrachtverkeer, landbouwverkeer en tractoren weert.

Voor ons is de enige finale oplossing een nieuw aan te leggen alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg. Als tussenoplossing kan een verplaatsing van de zandoverslagbedrijven aan de Zandstraat of een alternatieve weg Kievitsham-Bussenerweg-Wertsteeg al veel verbetering van het leefklimaat bieden.

De oplossingen zijn reeds lang geleden gevat in plannen (zandmerenroute, ruimte voor Maasdriel en mobiliteitsplan), maar niet uitgevoerd. Hiermee gedogen de bewoners van de Paterstraat al langere tijd dat de verkeersfunctie de verblijfsfunctie ernstig aan tast en 'beleid' van een plannen schrijvend gemeentelijk apparaat welke geen financiële middelen heeft de plannen uit te voeren. Dat betekent niet alleen dat de hinder en het risico van verdere materiële schade en letsel vooralsnog blijft bestaan, maar ook dat de betrokken bewoners in onzekerheid blijven verkeren zolang er geen concreet besluit is genomen om te komen tot oplossingen. Het gevolg hiervan is dat de bewoners van de Paterstraat meer dan andere inwoners van de gemeente getroffen worden door de gevolgen van het gemeentelijk beleid. Ons streven is om op korte termijn een verbetering op alle probleempunten te realiseren en daarbij horen ook plannen voor verplaatsing van de zandoverslagbedrijven en plannen voor een alternatieve weg met **duidelijke tijdspaden**.

Wij kunnen daarom niet akkoord gaan met slechts onderhoud aan de asfaltverharding in 2017, welke de overlast, schade en onveiligheid verder faciliteren. Wij vinden dat de zwaarverkeerproblematiek op de (politieke) agenda hoort, zonder dat er nog meer ongevallen hebben plaats gevonden. Wij denken hierbij vooral aan de vele ouderen welke van hun laatste levensjaren in de Paterstraat willen genieten en aan de vele kinderen die veilig in de Paterstraat willen opgroeien.

Problemen en Oplossingen

Hieronder volgt een opsomming van de problemen en knelpunten met mogelijke oplossingen:

problemen/knelpunten	Oplossingen
Verstoorde nachtrust	<ol style="list-style-type: none"> 1. openingstijden van zandoverslagbedrijven en tuinbouwbedrijven reguleren bijv: 7:30u-22:30u zodat vrachtwagens pas na 7:00u 's-ochtends door de Paterstraat rijden. 2. verbod op vrachtverkeer 3. alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 4. verplaatsen zandoverslagbedrijven 5. nachtelijk inrijverbod 6. isoleren woningen 7. nadeel compenseren 8. alternatieve route vrachtverkeer
snel slechte plekken in het asfalt	<ol style="list-style-type: none"> 1. regelmatig asfalteren 2. verbod op zwaar vrachtverkeer 3. maximale asbelasting instellen
trillingen	<ol style="list-style-type: none"> 1. verbod op vrachtverkeer 2. duurzame verharding 3. snelheid vrachtverkeer verminderen (geen drempels of verhogingen!) 4. maximale asbelasting 5. alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 6. verplaatsen zandoverslagbedrijven 7. alternatieve route vrachtverkeer
geluidsoverlast	<ol style="list-style-type: none"> 1. verbod op vrachtverkeer 2. verbod voor tractoren en landbouwvoertuigen, 3. snelheid verminderen 4. alternatieve route vrachtverkeer 5. alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 6. verplaatsen zandoverslagbedrijven 7. isoleren woningen 8. nadeel compenseren
er wordt te hard gereden	<ol style="list-style-type: none"> 1. weginrichting als ETW30 (erftoegangsweg) met verticale snelheidsremmers met verbod op vrachtverkeer 2. weginrichting als ETW30 met horizontale snelheidsremmers. (inrichting op 30km/h voor normaal verkeer, met als gevolg dat vrachtverkeer nog langzamer moet rijden) 3. flitspalen 4. regelmatige handhaving
onveilige situaties	<ol style="list-style-type: none"> 1. inrichting als ETW30 (erftoegangsweg met een snelheidsregime van max. 30 km per uur) 2. verbod op vrachtverkeer, tractoren en landbouwverkeer
onveilige situaties (gevaarlijke stoffen)	<ol style="list-style-type: none"> 1. alternatieve route voor gevaarlijke stoffen: Kievitsham-Wertsteeg 2. Alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg
gevoel van onveiligheid in het verkeer	<ol style="list-style-type: none"> 1. inrichting als ETW30 2. verbod op vrachtverkeer, tractoren en landbouwverkeer 3. gescheiden fietspaden 4. trottoirs aan beide zijden

onveiligheid voor fietsers	1. weginrichting als ETW30 met verticale snelheidsremmers met verbod op vrachtverkeer 2. weginrichting als ETW30 met horizontale snelheidsremmers. (inrichting op 30km/h voor normaal verkeer, met als gevolg dat vrachtverkeer nog langzamer moet rijden) 3. gescheiden fietspaden
onveiligheid voor kinderen en ouderen	1. weg verkeersluw maken via alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 2. verbod op vrachtverkeer, landbouwverkeer en tractoren 3. weginrichting als ETW30 met verticale snelheidsremmers met verbod op vrachtverkeer 4. weginrichting als ETW30 met horizontale snelheidsremmers. (inrichting op 30km/h voor normaal verkeer, met als gevolg dat vrachtverkeer nog langzamer moet rijden)
verkeer van rechts krijgt geen voorrang	1. weginrichting als ETW30 met verticale snelheidsremmers met verbod op vrachtverkeer 2. weginrichting als ETW30 met horizontale snelheidsremmers. (inrichting op 30km/h voor normaal verkeer, met als gevolg dat vrachtverkeer nog langzamer moet rijden)
onveiligheid door niet handsfree telefoneren vrachtwagenchauffeurs	1. handhaving 2. verbod op vrachtverkeer
onherkenbare weginrichting	1. inrichting als ETW 2. inrichting als GOW (consequentie eenrichtingsverkeer)
schade door zandoverlast en fijnstof	1. laadbakken afdekken 2. verbod op vrachtverkeer, landbouwvoertuigen en tractoren 3. zandoverslagbedrijven verplaatsen 4. alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 5. nadeel compenseren
schade door trillingen	1. verbod vrachtverkeer 2. schade vergoeden/nadeel compenseren
te weinig parkeerplaatsen	1. parkeerplaatsen aanleggen 2. parkeren op de weg 3. verder weg parkeren en lopen
regelmatig overstromend riool	1. capaciteit vergroten 2. verminderen zand en vuil in het riool 3. scheiden hemelwater en rioolwater 4. overstorten maken naar sloten 5. terugslagkleppen bij elk huis
ontsluiting te revitaliseren Zandmeren	1. alternatieve weg: Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg 2. alternatieve weg: Steigerboom-Zwijsenplein 3. Zandmeren niet revitaliseren

Conclusies en aanbevelingen

De kerngroep Paterstraat komt tot de volgende conclusie: De leefbaarheid van de Paterstraat staat ernstig onder druk, de bewoners van de Paterstraat ondervinden reeds langere tijd verkeersonveiligheid, trillings- en geluidsoverlast, scheuren in muren en vloeren, gezondheidsrisico's door fijnstof en het risico van letsel en verdere materiële schade. Ondanks plannen (sinds 2009) dreigt hier niets aan gedaan te worden. Integendeel, het vrachtverkeer lijkt "gefaciliteerd" te worden met beter asfalt. Dit is voor de omwonenden **onacceptabel**. Het is onwenselijk investeringen te doen in infrastructuur welke zullen leiden tot nog meer en langdurige overlast, schade en onveiligheid. Beter is het te investeren met de blik op de toekomst, waarbij recreatiegebied de Zandmeren en de bedrijvigheid in Kerkdriel zich verder kan ontwikkelen en vrachtwagens zoveel mogelijk uit woongebied worden geweerd.

Onlangs is de Wertsteeg ingericht volgens de richtlijnen van duurzaam veilig, ook de Kievitsham is voorzien van een nieuwe asfaltlaag. Uit communicatie met de gemeente (zie email Hans van Hooft (Beleidsadviseur Openbare Ruimte) aan Kees de Jong 20-11-2013) blijkt dat door de gemeente niet beleidsmatig gekozen is voor een routing van de zandoverslagbedrijven via de Paterstraat. De zandoverslagbedrijven hebben hun uitweg op de openbare weg aan de Zandstraat. Van daaruit is het een keuze van de chauffeurs om de routing te kiezen. Verkeer van en naar de horeca en recreatiebedrijven in de Zandmeren wordt wel beleidsmatig gerouteerd via de Paterstraat, middels bruine borden.

Gelet op de gestelde beperkte budgetten bevelen wij daarom het volgende aan:



1. instellen van een inrijverbod voor vrachtverkeer en landbouwverkeer op de Paterstraat tussen de kruisingen met Bussenerweg en Wertsteeg, middels een verkeersbesluit. Een uitzondering zal gemaakt moeten worden voor de bestemmingen Service Parts International B.V. Paterstraat 47 en Fa. P. Dessing Paterstraat 49.



2. instellen van een maximumsnelheid van 30 km/h in de gehele Paterstraat middels een verkeersbesluit en de gehele Paterstraat zoveel als mogelijk in te richten als verblijfsgebied.



3. om de wegconstructie op het traject Paterstraat tussen de kruisingen met Uitingstraat en Kievitsham (100m) rijbaanbreed

te reconstrueren, conform het advies uit het verhardingsonderzoek, waarbij extra parkeerplaatsen worden gecreëerd.
4. ontwikkelen van een alternatieve weg Zandmeren-Bussenerweg-Wertsteeg, waarbij budget wordt overgeheveld van onderhoud aan de asfaltverharding aan de Paterstraat (1300 meter) naar de nieuwe weg. Dit project kan eventueel opgedeeld worden in 2 fasen:

fase 1 traject Kievitsham - Bussenerweg - Wertsteeg (maximaal 685 meter)

fase 2 traject Zandmeren - Kievitsham (700+ meter)

Aan al deze punten zal in deze volgorde voldaan moeten worden, om een leefbare Paterstraat te creëren. Door het slechts instellen van een 30km/h zone inclusief verkeersremmers, zonder verbod op vrachtverkeer, wordt extra overlast gecreëerd.

Hiermee verliest de Paterstraat zijn doorgaande karakter voor vrachtverkeer welke verhuist naar de nieuwe weg en kan de Paterstraat als ETW30 worden ingericht. Hiermee worden nagenoeg alle problemen m.b.t. overlast, schade en onveiligheid door verkeer in de Paterstraat opgelost en kan recreatiegebied de Zandmeren en de bedrijvigheid in Kerkdriel zich verder ontwikkelen.

Het tijdelijke nadeel welke het landbouw- en vrachtverkeer heeft doordat het moet omrijden, weegt niet op tegen de overlast, schade en onveiligheid welke de bewoners van de Paterstraat (al langere tijd) ondervinden. De meest voor de hand liggende tijdelijke route voor zwaar vrachtverkeer en landbouwverkeer via Kievitsham-Wertsteeg loopt grotendeels buiten de bebouwde kom.

Met vriendelijke groet,

kerngroep Paterstraat: paterstraat@NLweb.com

Kees de Jong
Paterstraat 66

Janus Liebrechts
Paterstraat 53

Thea van Hooft
Lindestraat 1 (hoek Paterstraat)

Bijlage behorende bij het rapport Verkeersoverlast op de Paterstraat Kerkdriel (28-11-2016)

geanonimiseerde reacties bewoners
rioolproblematiek
verkeersveilige inrichting weg
Mobiliteitsplan
Wegenbeheerplan
Bestuursakkoord
Alternatieve weg
Alternatieve locatie zandbedrijven
Ongevallen
email Jan Voets 3-2-2016
email Hans van Hoof aan Kees de Jong 20-11-2013

geanonimiseerde reacties bewoners

reactie: 1

Datum: 31-1-2016 15:23

Hallo Kees en Janus,

Hierbij wil ik graag terugkomen op jullie brief d.d. 26-01-2016.

Het initiatief om het leefklimaat van de Paterstraat te verbeteren kan ik alleen maar toejuichen, want ik heb het idee dat de verkeersbewegingen van met name 'zwaar verkeer' alleen maar toegenomen is vanaf het moment dat wij aan de Paterstraat zijn gaan wonen. Dit is ruim 7 jaar geleden.

In verband met het plan Ruimte voor MAASdriel (Zandmeren/Terwindt) hebben wij in diverse vergaderingen al kenbaar gemaakt weerstand te hebben met de hoeveelheid verkeersbewegingen.

Op dit moment nog door 'zwaar verkeer' en wanneer de zandbedrijven worden verplaatst, en wanneer er recreatiewoningen gebouwd gaan worden, krijgen wij ook te maken met een enorme toename van verkeersbewegingen.

Met name de uitstoot van fijnstof baart ons zorgen, vooral in het stukje waar wij wonen is het constant een kwestie van gas geven en remmen.

Wij hebben al eens voorgesteld om een andere weg aan te leggen richting De Zandmeren zodat de ontsluiting ook verantwoord is, want op één smalle weg waarbij ook voetgangers op de straat moeten lopen en fietsers in grote getale gebruik moeten maken van dit stukje Paterstraat is dit eigenlijk onverantwoord, en is het een wonder dat er nog niets ernstigs is gebeurd.

Misschien zou dit stukje voor wandelaars/fietsers in aanmerking moeten komen en de auto's verderop over de dijk geleid moeten worden over de Geersteeg en zo naar de Zandmeren.

Maar zeker met het oog op eventuele calamiteiten op de Zandmeren kan men zich toch voorstellen dat het zo een kwetsbare bedoeling is en deze situatie eigenlijk onwenselijk is.

Dus met verwijzing naar bovenstaande zou ik graag op de hoogte blijven van de ontwikkelingen middels een nieuwsbrief.

Alvast veel succes en bedankt voor de te nemen moeite.

reactie: 2

Datum: 3-2-2016 15:34

Goede middag heren,

Wij vinden het een heel initiatief om de veiligheid in de Paterstraat te verhogen en melden ons hierbij aan voor de nieuwsbrief.

Ook hebben we een tip;

Het eventueel verplaatsen van de zandbedrijven is, ons inziens, een lange termijn kwestie.

Om op korte termijn de veiligheid van, zowel de fietsers als de overige weggebruikers te verhogen zou er in de hele Paterstraat, een parkeer verbod moeten komen aan de zijde van het speelveldje. Auto's en busjes staan vaak onverlicht, gedeeltelijk op straat geparkeerd, terwijl er voldoende parkeer gelegenheid in de parkeervakken en havens aan de andere kant van de straat is.

Vorige week nog een gevaarlijke situatie gezien. Ter hoogte van Haasnoot stond een busje gedeeltelijk op straat geparkeerd, waar 2 kinderen naast elkaar op hun fietsjes omheen slingerde, terwijl er vanaf de dijk een vrachtwagen hun tegemoet.

Ca. 15 jaar geleden heeft de Gemeente een enquête gehouden over de veiligheid en wij hebben toen getracht om van een deel van de Paterstraat 30 kilometer zone te maken en het parkeren, waar mogelijk, te beperken in de parkeerhavens en vakken, omdat het door ons toen al als onveilig werd ervaren, maar kregen van de Gemeente helaas geen steun. De transportbewegingen zijn in die jaren alleen maar toegenomen.

Helaas zijn wij niet in de gelegenheid om deel te nemen aan de kerngroep, maar wensen jullie wel heel veel succes met de uitvoering van de plannen.

reactie 3

Datum: 2-2-2016 21:37

Beste Kees en Janus,

Prima initiatief, langs deze weg willen wij onze sympathie aan jullie kenbaar maken.

Wij realiseren ons dat jullie initiatief staat of valt bij het aantal mensen dat zich achter jullie schaart, en wellicht is dat de grootste uitdaging. Onze ervaring is dat wanneer mensen gevraagd wordt om een mening te uiten dat men uiterst terughoudend blijft en maar al te graag een ander de kastanjes uit het vuur laat halen.

V.w.b. wateroverlast durven wij ons wel tot de 'ervaringsdeskundigen' te rekenen, en zijn uiteraard bereid onze visie hierop aan jullie kenbaar te maken.

Enige gereserveerdheid t.a.v. van de bedrijvigheid van de zandbedrijven willen wij wel graag innemen, ook het ondernemerschap heeft onze sympathie.

Wat overigens niet wegneemt dat gemeentebestuur dient te erkennen dat de intensiteit van het verkeer is toegenomen en onveilige situaties oplevert.

T.a.v. onze leefbaarheid mag gemeente dus wel gehouden worden de situatie serieus te nemen.

reactie 4

Datum: 16-2-2016 21:25

Beste kerngroep Paterstraat,

Graag wil ik me aanmelden voor de nieuwsbrieven van de kerngroep Paterstraat.

De citaten van de eerste nieuwsbrief zijn voor mij zeer herkenbaar en sluit me er volledig bij aan.

Graag ontvang ik de nieuwsbrieven digitaal op emailadres: xxxx

reactie 5

Datum: 31-1-2016 10:19

Beste Kees en Janus,

Wat een geweldig initiatief. Zoals Kees wel weet is ook mijn huis op 31 augustus blank komen te staan door regenwater. De putten in de straat konden het hemelwater niet aan. Of de pompen waren uitgevallen door de bliksem. Dit laatste werd door het bedrijf geopperd die in die nacht met huis watervrij probeerde te maken. Ik heb de gemeente gemaild, want iemand spreken bleek niet mogelijk. Ik heb ook een antwoord gehad. Dat zal ik jullie zo ook toesturen.

Mocht ik iets kunnen betekenen voor de kerngroep, laat het me dan weten.

Alvast bedankt voor jullie inzet,

reactie 6

Datum: 26-1-2016 15:34

Punten waarvan wij vinden dat dit beter moet.

- riolering, altijd overstroomt onze wc en tuin

- parkeerplaats maken voor begraafplaats, naast de begraafplaats is een groot stuk gras waar dat makkelijk 6 tot 8 parkeerplaatsen gemaakt kunnen worden.

- parkeerplaats einde paterstraat (richting zandmeren, laatste rijtjeshuizen links) te weinig parkeerplaats voor bewoners, grasvelden ernaast word nooit iets mee gedaan.

Zou fijn zijn als dit bestraat word en grasveld deels erbij word getrokken.

En ook de boompjes die langs het grind pad staan geeft veel schade aan auto's en minder parkeerruimte.

Dit geeft veel frustraties bij bewoners onderling.

- drempels op kruispunten, er word vaak 80 tot 100 gereden in de straat.

Hopelijk kunnen jullie iets met onze punten !

reactie 7a

Dag Kees en Janus,

Ik heb jullie mail gelezen en ben van mening dat alleen een grote groep enig nut heeft om de gemeente in de juiste versnelling te krijgen cq. goed plannen te maken.

Wij aan de Paterstraat xx zijn bij regelmaat de dupe van achterstallig onderhoud aan de rioleringen, met daarnaast, wat ook steekt men is nooit verantwoordelijk voor schade overmacht enz. is hun verweer, regel het maar met je verzekering. (daar met je ook niet te vaak met waterschade aankomen)

Ik zelf ben al van 2005 bezig om verbeteringen aan waterberging te krijgen. Diverse burgemeesters, wethouders hebben vele malen de situatie bekeken en zouden met oplossingen komen.

Voorstellen uit het verleden;

- Sloot achter de Paterstraat verdiepen en op de juiste wijze aansluiten op het polder bemalingssysteem
- Het rioolsysteem aan zuidkant (straat kolken) afkoppelen en rechtstreeks afvoeren naar polder systeem (dit is gebeurd met te kleine buizen 15 cm doorsnede) Putdeksels zijn gekneveld waardoor deze niet meer open kunnen springen.

Hier heb ik op gereageerd, omdat de afvoer naar de huizen dan onder druk komt te staan en alles naar de huizen verdwijnt.(op mijn verzoek is er toen een terugslagklep in mijn aansluiting geplaatst (gemeente kosten)

- Toestroom hemelwater uit de zijstraten die hoger liggen. Daar zitten wel diverse drempels tussen maar als het hoofdsysteem vol zit komt het toch naar de Paterstraat

Laatste wateroverlast augustus 2016

N.a.v. deze overlast (schade € 5000,00) heb wederom de gemeente om oplossingen gevraagd met enkele suggesties;

- Paterstraat versnelt op het nieuwe rioolsysteem aansluiten, (hemelwater en riool gescheiden) grotere capaciteit.
- Een trottoirband aanbrengen aan de zuidkant met een gewoon trottoir.
- Verhoogde plateau 's aanbrengen op bepaalde kruispunten o.a. Beatrixstraat / Paterstraat
- De waterberging via de sloot zuidzijde Paterstraat optimaliseren.

Gesprek gehad met een beleidsmedewerkster van de wethouder. Die heeft alles rond ons huis en straat bekeken, en was het met ons eens dat er e.e.a. moet gebeuren, maar dat het nu nog niet paste in hun plan van aanpak.

Ik heb haar ook laten zien dat ons erf een wateroverslag is bij calamiteiten ik moet dan de voor deur en achterdeur garage openzetten om het overtollige water naar de sloot te geleiden. Als ik dit niet doe komt het water in de straat zeker 10 cm hoger en is de ellende nog veel groter. (het is natuurlijk ook eigenbelang dat ik dit doe, (de gemeente heeft er niets voor over)

Na een gesprek met de wethouder, de Vreede, is mijn oprit, die na de vezelkabel aanleg er zo maar was ingekwakt gefatsoeneerd. (Gemeente kosten).

Er liggen momenteel diverse plannen om de Paterstraat te ontlasten van zwaar verkeer vooral zand en grind en vloeren bedrijven.

Ik heb bij het vaststellen van de WOZ waarde aangegeven dat er steeds meer fijnstof, lawaai en gevaarlijke situaties ontstaan(verminderd woongenot). Hierop is mijn WOZ waarde aangepast!!

Ik wil graag de e mailnieuwsbrief ontvangen

Deelname aan de kerngroep. Daar heb ik geen tijd voor, ik ben te bezet met werk bij de KBO Maasdriel. Dat neemt niet weg dat ik bij een overleg mijn ervaringen enz. wil toelichten.

reactie 7b

Datum: 15-2-2016 17:29

Kees en Janus,

vandaag ontvingen wij, jullie ook neem ik aan, een schrijven van de gemeente; over omleidingsroute door Paterstraat enz.

situatie; wij hebben al een drukke straat met veel vrachtverkeer. Waar de gemeente al 25 jaar over bakkeleit wel/geen rondweg naar de zandmeren.

Nu worden we steeds geconfronteerd met uitstel. Wat nu inhoud meer verkeer!

Lijkt me wel iets om dit minstens bij de gemeente aanhangig te maken

Ik hoor het wel

reactie 8

Ik mocht een brief ontvangen, met daarin het beklag over de Paterstraat.....o.a. het drukke...en het zware verkeer.....en de vooruitzichten voor het verplaatsen van de zandbedrijven...

Van de betreffende zandbedrijven hebben we 'zeggen en schrijven' 2 x 8 verkeersbewegingen-vrachtverkeer.....dus dat kan de overlast NIET zijn.In de zandstraat liggen 1000 jachetn- boten...waar we in de zomer meer dan 2x 200 verkeersbewegingen per dag hebben.....diverse boten die op een vrachtwagen naar de zandmeren worden gebracht.....koeriersdienstenn (vrachtverkeer)....paterstraat is een doorgaande weg.

De Paterstraat is ook een uitvalsweg voor het vrachtverkeer en de champignon-wagens,,,vanuit de uitingstraat,kievitsham,teisterandstraat en leijensteinstraat.....en verder voor het verkeer personen-auto's van alles ten zuiden van de kerkstraat.....

Ik begrijp dus niet waarom de zandbedrijven in de weg zitten?

Ik kan me herinneren dat een paar jaar geleden poetsbedrijf 'shine' zich wilde vestigen in de Paterstraat....daar kwam niemand op tegen....echt niemand...op 1 persoon na,,,xxx.....Ik stond alleen op het gemeentehuis en alleen in Tiel...protest te maken,,,,,,dit zouden 100 verkeersbewegingen per week zijn.....

Dat het vrachtverkeer te zwaar beladen is....en daarmee de hele paterstraat en zijn huizen verrot rijden...klopt dus wel.....Ik zou dus eerder denken aan een snelheids- en gewichtsbepanking....bv laden tot 20 ton....snelheidsbepanking 30km/uur.....(probleem opgelost....mits er flitspalen komen)

Alleen zat Ton Verachterd op de vergadering in de Kreek dit al te roepen....er is echter nooit iets gebeurd.

Ik wens jullie veel sukses...

reactie 9

Datum: 16-2-2016 19:35

Ik kan mij bij de rest aansluiten voor wat de overlast betreft,ook Ik heb last van een slecht riool .Zeven jaar geleden zat mijn riool verstopt ,bleek later in de straat een boomwortel door mijn afvoer te zijn gegroeid.Een bedrijf uit ammerzoden (werkte voor de gemeente) heeft toen een pijp met geweld door de oude riolering geslagen omdat zo vertelden zij het binnenkort opgelost zou worden.Is nooit gebeurd met als gevolg mijn riool soms slecht wegloopt .Ik heb op mijn oprit een put gemaakt zodat ik hem zelf soms moet doorspuiten,Kosten heb ik nooit vergoed gekregen ,en de rekening ook niet terug van de gemeente.Ook wat verkeer betreft soms trilt mijn hele huis.Er word ook veel te hard gereden .Jaren geleden stond er plotseling een auto midden in mijn tuin ,kreeg schijnbaar geen voorrang van rechts.Soms word er hard geremd voor mijn deur omdat het verkeer uit de wagenmakersstraat dan voorrang NEEMT en alles op de rem moet.Er word hier vaak met hoge snelheden gereden.Bellen naar de gemeente heeft geen nut.Bellen naar de politie voor controle ook niet (jaren geleden allemaal geprobeerd).De zandwagens en vooral die tractoren maken de straat zeer gevaarlijk.Ik woon bijna mijn hele leven in de Paterstraat en zie het alleen maar erger worden,kinderen hoef je hier niet alleen buiten te laten spelen ,en oversteken moet je de kinderen even bijstaan.Je houd je hard vast elke keer weer.De Paterstraat is niet geschikt voor vrachtwagens dat is duidelijk aan het wegdek af te lezen.Ik kan nog wel even doorgaan met deze ergernis ,maar de problemen zijn bij u toch al wel bekend denk ik.Ik sluit mij er daarom ook bij aan.

reactie 10

Datum: 28-1-2016 11:44

Beste Kees en Janus,

Een goed initiatief!

Zelf heb ik een aantal jaren geleden contact opgenomen met een ambtenaar om de verkeersveiligheid in de Paterstraat aan de orde te stellen.

Voor onze problemen had men wel begrip, maar we moesten wachten op het in werking treden van het zogenaamde Mobiliteitsplan. Daar is verder nooit meer iets over gepubliceerd en ik denk dat de oorzaak hiervan mogelijk ligt in het niet doorgaan van de beoogde weg, die vanaf DE Geerden via de Drielse Veldweg naar de Zandmeren zou gaan lopen. Of de recessie daar aan ten grondslag lag of anderszins is mij niet bekend.

Dus ik ben blij met opnieuw deze aandacht voor onze straat.

Onder punt 1 van de lijst, valt natuurlijk ook dat:

- er veel te hard gereden wordt, ook door het grote aantal vrachtwagenchauffeurs (die n.b. niet handsfree telefoneren!)
- men vaak geen voorrang verleent aan het verkeer van rechts.

Ik wens jullie een snel succes toe (de Paterstraat is te lang genegeerd.) Het voornemen om regelmatig een gedetailleerde nieuwsbrief rond te sturen juich ik van harte toe.

reactie 11

Datum: 1-3-2016 14:38

Beste Commissie van de paterstraat.

Wil graag op de hoogte blijven,over de ontwikkelingen van de paterstraat.

Ik hoop dat jullie bij de Gemeente, dat wel voor elkaar krijgt,wat ons na vele acties, in al die jaren niet is gelukt.

Augustus vorig jaar wateroverlast in mijn berging,(hemelwater plat dak)rioolring aan de straat kon dat niet aan, zodat alles weer terug kwam.

De straat voor mijn huis daar zit een knik ,

elke dag de schilderijen en de klokken recht hangen door het getril van de vrachtauto's.(nu niets meer aan de muur)

Mijn nieuw plafon in de kamer van nog geen jaar, een scheur over de breedte.

Ik ben geboren in de paterstraat en ziens mijn huwelijk woon ik op paterstraat xx .

Daarom wil ik graag op de hoogte blijven.

SUCCES.

reactie 12

Datum: 12-2-2016 12:04

Goede Middag,

Graag wil ik het nog 'n keer proberen,om ons aan te melden voor de nieuwsbrief paterstraat.Wij wonen hier al 45 jaar en hebben het nodige geprobeert maar niets bereikt,we willen jullie graag te woord staan mocht dit op prijs gesteld worden.

reactie 13

Datum: 16-2-2016 17:58

hallo,

graag stellen wij ons eerst even voor, wij zijn

x en x

Wij wonen op paterstraat xx.

en inderdaad veel last van het verkeer en ook nog wat van de wateroverlast.

ze rijden hier als gekken, sommige halen meer als 100 per uur.

het zware verkeer rijd hard, verschrikkelijk hard.

in de ochtend rond half 5 is er niemand op de weg, dan lig je te schudden in je bed, ze rijden dan nog harder want ach ze zijn toch nog maar alleen op de weg.

overdag staan hier de kopjes te rammelen in de keuken kastjes en regelmatig schuif ik de spullen die boven op de kast staan terug, want die komen ook langzaam naar voren.

en parkeergelegenheid is er ook veel te weinig !

ook al eens contact gehad met de gemeente, meerdere malen telefonisch en ook 1 maal per mail (bijgevoegd als bijlage)

bij mij achter ligt de mandenmakersstraat, daar ook bewoners van gesproken die

er al 40 jaar wonen, zij voelen de trillingen ook in huis en spreken er schande van.

en de laatste wateroverlast stond na meten het water 1 meter in mijn voortuin !!!

en dus stond ook heel mijn achtertuin blank (ik heb 2 putten achter, maar helaas die lopen dan ook niet meer).

Mijn schuurtje is dus lager gelegen als mijn huis, en het water loopt dus mijn schuurtje in.

belangrijke spullen staan of hangen hier dus hoog.

als klap op de vuurpijl haal ik jullie nieuwsbrief tegelijkertijd uit de brievenbus met een brief van de gemeente dat er tijdelijk nog meer (vracht-)verkeer

voorbij komt wegens onderhoudswerkzaamheden aan de wertsteeg.

hiervoor vragen wij uw begrip !!

nou mijn begrip is onderhand wel op!

mijn toiletspot staat regelmatig leeg met dat gerammel hier en dat zal de komende tijd dus wel weer vaker voorkomen.

reactie 14

Datum: 27-1-2016 11:32

Beste Kees en Janus

Wij als bewoners van de Paterstraat,vinden het geweldig,dat jullie je in willen zetten,om het leefklimaat in deze straat te verbeteren.

De onderwerpen die jullie aanhalen spreken voor zich,en wij die heel kort langs deze weg wonen hebben daar behoorlijk last van,zeker de trillingen en het geluid.

Wat betreft de verkeersveiligheid met al dat vrachtverkeer,er wordt nl veel te hard gereden.

Het is soms moeilijk om zonder ongelukken met de fiets of auto van de plaats te komen

Deze problemen kunnen ons inziens al gedeeltelijk worden opgelost,door het verplaatsen van de zandbedrijven.

Wij willen ons graag aanmelden voor de nieuwsbrief,en wensen jullie veel succes

reactie 15

Onlangs is ons gezin, met 3 kinderen in de leeftijd van 11 jaar, 9 jaar en bijna 1 jaar komen wonen in de Paterstraat. Wij maken ons grote

zorgen met betrekking tot de veiligheid van onze kinderen, die elke dag gebruik maken van deze straat en deze moeten oversteken. Regelmatig ondervinden ze gevaarlijke situaties te voet en op de fiets door verkeer, veelal zwaar vrachtverkeer en land- en tuinbouwvoertuigen, wat te hard rijdt en geen voorrang verleent. Tevens veroorzaakt dit zwaar verkeer overlast en schade: geluidsoverlast en trillingsoverlast vanaf 5:00 uur waardoor de nachtrust wordt verstoord en schade, door de trillingen ontstaan scheuren in de muren en vloeren.

reactie 16

Datum: 1-2-2016 14:19

Hallo

blij zijn we dat er iemand iets onderneemt hier in de straat, het werd tijd dat iemand iets wil doen. de klachten zullen wel voor iedereen het zelfde zijn te hard rijden
veel te zwaar verkeer
schuren in alle muren
dreunen door heel het huis
en de wateroverlast met stortbuien
wij sluiten ons graag bij jullie aan

reactie 17

Het vrachtverkeer door de Paterstraat bestaat voor het grootste deel uit aan en afvoer van de zandbedrijven en recreatie. Doordat de laatste jaren er veel vloerenbedrijven uit Noord Brabant als afnemers zijn bijgekomen is de intensiteit en de onveiligheid onacceptabel geworden. Er is sprake van schade aan huizen door tonnages en hoog risico voor verkeersveiligheid. Verder zijn de tractoren die met aanhangbakken zand pendelen met hun snelheid, geluid en stof een irritante overlast, ook op de zaterdagen wordt gereden. Groei van de recreatie in de Zandmeren geeft een extra onwenselijke belasting. De Paterstraat heeft een gebruik gekregen dat niet bij zijn doel en omgeving past. De wegbeheerder/gemeente dient planmatig te werk te gaan en andere oplossingen en financiën tijdig te plannen en uit te voeren. Drie opties: 1. een andere ontsluitingsroute aanleggen, 2. zandbedrijven verhuizen en een andere ontsluitingsroute of 3. zandbedrijven verhuizen

reactie 18

Datum: 16-2-2016 14:02

Geachte kerngroep,

Het heeft weinig zin om te ageren naar / tegen de Gemeente Maasdiel, ze trekken toch hun eigen plan...!
Middels een officiële brief (vandaag ter kennisgeving) worden de bewoners van de Kievitsham en Paterstraat gevraagd, of wij er rekening mee willen houden dat er in de periode van 22 februari t/m mei 2016 mogelijk meer verkeer (vracht) door onze straten zal denderen.. met alle gevolgen van dien..

Succes met jullie belangrijk initiatief, met vriendelijke groet,

reactie 19

Datum: 16-2-2016 12:47

Goede middag bij deze zend ik wat foto's van onze muren plafonds en wanden die aan het scheuren zijn door het zware vrachtverkeer in de paterstraat

reactie 20

Datum: 28-1-2016 10:35

hoi kees,
graag willen wij ons aanmelden voor de nieuwsbrief mbt overlast paterstraat.
er is inderdaad overmatig veel vrachtverkeer van vooral zandauto s.
maar er wordt ook gewoon vaak veel te hard gereden door personenauto s.
verkeersremmers zijn zeer welkom.
heb flinke scheuren in mijn huis mogelijk veroorzaakt door trillingen van zand verkeer.
over die motorrijder van nr xx zullen we het niet hebben,rijd netjes in de paterstraat haha.

reactie 21

Datum: 8-2-2016 18:28

Dag Kees en Janus,

Wat een goed initiatief! We willen ons graag aanmelden voor de nieuwsbrief.

reactie 22

Datum: 12-2-2016 11:05

Hallo,

Ik wil mij aanmelden. Ook wij hebben heel veel last van o.a. het (vracht)verkeer

reactie 23

Datum: 26-1-2016 16:11

Beste heren,

Bij deze wil ik me aanmelden voor de nieuwsbrief.

De onderwerpen in uw brief, komen zeker bekend voor.

Klachten omtrent het verkeer zijn er zeker, met name de snelheid en het roekeloos rijden in de bochten.

reactie 24

Hoi Kees en Janus

Erg mooi dat jullie het voor touw willen nemen om het leefklimaat van de Paterstraat te verbeteren. In de tijd van Ton Verachtert zijn we al eens naar een voorlichtingsavond geweest in de sporthal, daarna is het erg stil geworden rond dit issue.

Voor ons is het grootste issue de verkeersveiligheid, niet speciaal voor ons zelf maar vooral voor ons kleinkind en uiteraard alle andere kinderen. Het dreunen en trillingen van de vele vrachtauto's ervaren wij ook als erg hinderlijk.

Alle andere zaken welke jullie in de brief aangeven ondersteunen wij uiteraard ook.

De nieuwsbrief willen we graag ontvangen en mochten we jullie nog ergens anders mee kunnen ondersteunen dan zijn we graag bereid dit te doen.

In ieder geval alvast succes met jullie plannen.

reactie 25

Datum: 17-2-2016 13:56

Hallo Kees, Janus en Thea,

Graag willen wij ons aanmelden voor de nieuwsbrief van de kerngroep Paterstraat. Fijn dat jullie je hiervoor inzetten!

reactie 26

Datum: 28-1-2016 19:48

Hallo ik wil mij aanmelden voor de nieuwsbrief mij e mail is xx ik vind de snelheid in de paterstraat een ramp en voor de fietsers heel gevaarlijk

reactie 27

Datum: 27-1-2016 20:39

Ik wil me aanmelden voor de nieuwsbrief

Mijn klacht is wanneer het wegdek gerepareerd is door middel een nieuw stuk asfalt dat stuk asfalt hobbelig is, en wanneer er een vrachtwagen er over een rijdt trillingen en lawaai veroorzaakt. Een racebaan voor brullende tractoren met grondkarren.

reactie 28a

Datum: 16-2-2016 11:56

Hele goedemorgen,.. ik ontvang jullie brief voor de 2e keer en ik dacht meteen even aanmelden,.

Dat was namelijk al de bedoeling bij brief 1, maar ik heb de brief ergens te goed neergelegd,..

Mijn klachten die ik ondervind, betreffende de Paterstraat en zijn woon/verkeer/leef geneugten om zomaar eens aan te geven..

Komen net als een aantal citaten uit de brief van vanmorgen, eigenlijk een beetje op zelfde neer,..

Ik heb met stomheid gadeslagen wat er met deze huurwoning gebeurt in zeker de afgelopen 3 jaren van de 10 die ik er nu woon,.. zie je drastische scheuren en hobbels in de muren ontstaan,.

Het lijkt wel, dat grap ik soms... alsof er een moment moet komen over jaren van hier dat t zomaar es ineens in kan storten,..

Scheuren die ik voorheen niet zag maar nu echt van boven naar beneden

Ik wijt dit aan veel teveel en te zwaar verkeer wat hier voorbij dendert en dan hier bij mij vlak voor de gevaarlijke S bocht waar je soms ternauwernood ontsnapt aan een botsing met een tegenliggende te hard rijdende vrachtwagen,.. mensen die dit niet weten die zie je ook altijd massaal,.. al rijdt men op dat moment de toegestane snelheid,.. alsnog snel op de rem moeten gaan omdat het vrachtverkeer vaak de halve bocht afsnyd en misschien en wellicht die manoeuvre wel moet maken om door die bewuste draai / bocht heen te komen,..

Het zijn scheuren,.. teveel verkeer,.. voornamelijk vrachtverkeer en dat vaak al smorgens vanaf 5 uur,.

Ik heb helaas moeten zien gebeuren dat mijn dochters hier beiden niet konden slapen door teveel en te vroeg t geherrrie (en ja daar ligt ook aan ten grondslag dat mijn verhuurder AHAM amsterdam, deze overgehorige kippenhokken niet onderhoud zoals t zou moeten,.. de ramen staan hier half open en ik weet dat dit niet bij deze melding hoort,maar het is even aanvullende uitleg) van t werkverkeer en daarom de keuze gemaakt hebben,..om in te trekken bij hun vader,..wat ook weer de nodige gevolgen voor mij in is gaan houden. tot groot verdriet aan toe

Tja maar leg dat maar eens uit... misschien moeten ze oordopjes.. jaja maar zelfs die droegen ze al. En wie wil er nou altijd verplicht moeten gaan slapen met oordopjes? Wie wil er nou verplicht iedere ochtend wakker schrikken!(vakantie heb je niet) door geherrrie van vrachtwagens,.. en niet alleen t geluid maar zelfs bewegingen in huis!! Want let wel.. regelmatig staat hier echt t 1 en ander te dansen!!

Proef op de som gedaan met een aantal glazen,.. neergezet op een willekeurige plaats in een verders lege kast... binnen 2 weken stonden zij op t randje van vallen en dit is zonder overdrijven!!

Waar ik ook enorm van baal is het vaststaande feit dat ik altijd echt altijd zowel in de zomer als in de winterdag mijn auto totaal voor niets was!! Dat eeuwige fijn stof... waardoor ik zelfs,..tot mijn grote spijt niet meer de ramen aan de voorkant open kan zetten,.. het is voortaan snel snel lakens kloppen en snel snel alles dicht,.. Ik wil hier ook echt weg,.. verhuizen als daar de kans toe is ., alleen ik heb al zoveel verhuizingen achter de rug en nogal een behoorlijk verleden waardoor ik nu thuis ben beland, werkeloos,..burn-out,. Nou ga maar eens na wanneer ik rust heb... er zijn maar een paar punten op de dag en de rest loop ik hier met oordopjes in,.. maar had ik de kans ... en de mogelijkheid ook qua persoonlijke omstandigheden dan was ik, ondanks ik hier verder best oke kan wonen,.. echt weg. Maar daar is de afgelopen jaren eigenlijk de faktor overlast burenen, stank en geluid ook de schuld aan te wijten.

Dit is even mijn klaagzang gebeuren want t voelt wel alsof ik een klaagzang houdt maar ik denk dat t ergens ook de bedoeling is dat er eens echt gekeken en ook gedaan gaat worden en dat is wat ik mijzelf namelijk heel goed kan voorstellen als je hier als bewoner een eigen huisje hebt,..

Dus ik zou zeggen,.. ga vooral zo door en wie weet wat er via jullie initiatief, als zijnde dit gebeuren, toch nog eens op korte termijn kan of mag gaan betekenen of inhouden, dat er kleine of grote doorbraken mogen worden verwelkomd, ten gunste van alle bewoners van de Paterstraat,.. SUCCES!

reactie 28b

Datum: 16-2-2016 12:26

Ik vergeet te melden dat beiden dochters hier al een ongelukje hebben mogen genieten op de hoek, als zijnde schoolgaande pubers,..meiden gewoon van de fiets afgereden en beiden keren zijn de vrachtwagens gewoon doorgereden.

Ik ben daar erg woest om geweest en na al die jaren nog! Mijn broertje kwam hier ongeveer 10 jaar geleden ook doordat een vrachtwagen geen voorrang verleende en gewoon de bocht nam,.. in de sloot terecht,..en dat terwijl hij even bij ons op de koffie wilde,..lag hij in de watersloot,..en geen getuigen ook nog .,hebben toen alles zelf opgelost maar tis toen door toedoen van iemand geweest die dacht oh ik rijd nee ram wel even voor die personenauto de bocht door en laat ik vooral niet vergeten dat er hier wat gemoppert en gewenst wordt door die bocht daar achteraan, waarbij de recht door de laarstraat op kunt,.. die bloembak of wat dat ook voor driehoek stukje is, wat t verkeer moet remmen ,... het heeft t er geenszins iets veiligers van gemaakt,.. vaak zie je mensen denken en beetje verward reageren over wie nou eigenlijk t beste ondanks hij of zij daar toch van rechts voorrang heeft,..maar bijv doordat een vrachtwagen die draai niet kan maken en dus de personenauto maar voorrang geeft maar dat is sporadisch,..want mijn ondervinden zijn t toch de vrachtwagens die gewoon doorduwen,..

En verder is het de roilering hier voor de deur die steeds verstopt zit maar laten we vooral ook niet vergeten dat er hierachter de huizen een pad loopt waarvan je inmiddels ook wel kunt spreken van een riool...de muizen zie je lopen en liggen,.. je kunt hierachter al niet meer zonder laarzen door de pad om je containers

om te zetten,. toen mijn meiden hier nog woonden en zij iedere morgen door die pad heen moesten met de fietsen was t steeds schoentjes onder de modder en toen ging mama voortaan maar eerst de ene daarna de andere fiets in d'r joggingpak omzetten om hun t te besparen,..al t vuil echt absurd.

Mensen spuiten hun konijnen en kippenkooien of hokken uit en laten dat zo met stro en uitwerpselen de pad in lopen,.. ik heb eens midden in de winterdag in de vrieskou allerlei stenen bij elkaar gezocht en daar een pad van gemaakt zodat de fietsen achterom konden of de containers,.. tot mijn grote verbazing een paar dagen later alles weer weggegooid,.. waarom toch,.. ook dit gemeld gemeente maar er wordt toch niets aan gedaan en vanaf die tijd gingen de fietsen nat en wel gewoon door de woonkamer,..dag in daq uit en daarna hup de dweil door de kamer,..vanwege de sporen en voetstappen,maar dat was beter dan padgebeuren.... ik heb hier achter zelfs meegemaakt dat ik een fiets omzette van de meiden,.

U moet weten dat t hier een openbare pad is .. en ik bijna gelycht werd doordat er een ijzeren draad was gespannen van de ene naar de andere kant,.. weet je hoe ik toen geschrokken ben,. en blij was dat ik t was en niet een ander mens of 1 van mijn meiden,.. zo giga ziek gewoon maar dat terzake,.

Als t dan toch de Paterstraat betreft horen daar mijn inziens ook de paden tussen de huizen bij

En wellicht dit misschien niet is waar toe jullie opzet is .. maar ik maak er toch even mijn melding van,..

En als laatste erger ik me enorm aan t slechte wegdek,...met name de kantjes,waar ik met mijn banden steeds als ik de hoek om wil rijden van mij naar berghout banden,..wel doorheen moet om door de bocht te komen en al zeker met een tegenligger.. ik heb maar hele dunne banden ivm de velgen..Renault megane coupe.. en ik houd steeds weer even mijn adem in,.. gelukkig wordt daar nu hoop ik,vermoed ik,,omdat ze daar nu aan de weg aan t werken zijn wel eindelijk eens iets aan die rot richel gedaan waar ook fietsenbanden op kapot gaan! Ook dat hebben wij al heerlijk een aantal keren mogen meemaken,..worden afgesneden in de bocht door een vrachtwagen en dan wel door die richel heen moeten of erin belanden vanuit wat lichte paniek omdat er weer wordt doorgereden,..

reactie 29

Datum: 29-1-2016 23:22

Hoi samen,

een goed idee om te proberen ons te bundelen.

En hiermee iets mee te betekenen voor de toekomst van de Paterstraat.

Er is genoeg om over te praten en te denken.

Misschien een samenkomst om te beginnen?

reactie 30

Datum: 16-2-2016 10:57

Beste..

Net de nieuwsbrief in de bus gekregen..vol aandacht zitten lezen.

Bepaalde punten ben ik het echt volledig mee eens, zeker dat te hard rijden. Wij hebben het hier thuis regelmatig over. Driel in is de mogelijkheid er om 50 te rijden, maar driel uit dus richting de laarstraat is het gewoon een veel te hogen snelheid er zitten dan zoveel straten van rechts die je geen voorrang kunt geven als je 50 rijd want je krijgt het gewoonweg niet aangeremd. Heel veel automobilisten die van rechts komen durven er niet op te vertrouwen dat ze ook daadwerkelijk voorrang krijgen. De paterstraat lijkt wat dat betreft net een voorrangsweg.. zo heb ik het ook regelmatig in de gate gehouden hoe vaak dat de mensen de zijstraat van rechts in kijken en dat is echt zorgwekkend weinig. Als 1 op de 7 dat doen dan overdrijf ik niks.. als er vrachtverkeer langs de woning komt voel je het regelmatig gewoon trillen..

Zelf zit ik met 2 kleine kinderen (5) en (3) jaar.. de oudste vind zijn eige al te groot worden om alsmaar achter te spelen.. mam ik kan toch we naast het huis fietsen?? Ik wil fietsen en hier achter kan ik dat niet!! Nou ik heb doodsangst om ze buiten de poort te laten spelen.

Ook wij hebben scheuren in de muur, tot in de keuken aan toe. Kees de Jong weet wel waar de keuken bij ons zit. En dat is toch best wel een eindje van de straat af. Ik zal hiervan ook foto's mee sturen.

rioolproblematiek

we zijn in de rioolproblematiek gedoken en komen het Water- en Rioleringsplan Bommelerwaard 2012 tegen .

De opvallende zaken in dit document:

- Afvoercapaciteit riolering

De riolering is bedoeld om bij normale buien probleemloos het water van wegen en daken af te voeren.

Het rioleringsstelsel is hiervoor, conform de landelijke normen, gedimensioneerd op een hevige bui met een herhalingstijd van eens per twee jaar.

Uit berekeningen blijkt dat op enkele locaties de vrijval riolen niet aan deze norm voldoet (o.a. Winkstraat te Zaltbommel, Kronenburgpark in Hedel en Paterstraat Kerkdriel). Van deze locaties is ook in de praktijk bekend dat bij heftige buien er korte of langere tijd sprake is 'water-op-straat' situaties. Deze situaties leiden soms tot overlast.

- Oplossen wateroverlast in de Paterstraat (Kerkdriel)

Krediet hiervoor is in 2006 beschikbaar gesteld (status==> in uitvoering)

Na alle maatregelen die genomen zijn voor de wateroverlast in de Paterstraat blijft er een probleem bestaan qua wateroverlast. Zo zijn alle putdeksels gekneveld, kolkenleiding afgekoppeld, overstortleiding is aangepast. Nu is het werk afkoppelen kerkdriel Zuid in voorbereiding. Door deze afkoppeltracé zal de overlast nog meer afnemen. Echter kunnen wij in de Paterstraat geen droge voeten garanderen. Dit probleem meenemen in het nieuwe WRP.

- vergroten watergang Paterstraat west (status ==> nog starten)

- Op basis van de in de periode 2007 - 2011 uitgevoerde BRP's komen een aantal locaties naar voren waar sprake is van water-op-straat in een bui 08 situatie (een hevige bui met een herhalingstijd van 1x per 2 jaar). Het gaat hier om de volgende locaties:

Meerdere locaties in Kerkdriel en Hoenzadriel - bekende probleem is de Paterstraat door de lokale laagtes, de Hohorst ter hoogte van de begraafplaats en de Teisterbandstraat ter plaatse van de kruising met het Jeneverdammetje

We heb verder gezocht en het voorstel van een bewoner van de Paterstraat bekeken om straatkolken van de Paterstraat af te koppelen en het water af te voeren via het slotenstelsel aan de zuidzijde. Het lijkt erop dat er een begin is gemaakt met 15 cm buizen.

Echter als we de Legger water bekijken (http://wsrl.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Legger_Water&profileName=Widget) dan zien we dat de sloot achter het huis Paterstraat 21 geen afvoer geeft omdat achter Paterstraat 35 de sloot onderbroken is door bebouwing. Dit is niet zo vreemd omdat we het sloten stelsel achter de huisnummers 21 t/m 39 tot aan de A-watergang aan de Bussenerweg niet in het bestemmingsplan terug vinden... (zie <http://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/roo/bestemmingsplannen?postcode=5331EA&huisnummer=33>).

We hebben gesproken met een bewoonster van de Paterstraat.

Ze vertelde ons dat als er overbeladen zandwagens de dijk afkomen en de bocht maken er regelmatig zand van de wagens valt. Dit zand stuift en verdwijnt vervolgens in het riool. Bij hun zit regelmatig het riool vol zand.

We kunnen ons voorstellen dat al dit zand vervolgens door het riool in de Paterstraat wordt gespoeld en op het laagste punt belandt. Dit verminderd daar de capaciteit van de rioolafvoer en op die laagste punten wordt het water door de flessenhals omhoog gedrukt.

Als je de hoogtekartaart van Nederland er bij pakt (<http://www.ahn.nl/pagina/viewer.html>) dan zie je de hoogtes van het wegdek: kruising Paterstraat met:

Uitingstraat/Teisterbandstraat 4,696m

Kivitsham/Leijensteinstraat 4,038m

Beatrixstraat 3,612m

Hoedenmakersstraat 3,278m

Wagenmakersstraat 3,391m

Ipperakkeren 3,374m

Kloppenland 3,301m

Lindestraat 3,277m

Wertsteeg 3,512m

Duitse Weistraat 3,484m

op de Laarstraat 3,625m

Het wegdek van de Paterstraat loopt dus langzaam omlaag vanaf de dijk naar kruising met Hoedenmakersstraat, daarna volgt een vrijwel vlakke weg, bij de kruising met de Wertsteeg gaat de weg weer 30 a 40 cm omhoog richting de Laarstraat.

verkeersveilige inrichting weg

We bevelen graag het volgende document aan "De zwaar-verkeerproblematiek binnen de bebouwde kom en richtinggevend oplossingen" van het SWOV.

De grootte en zwaarte van vrachtauto's (en bussen) is problematisch in een situatie met gemengd verkeer. Ook voor de inrichting van wegen binnen de bebouwde kom heeft dit consequenties. Voor zwaar verkeer moet de infrastructuur ruimer bemeten zijn in vergelijking met de infrastructuur voor alleen personenauto's. Ruimere afmetingen leidt tot een snelheidstoename van het (overige) verkeer en maakt het lastig snelheidsreducerende maatregelen te treffen.

Dit document geeft prima oplossingen en handreikingen om overlast en schade te beperken en veiligheid te vergroten.

De volgende maatregelen kunnen bijvoorbeeld al genomen worden zonder dat zandbedrijven verplaatst zijn of er onderhoud aan de weg is gepleegd

1. een maximaal toegestane snelheid van 30km/h met regelmatige handhaving.

2. verbod op nachtelijk vrachtverkeer (23:00-07:00)

3. verbod op vrachtverkeer boven bijv: 7,5 ton, met ontheffingen via vergunningen. zie bijv. de oplossing van Amsterdam

Middels voorwaarden aan deze vergunningen kunnen vervolgens de tractoren met zandbakken en de afnemers van de zandbedrijven worden verplicht zich te houden aan de snelheids en andere beperkingen op straffe van intrekken van de vergunning.

Al deze maatregelen zijn door van Hooft en Doomernik afgeserveerd vanwege kosten/handhaving

de belangrijkste vraag is: wat is de functie van de weg: (zie de principes van duurzaam veilig)

1. gebiedsontsluitingsweg (GOW)

of

2. erftoegangsweg (ETW)

Doomernik en van Hooft gaven als antwoord "De Paterstraat is een erftoegangsweg, maar heeft nu de functie van gebiedsontsluitingsweg " Er zal voor de verkeersveilige inrichting van de weg een duidelijke keuze gemaakt moeten worden ETW of GOW en vervolgens moet de Paterstraat ook zo ingericht worden.

Het is duidelijk dat de wenselijke situatie voor bewoners een ETW is.

Voor de inrichting van de GOW met zwaar verkeer, zie: "De zwaar-verkeerproblematiek binnen de bebouwde kom en richtinggevend oplossingen" pag 41

De wegen die in aanmerking komen voor zwaar verkeer-routes zijn gebiedsontsluitingswegen met de volgende operationele eisen. Wegvakken

- 2x2 of 2x1 rijstroken met een overrijdbare rijbaanscheiding.
- Voorrangsweg.
- Wettelijke snelheid 70- of 50 km/uur.
- Snelheidsbeperkende maatregelen.
- Een gescheiden fietspad, anders een fietsstrook (1,50 m).
- Geen parkeermogelijkheden (bij uitzondering in vakken).
- Oversteken op wegvakken: ongelijkvloers of anders bij kruispunten.
- Haltes openbaar vervoer: in havens.
- Als de breedte te gering is voor fietsvoorzieningen, dan instellen van éénrichtingsverkeer om fietspaden te kunnen aanleggen.

Volgens het mobiliteitsplan loopt het regionaal fietsroutenetwerk over de Paterstraat en Laarstraat (zie hoofdstuk 3). Volgens dit plan (mei 2009) had de Paterstraat al lang een 30km/h zone (ETW) moeten zijn met een woonfunctie en voor wat betreft de verkeersveiligheid voor fietsers was de herinrichting van de Paterstraat belangrijk.

De inrichting als ETW zal nu niet kunnen vanwege het vrachtverkeer. Snelheidsbeperkende maatregelen zoals bijv. drempels lijken ons onmogelijk, gezien de trillingen.

Ook de inrichting als GOW zal op moeilijkheden en bezwaren stuiten, zoals bijvoorbeeld eenrichtingsverkeer en geen parkeermogelijkheden.

Mobiliteitsplan

Op dit moment geldt het mobiliteitsplan (2009) totdat de raad een andere visie neerlegt.

Het mobiliteitsplan is achterhaald en dient nodig herschreven te worden naar een haalbaar plan.

Enkele uit dit plan belangrijke citaten voor de inrichting van de Paterstraat.

Bij de herinrichting van de Kerkstraat in 2002 is er bewust voor gekozen om gelijkwaardige kruispunten toe te passen op deze 50km-weg. Dit komt niet overeen met de landelijke richtlijnen een gebiedsontsluitingsweg. Ook uit de gehouden enquête komt naar voren dat dit door weggebruikers als onveilig wordt ervaren of niet wordt begrepen. Daarom wordt dit principe niet verder in de gemeente toegepast, maar wordt aangesloten bij de landelijke richtlijnen.

Alle overige wegen zijn in principe erftoegangswegen en vallen binnen de verblijfsgebieden (zie figuur 8). Deze wegen hebben geen verkeersfunctie, maar zijn bedoeld om de bestemming en percelen te bereiken. De verkeersveiligheid en een aantrekkelijke (woon)omgeving hebben hier prioriteit.

Specifiek voor wat betreft de verkeersveiligheid voor fietsers zijn in ieder geval de volgende onderdelen belangrijk: herinrichting van de Paterstraat in Kerkdriel;

Wanneer de zandmerenroute niet door mocht gaan, dan is het alternatief om de Laarstraat op te waarderen. Bij de keuze voor die oplossing is extra aandacht nodig voor de (verkeersveilige) inrichting van de Laarstraat en Paterstraat.

Wegenbeheerplan

uit het Wegenbeheerplan Maasdriel lezen we dat voor de reconstructie van de Wertsteeg een reservering is opgenomen van 500.000 euro, groot onderhoud van de Paterstraat wordt in dit wegenbeheerplan niet genoemd.

In het gesprek met Doomernik en van Hooft is gemeld dat de politiek beslist heeft dat de wegen worden onderhouden op een laag niveau en dan nog in de onderste laag van laag. In het wegenbeheerplan lezen we dat hiervoor een bedrag van 310.000 euro per jaar is gereserveerd voor de hele gemeente Maasdriel.

Bestuursakkoord

uit Bestuursakkoord gemeente Maasdriel 2014-2018

Verkeer en vervoer

Een goede bereikbaarheid van de kernen per auto en per fiets is belangrijk. Veilige fietsroutes hebben prioriteit, vooral van en naar scholen. De verkeersveiligheid en veiligheid voor de kinderen bij scholen is een blijvend punt van aandacht. Behoud van de buurtbus (met haar vrijwilligers) is voor de ontsluiting van de kernen en mobiliteit voor hen die er op zijn aangewezen erg belangrijk.

De aanwezigheid van vrachtverkeer en druk verkeer drukt op de leefbaarheid van alle kernen. (Vracht)verkeer is noodzakelijk voor het bedrijfsleven, maar een veilige woonomgeving is belangrijk voor onze inwoners. Het gemeentebestuur luistert naar de belangen van alle partijen en zoekt, met partijen, naar werkbare, betaalbare en veilige oplossingen en/of alternatieven. Daarbij wordt onder meer gedacht aan de Maas-waalweg, de Paddenstoelenroute en het vrijmaken van de dijken van vrachtverkeer.

Alternatieve weg



Diverse opties voor een

ontsluitingsweg zijn mogelijk, waarbij uitvoering door PHTB (zie uitvoeringsconvenant art. 5.2.3) mogelijk is. Het is verstandig een onderzoek te starten waarbij de kosten van een nieuwe ontsluitingsweg afgezet worden tegen de onderhoudskosten, nadeelcompensaties, schadeclaims en procedures aan de Paterstraat.

Alternatieve locatie zandbedrijven



Er zijn in onze gemeente diverse opties voor alternatieve locaties voor de zandoverslagbedrijven.

1. de Sint Helenaweg in Hedel, tussen de spoorbrug en de Maasbrug richting Treurenburg
2. links of rechts langs de steenfabriek in Alem.
3. de Jan Klingeweg in Alem, in de Dorpswaard langs het voetbalveld. Hier zal natuurgebied moeten worden ingeruild voor te ontwikkelen natuurgebied op de huidige plaats in de Zandstraat.

Ongevallen

De ons bekende ongevallen:

3-1-2007 Ongeval met 4 gewonden in de chicane voor Paterstraat 47a
<http://www.bd.nl/regio/den-bosch-e-o/vier-gewonden-na-ongeval-in-kerkdriel-1.913270>

15-10-2007 aanrijding tussen 2 auto's

<http://www.112rivierenland.nl/fotoalbum/856-kerkdriel-aanrijding-tussen-twee-autos-paterstraat>

07-04-2008 kruising Kievitsham/Paterstraat aanrijding met letsel tussen brommer en auto
<http://www.bd.nl/regio/den-bosch-e-o/twee-jongens-gewond-na-een-aanrijding-1.962436>

datum onbekend eenzijdige aanrijding
<http://www.carillon.nl/dc/archief/pdf.php?artikel=32787>

13-1-2014 Fietser geschept op kruising Bussenerweg/Paterstraat
<http://www.bd.nl/regio/zaltbommel-e-o/maasdriel/fietser-gewond-bij-ongeluk-kerkdriel-1.4174478>
<http://mooimaasdriel.nl/nieuws/7383/20534/fietser-verwond-bij-ongeval-paterstraat-kerkdriel>

3-2-2015 kruising Kievitsham/Paterstraat aanrijding tussen busje en auto
<http://mooimaasdriel.nl/nieuws/7383/23105/ongeval-met-veel-blikschade>

17-10-2015 eenzijdige aanrijding tegen een geparkeerd busje voor Paterstraat 150, waarbij veroorzaker doorgereden is.

18-8-2016 een frontale botsing tussen 2 personenauto's met letsel in de chicane voor Paterstraat 47a:
<http://alarmeringen.nl/gelderland-zuid/kerkdriel/22546747/p2000-ongeval-met-letsel-op-paterstraat-in-kerkdriel-ambulance-met-spoed-ter-plaatse.html>

email Jan Voets 3-2-2016

From: Jan Voets
To: "paterstraat @ NLweb com"
Subject: Nieuwsbrief Paterstraat
Date: Wed, 3 Feb 2016 08:45:41 +0000

Beste heren De Jong en Liebrechts,

Via een collega heeft uw mail aan Gerard van den Anker over de Paterstraat mij bereikt.

Het is een prima initiatief om als bewoners met elkaar wensen, ervaringen en ideeën uit te wisselen met, zoals u het in uw brief schrijft, als doel het verbeteren van de leefbaarheid in uw straat. Namens de gemeente Maasdriel ben ik, als wegbeheerder, benieuwd naar wat er zoal speelt in de Paterstraat.

Natuurlijk heb ik in de afgelopen jaren al met meerdere bewoners van de Paterstraat, waaronder ook u beiden als ik me goed herinner, individueel contact gehad, maar het is goed dat jullie nu in onderlinge samenspraak de problemen in beeld brengen.

Ik word graag via de nieuwsbrief op de hoogte gehouden over wat er voor wat betreft de 5 door u genoemde onderwerpen en wellicht nog andere zaken in de Paterstraat speelt. Wellicht kunnen wij als gemeente, en ik als wegbeheerder in het bijzonder, hier in de toekomst verder mee aan de slag. Aanvullend op uw 5^{de} punt, Planning onderhoud Paterstraat 2017, kan ik u melden dat wij momenteel inderdaad overwegen om in 2017 groot onderhoud aan de asfaltverharding te gaan plegen, in de vorm van het vervangen van de bovenste laag van 4 centimeter asfalt. Dit zal tevens (deels) een oplossing zijn voor uw 2^{de} punt, verminderen hinder door trilling en geluid.

Ik vertrouw er op u hiermee tot dusverre voldoende te hebben geïnformeerd en word graag middels uw nieuwsbrief op de hoogte gehouden.

Met vriendelijke groet,

Jan Voets
Medewerker beleid Wegbeheer
T: 06/54 65 51 46

email Hans van Hooft aan Kees de Jong 20-11-2013

Onderwerp: RE: verkeersoverlast Paterstraat
Van: "Hooft, Hans van"
Datum: 20-11-2013 11:20
Aan: "Kees de Jong" <kj.dejong @nl>

Geachte heer De Jong,

Dank voor uw terugkoppeling.

Ik ga proberen of er een mogelijkheid is de chauffeurs van de tractoren aan te spreken. Ik bel ook nog een keer met Van Herwijnen. Die had mij immers beloofd de rijsnelheden te matigen.

Ten aanzien van uw vragen en opmerkingen:

1. Er is door de gemeente niet beleidsmatig gekozen voor een routing van de bedrijven via de Paterstraat. De zandbedrijven hebben hun uitweg op de openbare weg aan de Zandstraat. Van daaruit is het een keuze van de chauffeurs om de routing te kiezen.
2. Zoals ook in onze brief van september is aangegeven is de verplaatsing van de zandbedrijven een essentieel onderdeel bij de ontwikkeling van het Maasfront. Onze projectleider voor de herinrichting van dit gebied heeft aangegeven dat een dialoog met de bedrijven uitgaande van een verplaatsing, op dit

moment niet productief is, en niet past binnen de filosofie van de projectontwikkelaar.

3. In het kader van een door provinciale staten in het levengeropen "Robuuste Investeringsimpuls Gelderland" is de verkeersproblematiek vanuit de Zandmeren een van de door de gemeente aangedragen projecten. Helaas heeft de Provincie ons verzoek niet gehonoreerd.

4. Zoals ik in mijn vorige mail heb laten weten zijn er op milieugebied geen limieten te stellen. Ook de verkeerswetgeving biedt hiervoor geen aanknopingspunten.

5. De gemeenteraad heeft geen standpunt over uw brief kunnen innemen. Per abuis is, bij de postverdeling, de adressering van uw brief aan de gemeenteraad over het hoofd gezien. De griffie heeft vandaag uw brief alsnog naar de raads- en commissieleden gestuurd, daarbij is ook de omissie gemeld. De raadsleden zijn op dit ogenblik op de hoogte van uw schrijven. Procedureel is het echter niet meer mogelijk uw brief te plaatsen op de lijst van ingekomen stukken voor de eerstvolgende raadsvergadering in december. Wel op de lijst voor de vergadering van 30 januari 2014. U wordt te zijner tijd geïnformeerd omtrent de mening van de gemeenteraad. Vanuit onze postafdeling worden excuses gemaakt voor het verzuim.

Ik hoop u hiermede voldoende te hebben ingelicht.

Met vriendelijke groet,

Hans van Hooft

Beleidsadviseur Openbare Ruimte

Werkdagen: maandag, dinsdag, donderdag en vrijdag

Bijlage 3

Gemeenteraad	6 juli 2017	12
--------------	-------------	----

Kerkdriel, 30 mei 2017

Onderwerp Raadsvoorstel bestemming jaarrekeningresultaat 2016

Beslispunten

In te stemmen met de door het college voorgestelde bestemming voor het jaarrekeningresultaat 2016 overeenkomstig de in het conceptbesluit opgenomen samenvatting van het collegevoorstel van 30 mei 2017.

Inleiding

In ons raadsvoorstel van 23 mei 2017 hebben wij u geïnformeerd over de jaarstukken 2016. Zoals bekend sluit de jaarrekening 2016 met een voordelig saldo van € 3,0 mln. De vaststelling van de jaarstukken is geagendeerd voor uw vergadering van 6 juli 2017.

Het positieve resultaat is groter dan vooraf verwacht. In de begroting 2016 waren wij weliswaar positief, maar ook behoedzaam vanwege het grillig economisch tij. De economie heeft zich echter positiever ontwikkeld dan verwacht. Verder bestaat een klein deel van het positieve resultaat uit budgetten voor werkzaamheden die door uiteenlopende omstandigheden nog niet in 2016 konden worden afgerond en in beginsel in 2017 doorlopen.

Positieve of negatieve jaarrekeningsaldi worden normaliter toegevoegd of onttrokken aan het eigen vermogen, in casu de Algemene reserve of de reserve Nieuw Beleid, waarna bij de vaststelling van de begroting voor het volgende jaar de besteding van de middelen opnieuw integraal wordt afgewogen. Dat is echter geen verplichting. In verband met de omvang van het positieve resultaat kunt u er ook voor kiezen om politiek gewenste ontwikkelingen reeds in 2017 in gang te zetten respectievelijk te continueren.

Daarom doet het college u een voorstel voor besteding van een deel van het jaarrekeningresultaat 2016. Het budgetrecht behoort toe aan de raad. Dit voorstel is bedoeld als onderlegger voor de in uw raad te voeren discussie.

Bij het opstellen van dit voorstel hebben wij ons op hoofdlijnen laten leiden door de volgende overwegingen / uitgangspunten:

- a) Voorstellen voor overheveling van budgetten sluiten zoveel mogelijk aan bij de domeinen waar de onderuitputting is ontstaan.
- b) Er is gekeken naar programma's waar de afgelopen jaren relatief veel is bezuinigd.
- c) Onderwerpen die in 2016 zijn gestart maar die door omstandigheden nog niet konden worden afgerond.
- d) Het gaat voor 2017 om incidentele inzet van middelen. Structurele inzet van middelen wordt afgewogen in het kader van de begrotingsbehandeling.

Het betreft een negental onderwerpen die puntsgewijs zullen worden toegelicht in paragraaf 1 tot en met 9. In paragraaf 10 treft u een samenvattende tabel aan met de bedragen en een totaalstelling:

1. Storting in reserve Sociaal Domein en overheveling budget
 - 1.1 Jeugdzorg
 - 1.2 Overheveling budget Woningaanpassingen
 - 1.3 Overheveling budget Herindicaties huishoudelijke hulp
 - 1.4 Samenvatting

2. Overheveling budget Inburgering en Participatie
3. Verduurzaming maatschappelijk vastgoed / zonnepanelen
4. Overheveling restant budget inhuur bedrijfsvoering / Personele knelpunten
5. Overheveling budget Vennootschapsbelasting
6. Verkeers- en wegmaatregelen uit het JOR 2017
 - 6.1 Paterstraat en Teisterbandstraat Kerkdriel
 - 6.2 Drielse Veldweg Velddriel
 - 6.3 Trottoir Bulkseweg Kerkdriel
 - 6.4 Samenvatting
7. Recreatieve trim- en wandelroute en trekveer Zandmeren
8. Handhaving campings
9. Bijdrage dienstverlening ODR

Kernvraag

Kunt u instemmen met de door ons college voorgestelde bestemming van het jaarrekeningresultaat 2016?

Beoogd effect

Bestemmen van het jaarrekeningresultaat 2016.

Argumenten

1. Storting in reserve Sociaal Domein en overheveling budget

Het Sociaal Domein is in 2016 verder op orde gebracht door het verbeteren van controle en sturing. Hierdoor hebben wij meer en beter inzicht gekregen in de cijfers. Ondanks de betere grip op de sturing hebben we in het Sociaal Domein te maken met variabelen die niet of nauwelijks door de gemeente beïnvloedbaar zijn. Denk aan het aantal aanvragen dat bij de gemeente wordt ingediend. Als gevolg hiervan zullen er altijd schommelingen zijn in de uitgaven voor het Sociaal Domein. Schommelingen in de uitgaven zijn op macroniveau echter redelijk goed te voorspellen. Door middel van de opbouw van reserves kunnen die schommelingen vervolgens prima worden opgevangen. Daarmee worden extremen in periodieke resultaten voorkomen. In dat licht bezien geven wij u de volgende voorstellen in overweging.

1.1 Jeugdzorg

In Maasdriel neemt het aantal huishoudens binnen de Jeugd-profielen de komende vier jaren toe. Bij ongewijzigd beleid mag Maasdriel richting 2021 een verdere stijging van de kosten verwachten. De stijging is veelal verdeeld over gezinnen met oudere kinderen, rondom modaal inkomen. Jeugdzorg aanbieders overschrijden vooral het begrote budget voor de ambulante Specialistische Jeugd GGZ en residentiele zorgkosten.

Als gevolg van de problematiek bij Veilig Thuis Gelderland Zuid is in 2016 een stevige wachtlijst ontstaan bij Veilig Thuis. Hoewel inmiddels belangrijke verbeteringen zijn doorgevoerd (het verscherpt toezicht is opgeheven), mag verwacht worden dat de vertraging in de doorlooptijd ook leidt tot een verschuiving van de uitgaven naar een latere periode. In Maasdriel stonden in mei 2017 dertien jeugdigen op de wachtlijst. De kosten voor een jeugd traject variëren maar kunnen gemiddeld geschat worden op € 25.000. Wij stellen voor € 325.000 te storten in de reserve Sociaal Domein.

Daarnaast geldt zeker voor de Jeugdzorg dat zich grote schommelingen voordoen in de lasten. Deze schommelingen zijn geprognosticeerd door Regio Rivierenland en leiden tot het advies om een extra storting te doen van € 150.000 in de reserve Sociaal Domein.

1.2 Overheveling budget Woningaanpassingen

Ook voor woningaanpassingen zijn er schommelingen afhankelijk van het aantal aanvragen en de aard van de benodigde aanpassing. In 2016 is een deel van het budget niet gebruikt. In 2017 is een aantal verzoeken om grote woningaanpassingen ingediend. Het betreft aanvragen die naar verwachting op basis van de huidige regels en beleid toegekend zullen worden. Daarmee is een bedrag gemoeid van (prognose) € 380.000. Hiervan is € 80.000 gedekt in de huidige begroting 2017. Het tekort dat ontstaat zou overgeheveld kunnen worden vanuit de bestemming jaarrekeningresultaat 2016.

1.3 Overheveling budget Herindicaties huishoudelijke hulp

Voor een zorgvuldige toekenning van huishoudelijke hulp is het nodig elke cliënt opnieuw te bezoeken en samen een zorgplan te maken. In de begroting 2017 is een incidenteel budget van € 173.000 beschikbaar op het product huishoudelijke hulp, waarvan € 100.000 bestemd is voor deze herindicaties. Uit een onderbouwde prognose blijkt echter dat we hier niet mee uitkomen. Om de herindicaties zorgvuldig uit te voeren is voor 2017 een bedrag van € 150.000 nodig. Wij stellen daarom voor € 50.000 extra over te hevelen vanuit het jaarrekeningresultaat 2016.

1.4 Samenvatting

Samenvattend is € 825.000 extra benodigd voor het Sociaal Domein. Wij stellen voor om vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 € 475.000 af te zonderen en te storten in de reserve Sociaal Domein voor Jeugdzorg. Daarnaast stellen we twee budgetoverhevelingen vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 voor, namelijk € 300.000 voor woningaanpassingen en € 50.000 voor herindicaties huishoudelijke hulp.

2. Overheveling budget Inburgering en Participatie

In 2016 is de voorbereiding gestart voor het opzetten van onder andere een taalklas voor kinderen die de Nederlandse taal niet beheersen en het project taalmaatjes voor volwassenen. Daarnaast zal de gemeente kosten maken voor vergoeding van reiskosten aan statushouders voor de verplichte inburgeringslessen, het project "Warm Welkom" en de bijdrage die Maasdriel aanvullend aan de GGD Gelderland-Zuid moet betalen met betrekking tot werkzaamheden rondom statushouders.

De kosten hiervan worden gedekt uit de tijdelijke 'Decentralisatie-uitkering verhoogde asielinstroom' in 2016 en 2017. Het budget voor 2016 is echter pas aan het eind van het jaar ontvangen (€ 107.000). Dit heeft ertoe geleid dat een aantal projecten c.q. werkzaamheden later in 2016 zijn gestart en hierdoor hebben niet alle geplande uitgaven in 2016 plaatsgevonden. Van het budget is € 32.000 uitgegeven. Als de resterende € 75.000 wordt overgeheveld zullen de overige activiteiten in 2017 uitgevoerd worden.

3. Verduurzaming maatschappelijk vastgoed / zonnepanelen

In het Bestuursakkoord Samen verder, blik vooruit wordt gestreefd naar een gemeente die duurzaam ontwikkelt en bouwt, de toepassing van zonne-energie (verder) stimuleert en initiatieven daarbij ondersteunt. In de raadsvergadering van 3 november 2016 heeft u unaniem ingestemd met een motie met het verzoek aan ons college om een beleidsnotitie c.q. werkplan verduurzaming voor de komende jaren voor te bereiden en de investerings- c.q. begrotingsruimte die daarvoor nodig is ook als begrotingswijziging voor te bereiden. Er is inmiddels een Duurzaamheidsprogramma Maasdriel 2017-2020 gereed, inclusief werkprogramma. Het Duurzaamheidsprogramma zal aan u worden voorgelegd op 6 juli 2017.

Om reeds in 2017 een slag te maken in verduurzaming van gemeentelijk vastgoed, stellen wij voor om zonnepanelen te laten plaatsen op de gemeentewerf en op de brede school te Velddriel. Een dergelijk voorstel past ook binnen het kader van het Duurzaamheidsprogramma. De totale investering hier voor bedraagt € 71.000. Wij stellen voor om uit het jaarrekeningresultaat 2016 een reserve Zonnepanelen te vormen om op deze wijze de kapitaallasten van deze investering vanaf 2018 te kunnen dekken.

4. Overheveling restant budget inhuur bedrijfsvoering / Personele knelpunten

In de begroting is een reserve Personeel opgenomen, maar de stand van deze reserve bedraagt thans € 0.

In de jaarrekening 2016 resteert op het budget bedrijfsvoering inhuur een positief saldo van € 186.000. Voorgesteld wordt om dit bedrag uit het jaarrekeningresultaat 2016 over te hevelen naar de reserve Personeel om knelpunten op te kunnen lossen.

5. Overheveling budget Vennootschapsbelasting

Gemeenten zijn sinds 1 januari 2016 belastingplichtig voor de vennootschapsbelasting. Reeds in 2015 hebben wij in samenwerking met Baker Tilly Berk hiervoor de nodige voorbereidingen getroffen om inzicht te krijgen in de nieuwe wetgeving en de financiële impact op onze gemeente. Via de bestuursrapportage 2016 heeft u éénmalig € 45.000 beschikbaar gesteld voor noodzakelijke inhuur m.b.t. vennootschapsbelasting, BTW expertise en BBV-wijzigingen. Als gevolg van ernstige vertraging

bij de rijksbelastingdienst zijn de geplande werkzaamheden niet afgerond. Van het budget resteerde nog € 20.000 en dat bedrag is vrijgefallen in het saldo van de jaarrekening. Door de opgelopen vertraging is de verwachting dat in 2017 meer werkzaamheden plaats zullen vinden. Dit zal circa € 20.000 bedragen. Wij stellen daarom voor vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 € 20.000 over te hevelen naar 2017.

6. Verkeers- en wegmaatregelen uit het JOR 2017

In het JOR 2017 zijn diverse maatregelen aan wegen in voorbereiding waar budget voor is gereserveerd in het JOR 2017. Wij zien nadrukkelijk mogelijkheden om werk met werk te maken. Hierdoor kunnen we maatregelen die in de nabije toekomst toch moeten worden uitgevoerd reeds in 2017 combineren met geplande werkzaamheden en daarmee aanzienlijke kosten besparen.

6.1 Paterstraat en Teisterbandstraat Kerkdriel

In de Paterstraat en Teisterbandstraat is bij heftige regenbuien sprake van wateroverlast op straat en in particuliere bebouwingen. Er is sprake van een situatie die al jaren voortduurt. Als oplossing is een nieuwe regenwaterafvoer ontworpen vanaf de voormalige brandweergarage in de Teisterbandstraat tot aan het kruispunt van de Paterstraat met de Bussenerweg.

De Paterstraat heeft ook een belangrijke verkeersfunctie voor het zuidelijk deel van Kerkdriel en het recreatiegebied De Zandmeren. De weg is daartoe onvoldoende veilig ingericht. Met name het intensieve vrachtverkeer van en naar de zand- en grindbedrijven aan de Zandstraat geven veel hinder. Een kerngroep van bewoners heeft het initiatief genomen om met de gemeente te overleggen over de water- en verkeersproblemen. In de commissievergadering van 30 november 2016 heeft de voorzitter van de kerngroep aandacht gevraagd voor deze problematiek. De ultieme oplossing (het verplaatsen van de zandbedrijven) maakt onderdeel uit van het project 'Maasoeverpark'. Daadwerkelijke verplaatsing is echter niet op korte termijn te verwachten. Het inrichtingsplan is besproken met de kerngroep.

Het doel is de beide wegen, in overleg met de bewoners, als samenhangend geheel opnieuw in te richten. Functionaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn de aandachtspunten die gecombineerd worden. Uiteraard worden ook de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer gevolgd.

Voor het weggedeelte van de Paterstraat tussen de Bussenerweg en Duitseweistraat is echter geen budget, terwijl de verkeerssituatie aldaar hetzelfde is als in het overige deel van de Paterstraat. Beheerstechnisch is dit weggedeelte binnenkort toe aan groot onderhoud.

De totale projectkosten bedragen € 2.090.000. Daarvan is € 1.740.000 gedekt vanuit het in april vastgestelde Water- en Rioleringsplan en het Wegenbeheerplan. Voor het aanvullende deel is nog € 350.000 extra nodig.

Zoals hiervoor aangegeven wordt ook in de Teisterbandstraat wateroverlast ondervonden. Bij de realisatie van het beschreven regenwaterriool zal een groot deel van de verharding vanaf de vroegere brandweergarage tot aan de Paterstraat opgenomen en vernieuwd moeten worden. Dit geeft de kans om dit weggedeelte beter in te richten als een 30 km weg. Het rioleringsproject stopt echter bij de voormalige brandweergarage. Wij zijn van mening dat het wegbeeld zo veel mogelijk een samenhangend geheel moet zijn. Dat kan worden bereikt door ook het weggedeelte tussen de brandweergarage en de kruising Lage Hof aan te passen. Het stuk Teisterbandstraat vanaf de kruising Lage Hof tot de Kerkstraat wordt in een later stadium betrokken bij een herinrichting van het Mgr. Zwijzenplein.

Ook voor dit deel van de Teisterbandstraat is het de bedoeling om, in overleg met de bewoners, de weg als samenhangend geheel opnieuw in te richten conform de richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer.

De totale projectkosten voor dit deel van de Teisterbandstraat bedragen € 985.000. Daarvan is € 835.000 gedekt vanuit het in april vastgestelde Water- en Rioleringsplan en het Wegenbeheerplan. Voor het aanvullende deel is nog € 150.000 extra nodig.

6.2 Drielse Veldweg Velddriel

De Drielse Veldweg is een smalle landbouwweg van drie meter breed, die begin jaren zestig is aangelegd als onderdeel van de ruilverkaveling. Naast de toename van de bedrijvigheid zijn sinds die tijd de verkeersintensiteiten gegroeid en zijn voertuigen groter en zwaarder geworden. Het huidige wegprofiel blijkt niet meer toereikend te zijn. Als gevolg daarvan moeten de wegbermen regelmatig worden hersteld. Groot onderhoud aan de asfaltverharding is noodzakelijk.

Om veiligheidsproblemen te voorkomen moet deze weg aangepast worden aan het huidige gebruik. Concreet betekent dit een asfaltverbreding tot 4 meter en aan weerszijden van de rijbaan een bermverharding van grasbetonstenen. De totale verhardingsbreedte wordt daarmee 5.20 meter. Deze breedte is gelijk aan de maximaal gemeten spoorvorming in de bermen. Een aantal bomen moet worden gekapt. De bomenstructuur blijft wel gehandhaafd. Extra maatregelen zijn nodig om de bomen te beschermen. De weg wordt, conform gemeentelijk beleid, ingericht als 60 km weg. Bij de bewoners bestaat draagvlak voor het ontwerp.

De beschreven verhardingsbreedte wordt gezien als de minimaal benodigde breedte om het verkeer veilig te kunnen afwikkelen. Gekozen is voor deze constructie om het landelijk karakter van de weg te behouden. Functionaliteit, verkeersveiligheid en leefbaarheid zijn de aandachtspunten.

In het wegenbeheerplan en de gereserveerde budgetten is slechts voorzien in vervanging van de huidige wegbreedte. De totale projectkosten bedragen € 1.200.000. Vanuit het wegenbeheerplan is € 900.000 gedekt. Er is dus een extra bedrag nodig van € 300.000.

6.3 Trottoir Bulkseweg Kerkdriel

De belangrijkste bushalte in Kerkdriel ligt op het kruispunt Bulkseweg/Wordenseweg. Sinds de realisatie van deze bushalte op het kruispunt Bulkseweg/Wordenseweg door de provincie Gelderland is een urgent veiligheidsprobleem voor voetgangers ontstaan. Er is namelijk vanuit de achterliggende wijken nog geen voetgangersverbinding naar deze bushalte. Reizigers lopen daarom nu langs de drukke Bulkseweg door de bermen en langs de sloot. Om de veiligheid te waarborgen is voor het weggedeelte Bulkseweg vanaf de Kromsteeg tot de bushalte een trottoir noodzakelijk.

De kosten bedragen € 60.000 en er zijn geen budgetten voor verbetering van de verkeersveiligheid.

6.4 Samenvatting

Samenvattend is € 860.000 extra nodig om alle verkeers- en wegmaatregelen uit te voeren. Wij stellen voor om vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 € 860.000 af te zonderen en te storten in een nieuwe reserve Wegen Maasdriel ter dekking van de kapitaallasten van deze extra investeringen.

7. Recreatieve trim- en wandelroute Zandmeren en trekveer

In het bestuursakkoord Maasdriel 2014-2018 staat o.a. dat Maasdriel beter op de toeristische kaart moet komen. In deze strategie past het bevorderen van fiets- en wandeltoerisme.

Recreatiegebied De Zandmeren is een gebied dat het hele jaar door gebruikt wordt door recreanten en toeristen en bestaat uit drie waterplassen en de Zandstraat. In uw vergadering van 3 november 2016 heeft uw raad unaniem ingestemd met de motie over recreatie aan de Zandmeren. Daarin draagt u ons college op te onderzoeken of het mogelijk is een zelfbediening veerpontje te realiseren om een rondgang voor wandelaars mogelijk te maken en in overleg met de ondernemers in 2017 tot een gezamenlijk uitvoeringsplan te komen.

Ook in het kader van het project 'Maasoeverpark' worden de Zandmeren aangemerkt als een belangrijke trekpleister voor de recreatieve en toeristische ontwikkeling van Maasoeverpark als geheel.

In dit kader past een recreatieve trim- en wandelroute om een gedeelte van de waterplassen en de realisatie van een trekveer. De totale aanlegkosten worden geraamd op € 138.000.

Wij stellen voor om vanuit het jaarrekeningresultaat € 138.000 af te zonderen en te storten in een nieuwe reserve Impuls Zandmeren ter dekking van de kapitaallasten van deze investering.

8. Handhaving campings

Voorgesteld wordt om eenmalig een bedrag van € 100.000 te bestemmen voor het project integrale handhaving campings. Met het oog op versterken van de leefbaarheid en veiligheid is een investering nu van belang. De kosten zijn bestemd voor de organisatie en uitvoering van werkzaamheden. In overleg met de Omgevingsdienst Rivierenland zullen de werkzaamheden worden ingepland. Het zwaluwstaarten van werkzaamheden met de acties vanuit het project arbeidsmigranten zal leiden tot meerwaarde en versterking over en weer.

9. Bijdrage dienstverlening ODR

De Omgevingsdienst Rivierenland (ODR) voert sinds april 2013 de Wabo taken vergunningverlening-toezicht-handhaving (VTH) uit voor onze gemeente. Met de ODR zijn tot in detail afspraken gemaakt welke taken precies voor de gemeente worden uitgevoerd en op welk kwaliteitsniveau door middel van het VTH beleidskader. Bij de overdracht van taken is de bestaande formatie overgegaan van de gemeente naar de ODR. Uit de managementrapportages van de ODR over de afgelopen vier jaar blijkt dat de opgedragen taken tegen het afgesproken kwaliteitsniveau niet geleverd kunnen worden binnen het aantal uren dat door overdracht van formatie bij de ODR door ons is ingebracht. Er is sprake van een structureel tekort van twee fte (€ 200.000).

In 2016 en voorgaande jaren is dit tekort door de ODR gedekt uit de onderuitputting van de andere deelnemende gemeenten. Voor 2017 is dat niet mogelijk. Als het tekort niet voor rekening van de gemeente Maasdriel wordt genomen ziet de ODR zich genoodzaakt om de dienstverlening aan Maasdriel in 2017 tijdelijk stop te zetten.

Daarnaast wordt een stijging van het aantal vergunningaanvragen gesignaleerd als gevolg van een aantrekkende markt. In onze brief van 11 april 2017 (Uitbreiding taken Omgevingsdienst Rivierenland) hebben wij u daarover al eerder geïnformeerd. De extra uitvoeringslasten voor vergunningaanvragen komen nagenoeg geheel ten laste van de bedrijfsvoering van de ODR en zullen worden doorbelast aan de gemeente. De extra kosten als gevolg van het gestegen aantal aanvragen worden voor 2017 geraamd op € 100.000.

De verwachting bestaat dat als gevolg van het toegenomen aantal aanvragen, ook de legesopbrengsten zullen stijgen. De extra bouwlegesinkomsten in 2016 zijn voldoende om de extra inzet die van de ODR voor 2017 wordt gevraagd te bekostigen.

Voor 2017 stellen wij voor om vanuit het jaarrekeningresultaat 2016 € 300.000 over te hevelen ter dekking van de hogere kosten van de ODR.

10. Samenvatting van de onderwerpen

Nr:	Onderwerp:	Totaal:
1	Storting in reserve Sociaal Domein en overheveling budget	825.000
2	Overheveling budget Inburgering en participatie	75.000
3	Verduurzaming maatschappelijk vastgoed / zonnepanelen	71.000
4	Overheveling restant budget inhuur bedrijfsvoering voor personele knelpunten	186.000
5	Overheveling budget Vennootschapsbelasting	20.000
6	Verkeers- en wegmaatregelen uit het JOR 2017	860.000
7	Recreatieve trim- / wandelroute en trekveer Zandmeren	138.000
8	Handhaving campings	100.000
9	Bijdrage dienstverlening ODR	300.000
	Sub-totaal:	€ 2.575.000
10	Toevoeging aan de Algemene reserve	431.000
	Totaal:	€ 3.006.000

Kanttelingen

A. Algemeen

Zie boven

B. Relatie met Maasdriel 2020+

N.v.t.

Bedrijfsvoering

Financieel

Zie boven

Personeel en organisatie

Zie boven

Communicatie

Persbericht

Juridische zaken

N.v.t.

Duurzaamheid

Zie paragraaf 3.

Burgemeester en wethouders van Maasdriel,
de secretaris, de burgemeester,

mr. ing. A.P.J.M. de Jong

H. van Kooten

Bijlage(n) : 1. Raadsbesluit
Team : Stafbureau
Steller : B. van Schijndel
Portefeuillehouder : Wethouder De Vreede

Bijlage 4

Subject: Re: Paterstraat Kerkdriel

From: Henk Mulder <hmulder13@gmail.com>

Geachte heer Liebrechts,

Hieronder mijn opmerkingen aangaande de gemeentelijke plannen.

De gemeente blijft van mening, dat in de Paterstraat een maximumsnelheid moet worden gehandhaafd van 50 km/h. Dit doet zeker geen recht aan de hoofdfunctie van de Paterstraat, die ook de gemeente aanduidt als een erftoegangsweg. Bij een erftoegangsweg behoort een inrichting van de weg die gebaseerd is op 30 km/h. Als een dergelijke inrichting wel wordt nagestreefd, maar men houdt de snelheid op 50 km/h. dan gaat men totaal voorbij aan het hoofdprincipe van het concept "duurzaam veilig", waar ook de gemeente zegt achter te staan, en wordt er onduidelijkheid en onveiligheid gecreëerd. Juist als er veel vrachtverkeer van de weg gebruik moet maken is een lage snelheid van essentieel belang. Dit besef is er bij de gemeente kennelijk wel, gezien de snelheidsremmende maatregelen, maar heeft zij een andere agenda als het gaat om de consequentie van een maximalisering van de snelheid tot 30 km/h. Dit brengt de gemeente tot een spagaat, die tot een slecht ontwerp leidt.

Als het om de reistijd gaat van de vrachtauto's, dan is het verschil tussen het rijden van begin tot einde van de Paterstraat nog net geen minuut als men 30 km/h rijdt i.p.v. 50. Hierbij moet worden opgemerkt, dat als een vrachtauto 50 km/h aanhoudt over het gehele traject de chauffeur volstrekt onverantwoord rijdt. Het feitelijke tijdsverschil is daarom aanzienlijk lager. Deze beperkte tijdswinst moet afgewogen worden tegen een belangrijke winst in verkeersveiligheid en wooncomfort. En er is nog een belangrijke winst als er een snelheidslimiet van 30 km/h komt, namelijk duidelijkheid, want de inrichting van de weg is dan in overeenstemming met de functie en de toegestane snelheid. Het is dan voor de weggebruiker volkomen duidelijk hoe zich qua verkeer te gedragen.

Ten aanzien van het voorliggende plan:

Op wegen waar de snelheid binnen de bebouwde kom 50 km/h (dat is dan per definitie een Gebiedsontsluitingsweg) moet de voorrang op alle kruispunten geregeld zijn. In het plan wordt de gelijkwaardigheid van de aansluitingen door het plateau en de punaise juist benadrukt. Een goede maatregel voor een weg met een snelheidslimiet van 30 km/h., maar met 50 km/h geeft dit verwarring, want een 50 km/h-weg heeft in principe voorrang, is de ervaring ook van de automobilist.

Een wegprofiel, waarin een rijloper van ca. 2,75 meter met aan weerszijden een suggestiestrook voor fietsers behoort eigenlijk niet in het concept "duurzaam veilig" thuis, maar kan toch in sommige gevallen een goede en veilige oplossing bieden en ook omdat dit niet tot onduidelijkheid en/of verwarring leidt kan deze constructie zeker worden toegepast, maar wel onder voorwaarden. Omdat fietsers en automobilisten van dezelfde stroken gebruik maken en er dus geen scheiding is tussen verkeer met grote snelheidsverschillen hoort hier een maximale snelheid bij van 30 km/h. Door de rode looper, waarop de automobilist de fietser niet mag hinderen, heeft de fietser enige bescherming. Deze lopers moeten wel consequent worden doorgezet.

Hoeken in fietsstroken worden al gauw afgesneden door automobilisten. Daarom is het goed daar waar deze hoeken niet te vermijden zijn de fietsers fysieke bescherming te bieden, vooral wanneer de fietsers naar binnen komen.

De voorrang bij de Lindestraat is niet duidelijk: het plateau suggereert gelijkwaardigheid, maar de layout doet meer denken aan voorrang voor de Paterstraat. Waarom hier geen punaise als de wegen inderdaad gelijkwaardig zijn?

Tot zover enkele algemene opmerkingen.

Met vriendelijke groet,

ing. Henk Mulder

verkeerskundig consulent Veilig Verkeer Nederland

Bijlage 5

1. Ongevallenoverzicht

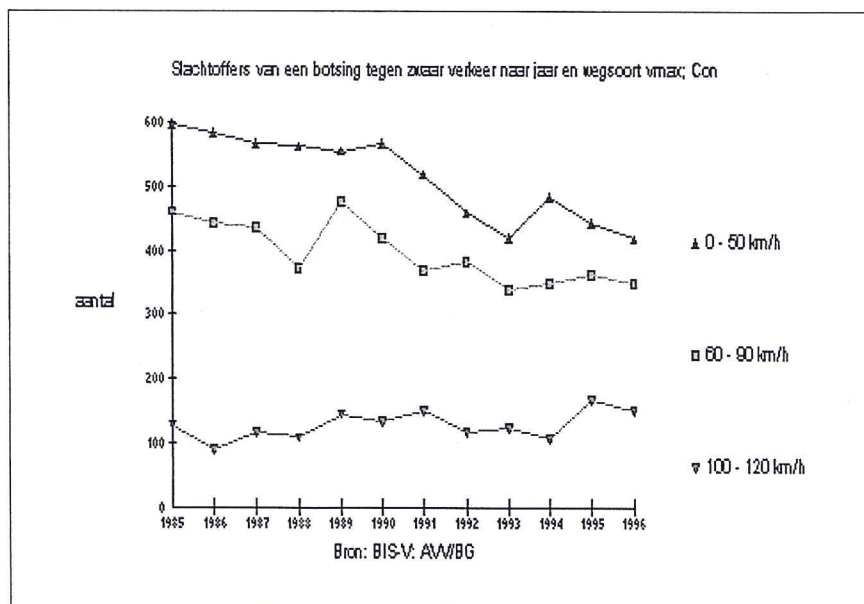
1.1. Aantal slachtoffers

Op wegen met een snelheidslimiet tot 50 km/uur (voornamelijk binnen de bebouwde kom) viel de afgelopen jaren het volgende aantal slachtoffers als tegenpartij van een ongeval met zwaar verkeer (vrachtauto's en bussen)¹.

Letseleerst	1994		1995		1996	
	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Doden	100	20,7	77	17,4	85	20,3
Ziekenhuisopnamen	383	79,3	366	82,6	333	79,7
Totaal	483	100	443	100	418	100

Tabel 1. *Overzicht van de slachtoffers onder de tegenpartij ten gevolge van een ongeval waar zwaar verkeer bij betrokken was (1994 t/m 1996) (Bron: BIS-V, AVV/BG).*

Er is sprake van een afname van 5 - 8% op jaarbasis van het aantal ernstig gewonden (overleden en in een ziekenhuis opgenomen). Sinds 1985 is deze reductie al gaande voor de 50- en 60-90-km/uur-wegen (zie *Afbeelding 1*).



Afbeelding 1. *Aantal slachtoffers van een botsing met zwaar verkeer, naar jaar en wegsoort.*

¹Aangezien bij de politieregistratie van ongevallen met vrachtauto's geen voertuigmassa wordt opgenomen, heeft onderstaande tabel ook betrekking op vrachtauto's die lichter zijn dan 7.500 kg.

Deze afname is echter min of meer overeenkomstig met de afname van het totaal aantal verkeersslachtoffers in Nederland over deze jaren. Het aantal slachtoffers voor de 100- en 120 km/uur-wegen daarentegen toont een toename sinds 1986.

1.2. Wie zijn de slachtoffers onder de tegenpartij

De slachtoffers onder de tegenpartij van 1996 van de vorige tabel zijn nader verdeeld naar de wijze van vervoer. Dit geeft het volgende beeld.

Wijze van vervoer	Aantal slachtoffers	Percentages
Auto	129	31
Vrachtauto	2	0,5
Bestelauto	8	2
Motor/scooter	14	3
Brom- en snorfiets	69	17
Fiets	140	33
Voetganger	51	12
Overig	5	1
Totaal	418	100

Tabel 2. *Het aantal slachtoffers in 1996 ten gevolge van een ongeval waarbij zwaar verkeer was betrokken, verdeeld naar wijze van verkeersdeelname.*

De slachtoffers onder langzaam verkeer als tegenpartij van het zwaar verkeer vormen bijna tweederde deel van het totaal aantal slachtoffers (62%). De overige slachtoffers zijn voornamelijk te vinden onder personenauto-inzittenden. De kwetsbare verkeersdeelnemers en automobilisten zullen dus ruime aandacht moeten krijgen in termen van maatregelen.

1.3. Risicocijfers wegen binnen de bebouwde kom versus buiten de bebouwde kom

Bij voorkeur zou inzicht verkregen moeten worden in de verkeersrisico's van vrachtauto's en bussen op de diverse typen gemeentelijke wegen binnen de bebouwde kom. Dergelijke cijfers zijn slechts gedeeltelijk bekend uit een onderzoek dat de SWOV ten behoeve van het project 'Veilig Vervoer over de weg' (VeVoWeg) heeft verricht (Poppe et al., 1996). Voor binnen de bebouwde kom zijn alleen de verkeersrisico's vastgesteld op verkeersaders; wel is onderscheid gemaakt in diverse categorieën motorvoertuigen. De cijfers voor de verkeersaders kunnen worden vergeleken met die voor enkele wegtypen buiten de bebouwde kom (zie *Tabel 3*).

Wegtype	Risico (slachtoffers per miljard vrt.km)			
	Pers. auto	Bestelauto	Bakwagen	Trekker/opl.
Bibeko (aders)	352	380	378	¹⁾
Bubeko (2e + 3e orde)	172	234	208	458
Autosnelweg (≥ 4 rijstr.)	88	172	126	92
¹⁾ binnen de bebouwde kom zijn te weinig trekkers met opleggers waargenomen				

Tabel 3. *Risicocijfers voor enkele wegtypen en wijze van verkeersdeelname gebaseerd op steekproeven (ongevallen- en intensiteitscijfers tot 1994).*

In de eerste plaats blijkt dat de gemeentelijke verkeersaders slecht scoren in vergelijking met de wegen buiten de bebouwde kom. Ook valt op dat de verschillen tussen de motorvoertuigen onderling niet groot zijn op de gemeentelijke aders.

Trekkers met oplegger scoren bijzonder slecht op de tweede- en derde-orde-wegen buiten de bebouwde kom. Gezien de verhoudingen bij andere voertuigen, lijkt het aannemelijk dat het risicocijfer voor gemeentelijke wegen voor dit type voertuig nog aanzienlijk hoger ligt.

Uit deze cijfers kan worden geconcludeerd dat bakwagens de verkeers-onveiligheid op aders binnen de bebouwde kom niet direct verhogen in vergelijking met personenauto's en bestelauto's. Wel moet worden gesteld dat de risicocijfers hoog zijn voor wegen binnen de bebouwde kom in vergelijking met wegen buiten de bebouwde kom. Het veiliger maken van de aders volgens een aanpak van 'duurzaam-veilig' kan dan ook zeker als noodzakelijk worden bestempeld.

1.4. Vier belangrijkste ongevalsoorzaken

Een door AVV uitgebracht rapport over vrachtauto-ongevallen over de jaren 1990-1995 (AVV, 1997) brengt aan het licht dat binnen de bebouwde kom vier ongevalsoorzaken verantwoordelijk zijn voor tweederde van het aantal geregistreerde ongevallen (ongevallen met alleen materiële schade en letselongevallen). Onderstaand overzicht geeft de frequentie van deze oorzaken met tussen haakjes het aandeel ten opzichte van het totaal aantal ongevallen (enige overlap tussen de diverse geselecteerde manoeuvres is waarschijnlijk):

- Stuurfouten; te veel links of rechts rijden, foutief door de bocht (39%).
- Geen voorrang verlenen (17%).
- Onvoldoende afstand (10%).
- Geen doorgang verlenen; afslaande vrachtauto versus rechtdoorgaand verkeer (4%).

Met de originele cijfers van AVV is door de SWOV bekeken hoe de rangorde wordt als het *aantal ernstig gewonde slachtoffers* (doden en ziekenhuis-slachtoffers) het uitgangspunt is. Dit blijkt geheel anders te zijn. De top vier van ongevalsoorzaken wordt nu als volgt (met tussen haakjes het aandeel ten opzichte van het totaal aantal ernstig gewonde slachtoffers):

- Geen voorrang verlenen (30%).
- Geen doorgang verlenen (19%).
- Stuurfouten (18%).

- Rood licht negeren (4%).

‘Geen voorrang’ en ‘geen doorgang verlenen’ scoren nu beduidend hoger dan bij het totaal aantal geregistreerde ongevallen. Bij deze twee typen ongevallen vielen over de jaren 1990 - 1995 gemiddeld 48 doden en 177 ziekenhuisgewonden per jaar. ‘Geen doorgang verlenen’ zijn die typen ongevallen waarbij afslaande vrachtauto’s geen doorgang hebben verleend aan rechtdoorgaande voetgangers, fietsers, brom- en snorfietsers. Bij veel van deze ongevallen komt het slachtoffer in aanraking met de zijkant van een vrachtauto en vaak onder de wielen. Wat de slachtoffers onder fietsers, brom-/snorfietsers en voetgangers betreft, in 1995 vielen hierbij 33 doden en 81 ziekenhuisgewonden als gevolg van een aanrijding met de *zijkant* van een vrachtauto (Schoon, 1996).