

Gemeente Maasdriel  
t.a.v. het college van B&W  
t.a.v. de gemeenteraad  
t.a.v. de ambtenaren Hans van Hoof en Stan de Laat,

Kerkdriel, 4 april 2018

Geacht college, geachte gemeenteraad, beste Hans en Stan,

na 2 jaar overleggen met elkaar en de gemeente, zijn wij als kerngroep Paterstraat murw. Het kost ons erg veel tijd en stress de gemeente te overtuigen van de ernst van de problematiek, het resultaat is mager.

Binnen de kerngroep Paterstraat hebben we afgesproken naar buiten te treden op basis van consensus. Kees de Jong heeft aangegeven deze consensus niet meer te willen zoeken. Ik betreur deze situatie.

Na het memo van Megaborn (weginrichting) zijn we het (nog) niet eens geworden over de te volgen lijn. Thea en Kees hebben de mening dat met het memo van Megaborn duidelijk is geworden dat er niet volgens de richtlijnen duurzaam veilig wegverkeer kan worden ingericht en accepteren de voorgestelde onveilige inrichting zonder verdere toezeggingen, ik ben het hier niet mee eens. Mijn grootste bezwaar:

**De werkwijze van ambtenaren is onzorgvuldig en de gepresenteerde weginrichting past niet binnen de door de gemeenteraad gestelde kaders.**

Hier mijn verduidelijking:

**De gepresenteerde weginrichting past niet binnen de kaders welke zijn vastgesteld door de gemeenteraad** (mobiliteitsplan en Raadsvoorstel bestemming jaarrekeningresultaat 2016).

Ik citeer het mobiliteitsplan (2009):

- 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 is extra budget beschikbaar gesteld voor de inrichting van de straat en stelt:

***Uiteraard worden ook de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig Wegverkeer gevolgd.***

**De werkwijze van ambtenaren is onzorgvuldig.** Ik zal dat verduidelijken.

1. Op 22-11-2017 is er een overleg geweest met de gemeente om de bewonersavond te bespreken. In dit overleg is gemeld dat de gemeente de Paterstraat **niet gaat inrichten volgens de richtlijnen van duurzaam veilig**. Gevraagd is om dit terug te koppelen naar de

raad en het college. Afgesproken wordt om alsnog te onderzoeken hoe je kunt inrichten als 30km weg zonder drempels en wat de gevolgen daarvan zijn.

2. Na een bespreking op 2-2-2018 van de eerste versie van het memo van Megaborn blijkt dat het onderzoek (hoe je kunt inrichten als 30km weg zonder drempels en wat de gevolgen daarvan zijn) niet is gedaan en wordt nog een keer de expliciete vraag gesteld: *Hoe kan de Paterstraat worden ingericht volgens de richtlijnen van duurzaam veilig wegverkeer als 30km weg, met het gegeven dat het vrachtverkeer blijft rijden en waarbij verticale snelheidsremmers ongewenst zijn en wat zijn de gevolgen hiervan?*

Ook wordt gevraagd om een bevestiging van de terugkoppeling naar gemeenteraad en college, dat de gestelde kaders niet worden gevolgd.

Op beide vragen wordt geen antwoord gegeven.

3. Uit de gepresenteerde aanvulling op het memo **bleeft niet** dat de vraagstelling (hoe inrichten **volgens duurzaam veilig**) is doorgezet naar de verkeerskundige, sterker nog **het begrip duurzaam veilig wordt zelfs niet genoemd in dit memo**. Ook worden de voorgestelde maatregelen niet getoetst aan de richtlijnen van duurzaam veilig.
4. In het overleg van 30-3-2018 wordt gemeld dat de gemeente geen formele 30km zone instelt, omdat ze anders met de voorgestelde weginrichting aangesproken kunnen worden op het feit dat je daar harder kunt rijden dan 30 km.
5. Het is enorm frustrerend om in gesprek te moeten gaan met een door de gemeente naar voren geschoven beleidsambtenaar welk een persoonlijk belang heeft bij het niet doorgaan van de zandmerenroute of de oplossingen aangedragen in het rapport verkeersoverlast. Nog frustrerender is het te weten dat diezelfde ambtenaar projectleider is voor het nieuwe mobiliteitsplan/GVVP welke de zandmerenroute zou moeten bevatten.

Na 2 jaar praten is mij duidelijk geworden dat veiligheid in de straat en oplossen van overlast niet voorop staat, maar een goede doorgang voor het vrachtverkeer, dit is voor mij onacceptabel. Door de kerngroep aangedragen rapporten met oplossingen (rapport Verkeersoverlast Paterstraat en rapport van Veilig Verkeer Nederland) worden terzijde gelegd als zijnde niet relevant. Landelijke richtlijnen voor duurzaam veilig wegverkeer worden genegeerd. Op relevante vragen met het doel het oplossen van de problematiek worden geen of ontwijkende antwoorden gegeven. Rapporten van zogenaamde onafhankelijk deskundigen lijken te worden voorgekookt. Telkenmale wordt de kerngroep op het verkeerde been gezet, met het doel om een akkoord van de kerngroep te krijgen om de Paterstraat berijdbaar te houden voor vrachtverkeer, verkeersveiligheid en het oplossen van de overlast hebben daarbij geen prioriteit. Constant wordt de druk op de kerngroep Paterstraat verhoogd om akkoord te gaan met de onveilige inrichting van de weg, omwille van het oplossen van het rioolprobleem. Dit en de regelmatig opgelegde tijdsdruk en verwijten dat het wel heel erg lang duurt voordat we overeenstemming hebben over de herinrichting heeft geleid tot een breuk in de kerngroep. Zoals Kees de Jong het in de krant verwoordde "Kerngroep Paterstraat is praten zat"

De gepresenteerde plannen zouden acceptabel zijn als er duidelijke plannen waren met duidelijke tijdspaden, voor het weren van het vrachtverkeer en landbouwverkeer uit de straat. Die zijn er niet, er zijn alleen voornemens om plannen te maken, met onzekere uitkomsten.

Ik heb het gevoel dat de gemeente niet aan de kant van de bewoners staat.

Ik zal mij verzetten tegen deze plannen.

Met vriendelijke groet,  
Janus Liebrechts  
Paterstraat 53  
Kerkdriel