

Spreekrechtbijdrage van de heer C. van Ringelenstein, uitgesproken in de vergadering van de ORO op maandag 19 mei 2014, naar aanleiding van ingekomen stuk 12.1 Erftoegangswegenkwalificatie en verlaging toegestane maximum snelheid

Geachte dames en heren,

Bij het landelijk verkeersbeleid duurzaam veilig ligt een focus op drie pijlers:

1. Het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties. Dit heeft als doel om te zorgen voor een logischer en gemakkelijker te begrijpen verkeerssituatie.
2. Wegen moeten gebruikt worden waarvoor ze bedoeld zijn.
3. Conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid of massa moeten worden uitgesloten.

Deze drie pijlers kunnen als richtinggevend worden beschouwd.

In artikel 8 van de planwet verkeer en vervoer is opgenomen, dat de gemeenteraad en het college van B & W zichtbaar zorg moeten dragen voor een samenhangend en uitvoeringsgericht verkeer- en vervoerbeleid. De nadruk op samenhang kan worden geïmplementeerd door o.a. rekening te houden met het beleid van naburige gemeenten.

De gemeente Midden-Drenthe wijkt in haar verkeers- en vervoersbeleid inzake erfscheidingswegen af van al haar buurgemeenten. Dit heb ik in mijn brief duidelijk gemaakt.

Er is in deze geen sprake van uniformiteit tussen de gemeente Midden-Drenthe en haar buurgemeenten. Vrijwel alle buurgemeenten voeren inzake erfscheidingswegen een min of meer consistent beleid, behalve de gemeente Midden-Drenthe.

Dit veroorzaakt voor verkeersdeelnemers een onduidelijke en ongewenste situatie.

De weg aan het Oranjekanaal ZZ tussen Hijken en Oranje is smal en wordt gebruikt door bermwandelaars, fietsers, landbouwverkeer etc. Bovendien is er geen naastgelegen parallelweg of fietspad.

Bovendien zijn er tientallen erven aan de weg gelegen, het uitzicht wordt vaak bemoeilijkt de erven liggen veelal lager dan de weg.

De weginrichting en het gebruik door de verschillende verkeersdeelnemers zijn bepalend voor de kwalificering type A of type B.

De weg Oranjekanaal ZZ alhier zou qua inrichting en gebruik gekwalificeerd moeten worden als een erftoegangsweg type B en deze weg is dus ten onrechte als erftoegangsweg type A gekwalificeerd.

Wanneer auto's hier elkaar naderen met snelheden van ieder 90 km/uur dan is de opgetelde snelheid 180 km/uur.

Daarbinnen bevinden zich dan fietsers, landbouwverkeer en wandelaars in de berm.

In mijn optiek en die van de overige bewoners is dit een onveilige en ongewenste situatie.

Het argument bereikbaarheid is niet anders voor de overige plattelands buurgemeenten. Toch voeren zij een ander beleid in deze.

De bereikbaarheid wordt volgens mij ook niet minder wanneer de snelheid naar 60 km/uur gaat.

De conflictueuze situatie m.b.t. verschil in massa (landbouwverkeer, fietsers) en snelheid (80 km verkeer) op erftoegangswegen in de gemeente Midden-Drenthe vormt een schril contrast met de andere gemeentes, is niet in overstemming met eerder genoemde 3 pijlers van duurzaam veilig verkeersbeleid en met het landelijk duurzaam veilig verkeersbeleid.

In mijn optiek handelt de gemeente Midden Drenthe niet vanuit de bovengenoemde belangen.

Ik constateer ook dat de gemeente afwijkt van landelijk beleid en haar buurgemeenten en dat daarmee afbreuk wordt gedaan aan het principe van uniformiteit

-Aldus vraag ik de gemeente om alsnog volgens genoemde richtlijnen hun verkeersbeleid vorm te geven.

-De weg oranjekanaal ZZ te kwalificeren als erftoegangsweg type B en de snelheid te verlagen naar max. 60 km/uur.

-De overige erftoegangswegen type A en B qua inrichting nog eens zorgvuldig te bekijken en deze aan te passen aan het verkeersbeleid van de buurgemeenten.