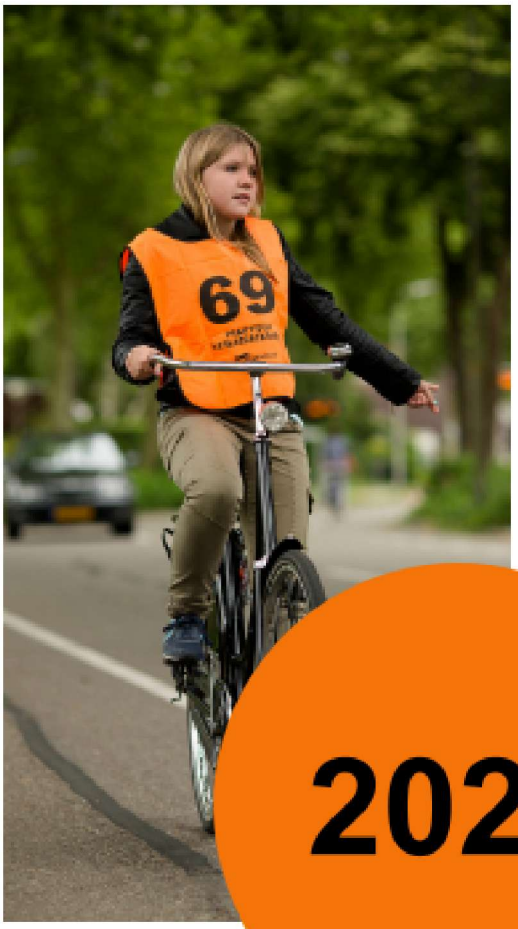
Afdeling ROERMOND

Advies Leeuwen



2021

Projectleider : Remko Zaeijen, Cees Moison

Inhoud

Inleiding 3
1. Probleemomschrijving 4
1.1. Inleiding 4
1.1.1 Verkeersonveiligheid 4
1.1.2 Beleving 5
2. Roermond onderstreept het Duurzaam Veilig principe 6
2.1. Inleiding 6
2.2. Basisgedachten, Basiskenmerken en Wegontwerp 7
2.2.1. Basisgedachten 7
2.2.2. Basiskenmerken 7
2.2.3. Wegontwerp 8
2.3. Toetsingskader VVN-Roermond 8
3. Analyse Leeuwen 9
3.1. Toets basiskenmerken 9
3.2. Conclusie toetsing van VVN Roermond 10
3.2.1. Oplossingen en advies VVN Roermond 10

Inleiding

Verkeersveiligheid is één van de belangrijkste voorwaarden voor een leefbare omgeving. Dagelijks zetten in heel Nederland duizenden enthousiaste mensen zich namens Veilig Verkeer Nederland vrijwillig in voor dit doel. Ook in gemeente Roermond werken we aan onze missie: iedereen veilig over straat. Uitgangspunt moet zijn dat we met elkaar alles in het werk stellen om ongevallen te voorkomen, zodat iedereen elke dag weer veilig thuiskomt.

VVN Roermond heeft zich voor 2021 tot doel gesteld meer contacten te leggen met buurt en wijkvertegenwoordigers om hun gevraagd en ongevraagd. de verkeersproblematieken in hun omgeving kenbaar te maken en te kijken in welke mate wij ze van professionele adviezen kunnen voorzien.

Dit projectplan is met medewerking van de wijkraad Leeuwen tot stand gekomen. Het geeft aan welke verkeersveiligheids knelpunten er in de kern Leeuwen (al meerdere jaren) spelen en op welke wijze bewoners denken hierin een oplossing te zien, die steun kan krijgen van VVN Roermond.

De wijkraad en VVN Roermond hoopt dat met dit rapport de urgentie van het probleem en de beleving ervan wordt ingezien door de gemeente Roermond: Leeuwen is overbelast en ingebouwd tussen de N280, het industrieterrein, Designer Outlet Center en de 2 spoorwegen (richting Eindhoven en Nijmegen), met alle gevolgen vandien.

Bevindingen:

- De kern Leeuwen heeft in totaal maar drie ontsluitingswegen. Twee zijn dusdanig belangrijk dat daar meer onveiligheid wordt ervaren;
- Grenzend aan bedrijventerreinen, veroorzaakt veel doorgaand vrachtverkeer door de erftoegangswegen in Leeuwen;
- In het verleden is een vrachtwagen verbod voor doorgaand vrachtverkeer ingesteld dit wordt massaal genegeerd;
- In de dorpskern wordt door veel verkeer (gevoelsmatig) te hard gereden;
- Verkeerstelling geeft duiding aan de problematiek.

Op basis van onze analyse zijn mogelijke oplossing principes opgesteld die we aan de gemeente voorleggen. De oplossingen zijn met kleine ingrepen op te lossen waarmee de verkeersveiligheid Leeuwen zowel subjectief als objectief kan toenemen.

VVN Roermond heeft het projectplan voorgelegd aan VVN Limburg en die ondersteunen het opgesteld plan.

1. Probleemomschrijving

1.1. Inleiding

De bewoners van de kern Leeuwen vechten al jaren tegen de verkeersonveiligheid die wordt ervaren in hun kern. Met de gemeente Roermond is hierover al diverse keren gesproken. Helaas tot op heden onvoldoende/geen effect. De problemen varen voort.

De klachten kunnen in twee doelgroepen worden ontsloten:

- Verkeersonveiligheid
- Beleving

1.1.1 Verkeersonveiligheid

Om het probleem inzichtelijk te krijgen heeft VVN Roermond een digitale bijeenkomst gehad met de Dorpsraad Leeuwen. In dit gesprek is duiding gegeven aan de problematiek zoals de inwoners dit iedere dag ervaren. Op basis van deze input zijn er een aantal zaken verder uitgezocht. Zo heeft de Dorpsraad Leeuwen zelf op input van VVN Roermond een verkeerstelling uitgevoerd, zie afbeelding hieronder. Verder heeft VVN Roermond een opname gedaan van de huidige situatie en de aangedragen probleem locaties.

Verkeerstelling:
De dorpsraad Leeuwen heeft op verzoek van VVN Roermond een verkeerstelling gehouden met haar leden. De reden hiervan was om snel een helder beeld te krijgen van de situatie.

De Dorpsraad Leeuwen heeft deze telling uitgevoerd op donderdag 29 april j.l. tussen de tijdsvensters 8.15-8.45 uur en 17.15-17.30 uur en op dinsdag 18 mei j.l tussen de tijdsvensters 8.15-8.30 uur en 17.00-17.30 uur.

Hoek		Ochtenspits				Avondspits			
		L	M	Z	LV	L	M	Z	LV
Burgemeester Thomas Wackerstraat		508	72	12	188	192	20	4	168
	Jules Breukersstraat								
Zandstraat		124	32	0	28	116	12	0	12
	Burgemeester Thomas Wackerstraat								
Burgemeester Thomas Wackerstraat		440	52	0	202	384	72	4	112
	Jules Breukersstraat								
Zandstraat		60	20	1	12	ontbreken			
	Burgemeester Thomas Wackerstraat								

L	Personen Auto's
M	Bedrijfsbussen met en zonder aanhanger
Z	Vrachtwagens
LV	Langzaam Verkeersdeelnemers zoals

Bron: verkeerstelling Dorpsraad Leeuwen

Ondanks dat deze verkeerstelling geen volledig beeld schets, geeft het wel een beeld van de deel situatie in de kern Leeuwen. Op basis van deze summiere telling kan geconcludeerd worden dat we hier spreken van een erftoegangsweg, welke matig belast wordt. Wat wel opmerkelijk is dat het aandeel vrachtverkeer op deze verbindingen, zowel in de ochtend- als de avondspits ver onder de 5% ligt (gemiddeld tussen de 1 en 2%).

Als probleem locaties heeft de Dorpsraad de volgende locaties aangedragen:
De hoek, Burgemeester Thomas Wackerstraat en de Jules Breukersstraat. De verbinding Jules Breukersstraat en Molengriendweg/Daalakkerweg, negeren vrachtwagenverbod Schouwberg.

1.1.2 Beleving

Zoals eerder beschreven zijn de hierboven beschreven locaties naar voren gekomen op basis van beleving. Enerzijds vanwege het feit dat de infrastructuur geregeld kapot gereden wordt, anderzijds dat bewoners zien dat grote vrachtwagens door hun Dorpsraad rijden terwijl voor hun beleving een andere route gebruikt zou moeten worden.

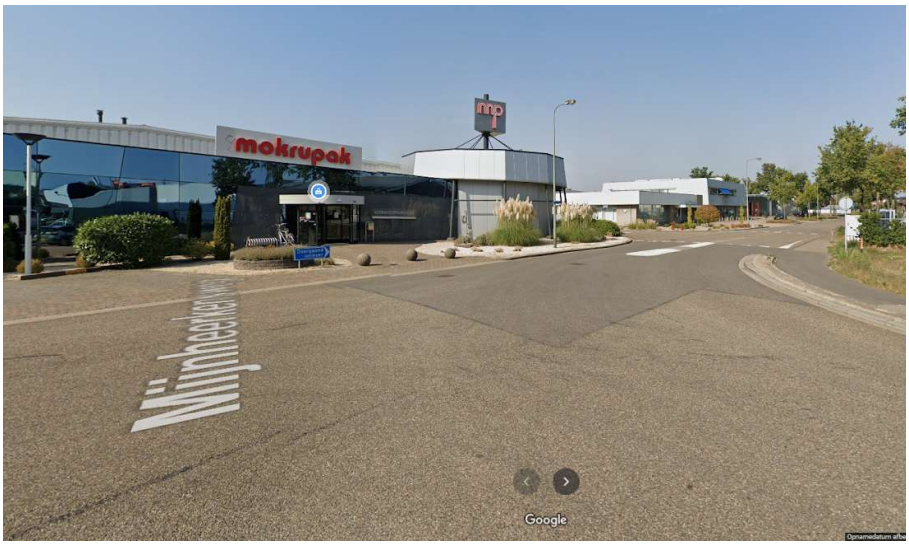
Met name op de hoek Burgemeester Thomas Wackerstraat / Jules Breukerstraat wordt het trottoir geregeld kapot gereden omdat vrachtwagens de smalle bocht niet goed ingedraaid krijgen. Daarnaast is deze verbinding een redelijke drukke verbinding waardoor er maar beperkte ruimte is voor met name vrachtwagens om de bocht ingedraaid te krijgen. Naast dit feit, is er op de hoek ook een kinderdagverblijf gevestigd. De ouders brengen en halen hun kinderen, vaak met de auto. Dit levert nog eens extra ongewenste drukte op.

Bron: google maps – kapot gereden hoek Burgemeester Thomas Wackerstraat – Jules Breukersstraat

Verder is de beleving dat met name vrachtverkeer in de kern Leeuwen rijdt, terwijl die daar volgens de bewoners niets te zoeken hebben. Volgens de Dorpsraad zou de ontsluiting van het industriegebied Mijnheerkens, via de N280 en de Mijnheerkensweg moet verlopen. Dit zou de kern Leeuwen veel ontlasten.

Daarnaast bestaat er de beleving bij voetgangers en fietsers dat er op de Loijweg (niet de Loijveldweg) hard gereden wordt. De Loijweg is een 30 km/u weg, echter laat de weginrichting toe dat er hard gereden kan worden. Voorstel is om deze (eenvoudige en goedkope) maatregel ook toe te passen op de Loijweg (de Lanck in Swalmen had dezelfde inrichting en hetzelfde probleem. Daar zijn door de gemeente snelheidsremmende maatregelen getroffen: witte varkensruggen en reflectorpalen.)

De beleving van de buurtbewoners is dat er veel (vracht)verkeer linksaf gaat vanaf de Mijnheerkensweg richting Mijnheerkens. Dit zorgt voor veel draaiend (vracht)verkeer in het achterliggende gebied. Een idee van de bewoners is om de bewegwijzering aan te passen. Het bord “doorgaand verkeer” dat er aanwezig is staat laag en is wellicht niet (goed) zichtbaar voor alle verkeersdeelnemers.

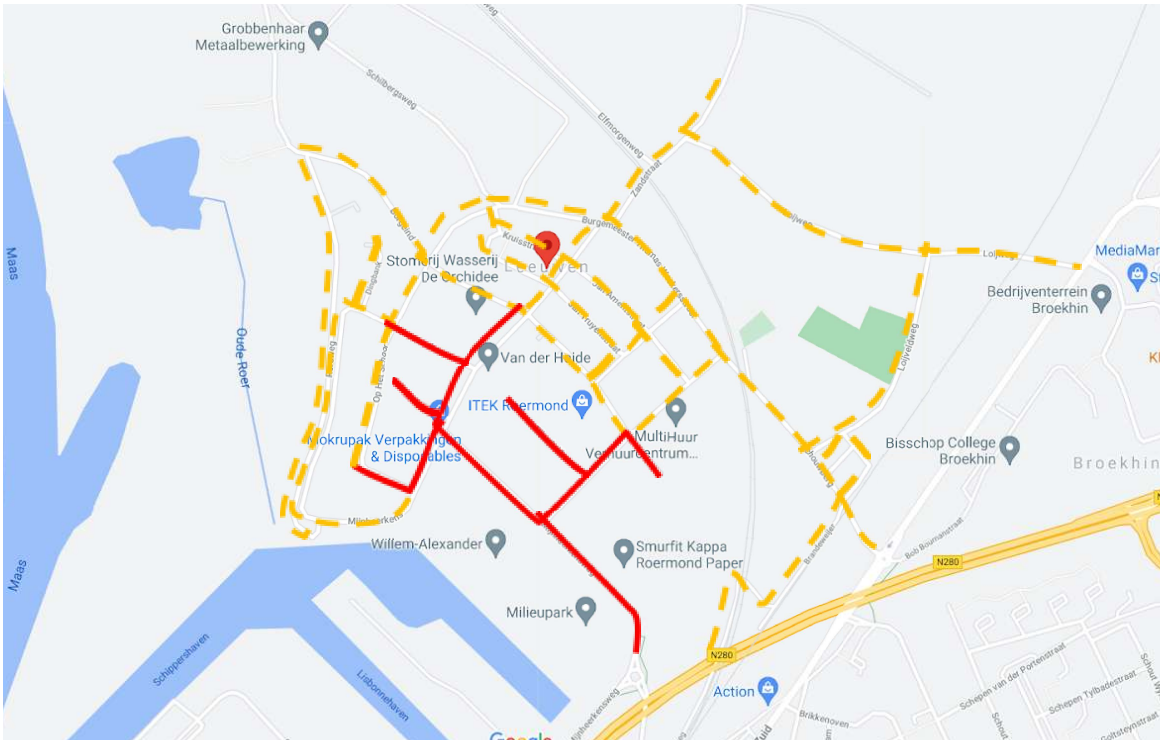


Bron: google maps – kruispunt Mijnheerkensweg-Groeneweg

2. Roermond onderstreept het Duurzaam Veilig principe

2.1. Inleiding

In het jaren 90 zijn in het kader Duurzaam Veilig Verkeerssysteem in verkeersveiligheidsplan van de gemeente Roermond de wegen gecategoriseerd in onderstaande figuur is een overzicht gegeven van de categorisering die in het studiegebied van toepassing zijn.



figuur 1 De categorisering van de wegen rondom het studiegebied Leeuwen

De Duurzaam Veilig-visie is al meer dan een decennium lang een belangrijk uitgangspunt bij het bevorderen van de verkeersveiligheid (Koornstra, 1992; Wegman & Aarts, 2005).

Het doel is om (ernstige) ongevallen te voorkomen en daar waar dat niet kan, de kans op ernstig letsel te verminderen. Het herkenbaarheids- en voorspelbaarheids principe (kortweg: herkenbaarheids principe) is een van de centrale principes van Duurzaam Veilig (zie ook de SWOV-factsheets Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes en Duurzaam Veilig: uitgangspunten, misverstanden en relatie met andere visies).

De basis van een duurzaam veilig verkeerssysteem is de functionaliteit van wegen.
Wegen kunnen verschillende verkeerskundige functies hebben. Enerzijds is dat 'het afwikkelen van verkeer' (stroomwegen), anderzijds 'het toegang verschaffen tot bestemmingen' (erftoegangswegen ETW). Om een goede overgang van 'stromen' naar 'toegang verschaffen' mogelijk te maken, is er een derde categorie ingesteld: de gebiedsontsluitingsweg (GOW), die zowel letterlijk als figuurlijk de verbinding vormt tussen de twee andere wegcategorieën. Om tot een duurzaam veilig

verkeerssysteem te komen, heeft elke wegcategorie haar eigen kenmerken ten aanzien van wegontwerp en snelheidslimiet, volgens het principe van de homogeniteit.

Dit homogeniteitsprincipe houdt enerzijds in dat verkeer met grote verschillen in massa, snelheid en richting fysiek van elkaar gescheiden dient te worden, en anderzijds dat, daar waar verschillend verkeer mengt, de snelheden laag moeten zijn om de kans op ernstig letsel te verminderen. Bij de karakteristieken van elke wegcategorie gaat het zoals gezegd om snelheid (hoog of laag), maar ook om typen verkeersdeelnemers (alleen gemotoriseerd snelverkeer of een mix van gemotoriseerd verkeer en fietsers en voetgangers) en toegestane manoeuvres (zoals inhalen, invoegen of kruisen).

De gedragingen die bij de wegcategorie passen, zouden in het ideale geval door het wegbeeld moeten worden opgeroepen of ondersteund. Zo worden de verschillende wegcategorieën herkenbaar gemaakt.

De categorie-indeling van het wegennet bestaat uit erftoegangswegen en gebiedsontsluitingswegen binnen én buiten de bebouwde kom en uit stroomwegen binnen en buiten de bebouwde kom.

2.2. Basisgedachten, Basiskenmerken en Wegontwerp

Vanuit Duurzaam Veilig Verkeer zijn functionele eisen aan inrichting van de weg gesteld. Deze worden (voortaan) Basisgedachten genoemd. De Basisgedachten worden via de Basiskenmerken vertaalt in het Wegontwerp. Elke wegcategorie kent een ideale inrichting conform Duurzaam Veilig en een minimale inrichting die nog net voldoet aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer.

2.2.1. Basisgedachten

De *Basisgedachten* zijn functionele eisen die betrekking hebben op het ontwerp en de inrichting van de weginfrastructuur. Via Basiskenmerken worden deze basisgedachten omgezet naar elementen die per wegcategorie in het wegontwerp opgenomen moeten worden óf juist ontbreken. Indien aan een Basisgedachte niet wordt voldaan, dan wordt sterk ingeleverd op de mate van verkeersveiligheid van de weg. Dit uit zich in potentieel meer ongevallen / slachtoffers.

We onderscheiden zes Basisgedachten (voorheen: functionele eisen) die een relatie hebben met wegontwerp:

1) wegcategorieën herkenbaar maken;
2) conflicten vermijden met tegemoetkomend verkeer;
3) conflicten vermijden met kruisend en overstekend verkeer;
4) scheiden van voertuigsoorten;
5) vermijden van obstakels langs de rijbaan.
6) de relatie tussen de weg en de omgeving.

Om tot een verkeersveilig wegontwerp te komen dient per wegcategorie altijd aan deze zes Basisgedachten te worden voldaan. Indien dat niet kan, dan dient men zich te realiseren dat wordt ingeleverd op de mate van verkeersveiligheid van een weg(vak) of kruispunt.

2.2.2. Basiskenmerken

In het ontwerp komen de Basisgedachten tot uitdrukking via toepassing, of het juist weglaten, van *Basiskenmerken* die ervoor zorgen dat de infrastructuur herkenbaar wordt en veilig functioneert.

In totaal zijn er 19 Basiskenmerken te onderscheiden:

1) verharding;
2) fysieke rijrichtingscheiding;
3) lengtemarkering;
4) verlichting;
5) voorzieningen landbouwverkeer;
6) oversteken langzaam verkeer op wegvakken;

7) erfaansluitingen;
8) menging verkeerssoorten;
9) fietsvoorzieningen;
10) redresseerstrook;
11) obstakelafstand;
12) OV-haltes;
13) Parkeren;
14) horizontaal- en verticaal alignement;
15) hectometerpaaltjes;
16) verkanting;
17) helling berm/talud;
18) pechvoorzieningen;
19) draagkrachtige berm.

Een Basiskenmerk Wegontwerp is een ontwerpelement dat altijd of juist nooit in het wegontwerp van een bepaalde wegcategorie aanwezig dient te zijn, zodat de herkenbaarheid wordt bevorderd en de weg veilig functioneert. Indien een basiskenmerk wordt weggelaten dan wel wordt toegevoegd in afwijking van de richtlijnen dan wordt ingeleverd op één van de zes Basisgedachten en daarmee op de mate van verkeersveiligheid.

Per wegcategorie zijn Basiskenmerken vastgesteld die noodzakelijk zijn voor de 'herkenbaarheid', voor het 'veilig functioneren' of voor beide. Voor elke wegcategorie is vervolgens bepaald welk basiskenmerk altijd en welke nooit aanwezig is zodat het verschil tussen de wegcategorieën zo groot mogelijk wordt en voor de weggebruikers beter de onderscheiden is op welk type weg men rijdt, hoe snel men mag en welk gedrag gewenst is.

2.2.3. Wegontwerp

De inrichting van een weg heeft een ideale en minimale verschijning. Voor allebei geldt dat deze dient te voldoen aan de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer. "Ideale inrichting" Indien het wegontwerp voor een bepaalde wegcategorie aan alle Basisgedachten en Basiskenmerken voldoet, dan wordt een, vanuit Duurzaam Veilig / verkeersveiligheid, ideale inrichting gerealiseerd. Een dergelijke inrichting is volledig conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig Verkeer. Dit is de meest ideale situatie waarnaar gestreefd moet worden, zeker als het om nieuwbouw of grootschalige reconstructie gaat.

"Minimale inrichting" In sommige bestaande situaties zal niet aan alle eisen voldaan kunnen worden en zal gezocht worden naar een ontwerp dat in verschijningsvorm beperkter is dan de ideale inrichting. Deze minimale inrichting moet nog steeds voldoen aan de zes Basisgedachten.

2.3. Toetsingskader VVN-Roermond

In principe geldt de regel dat de 'auto te gast' is bij de erftoegangsweg binnen de bebouwde kom (ETW-bibeko). Het primaat bij deze wegen ligt bij het ontsluiten van de aan de weg gelegen woningen en bestemmingen.

Voor de ETW binnen de bebouwde kom hanteren wij de volgende geldende de minimale eisen:

- Snelheidsregime: 30 km/uur; V85 maximaal 35 km/h
- Voorrangsregeling: in principe is de voorrang niet geregeld met een aparte voorrangsregeling en geldt het principe 'rechts gaat voor';
- Wegbreedte: optimale wegbreedte 4.80 m maar niet breder dan 5.8 m.
- Verharding: open (klinkers) of gesloten (asfalt), met het toepassen van een open verharding wordt het verblijfsklimaat meer geaccentueerd;
- Markeringen: Er is sprake van een rijbaan waarbij de rijstroken niet worden gescheiden door middel van een rijrichtingscheiding zoals een witte asmarkering lengtemarkering. Bij een

onoverzichtelijke bocht mag over een korte lengte een as-streep worden aangebracht om inhaalgedrag te voorkomen. Ook worden in principe geen kantmarkeringen aangebracht;

- Langzaam verkeer voorzieningen: ,In principe vindt er geen scheiding van gemotoriseerd verkeer en (brom)fietsverkeer plaats. In principe worden geen voorzieningen aangebracht zoals Voetgangers Oversteek Plaatsen (VOP's), de zgn. zebra's; uitzonderingen zijn bijzonder locaties waar veel mensen bij druk verkeer moeten oversteken zoals in winkel/horecagebieden.
- Snelheidsremmende voorzieningen: er mogen zowel verticale (plateaus) als horizontale (sluisjes/chicanes) worden toegepast.
- Openbaar Vervoer: in principe worden geen aparte voorzieningen zoals busbanen toegepast. Bij de bushalte halteert de bus op de rijbaan.

3. Analyse Leeuwen

3.1. Toets basiskenmerken

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat we Leeuwen op de Basiskenmerken van een erftoegangsweg zullen toetsen de daarin aangegeven minimale eisen hebben wij op deze straat geanalyseerd;

- Snelheidsregime*: 30 km/uur; V85 maximaal 35 km/h*
  Toets: Uit de tellingen komt dat de gemiddelde V85 tussen de 38 en 40 km/h ligt, in het kader van door VVN gestelde criteria dat een V85 niet boven de 35 km/h mag liggen voldoet deze straat niet aan dit toetsingscriteria.
- Voorrangsregeling*: in principe is de voorrang niet geregeld met een aparte voorrangsregeling en geldt het principe 'rechts gaat voor';*
  Toets: de gehele kern Leeuwen geldt een gelijkwaardigheid (30 km/uur). Enkel de Mijnheerkensweg (50 km/uur) is een voorrangsweg. De inrichtingscriteria volgens de wegcategorie voldoet hier.
- Wegbreedte*: optimale wegbreedte 4.80 m maar niet breder dan 5.8 m.*
  Toets: de wegbreedte is divers, exacte metingen zijn er niet. Inschatting van de wegbreedte is rond de 4,70m. Maar nergens (uitgezonderd de Mijnheerkensweg) is de weg breder dan 5.80. Gezien de functies van de wegen (ETW en GOW) is de maatvoering acceptabel bij het gebruik van de weg.
- Verharding*: open (straatwerk) of gesloten (asfalt), met het toepassen van een open verharding wordt het verblijfsklimaat meer geaccentueerd;*
  Toets: de wegverharding is een gesloten asfaltverharding, het verblijfsklimaat wordt hier geaccentueerd met klinkerverharding kruispunten. De weggebruikers heeft dus duidelijk visueel een indicatie dat hier een verblijfsgebied is.
- Markeringen*:* Er is sprake van een rijbaan waarbij de rijstroken niet worden gescheiden door middel van een rijrichtingscheiding zoals een witte asmarkering lengtemarkering. Bij een onoverzichtelijke bocht mag over een korte lengte een as-streep worden aangebracht om inhaalgedrag te voorkomen. Ook worden in principe geen kantmarkeringen aangebracht;
  Toets: vanaf de zijde Broekhin Noord – Schouwberg is van "autoschade Peter Brouwers" een 30 km zone ingericht. Vanaf de rijrichting Mijnheerkensweg – Molengriendweg is vanaf de kruising Daalakkerweg – Molengriend een 30 km zone ingericht. Vanuit de rijrichting Mijnheerkensweg – Groeneweg is vanaf de kruising Daalakkerweg – Groeneweg een 30 km zone ingericht. Vanuit de rijrichting Asselt over de Zandstraat is deze zone net voor de bebouwing aldaar middels een 30 km zone ingericht. Dit wordt middels bebording en markering op de rijbaan duidelijk gemaakt aan de weggebruiker.

- Langzaam verkeer voorzieningen: Er vindt geen scheiding van gemotoriseerd verkeer en *(brom)fietsverkeer plaats.*
  Toets: De kern Leeuwen heeft geen voorzieningen zoals is gemeld in de criteria, dus voldoet de weg aan het gestelde.
- Snelheidsremmende voorzieningen*: er mogen zowel verticale (plateaus) als horizontale (sluisjes/chicanes) worden toegepast.*
  Toets: Er zijn geen snelheidsremmende maatregelen genomen. Enkel de kruisingsvlakken zijn bijna overal uitgevoerd in klinkerverharding met een rode kleur. De weg voldoet hier dus deels aan.
- Openbaar Vervoer*: in principe worden geen aparte voorzieningen zoals busbanen toegepast. Bij de bushalte halteert de bus op de rijbaan.*
  Toets: Zover bekend is rijdt er geen lijnbus route in de kern Leeuwen dit criteria is hier niet aan de orde.

3.2. Conclusie toetsing van VVN Roermond

De conclusie is dat er infrastructureel in de kern Leeuwen al het nodige gedaan is. Er zijn verbeteringen mogelijk, dat ook de beleving van de bewoners verbeterd. Verder zal het ook schelen dat de aanwezige infrastructuur niet verder kapot gereden wordt.

Als de verkeerscijfers erbij genomen worden, is niet direct een aanleiding in aantallen verkeer, om iets te verbeteren. Alle verbeteringen zijn dan ook gericht op de beleving en het in stand houden van de huidige infrastructuur.

De Schouwberg, komende vanaf de rotonde Broekhin Noord-Bob Boumanstraat tot aan het spoor, is breed en uitnodigend voor vrachtverkeer. Zodra een vrachtauto voorbij het spoor is, kan deze nergens meer draaien, aangezien de weg daar als ETW is ingericht met een smaller wegprofiel, is een aanpassing om te keren van vrachtwagens mogelijk te maken, wenselijk.

3.2.1. Oplossingen en advies VVN Roermond

- ➢ Als oplossing ziet VVN graag een heroverweging van het **vrachtwagenverbod** op de Schouwberg. Dit vrachtwagenverbod is te vrijblijvend, terwijl een andere route goed ingezet zou kunnen worden. Hierbij wordt gedacht aan en volledig weren van vrachtwagens vanaf Broekhin Noord richting de schouwberg. Uitgezonderd de bedrijven die tussen het spoor en Broekhin Noord liggen.
- ➢ **Re- routen van vrachtverkeer** over de Mijnheerkensweg is een goed alternatief. Niet alleen re-routen en bebording maar ook de infrastructuur hierop aanpassen is een must.
- ➢ Vrachtverkeer ten behoeve van de rioolzuiveringsinstallatie, welke gelegen is aan de Buggenummerweg, zou middels een **ontheffing** via de Mijnheerkensweg – Groeneweg – Helmusselaan – Op Het Schoor - Borgeind – Buggenummerweg hun locatie kunnen bereiken. Onbekend is hoeveel verkeer dit betreft maar vanuit de dorpsraad is aangegeven dat het vrachtverkeer voor deze locatie zeer gering is.
- ➢ Verder zou het **vrachtverbod** verder **uitgebreid** moeten worden voor de kern Leeuwen op de locaties: Groeneweg – Kerklaan, Daalakkerweg Jules Breukersstraat, Op het Schoor Borgeind (ri. Burgemeester Thomas Wackerstraat).
- ➢ Aanbrengen van **verkeersremmende onderdelen** op de Loijweg door bijvoorbeeld het plaatsen witte varkensruggen en reflectorpalen.