

Advies Verkeersveiligheid



Kenmerken advies

Naam dossier: Realiseren van een jachthaven aan het Eind te Asselt

Locatie: Asselt

Datum uitgifte advies: Mei 2024

Inhoudsopgave

1. Rol Veilig Verkeer Nederland	3
2. Algemeen.....	3
3. Rol Werkgroep Roermond	3
4. Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Jachthaven Asselt	4
• Ruimtelijke onderbouwing Jachthaven MaasParc Asselt d.d 12 december 2023.	4
• Memo verkeerskundige impact jachthaven Asselt, d.d 14 september 2023	4
5. Overig.....	6

1. 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.

2. 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;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheid visie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

3. Rol Werkgroep Roermond

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 2024 tot doel gesteld verschillende projecten te analyseren. De projecten kunnen door bewoners aangedragen worden of door VVN werkgroep Roermond zelf als eigen bevinding. Dit advies is op ons eigen initiatief tot stand gekomen.

4. Ontwerp-verklaring van geen bedenkingen Jachthaven Asselt

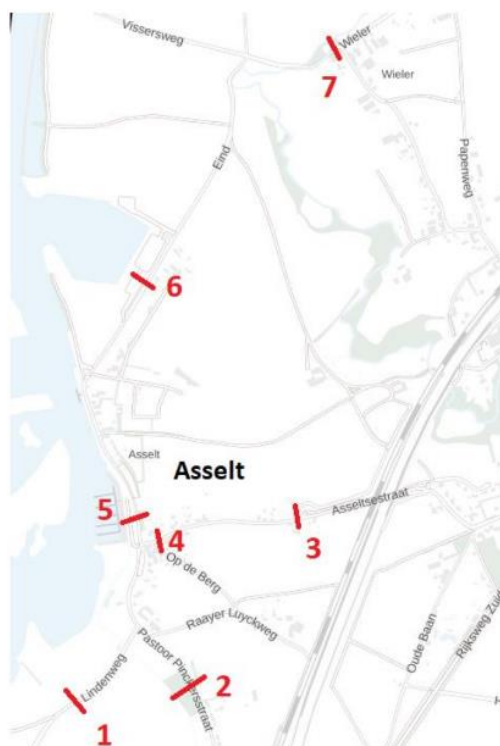
4.1 Aanleiding

Binnen de gemeente Roermond loopt het traject ontwerp-verklaring van geen bedenkingen (VVGB) ten aanzien van de aanvraag omgevingsvergunning voor het realiseren van een jachthaven met aanlegsteigers met aanhorigheden aan het Eind te Asselt.

Daartoe heeft het college van de gemeente Roermond drie scenario's in beeld gebracht te weten:

1. ontwikkeling van de jachthaven op basis van de huidige vergunning uit 2007 (365 ligplaatsen);
2. ontwikkeling van de jachthaven op basis van de lopende aanvraag (287 ligplaatsen);
3. *geen enkele ontwikkeling van een jachthaven, en dus ook geen ligplaatsen.*

Waarbij het college aangeeft dat het scenario 3 geen optie is op basis van juridisch/planologische en financiële argumenten.



Voor het advies dat VVN heeft opgesteld zijn de volgende stukken gebruikt om tot dit advies te komen:

- Ruimtelijke onderbouwing Jachthaven MaasParc Asselt d.d 12 december 2023.
- Memo verkeerskundige impact jachthaven Asselt, d.d 14 september 2023

4.2. Reactie VVN

Om een adequate toetsing van de beschreven rapportages te maken gelden voor ons de volgende uitgangspunten n.l.:

- Het landelijkbeleid dat VVN voorstaat;
- De CROW richtlijnen voorgesteld in de ASVV 2021.
- Het gemeentelijke Verkeersveiligheidsbeleid Roermond

4.3. Reactie op de ruimtelijke onderbouwing

- De ruimtelijke onderbouwing geeft geen toelichting over de regionale verkeersafwikkeling naar het projectgebied en de mogelijke effecten die dat heeft in de bestaande kernen en op de toevoerwegen naar het plangebied. Daarbij wordt er geen onderscheid aangegeven tussen ETW binnen- of buiten- bebouwde kom wel in snelheden.
- In de ruimtelijke onderbouwing wordt op generlei wijze aandacht besteedt aan het grote aandeel (recreatieve) fietsverkeer ter plaatse van de jachthaven.
- Er ontstaat duidelijk een spanningveld tussen het gemotoriseerde verkeer en langzaamverkeer (homogeniteit= conflicten tussen weggebruikers met een groot verschil in snelheid, richting of massa).

4.4. Reactie op analyse Verkeersafwikkeling in en rond Asselt

- De tellingen geven geen goed beeld van het werkelijke beeld dat door ons geconstateerd wordt.
- Door de etmaal intensiteiten van het autoverkeer naast de etmaal intensiteiten van het fietsverkeer te vergelijken ontstaat een verkeerd beeld. Het zou beter zijn de tellingen per uur (spits) te vergelijken ,wetende dat de (recreatieve) fietsers hoofdzakelijk tussen 9:00 en 18:00.
- Het voorstel om op de ETW zowel voor wegen binnen als buiten bebouwde kom te voorzien van fietsstroken is strijdig met de inrichtingseisen conform Duurzaam veilig.
- Op basis van de hoge aantallen fietsers en auto's die vooral tijdens tijden dat zowel de jachthaven maximaal benut worden als het recreatieverkeer top momenten hebben, zien wij ernstige conflicten ontstaan van het gemotoriseerde verkeer en langzaamverkeer.
- De voorgesteld maatregelen fietsstroken drempels en plateau zijn naar onze mening dan ook geen wel overwogen maatregelen die passend zijn voor de knelpunten die er te verwachten zijn.
- Een opmerking is opvallend en valt wel buiten ons kennis gebied maar willen we toch wel vermelden en dat is *"het verlagen van de snelheden verbetert de oversteekbaarheid van Dassen"*.

4.5. Advies VVN- Roermond.

- Breng op een adequate manier herkomst en bestemmingsverkeer van de regionale wegen naar het projectgebied in beeld.
- Onderzoek op welke wijze de Kernen door dit genoemde verkeer zoveel mogelijk via daarvoor ingerichte wegen moet volgen.
- De keuze om met snelheid remmende maatregelen de snelheden te verminderen, lost het knelpunt van de homogeniteit van het verkeer niet op(denk ook aan landbouwverkeer en het recreatieve langzaam verkeer).
- Het aanbrengen van fietssuggestiestroken op de ETW wegen moet heroverwogen worden, het zou raadzamer zijn om het langzame verkeer meer te scheiden van het gemotoriseerde verkeer.
- Het toepassen van het principe fietsstraten zou hier gezien de hoge intensiteiten van het (recreatieve verkeer) een mogelijk alternatief kunnen zijn.



5. Overig

5.1. Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:

- Remko Zaeijen - Verkeerskundig adviseur
- Raoul Aelmans - Verkeerskundige adviseur
- Jeroen Reuser - Verkeerskundige adviseur
- Cees Moison - Planoloog

Adviseurs, Veilig Verkeer Nederland werkgroep Roermond.

Email: roermond@vnregio.nl

5.2. Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Of met uw lokale VVN mensen.

5.3. 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.