

Raadsvoorstel

Onderwerp:

Verkeerscirculatie Reuver Centrum / Evaluatie verkeersproef

portefeuillehouder: Debbie Heesakkers

datum vergadering: 8 maart 2021

zaaknummer: 0889234301

Samenvatting

In dit voorstel wordt de verkeersproef geëvalueerd die heeft plaatsgevonden vanaf eind augustus tot eind november vorig jaar. Er hebben verkeerstellingen plaatsgevonden, bewoners zijn gevraagd deel te nemen aan een enquête over de verkeersproef en er zijn verkeerskundige adviezen ingewonnen bij deskundigen.

Er is een afweging gemaakt tussen scenario 1a en het scenario van de proefopstelling. Daarbij is gekeken naar verkeersveiligheid; de inpassing van de weekmarkt; ondernemersklimaat/beleving; evenementen; financiële consequenties en vergroening, klimaat adaptieve maatregelen en het toevoegen van zitelementen. Op basis van deze criteria doet het college een voorstel voor de verkeerscirculatie in het centrum van Reuver.

De keuze om te kiezen voor scenario 1a, met aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Rijksweg, wordt voorgelegd aan de gemeenteraad van Beesel.

Voorstel

1. In te stemmen met de verdere uitwerking van scenario 1a voor wat betreft de verkeerscirculatie in Reuver

Toelichting raadsvoorstel

1. Aanleiding

In december 2019 heeft uw raad het voorstel over het schetsontwerp kern Reuver besproken. Hierbij heeft uw raad ons met het vaststellen van het amendement 'schetsontwerp kern Reuver' opgedragen vooruitlopend op een definitieve herinrichting een verkeersproef uit te voeren om met een proefopstelling het effect te meten van een gewijzigde verkeerscirculatie.

In hoofdlijnen behelsde het amendement:

- Uitvoeren van een verkeersproef voor de duur van 3 maanden;
- Het instellen van éénrichtingsverkeer op de Rijksweg tussen Stationsstraat en Pastoor Vranckenlaan in de richting van Venlo;
- Omdraaien van het éénrichtingsverkeer in de Pastoor Vranckenlaan tussen Karel Doormanlaan en Rijksweg;
- Naast de objectieve metingen dient ook de subjectieve beleving van de aanwonenden in beeld te worden gebracht;
- Evaluatie met de Raad ná het einde van de proef;
- Bij teleurstellend resultaat van de proef is scenario 1a uit het raadsvoorstel leidend.

Vervolgens heeft u in de raadsvergadering van juni 2020 onze constatering gedeeld dat door de coronamaatregelen de verkeersintensiteiten van alle verkeersmodaliteiten fors zijn afgenomen, waardoor een niet-representatief beeld is ontstaan. Vervolgens heeft u daarop besloten de verkeersproef op te schorten en deze uit te voeren in de periode september-november 2020. Ook heeft u besloten tot het uitvoeren van additionele maatregelen nabij het klooster

In de werkvergadering van 18 januari 2021 hebben wij met u de objectieve resultaten van de verkeerstellingen en de subjectieve resultaten van de enquêtes en de analyses van beiden met u gedeeld en besproken. Ook zijn in de werkvergadering de verkeerskundige adviezen van Bureau Kragten en de Politie Venlo – Beesel gedeeld.

2. Doelstelling

Dit raadsvoorstel heeft tot doel:

Te komen tot een keuze voor een verkeerscirculatie conform de verkeersproef of een verkeerscirculatie conform scenario 1a uit het raadsvoorstel van 16 december 2019.

Het scenario Verkeersproef houdt kort gezegd in het instellen van éénrichtingsverkeer op de Rijksweg tussen de Stationsstraat en Pastoor Vranckenlaan in de richting van Venlo, De afwikkeling van het verkeer uit het noorden loopt via de Pastoor Vranckenlaan.

Het scenario 1a houdt in tweerichtingsverkeer over de Rijksweg, auto te gast op Rijksweg, ruimtelijk ontwerp Raadhuisplein over Rijksweg heen en toevoegen vergroening en zitelementen.

3. Uitgangssituatie

Uitgangssituatie is dat de Rijksweg enerzijds het centrum doorkruist en daardoor zorgt voor een minder goede beleving van het centrum terwijl we die met het oog op Toekomstbestendige Centra Gemeente Beesel juist willen vergroten. Anderzijds is de Rijksweg een belangrijke verkeersader voor (doorgaand) verkeer. Beleving en verkeerscirculatie staan dus op gespannen voet met elkaar. Met deze proef is bekeken of er een oplossing mogelijk is om aan beide invalshoeken invulling te geven, zonder dat dit leidt tot te veel neveneffecten op de omliggende straten.

4. Rol gemeente

De gemeente is trekker.

5. Toelichting

Hierna volgt een samenvatting van de evaluatie van de verkeersproef. Daartoe behoren ook de verkeerskundige adviezen van Bureau Kragten en de Politie Venlo – Beesel. Hierbij komen ook het advies van de Kopgroep en de brieven uit de Mariastraat aan bod.

Vervolgens zijn beide scenario's beoordeeld op het gebied van: verkeersveiligheid, verkeerscirculatie, aanpak winkelleegstand, vergroten uitstraling/aantrekkingskracht centrum Reuver, het organiseren van de markt, de kermis, grootschalige evenementen, toevoeging vergroening en zitelementen. In bijlage 2 is de beoordeling van de scenario's verder toegelicht.

Vervolgens is de te maken belangenafweging toegelicht, waarna een voorstel is gedaan voor wat betreft de toekomstige verkeerscirculatie.

Evaluatie Verkeersproef

Evaluatie Verkeersproef

De evaluatie van de verkeersproef is opgenomen als Bijlage 1A en 1B. Het betreft de resultaten van de tellingen, enquête, verkeerskundige analyse bureau Kragten, reacties social media en het verkeerskundig advies van de politie. Naar aanleiding van de werkvergadering zijn de tellingen voorzien van het aandeel vrachtverkeer en auto's/bestelbusjes, in Bijlage 1A.

Uit de verkeerstellingen blijkt dat er minder vrachtverkeer over de Rijksweg door het centrum van Reuver rijdt. Het vrachtverkeer is op de Pastoor Vranckenlaan, Bergerhofweg, Prins Hendrikstraat en in mindere mate de Parklaan toegenomen. Het (vracht)verkeer voor het gemeentehuis is nagenoeg gelijk gebleven. In de Mariastraat, Sint Annastraat en op de Heerstraat is het verkeer volgens de tellingen niet toegenomen. Uit de enquête van de verkeersproef blijkt dat het woongenot en de verkeersveiligheid in woonstraten (zeven in totaal) verder onder druk is komen te staan. In het centrum is dit verbeterd, met name door het vrachtwagenverbod. Reacties via sociale media en meldingen die zijn binnengekomen gingen met name om: de verkeersonveiligheid door de wegversmalling t.h.v. het voormalig klooster, de toename van verkeer op de Pastoor Vranckenlaan en dat de beleving van de markt is verbeterd doordat de markt op dit moment het gehele plein behelst. Blijkens meldingen hebben bewoners aangegeven dat er vaak te hard wordt gereden in hun straat.

Advies Politie Venlo-Beesel/Bureau Kragten

Er is ook advies gevraagd aan deskundig adviesbureau Kragten. Hieruit komen diverse knelpunten met betrekking tot de verkeersveiligheid naar voren, onder andere op de Pastoor Vranckenlaan, het Raadhuisplein en in de Mariastraat. Hun advies is om de proefopstelling niet voort te zetten. Dit voorkomt extra belasting op de Pastoor Vranckenlaan, waardoor meer ruimte ontstaat om het Raadhuisplein aantrekkelijker vorm te geven en de leefbaarheid te verbeteren.

De verkeersadviseur van de Politie Venlo – Beesel is van mening dat door de deconcentratie van met name vrachtverkeer langzame verkeersdeelnemers, op met name erftoegangswegen (met name Pastoor Vranckelaan, Raadhuisplein en Mariastraat) in het gedrang komen. De Rijksweg is verkeerstechnisch gezien goed ingericht, met voldoende kijk- en manoeuvreerruimte voor grote voertuigen.

Brieven Mariastraat

Nadat de enquête is verstuurd hebben we vanuit de Mariastraat twee brieven ontvangen, waar één petitie. Uit de brieven blijkt dat het woongenot en de verkeersveiligheid al langer onder druk staan. Door de verkeersproef ervaren de bewoners dat dit meer is geworden. Er wordt in de brieven gesproken over een tweede Rijksweg in dorp. Ze maken zich veel zorgen bij het in stand houden van de proef, doordat dit volgens hun nog meer vrachtverkeer impliceert, die zich vaak slecht aan de maximum snelheid houden. Nu dat de industrie aan de westzijde van de Mariastraat weg is hopen ze dat dit een positieve impuls geeft aan het woongenot, echter laat dit nog te wensen over door de hoeveelheid vrachtverkeer in de straat.

Advies Kopgroep

Het advies van de Kopgroep hebben we 29 januari mogen ontvangen na een toelichting van de evaluatie in de Kopgroep van 20 januari 2021. We zijn de Kopgroep bijzonder erkentelijk voor hun inbreng. De verkeerskundige analyse van de kopgroep is zeer gedetailleerd en doet verbetervoorstellen op alleen het scenario conform verkeersproef. In het advies van de kopgroep wordt met name ingegaan op de verkeerstellingen en mogelijke verkeerskundige oplossingen. De beleving in het centrum komt minder uitgebreid aan bod, maar wordt als positief ervaren als gevolg van het éénrichtingsverkeer en het vrachtwagenverbod op de Rijksweg. De Kopgroep komt tot het unanieme advies de proefperiode om te zetten in een definitieve keuze voor de huidige verkeerscirculatie. Vanuit de wens de leefbaarheid en

beleving van het centrum in stand houden en een optimaal ondernemersklimaat te bieden voor huidige en toekomstige ondernemers, is de conclusie van de Kopgroep dat de barrièrewerking van de Rijksweg moet worden verminderd. Dit kan niet volgens de Kopgroep bij handhaving van het tweerichtingsverkeer. Daarbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan de positie van de horeca, als wezenlijk element voor een attractief centrum.

De conclusie van de Kopgroep dat de barrièrewerking van de Rijksweg verminderd zou moeten worden en dat bijzondere aandacht voor de horecabedrijven van belang is wordt gedeeld. Het vergroten van de uitstraling/ aantrekkingskracht/beleving van het centrum van Reuver is dan ook de doelstelling van de herinrichting. Dit mag echter niet ten koste mag gaan van de verkeersveiligheid in het centrum en de woonstraten die in de invloedssfeer van de verkeersproef liggen. Een aantal van de verkeerskundige conclusies uit het advies worden niet gedeeld. Een verdere toelichting staat in de Bijlage 1A.

In meerdere straten is er een verschil tussen de verkeerstellingen en de subjectieve beleving, dit geldt met name voor de Pastoor Vranckenlaan (ook Burgemeester Hendrixhof), Mariastraat en Sint Jozefweg. Het verschil tussen de objectieve tellingen en subjectieve beleving is hoogstwaarschijnlijk een resultaat van meerdere factoren, namelijk: dat door de corona-maatregelen men meer wordt blootgesteld aan overlast daar men veelvuldig thuis werkt en verkeerstellingen een gemiddelde laten zien waarbij een toename van (vracht) verkeer teniet wordt gedaan door de ingestelde vervoersbeperkende maatregelen van de Rijksoverheid in de gemeten periode (28-8 t/m 26-11). Daarnaast speelt een rol dat subjectieve verkeersonveiligheid in 30 km/u gebieden voornamelijk wordt ervaren bij: veel gemotoriseerd verkeer, gemengd verkeer (alle bestuurders op rijbaan) en als er naar verhouding veel vrachtverkeer is. Deze verklaringen zijn in bijlage 3 verder toegelicht.

Beoordeling scenario's

Op basis van de gegevens uit de evaluatie en de reactie van de Kopgroep hebben we de implicaties van beide scenario's hieronder in tabelvorm in beeld gebracht. Hierbij wordt ingegaan op verkeersveiligheid, verkeerscirculatie/verkeer- en vervoerssysteem, houden van de weekmarkt, (grootschalige) evenementen, winkelleegstand/beleving ondernemers en vergroening/ klimaat adaptieve mogelijkheden / zitelementen.

In bijlage 2 is onderstaande tabel verder uitgeschreven en toegelicht per vakgebied.

	Scenario 1a	Scenario conform proefopstelling
Verkeersveiligheid/ leefbaarheid	Doordat de Rijksweg ingericht is als gebiedsontsluitingsweg en de plaats ervan in het netwerk, waardoor woon- en andere straten worden ontlast, staat de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gehele gemeente niet verder onder druk.	Doordat (vracht)verkeer door woonstraten wordt geleid en het verkeer om het Raadhuisplein en door woonstraten (o.a. Pastoor Vranckenlaan en Prins Hendrikstraat) heen moet rijden ontstaat een verkeersonveilige situatie in het centrum en woonstraten die in de invloedssfeer van de verkeersproef liggen.
	Eindoordeel kern: + Eindoordeel centrum: +	Eindoordeel kern:-- Eindoordeel centrum: 0

	Scenario 1a	Scenario conform proefopstelling
Verkeerscirculatie/verkeer- en vervoerssysteem	Door de functie die de Rijksweg in het verkeer- en vervoerssysteem heeft (hoofdontsluitingsweg) is deze weg specifiek geschikt voor de ontsluitende functie die ze nu heeft, met de daarbij behorende inrichting en aandeel vrachtverkeer. Daardoor zijn elders in het netwerk geen aanpassingen nodig. Eindoordeel kern: ++ Eindoordeel centrum: 0	Doordat in dit scenario het verkeer- en vervoerssysteem in hiërarchie veranderd en er geen andere (ontsluitende) route voor vrachtverkeer is neemt de overlast in woonstraten toe. Dit zou door veel kostbare aanpassingen (deels) opgelost kunnen worden. De kosten hiervan overschrijden echter het budget. Eindoordeel kern: -- Eindoordeel centrum: 0/+
Markt	Doordat het doorgaande verkeer op de Rijksweg blijft is het mogelijk de weg voor het gemeentehuis wekelijks te sluiten waardoor er meer ruimte ontstaat voor de weekmarkt. Hierdoor kunnen we een kwalitatief betere weekmarkt neerzetten, is de beleving op de weekmarkt beter, en is er ook meer plek voor het toevoegen van extra beleving door middel van extra terrassen, bankjes of groenelementen. Eindoordeel: +	Als het verkeer wordt geleid over het Raadhuisplein (weg) is het afsluiten van deze weg minder wenselijk en daardoor niet toepasbaar. Hierdoor is er minder plek voor de weekmarkt op het plein, dat resulteert in minder mogelijkheden voor de opstelling. Het toevoegen van extra beleving zoals bijvoorbeeld extra terrassen, groen elementen, bankjes zijn niet/bijna niet mogelijk. Eindoordeel: -
Winkelleegstand/ beleving/ ondernemersklimaat	De Rijksweg blijft het centrum in deze doorsnijden. Daardoor is wel meer ruimte op plein en wordt door "auto te gast" de beleving wel wat vergroot, maar blijft de doorkruising van het centrum in stand. Eindoordeel: +	Meer mogelijkheden tot verbinding tussen plein en winkels/passage/terrassen aan oostzijde Rijksweg. Dit gaat echter wel ten koste van de beleving aan de westzijde van het plein. De beleving wordt wel sterk vergroot en als positief ervaren. Eindoordeel: ++
Kermis	De verkeerssituatie heeft geen invloed op de kermis, de uiteindelijke inrichting van de verkeerssituatie wel. Hierbij is de keuze voor vaste of losse elementen die nodig zijn voor de verkeersafwikkeling van invloed op de opstelling van de kermis.	Zie scenario 1a
(grootschalige) Evenementen	Evenementen die plaats vinden op het Raadhuisplein zijn gemakkelijk uit te breiden naar de straat voor het gemeentehuis omdat deze straat geen onderdeel uitmaakt van de belangrijkste verkeersstromen. Eindoordeel: +	Bij grotere evenementen dient de straat voor het gemeentehuis te worden afgesloten i.v.m. mogelijk ruimtegebrek op het Raadhuisplein, deze straat maakt onderdeel uit van de grotere verkeersstromen. Eindoordeel: -

	Scenario 1a	Scenario conform opstelling verkeersproef
Vergroening/ klimaat adaptieve mogelijkheden / zitelementen	In deze variant is er meer ruimte aan de Pastoor Vranckenlaan en aan de weg voor het gemeentehuis om meer groen en zitbanken toe te passen. Ook is de Pastoor Vranckenlaan historisch gezien een belangrijke weg en is daardoor opgenomen als bomenhoofdstructuur in het bomenbeleidsplan. Eindoordeel: +	De Rijksweg is een belangrijke historische weg en is voor het overgrote deel opgenomen als bomenhoofdstructuur in het bomenbeleidsplan. Er is dan, met name aan de Rijksweg, meer ruimte voor groen en zitbanken toe te passen. Verder is er aan de Rijksweg in dit scenario meer ruimte voor een mooiere winkelpromenade, en meer ruimte voor rust en samenhang. Eindoordeel: +
Financiën	In de variant zijn alleen extra snelheidsremmende maatregelen nodig op de Rijksweg. Kosten: € ±55.000,- Eindoordeel: 0/-	In deze variant zijn extra maatregelen nodig om de verkeersveiligheid in het centrum en woonstraten te waarborgen. Kragten doet een advies voor benodigde maatregelen in en rondom het centrum. De maatregelen die nodig zijn om in het centrum de verkeersveiligheid op peil te houden betekenen een extra kosten post (globaal geschat) van €639.000,-. Eventuele knelpunten buiten het centrum als gevolg van dit scenario en de daarvoor noodzakelijke maatregelen en financiële consequenties zijn nog niet verder uitgewerkt en dus nog niet meegenomen in dit bedrag. Eindoordeel: -/--

Samenvatting belangenafweging

Als college zijn we er ons van bewust dat in beide scenario's sprake is van positieve en negatieve aspecten. Dit betekent dat een afweging moet worden gemaakt tussen verschillende aspecten. Enerzijds neemt de mogelijkheid tot beleving in het centrum toe bij éénrichtingsverkeer en een vrachtwagenverbod op de Rijksweg. Anderzijds staat de verkeersveiligheid in woonstraten hierdoor onder druk. Volgens de deskundigen is de huidige situatie conform verkeersproef verkeersonveilig en niet tot slecht te handhaven. De enorme feedback uit bepaalde woonstraten (zoals Pastoor Vranckenlaan, Mariastraat en de Prins Hendrikstraat) baart grote zorgen omwille van de verkeersveiligheid. Ondanks dat de verkeerstellingen impliceren dat het verkeer in woonstraten niet is toegenomen zijn we als college van mening dat, ondersteund door het rapport van Kragten, we er zorg voor moeten dragen dat er zo min mogelijk vrachtverkeer door woonstraten rijdt. Dat is alleen mogelijk als de Rijksweg weer de plek in het verkeer- en vervoerssysteem terug krijgt. Essentieel daarbij is dat het we het vrachtwagenverbod opheffen zodat het meeste vrachtverkeer over de Rijksweg rijdt. Een vrachtwagenverbod bij scenario 1a is ook niet wenselijk, doordat het vrachtverkeer hierdoor alsnog door woonstraten moet rijden, wat we willen voorkomen gezien het aandeel kwetsbare verkeersdeelnemers in deze woonstraten. Op de Rijksweg zullen we ter hoogte van het plein verdere snelheidsremmende maatregelen toe passen, en is er aandacht (in het schetsontwerp) voor de oversteekbaarheid aldaar.

Conclusie:

Alle beschikbare informatie overziend concluderen wij dat:

1. Verkeerskundig gezien het wenselijk is om overlast/hinder (van o.a. vrachtverkeer) te concentreren;
2. Het is omwille van de verkeersveiligheid niet wenselijk het vrachtverkeer door woonstraten te leiden, doordat zich in woonstraten ook veel kwetsbare verkeersdeelnemers verplaatsen;
3. Er is (op het moment) geen andere mogelijkheid om Reuver anders te ontsluiten (voor met name grote voertuigen). Ook op een iets hoger schaalniveau (dus regionaal) is er in het vervoerssysteem geen andere route voor vrachtverkeer, buiten de snelweg.

Wij stellen u op basis hiervan dan ook voor te kiezen voor scenario 1a, met aanvullend verdere snelheidsremmende maatregelen op de Rijksweg.

Vervolg

Zodra uw Raad een besluit heeft genomen over het verkeersscenario gaan we verder met het uitwerken van schetsontwerp Kern Reuver tot een definitief ontwerp. Hierbij hebben we bijzondere aandacht voor de beleving in het centrum. Tijdens het traject van het opstellen van de beleidsvisie Toekomstbestendige Centra Gemeente Beesel en het maken van het schetsontwerp voor het centrum van Reuver hebben we veel input opgehaald: 2 dorpsconferenties voor alle kernen, 2 werksessies voor het centrum van Reuver en verschillende bijeenkomsten van de Kopgroep. Gelet op dit voortraject hebben we voldoende input om in de procesfase te komen van schetsontwerp tot definitief ontwerp (DO). Wel willen we, zoals al aangekondigd in raadsvoorstel 'schetsontwerp kern Reuver', – gelet op het belang van dit project én de impact- een raads werkgroep, bestaande uit één vertegenwoordiger per raadsfractie, instellen. Deze werkgroep fungeert als klankbordgroep in de stappen die we nog gaan zetten.

Ook betrekken we de Kopgroep bij de verdere uitwerking van het schetsontwerp tot DO.

Nadat het DO is vastgesteld, informeren we de omgeving / bewoners / ondernemers middels een informatieavond.

Op basis van het vastgestelde DO werken we het bestek verder uit. Op basis van het bestek starten we de aanbestedingsprocedure. Mocht tijdens de verdere uitwerking blijken dat de uitvoering niet kan plaatsvinden binnen het hiervoor door uw Raad ter beschikking gestelde budget, dan komen we bij u terug.

Afhankelijk van levering van materialen, aard en omvang van het plan, voeren we de civieltechnische werkzaamheden in 2 hoofdfasen uit. De 1e fase loopt van sept tot medio november 2021. De 2e fase start begin maart en duurt tot eind april 2022. Deze fasen worden opgeknipt in kleinere onderdelen. E.e.a. is afhankelijk van weersomstandigheden.

Financieel

U heeft op 16 december 2019 een uitvoeringskrediet beschikbaar gesteld van € 700.000. Van dit krediet is inmiddels al een bedrag van € 77.000 uitgegeven:

- Verkeersproef	€ 44.780
- Aankleding Raadhuisplein	€ 3.450
- Opschorting verkeersproef	€ 19.650
- Maatregelen nabij klooster	€ 9.000
Totaal (afgerond)	€ 77.000

Doordat we het Raadhuisplein gaan verbeteren, maken we gebruik van het moment om de faciliteiten van markt, kermis en evenementen te verbeteren.

De 4 huidige ondergrondse stroomkasten/evenementenkasten op het Raadhuisplein zijn versleten en zelfs onveilig, vervanging is noodzakelijk en ze bevinden niet meer op de ideale plaats.

De aanpak van het Raadhuisplein e.o. is een prima moment om deze kasten te vervangen en beter te positioneren.

We schatten in dat met de vervanging van deze kasten een investering van ongeveer € 100.000 is gemoeid. Bij een afschrijvingstermijn van 15 jaar zijn de kapitaalslasten per jaar € 6.667.

Op basis van het DO en het bestek moet een definitieve kostenraming worden gemaakt. Mocht hierbij een afwijking blijken van het ter beschikking zijnde budget, dan komen we hiervoor terug bij uw Raad.

Juridisch

Geen.

Risico's

Geen.

6. Visie Blij in Beesel

Een goede en veilige verkeerscirculatie draagt vooral bij aan het thema Fijn Wonen.

7. Toegankelijkheid

In deze fase van visievorming speelt toegankelijkheid (nog) geen rol. Bij de verdere uitwerking van de acties, nemen we dit mee. Immers één van de ambities is de ontmoetingsfunctie te verbeteren, voor alle doelgroepen.

8. Duurzaamheid

In deze fase van visievorming speelt toegankelijkheid (nog) geen rol. Bij de verdere uitwerking van de acties, nemen we dit mee. Immers één van de ambities is de ontmoetingsfunctie te verbeteren, voor alle doelgroepen.

Bijlagen

1. BIJLAGE 1A: Evaluatie Verkeersproef
2. BIJLAGE 1B: Bijlagen Evaluatie Verkeersproef
3. BIJLAGE 2: Toelichting Beoordeling Scenario's
4. BIJLAGE 3: Verklaring verschil subjectief gevoel en objectieve meting