

Aan: de gemeenteraad

Vergadering: 06 oktober 2014

Onderwerp: Optimalisatie herinrichting Heerstraat Kesselseweg

Agendapunt:

STATUS RAADSVORSTEL

Commissie en raad

Besluit tot vaststellen van het voorstelde maatregelenpakket om tot optimalisering te komen van de herinrichting Heerstraat/Kesselseweg.

1. Aanleiding

De herinrichting van de straten Heerstraat en Kesselseweg in Reuver is in het najaar van 2012 uitgevoerd. Het planproces om te komen tot het herinrichtingsplan is in het jaar daaraan voorafgaande doorlopen. Hierbij is ingezet op participatie van bewoners en belanghebbenden in de keuzes die daarbij moesten worden gemaakt.

In 2013 is vervolgens de evaluatie van de herinrichting opgestart. Het evaluatieproces werd gedomineerd door de bezwaren op het gebied van geluid en trillingen als gevolg van met name de toegepaste flexdrempels in het plan. In de evaluatie is daarom daaraan ook veel aandacht besteed. Er zijn metingen verricht, er is een enquête gehouden onder de bewoners en er werden ook al voorlopige conclusies getrokken. Zo zijn in december 2013 de eerste aanpassingen aan de flexdrempels uitgevoerd. In het voorjaar van 2014 zijn ze zelfs volledig verwijderd, op de ingebouwde onderbak na. De verkeersgeleiders / wegversmalling ter plaatse van de flexdrempels zijn gehandhaafd. Dit naar aanleiding van de keuze van de raad tijdens de raadsvergadering 17 februari 2014 om dit te doen. Bovendien is toen afgesproken het effect hiervan gedurende 6 maanden te monitoren in samenspraak met de aanwonenden en in het derde kwartaal van 2014 met een afsluitend voorstel te komen tot evt. aanpassingen in de straat.

2. Uitgangssituatie en doelstelling

In het 'staartstuk' van de evaluatie is daarom besloten om de participatie met de bewoners van de beide straten weer op te pakken. Het doel hiervan was om de bewoners te horen over hun bevindingen en ze te betrekken bij de keuzes die aan het eind van de evaluatie kunnen worden gemaakt. De gemeente Beesel heeft bureau Kragten gevraagd om dit laatste stuk van de evaluatie te begeleiden en tevens een advies te geven over de mogelijke aanpassingen/aanvullingen in het herinrichtingsplan. In de bijlagen is de rapportage van bureau Kragten opgenomen waarin zowel het proces als de inhoud van het maatregelenpakket uitgebreid is beschreven.

De belangrijkste uitgangspunten die ten grondslag lagen aan het onderzoek waren:

- uitgangspunten en randvoorwaarden blijven onveranderd. De belangrijkste uitgangspunten zijn dat de straat een 30 km/uur zone blijft met een maatwerkinvulling voor de inrichting gelet op het gebruik van de straat door vrachtverkeer en openbaar busvervoer
- het gaat om de 'puntjes op de i', dus het zoeken naar kleinschalige maatregelen
- vertrekpunt daarvoor zijn de onderzoeken en de beleving van de bewoners;
- de resultaten van de bewonersavonden worden opgenomen in het advies aan de raad.

3. Rol gemeente en visie en strategie participatie

In een 'huis-aan-huis-brief' zijn de bewoners door de gemeente Beesel uitgenodigd om hun mening en input te geven voor de evaluatie en de keuzes die daarbij moeten worden gemaakt. De vorm die daarbij is gekozen, is om met de bewoners in gesprek te zijn op de avonden van dinsdag 1 juli 2014 en donderdag 10 juli 2014 door middel van workshops.

De voorbereiding en begeleiding van de avonden was in handen van adviesbureau Kragten in de persoon van Jan-Willem Boots, die daarbij nauw samen heeft gewerkt met de interim beleidsmedewerker verkeer van de gemeente Erwin Happel en wethouder Ton Reijnders. Het conceptadvies zoals dat is gepresenteerd aan de bewoners op de avond van de tweede workshop op 10 juli 2014 is, op basis van de beoordeling door de bewoners en de afweging van keuzes, aangepast.

4. Toelichting

Ambtelijk wordt geadviseerd het volgende maatregelenpakket uit te voeren waarvoor ook draagvlak is vanuit de omwonenden:

- A. Verwijderen van de constructie/onderbakken van de voormalige flexdrempels ter plaatse van de huidige wegversmallingen in de Heerstraat en Kesselseweg en het herstellen van een deugdelijke wegfundering op die locaties en het handhaven van de aanwezige wegversmallingen.
- B. Aanbrengen van naadloze en strakke asfaltverharding op de onder A vermelde locaties.
- C. In plaats van een wegvakplateau (fysiek) zoals voorgesteld in het conceptadvies is de eensgezindheid van de bewoners te respecteren (het proces daarmee serieus te nemen) en de plateaus dus alleen visueel uit te voeren, wel in kleur en belijning, maar geen verhoging. Deze aan te brengen op de onder A genoemde locaties.
- D. Het aanbrengen van een 30-aanduiding op het wegdek op een vijftal plaatsen. Zowel de bewoners van de Kesselseweg als Heerstraat zijn akkoord hiermee. Qua uitvoeringsvorm wordt de figuratie van het 30 km/uur aanduiding geadviseerd.
- E. Aanbrengen van een VoetgangersOversteekPlaats (VOP) met zebramarkering op het plateau (westelijke tak) Heerstraat-Burg. Claessenstraat.
- F. Aanbrengen van geleidende markering en overrijdbare druppelmarkering op het kruispuntplateau met de Past. Vranckenlaan (geen fysieke aanpassingen aan het kruispunt).
- G. Staartstukken van de geleiders (ook Kesselseweg/Past. Vranckenlaan) consequent wit maken voor extra geleiding.
- H. Op hoogte brengen/aanpassen van de putdeksels in het tracé.
- I. Enkele aanpassingen aan padjes tussen trottoir en parkeerplaatsen ter verbetering van de toegankelijkheid van de parkeerstrook en/of rijweg (met name ter hoogte van de locaties Heerstraat 12-50 en Kesselseweg 1-15).
- J. Voor uniformiteit en verhoging van de attentiewaarde wordt voorgesteld om de aanwezige drempel van de Kesselseweg op de komgrens/ingang 30-zone uit te voeren in een rode kleur en als voorwaarschuwing te voorzien in een 'bliksemschicht-markering',
- K. Vernieuwd (opfrissen van) de afspraken met de vervoerders (vrachtvervoer en busvervoer) voor het weggedrag in 30 km.-zones en de verkeersverdeling tussen Beesel en Reuver
- L. Alle markeringen uit te voeren in wegverf en niet in thermoplastisch materiaal (om geluidsoverlast te voorkomen).
- N. Stel het advies zoals dat naar de Raad gaat ter beschikking aan de bewoners die hebben geparticipeerd op de avonden van 1 en 10 juli.

Ingeschat wordt dat met deze maatregelen de trillingshinder wordt verminderd en de snelheid van het verkeer wordt verminderd met enkele kilometers per uur op basis van de V85. De V85 is de snelheid die door 85% van het verkeer wordt gereden. 15% van het verkeer rijdt dus harder dan deze snelheid.

Enkele voorstellen die zijn ingebracht door de bewoners zijn **niet** opgenomen in het maatregelenpakket. Onderstaand zijn deze vermeld, inclusief de reden waarom met, *cursief lettertype*, beschreven:

De bocht in de Heerstraat tussen spoor en rotonde voorzien van geleidende markering om het 'afsnijden' van de bocht tegen te gaan.

Motivatie: *de ruimte ontbreekt voor het toepassen van as-markering. Aan de kanten staan reeds markeringen voor de suggestiestroken.*

Een chicane/bocht in de Kesselseweg westelijk van kruispunt met de Parklaan om het inkomende verkeer te remmen komende vanaf 'het veer'.

Motivatie: *Dit is verkeerskundig een uitstekende oplossing om de continuïteit van het wegbeeld te onderbreken en het verkeer fysiek te remmen. De noodzaak wordt echter betwijfeld omdat er reeds een drempel aanwezig is die in het advies, vanwege de uniformiteit een rode kleur heeft gekregen en voorzien wordt van een 'bliksemschicht-markering' als visuele waarschuwing. Bovendien is een chicane/bocht achteraf lastig en kostbaar te realiseren door grondaankopen, de aanwezige bushalte en de civieltechnische uitwerking/realisatie.*

Snelheidssignalering met aanduiding 'u rijdt te snel' op deze locatie (Parklaan)

Motivatie: *met de overige visuele maatregelen vervalt de meerwaarde van deze keuze. Bovendien zijn er al twee dynamische borden met zgn. Smiley aanduidingen in de straat die reeds een beroep doen op het bewustzijn van de snelheid van de automobilisten.*

Maken van een voorrangskruising met de Leeuwerveltweg, plaatsen van een spiegel en een extra aanduiding met een 30-km bord en bord 'gevaarlijke bocht'.

Motivatie: *Het opheffen van de rechts-voorrang-situatie zal de snelheid van het verkeer alleen maar verhogen. Bovendien blijkt uit de praktijk dat het plaatsen van een spiegel vaak tot schijnveiligheid leidt. Met het aanbrengen van de zgn. 30 getallen op de weg is het plaatsen van een bord niet meer nodig. Het aanbrengen van een bord 'gevaarlijke bocht' wordt afgeraden omdat dit niet past binnen de richtlijnen van Duurzaam Veilig. De vormgeving van de weg met maatregelen moet voldoende duidelijk zijn naar de weggebruiker en hier past zo'n bord niet bij. De huidige gekozen oplossing met het kruispuntplateau en sluisjes is nog steeds de meest optimale oplossing. De belangrijkste reden voor de keuze van de sluisjes is dat ze de asverspringsing ten gevolge van de ligging van de langspaarkeerplaatsen geleiden en tegelijkertijd zorgen voor fysieke "rugdekking" van de fietsers. Met de aanwezigheid van het kruispuntplateau, de ligging van de weg in een bocht en de aanwezigheid van de sluisjes is deze vormgeving nog steeds de meest optimale. De kans op conflicten en de kans op een ernstige afloop wordt hierdoor geminimaliseerd.*

Overige wensen van de bewoners (niet verkeersgerelateerd):

Bewoners vragen aandacht voor deugdelijk groenonderhoud en het vegen van de straat achter de geleiders waar de veegwagen niet bijkomt.

Motivatie: *De straten liften mee met het reguliere groenonderhoud en veegprogramma. Er is geen extra inzet mogelijk binnen dit programma.*

a. Financieel

Binnen het reeds door de raad beschikbaar gestelde krediet voor de Heerstraat/Kesselseweg is er nog voldoende ruimte voor de dekking van het voorgestelde maatregelenpakket voor een bedrag van € 49.500,-

Op dit moment is er uitgaande van het restantkrediet 2013 (€ 184.518) en de uitgaven 2014 (€ 84.521 inclusief voorgestelde maatregelenpakket) nog een budget over van € 99.997.

Subsidie

Met de keuze van de uitvoering van het maatregelenpakket komen de subsidies BDU 2010, 2011 en de bijdrage van de gemeente Roermond niet in gevaar.

- b. Juridisch
- c. Risico's

5. Toekomstvisie

Levende gemeenschap
Ideale en onderscheidende samenleving
Duurzame woon- en werkgemeente

Met de keuze van het voorgestelde maatregelenpakket is er een duurzaam veilige inrichting

Gemeente samen met inwoners

Met de betrokken inwoners is door middel van twee workshops gekomen tot deze oplossing (participatietraject)

Samenwerkende gemeente

Provincie Limburg en gemeente Roermond

6. Voorstel

Instemmen met het voorgestelde maatregelenpakket voor de optimalisering van de Heerstraat/Kesselseweg.

Reuver, 26 augustus 2014

Burgemeester en wethouders van Beesel,

secretaris,
R.R.M. Halfman

burgemeester,
P. Dassen-Housen

Aldus vastgesteld door de raad van Beesel in zijn openbare vergadering van 6 oktober 2014

griffier,
E. Apeldoorn-Feijts

voorzitter,
P. Dassen-Housen

Meegezonden:

Bijlage 1: optimalisatie herinrichting Heerstraat/Kesselseweg, rapport bureau Kragten