

Aan: de gemeenteraad

Vergadering: 17 februari 2014

Onderwerp: evaluatie Heerstraat / Kesselseweg

Agendapunt:

## STATUS RAADSVORSTEL

Ter besluitvorming

### 1. Aanleiding

In augustus 2012 zijn wij na uitgebreide voorbereidingsprocedure gestart met de reconstructie van de Heerstraat en de Kesselseweg in Reuver. Deze is begin 2013 afgerond. Bij de werkzaamheden zijn de wegen als een 30 km zone heringericht, waarbij gebruik is gemaakt van zogenaamde rode fietssuggestiestroken, plateaus en Flex-drempels. Op verzoek van uw raad hebben de effecten van de herinrichting geevalueerd. Met de raadsinformatiebrief van 16 december 2013 hebben wij uw raad het evaluatierapport van GlobalVision uit Roermond doen toekomen. Voor het maken van de politieke afweging doen wij uw raad hierbij een procedurevoorstel toekomen .

### 2. Uitgangssituatie en doelstelling

#### Uitgangspunten voor de planopzet:

- a. Tijdens de werkvergaderingen over het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan d.d. 22 maart en 4 april 2011 werd er nadrukkelijk stilgestaan bij het project Heerstraat / Kesselseweg in relatie tot het verkeerscirculatieplan. De raad stemde in met de stelling dat verplaatsing van de bedrijvigheid op de bestaande bedrijventerreinen op korte termijn geen haalbare optie was. Verder werden de stellingen onderschreven dat bij de verbetering van de verkeersveiligheid uitgegaan dient te worden van de bestaande wegenstructuur. Tenslotte koos een raadsmeerderheid ervoor om bedrijventerrein Maasveld te ontsluiten via kernen van Reuver en Beesel. Voor de herinrichting van de Heerstraat / Kesselseweg werd gekozen voor een inrichting binnen het 30km /u regime met maatwerk (ontsluitende functie voor Maasveld en het openbaar vervoer);
- b. Met deze uitgangspunten zijn wij met de klankbordgroep bestaande uit vertegenwoordigers van bewoners, kernoverleg, onderwijs, politie, Veolia, Maasveld en Lommerbergen aan de slag gegaan. Met als eindresultaat een overeenstemming over het ontwerpplan zoals dat aan de grondslag lag voor de uitgevoerde reconstructie.

Bij de kredietvoting verzocht uw raad voor een evaluatie van het reconstructieproject Heerstraat / Kesselseweg. Deze is op uw verzoek vervroegd naar dit najaar.

Met onze raadsinformatiebrief van 4 december 2013 hebben wij uw raad al kort geïnformeerd over de inhoud en voortgang van de evaluatie. Zo hebben o.a. alle bewoners en belanghebbenden c.q. gebruikers van de wegen de mogelijkheid gekregen om hun inbreng naar voren te brengen. Via een enquête hebben wij afgelopen periode de meningen van de bewoners gevraagd. Ook de binnengekomen klachten werden in dit kader meegenomen. Alle indieners van de klachten hebben wij hierover schriftelijk geïnformeerd.

Bij de evaluatie zijn ook een aantal objectieve gegevens in kaart gebracht. Zo zijn verkeerstellingen op rijksnelheden, intensiteit en samenstelling van het verkeer uitgevoerd. Wij hebben de effecten van de reconstructiewerkzaamheden in kaart gebracht door de gegevens te vergelijken met de metingen die voor de reconstructie zijn uitgevoerd.

Ook hebben wij een onderzoek gedaan aan de hand van geluidsmetingen of de flexdrempels meer geluid veroorzaken dan een gewone vergelijkbare verkeersdrempel. Verder zijn trillingsmetingen uitgevoerd. Bij deze laatste twee onderzoeken hebben wij ons laten bijstaan door het deskundig bureau GMT Benelux uit Venlo.

De fabrikant van de flexdrempels heeft tussentijds in overleg met GMT Benelux acties ondernomen om te komen tot een productverbetering. Ook deze adviezen c.q. maatregelen zullen wij vermelden in de eindevaluatie.

De politie hebben wij eveneens gevraagd om de Kesselseweg en de Heerstraat op de projectlijst van het verkeershandhavingsteam te plaatsen. Er zijn inmiddels snelheidscontroles uitgevoerd. Ook deze gegevens met een standpunt van de politie worden verwerkt in de evaluatie.

Tenslotte hebben wij naar aanleiding van de klachten over het vrachtverkeer overleg gehad met de directie van Thijssen-Emans. Zij hebben begrip voor de situatie. De directeur van het bedrijf accepteert niet dat zijn chauffeurs te snel rijden. Indien bewoners constateren dat zijn vrachtwagens te snel rijden, kunnen zij het nummerbord en het tijdstip noteren en dat bij het bedrijf melden. De directeur heeft toegezegd hierop actie te ondernemen. Wij hebben dit laatste aan alle aanwonende kenbaar gemaakt met een huis-aan-huis brief.

Voor het eindresultaat van deze evaluatie verwijzen u naar het rapport : Evaluatie Inrichting 30 km reconstructie Heerstraat - Kesselseweg d.d. 9 december 2014. Dit rapport hebben wij uw raad doen toekomen met de raadsinformatiebrief van 16 december 2013.

### **3. Rol gemeente en visie en strategie participatie**

Binnen dit kader moeten wij een afweging maken in:

- a. de rol van gemeente als wegbeheerder;
- b. de beleidsvisie op het gebied van participatie.

ad. a

Als wegbeheerder dient de gemeente toe te zien op (de verbetering van) de verkeersveiligheid, doorstroming van verkeer en met name in dit kader de ontsluiting van het bedrijventerrein Maasveld en de routing van het openbaar vervoer.

De gemeente Beesel heeft de ambitie om van de openbare ruimte, dus ook van de Heerstraat en de Kesselseweg, een aantrekkelijke, veilige en leefbare omgeving te maken.

Het evaluatieonderzoek sluit aan bij het belang dat de onderzoekers hechten aan de belevingskwaliteit: wat vinden bewoners belangrijk en hoe ervaren zij de inrichting van de openbare weg?

Uiteraard kunnen daarbij de belangen van de verschillende bewoners en gebruikersgroepen botsen.

ad. b

Binnen het nieuw ontwikkelde beleid "Visie op participatie " willen wij de samenleving beter betrekken bij het maken en uitvoeren van beleid.

Omdat slechts 40 bewoners van de 105 huishoudens gereageerd hebben, kan de vraag worden gesteld of de enquête wel een representatief beeld geeft.

Wij zijn van mening dat de 40 mensen die gereageerd hebben voldoende informatie hebben gegeven om de herinrichting te evalueren. Het merendeel van de reacties is van aanwonenden die direct grenzen aan de locaties van de flexdrempels.

Op basis van hun informatie en de verkeersgegevens van de gemeente is deze evaluatie dan ook uitgewerkt.

Het ideaal beeld is dat de verschillende belangengroepen een gezamenlijke ambitie te creëren waarin men elkaar kan vinden. Van daaruit kunnen prioriteiten worden gesteld en kan men aan de slag met verbeterpunten. Die hoeven niet altijd groots te zijn. Soms zijn het juist kleine aanpassingen die een groot effect kunnen hebben.

#### **4. Toelichting**

Zoals wij uw raad hebben toegezegd leggen wij de eindrapportage voor aan uw raad voor het maken van een politieke afweging.

Onderstaand vermelden wij een aantal belangrijke eindconclusies van de evaluatie.

Op basis van de verkeerstellingen en metingen moet geconcludeerd worden dat de verkeersveiligheid is toegenomen. De gemiddelde V85 is gedaald maar zal niet het doel dat voor een 30 km zone gesteld wordt (een V85 gelegen tussen de 30 en 35 km/h) halen. De route is namelijk onderdeel van een Openbaar vervoer (OV) en kwaliteitsgoederennetwerk. Daarin dienen maatregelen aangelegd te worden die passen bij zijn functie. Meer drempels of versmallingen zouden een negatieve werking hebben op die doorstroom functies.

Wanneer we kijken naar de gemeentelijke snelheidsmetingen en de controles van het verkeershandhavingsteam kan er inderdaad gesteld worden dat de genomen maatregelen afdoende zijn. De gewenste snelheden van 30 km worden welliswaar niet gehaald maar zijn op sommige locaties flink gedaald. De bewoners delen die mening niet omdat zij nog steeds ervaren dat er te snel gereden wordt. Het verkeershandhavingsteam trekt de conclusie dat geen verdere handhaving noodzakelijk is gezien het beperkt aantal snelheidsovertredingen.

##### **geluid:**

1. Elke snelheidsremmende maatregel heeft een effect op het geluidsveld en vooral op de piekgeluiden die als hinderlijk ervaren kunnen worden. De gemeente Beesel heeft in samenwerking met het extern deskundig bureau GMT Benelux BV uit Venlo met de inzet van een vrachtwagen een vergelijkend onderzoek gedaan. Uit dit onderzoek blijkt dat bij gelijke snelheden de vaste asfalt drempel resulteert in aanmerkelijk hogere (11.6 dB bij 40 km/h) geluidspieken dan de FLEX-drempel in de originele staat.
2. Indien rekening wordt gehouden met de verwachting dat zwaar verkeer in staat is om sneller te passeren bij de FLEX-drempel ontstaat een ander beeld. Er is een vergelijking gemaakt tussen een passage van 35 km/h over een asfaltdrempel ( $L_{peak}=113.6$  dBC) en een passage van 40 km/h over de FLEX-drempel ( $L_{peak}=111.4$  dBC in originele staat). Hierbij produceert de vaste drempel nog altijd 2.2 dB meer piekgeluiden
3. Het verbeterprogramma voor de FLEX-drempel heeft erin geresulteerd dat de geluidswaarden met 5 dB (dBa fast) zijn afgenomen.

##### **Aspect trillingen:**

1. De opvangrubbers onder de FLEX-drempel blijken een averechts effect op de gemeten trillingswaarden te hebben. Als deze rubbers deels worden weggenomen blijken de trillingswaarden af te nemen. Uiteindelijk blijkt het geheel verwijderen van deze rubbers het beste resultaat op te leveren.
2. De verandering ten opzichte van de oorspronkelijke situatie is een vermindering in trillingswaarden van 28% voor snelheden van 30 km/h en een vermindering van 47% voor snelheden van 40 km/h.

### **Conclusie**

Op basis van de resultaten van de evaluatie blijkt dat er een duidelijk verschil bestaat in beleving. Als wij de objectieve gegevens (de metingen) vergelijken met de subjectieve uitkomsten (belevingen van aanwonenden) blijkt dat er een groot verschil is:

De snelheidsmetingen tonen aan dat de rijsnelheden flink zijn gedaald. Verkeershandhavingsteam ziet geen verdere noodzaak tot verkeerscontrole. Bewoners geven aan dat de rijsnelheden nog te hoog zijn.

Geluidsmetingen tonen aan dat de flexdrempel minder geluidsoverlast veroorzaakt dan een vergelijkbare vaste drempel. Bewoners ondervinden geluids- en trillingsoverlast van de flexdrempels.

### **Politieke afweging**

Zoals toegezegd willen wij uw raad betrekken met het maken van een politieke afweging naar aanleiding van de uitgevoerde evaluatie. In dit kader leggen wij een 3-tal opties aan uw raad voor:

- a. Handhaven van de huidige situatie;
- b. Verwijderen van de flexdrempels met handhaving van de wegversmallingen. Geraamde kosten bedragen tussen de € 10.000 en € 15.000. Deze kosten zijn niet geraamd en dienen ten laste te komen van de post onvoorzien;
- c. De leverancier kan tijdelijk de flexdrempel vervangen door een vlakke plaat.

Wij zijn van mening dat met de uitvoering van het reconstructieproject Heerstraat Kesselseweg in vulling is gegeven aan een stukje maatwerk, binnen de kaders zoals door uw raad bij de vaststelling van de uitgangspunten voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid zijn aangegeven. Gegeven de ontstane situatie adviseert het college te kiezen voor optie c. voor de duur van 6 maanden. Gedurende deze periode zullen wij het rijgedrag van de gebruikers verder monitoren. Afhankelijk van deze resultaten en de beleving van aanwonenden zullen wij in het 3e kwartaal van 2014 met een afsluitend voorstel komen.

- a. Financieel  
Indien extra kosten gemaakt worden moeten deze ten laste komen van de post onvoorzien
- b. Juridisch  
n.v.t.
- c. Risico's  
n.v.t.

## **5. Toekomstvisie**

### Ideale en onderscheidende gemeenschap

\* Het verder verhogen van de kwaliteit in woon- en leefomgeving, met behoud van het dorpse karakter van de bebouwing en ruimtelijke inrichting;

### Gemeente samen met inwoners

Invulling geven aan de visie op participatie

## **6. Voorstel**

Besluiten over de status van de flexdrempels.

Reuver, 16 december 2013

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 17 februari 2014

griffier,  
E. Apeldoorn-Feijts

voorzitter,  
P. Dassen-Housen

Meegezonden:  
- Evaluatie