

GEMEENTE BEESEL

Evaluatie Herinrichting Heerstraat/Kesselseweg

Workshops met bewoners

GEMEENTE BEESEL

Evaluatie Herinrichting Heerstraat/Kesselseweg

Workshops met bewoners

Projectnummer: BSL063-0001 / MVB
Rapportnummer:
Status: Definitief
Datum: 22 juli 2014

Opsteller:
jwb

Verificatie:
ph

Validatie:
jwb



Inhoudsopgave

1	Inleiding	1
2	Het proces en de uitgangspunten.....	3
3	Verslag workshop 1 juli 2014	5
4	Verslag Workshop 10 juli 2014.....	7
5	Advies.....	11

Bijlagen

1	Presentatie-sheets bewonersavond 1 juli 2014	1
2	Presentatie-sheets bewonersavond 10 juli 2014.....	7

Afbeeldingenlijst

Afbeelding 1: Heerstraat na de herinrichting	1
Afbeelding 2: De wegversmalling Kesselseweg	8
Afbeelding 3: De wegversmalling Heerstraat	9
Afbeelding 4: Kruispunt Kesselseweg-Heerstraat-Past. Vranckenlaan	10

1 Inleiding

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.

Een eindconclusie trekken uit de evaluatie bleek allerminst eenvoudig. Vanuit bewonerszijde bleef een ontevreden geluid naar voren komen. Die ontevredenheid behelst zowel de uitgangspunten van de herinrichting, het proces van participatie daarbij als de inhoud van de herinrichting. Daarbij kwam dat de geluiden niet eenduidig waren. Er was zowel een roep om meer snelheidsverlagende werking als om minder, vanwege de mate van overlast die daarmee gepaard kan gaan: een klassiek dilemma in de verkeerskunde.

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 voorliggende rapportage doet hiervan verslag.

De gemeente Beesel heeft 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.

Afbeelding 1: Heerstraat na de herinrichting



2 Het proces en de uitgangspunten

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.

De voorbereiding en begeleiding van de avonden was in handen van 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.

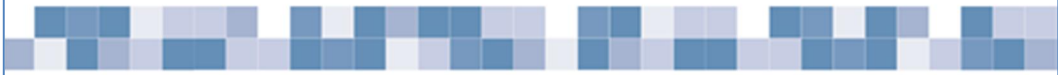
Voor haar werkzaamheden heeft Kragten een aanbieding gedaan aan de gemeente waarbij de voorgestelde aanpak is beschreven. Kragten kiest daarbij bewust voor de setting van een workshop, in groepen, waardoor de inbreng van iedereen aan bod kan komen en er ook ruimte is om mogelijk tegenstrijdige geluiden te laten horen.

Van groot belang bij de communicatie met bewoners en de participatie van burgers in een proces is het creëren van helderheid over de uitgangspunten en randvoorwaarden hierbij. Daarnaast is het van groot belang dat de input die de bewoners geven, passende binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten en gedaan in het voorgestelde proces, ook serieus worden genomen. Dit betekent overigens niet dat ze één op één moeten worden overgenomen, maar dan zou er wel een onderbouwing moeten zijn waarom dit niet wordt gedaan.

Voor beide avonden zijn presentaties gemaakt, die in de bijlage van deze rapportage zijn opgenomen. Op de eerste avond (1 juli 2014) is aan het begin het voorgestelde proces uitgelegd. Vooral de randvoorwaarden zijn daarbij van belang te vermelden. Onderstaande afbeelding is de daarop van toepassing zijnde presentatiesheet.

Randvoorwaarden:

- Uitgangspunten en randvoorwaarden van toen gelden nog steeds
- Achterliggende proces en de gedane investering voor de herinrichting
- Het gaat nu dus om de 'punt op de i'
- Vertrekpunt daarvoor zijn de onderzoeken en de beleving van de bewoners
- Vanavond en ook de volgende keer worden geen besluiten genomen
- De resultaten van de avond(en) zijn uw advies aan de raad



Voor wat betreft de 'uitgangspunten en randvoorwaarden van toen' is aan de bewoners duidelijk gemaakt dat indertijd is gekozen voor een 30 km-zone met een maatwerkinvulling voor de inrichting gelet op het gebruik van de straat door vrachtverkeer en openbaar busvervoer.

Ten aanzien van vrachtverkeer hoort daarbij dat wordt gestreefd naar een evenwichtige verdeling van het verkeer tussen de kernen Beesel en Reuver voor wat betreft de ontsluiting van bedrijventerrein Maasveld.

Voor wat betreft het tweede en derde aandachtspunt op de sheet (achterliggende proces, gedane investering en 'punt op de i') is aan de bewoners duidelijk gemaakt dat het nu niet de bedoeling is om de herinrichting volledig opnieuw te doen. Er heeft een interactief proces met betrokkenen gelopen en de daarop volgende investering voor de herinrichting is gedaan. Waar nu mogelijk ruimte voor is, is de inpassing van enkele maatregelen en aanpassingen die het 'afmaken'. Tenslotte is aan de bewoners duidelijk gemaakt dat hun inbreng nu gezien kan worden als een advies aan de gemeenteraad, die uiteindelijk de besluiten moet nemen. Daarbij is aangegeven dat naast de inbreng van de bewoners ook een ambtelijk/deskundigen advies zal worden opgesteld en onderdeel uit zullen maken van de raadsstukken.

Om de tongen op een genuanceerde manier los te krijgen zijn voor de workshop op de eerste avond vragen meegegeven gerelateerd aan de vingers van een hand (zie onderstaande sheet)

Werksessie in groepen (1)

- "Hand" vragen.
 - Duim: wat is goed aan de situatie in uw straat?
 - Wijsvinger: waar wilt u aandacht voor vragen of benadrukken?
 - Middelvinger: wat is echt niet goed en mag/moet weg?
 - Ringvinger: waar moeten we trouw aan blijven/ is waardevol in uw straat?
 - Pink: wat is onderbelicht/nog klein en zou een kans moeten krijgen/groeien?





Deze vragen werden op een formulier aan de workshopgroepen ter beschikking gesteld. De afsluitende (conclusie) vraag was daaraan toegevoegd: "Hoe moet ten aanzien van de herinrichting Heerstraat-Kesselseweg de 'punt op de i' worden gezet?" Van de uitkomsten van deze eerste avond wordt in het volgende hoofdstuk verslag gedaan.

De tweede avond op 10 juli 2014 stond meer in het teken van maatregelen en oplossingen. De bewoners voorzagen de analyse en gekozen maatregelen door Kragten van hun commentaar en voegden hun ideeën toe. In hoofdstuk 4 treft u het verslag aan van deze avond.

3 Verslag workshop 1 juli 2014

Op deze eerste avond waren 23 bewoners van de Heerstraat/Kesselseweg aanwezig. De avond verliep conform onderstaande agenda:



Ten behoeve van de workshops werden drie groepen geformeerd (1 groep Kesselseweg en 2 groepen Heerstraat). In de tabellen hieronder is de inbreng tijdens de workshops samengevat weergegeven. Dit resultaat is als input gebruikt voor de analyse die de basis vormt voor de advisering van Kragten.

Vingers van de hand	Uw inbreng	Opmerking
Duim: wat is goed aan de situatie in uw straat?	• Verbeterde verlichting • Optisch mooiere straat • Het algemene beeld/aanzien • Meer groen in de straat • De bewoners zelf	
Wijsvinger: waar wilt u aandacht voor vragen / benadrukken?	• Parkeren vrachtauto (deels op straat) • Geluidsoverlast door ongelijke asphalt • Trillingsoverlast bij bak voormalige flexdrempel (ondergrond!) • Ingangssnelheid bij kruising Parklaan • Onveiligheid fietsers achter drempel • Ongelijke putdeksels in wegdek • Bocht Heerstraat na het spoor wordt door weggebruikers 'afgesneden' • Groenonderhoud en straatvegen (bij versmalling) • Verhoog kruispunten voor meer snelheidsremming • Een evenredige verkeersverdeling	Reeds eerder gemeld Herstel na verwijderen flexdrempel Beweging naar elkaar toe Uitgangspunt

Vingers van de hand	Uw inbreng	Opmerking
Middelvinger: wat is echt niet goed en mag/moet weg?	• Onveilig kruispunt bij St. Lambertusweg. Leeuwerveltweg • Situering wegversmalling bij Kesselseweg 24 • Slecht aangebrachte putdeksels • Het participatieproces voor de herinrichting (te weinig naar de bewoners geluisterd) • De rijsnelheden zijn te hoog • Er is teveel verkeer en de verdeling van het vrachtverkeer is slecht • Flexdrempels nooit meer terug • Parkeerplaats bij Heerstraat 5 en 7a groter en bij Heerstraat 12 andere indeling van paadjes	Overzicht en opstelruimte manoeuvreerruimte trilling en geluid eenzijdig Suggestie: eenrichtingsverkeer Verbinding van trottoir naar weg
Ringvinger: waar wilt u trouw aan blijven/ is waardevol in uw straat?	• Leefbaarheid en woongenot (en nachtrust) • Trouw blijven aan bewoners en niet alleen naar weggebruikers luisteren • Snelheid remmende maatregelen die geen of weinig overlast veroorzaken	Moet worden hersteld Verwijzing naar proces Zoals as-verspringing en wegversmalling
Pink: wat is onderbelicht, klein en zou een kans moeten krijgen (groeien)?	• Flitspaal/camera • Aandacht voor bestuurders voor het matigen van hun snelheid • Betere verkeersafwikkeling door gemeente • Zebrapad weer terug • Druppel bij kruispunt Heerstraat/Kesselseweg wit maken	Verwijst naar eerdere afspraken Aandacht voor verkeerd passeren
Overig	• Meer 30 km-aanduiding • Gebruik wegenverf en geen coating(thermoplast) • 'Opfrissen' van de afspraken met vrachtvervoer en busvervoer • Authentieke van de straat is verloren gegaan	I.v.m. geluid snelheid en rijgedrag

Uw conclusies: hoe moet het nu verder ('punt op de i')	Opmerking
- Nooit meer drempels/flexdrempels - De snelheid moet omlaag in deze 30 km-zone - Een nieuwe ontsluiting zodat de Heerstraat- Kesselseweg wordt ontlast - Pas meer optische maatregelen toe - Zorg voor beperking van overlast door wegnemen van ongelijkheid in het wegdek	Vooraf Heerstraat Vooraf Kesselseweg Putdeksels en asfaltvergang

4 Verslag Workshop 10 juli 2014

Het eerste deel van de tweede bewonersavond was er op gericht om op basis van de terugkoppeling op de eerste avond, het daarop volgende werkbezoek en de bijbehorende analyse een eerste (concept) advies van Kragten te presenteren. Op een tweetal nieuwe gezichten na, werd deze avond door dezelfde bewoners bezocht als de eerste avond. De volgende agenda was opgemaakt:

Agenda

- Opening wethouder Reijnders
- Terugblik workshop van 1 juli 2014
- Analyse en werkbezoek
- Het advies
- De workshop van vandaag
- Terugkoppeling en vervolg
- Afsluiting



Deze werkwijze was bewust gekozen om vervolgens in de workshop dit advies te laten commentariëren en discussie los te maken over de argumenten waarom dit wellicht anders moet in de ogen van de bewoners. Een voordeel is daarnaast dat aan het einde van de avond reeds reactie op het (concept) advies beschikbaar is waarmee in het eindadvies rekening kan worden gehouden.

In de bijlage van deze rapportage is als onderdeel van de presentatie voor de workshop van 10 juli dit (concept) advies beschikbaar.

De daarop volgende discussie, en in het plenaire deel van de bespreking van het advies, en in de werkgroepen tijdens de workshop, maakte duidelijk dat er lastige keuzes gemaakt moesten worden. De centrale vraag daarbij was:

“Is de balans gevonden tussen noodzakelijke (fysieke) maatregelen en de mate van (acceptabele) overlast die daarmee samenhangt?”



In tegenstelling tot de eerste avond vormden zich op de tweede avond twee groepen voor de workshop, een groep Kesselseweg en een groep Heerstraat.

Afbeelding 2: De wegversmalling Kesselseweg



Per groep bracht de woordvoerder verslag uit waarvan onderstaand overzicht is opgemaakt.

Conclusies en voorstellen vanuit de groep Kesselseweg

1. Wegversmalling/voormalige drempel ter hoogte van huisnummer 24

- Onderbak van de voormalige flexdrempel verwijderen en aanbrengen van een goede fundering voor een nieuw wegdek.
- Vlak en naadloos afwerken van de wegverharding (asfalt) met toepassen van optische maatregelen en belijning (in wegenverf).
- Kesselseweg stelt daarbij geen eisen aan de hoogte van de V-85 snelheid.
- Toepassen van 30 km. Aanduiding (in wegenverf).

2. Kruising Kesselseweg – Leeuwerveltweg

Een oplossing voor de verkeersonveiligheid ter plaatse d.m.v.:

- Maken van een voorrangskruising (zoals Scheiweg) voorrang Kesselseweg.
- Plaats eventueel een spiegel.
- Plaats 30 km. Bord en bord gevaarlijke bocht.

3. Inkomend verkeer bij kruising Parklaan

- Toepassen van een chicane of bocht in de weg om de snelheid terug te brengen van inkomende verkeer.
- Snelheidssignalering met aanduiding 'u rijdt te snel'.

4. Kruispunt Kesselseweg – Heerstraat – Pastoor Vranckenlaan

- Kruispunt voorzien van belijning en visuele maatregelen voor geleiding van het verkeer.

Conclusies en voorstellen vanuit de groep Heerstraat

1. **Aanpak probleem van de verkeersdruk en het vrachtverkeer in de straat**
 - Verkeer in de toekomst afwikkelen via een andere weg. Wellicht kan een oplossing worden gevonden hiervoor in combinatie met de verdubbeling/elektrificatie van de spoorlijn.
2. **Voorstel wegvakplateau Kragten ter plaatse van wegversmalling bij huisnummer 17/15b**
De groep is tegen dit voorstel
 - Handhaaf de huidige wegversmalling.
 - Voer het wegvakplateau uit als een visuele maatregel.
 - Voer deze uit in andere kleur en strepen van wegenverf.
3. **Voorstel voetgangersoversteekplaats Kragten met zebramarkering (Burg. Claessenstraat)**
 - Dit voorstel is akkoord.
4. **Voorstel Kragten fysieke aanpassingen kruispunt Heerstraat – Past. Vranckenlaan**
 - Dit voorstel is akkoord.
5. **Voorstel Kragten voor 30 km. markeringen op wegdek**
 - Dit voorstel is akkoord met voorkeur voor uitvoering met rode cirkel (figuratie van verkeersbord).
6. **Overige maatregelen uit voorstel Kragten**
De groep is akkoord met deze voorstellen
 - Aanpassen hoogtes putdeksels.
 - Staartstukken van geleiders consequent wit maken.
 - Enkele aanpassingen aan paadjes tussen trottoir en parkeerplaatsen.
 - Vernieuw de afspraken met vervoerders (vrachtvervoer en busvervoer).
7. **Extra aandacht voor:**
Bij het berijden van de bocht in de Heerstraat tussen spoorlijn en rotonde wordt de bocht ‘afgesneden’.
8. **Algemeen, andere maatregelen**
Pas geen andere fysieke snelheidsverlagende maatregelen toe, vanwege de verwachte overlast hiervan. De bewoners accepteren liever een iets hogere gemiddelde rijsnelheid.

Afbeelding 3: De wegversmalling Heerstraat



Ten aanzien van de workshops met de bewoners van de Kesselseweg en de Heerstraat past nog de opmerking dat deze in een goede sfeer zijn verlopen.

Vanuit de zorgen die bewoners inbrachten, zowel over verkeersveiligheid, snelheid als overlast van het verkeer werd er niettemin stevig gediscussieerd. De procesgang in het verleden maakte de bewoners ook enigszins wantrouwig ten aanzien van de effectiviteit van hun inbreng.

Aan de bewoners is daarom de toezegging gedaan om integraal hun inbreng op de beide avonden op te nemen in de verslaglegging aan de raad. Daarnaast is aan de aanwezigen beloofd om het resultaat van hun inbreng, inclusief het bijbehorende advies /voorstel aan de bewoners ter beschikking te stellen. Bij deze toezeggingen blijft van kracht dat de inbreng van de bewoners als één advies aan de raad kan worden beschouwd waarvan kan worden afgeweken. Besluitvorming vindt immers in de gemeenteraad plaats.

Afbeelding 4: Kruispunt Kesselseweg-Heerstraat-Past. Vranckenlaan



5 Advies

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. In basis komt deze aanpassing neer op het vervangen van de fysieke wegvakplateaus door een visuele uitvoering daarvan zonder verhoging. Dit betekent dat de oorspronkelijk keuze om in beperkte mate een fysieke snelheid beperkende maatregel toe te passen, naast de voorgestelde visuele maatregelen, is gewijzigd in de toepassing van uitsluitend visuele maatregelen.

Van visuele maatregelen mag natuurlijk ook effect worden verwacht. Deze zijn over het algemeen in combinatie met fysieke maatregelen echter sterker. Zonder fysieke maatregelen resteert de attentie verhogende waarde die visuele maatregelen hebben. Een duurzame bijdrage aan snelheidsreductie door uitsluitend visuele maatregelen mag niet worden verwacht. De bewoners van het tracé Kesselseweg - Heerstraat maken deze keuze echter zeer bewust. In ons eindadvies respecteren wij deze bewuste keuze en geven daarmee voorrang aan de mening van de participerende en zeer betrokken bewoners die inbreng hebben geleverd in het proces. Het dilemma dat daarmee een te hoge V-85 snelheid zoals gemeten op het tracé blijft is ook voor de bewoners aanwezig. Vanuit de karakteristiek, het verkeersgebruik, de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid is deze keuze echter niettemin te maken en tevens een direct gevolg van het uitgangspunt van het ontwerp dat om een maatwerkoplossing vraagt.

Een ander aspect dat sterk richting heeft gegeven aan het advies is de teneur van de inbreng op beide bewonersavonden. Stemverheffing en emotie kwamen los bij het bespreken van de negatieve effecten van verkeer en fysieke snelheidsverlagende maatregelen. Met unanieme stemmen werd de eerder gekozen flexdrempel daarom verbannen tot een nooit meer toe te passen maatregel. Een meer dan gemiddelde aandacht ging daardoor ook uit naar oneffenheden in het wegdek, putdeksels en zelfs de hinder van thermoplastische markering (vanwege de lichte verhoging) werd daarbij genoemd.

De hinder van het verkeer, met name het vrachtverkeer, kwam steeds ter sprake in combinatie met de verkeersdruk en het ontbreken van alternatieven voor de verkeersverdeling tussen de kernen Beesel en Reuver. Dit aspect heeft in combinatie met de aanwezigheid van openbaar busvervoer geleid tot de keuze voor een maatwerkinrichting van de 30 km-zone in de Heerstraat - Kesselseweg. Het aspect behoorde daarmee dus tot de uitgangspunten van de herinrichting, toen en nu. Verkeerskundig ontstaat daardoor altijd een extra uitdaging omdat de 'optimale' 30 km-zone inrichting daardoor niet kan worden toegepast. Het dilemma van de balans tussen maatregelen en hinder zoals eerder geschetst laat zich daardoor meer voelen.

Enkele voorstellen van de bewoners worden in het advies zoals verwoord in dit hoofdstuk niet overgenomen. De argumenten daarbij liggen op het vlak van (verkeerskundige) eenduidigheid met de gewenste inrichting van 30 km-zones, de verhouding kosten - effectiviteit en de verstoring van de balans van het totaalpakket.

De voorstellen die zijn ingebracht door de bewoners die **wel** zijn opgenomen zijn onderdeel van het advies.

De te adviseren maatregelen samengevat:

- 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, 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 Kesselseweg als Heerstraat zijn akkoord hiermee. Qua uitvoeringsvorm adviseren wij de cijferaanduiding van 30 km. De overweging om eventueel de bordaanduiding te gebruiken vervalt vanwege de te verwachten slijtage hiervan in de uitvoering met wegverf.
- 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 paadjes 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 kleur rood en als voorwaarschuwing te voorzien van een 'bliksemschicht-markering'.
- K. Vernieuw (opfrissen van) de afspraken met de vervoerders (vrachtvervoer en busvervoer) voor het weggedrag in 30 km.-zones en de verkeersverdeling tussen Beesel en Reuver (denk ook aan het vrachtverkeer t.b.v. park Lommerbergen).
- L. Alle markeringen uit te voeren in wegverf en niet in thermoplastisch materiaal (i.v.m. geluid).
- M. Bewoners vragen aandacht voor deugdelijk groenonderhoud en het vegen van de straat achter de geleiders, waar de veegwagen niet bij komt.
- 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.

Enkele voorstellen die zijn ingebracht door de bewoners zijn niet opgenomen in het advies. Onderstaand zijn deze vermeld, inclusief de reden waarom:

- 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.
- 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 asverspringing ten gevolge van de ligging van de langsparkeerplaatsen 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 het kruispunt geoptimaliseerd. De kans op conflicten en de kans op een ernstige afloop wordt hierdoor geminimaliseerd.

- Verlagen van de verkeersdruk en het vrachtverkeer in de straten (de randvoorwaarde die, naast het openbaar vervoer, de consequentie meebrengt dat er een maatwerkinrichting is gekozen voor deze straten). Bewoners vragen zich af of er in die zin kansen liggen op het moment dat de verdubbeling van de spoorlijn aan de orde is.
Motivatie: *de bewoners hebben begrepen dat dit voor nu geen optie is, maar willen het onderwerp onder de aandacht brengen bij College en Raad.*

GEMEENTE BEESEL

**Evaluatie Herinrichting
Heerstraat/Kesselseweg**

workshops met bewoners

Bijlage 1 Presentatie-sheets bewonersavond 1 juli 2014

Evaluatie workshop Heerstraat - Kesselseweg



Even voorstellen:

- Erwin Happel: beleidsmedewerker verkeer



- Jan-Willem Boots: Adviseur verkeer en vervoer



Agenda

- Opening en inleiding wethouder Reijnders
- Doel en randvoorwaarden van het proces
- De aanpak van de workshops
- Bundeling van de resultaten uit het groepswork
- Afsluiting



Vooraf:

- Reconstructie Heerstraat – Kesselseweg in najaar 2012
- Evaluatie en onderzoeken najaar 2013
- Aanpassingen aan flex-drempels in december 2013
- Verwijderen Flex-drempels en nader onderzoek voorjaar 2014
- Vraag blijft: is de balans gevonden tussen noodzakelijke fysieke maatregelen en de mate van overlast die daarmee samenhangt?



Evaluatie workshops 1 juli en 10 juli 2014



Teipunt Wegvak tussen en	1			2		
	Heerstraat (7D) Burg. Claessenstraat Rijksweg			Heerstraat (46) Burg. Moorenstraat Burg. Claessenstraat		
Datum telling	25-5 t/m 14-6 2011	6-9 t/m 17-9 2013	13-5 t/m 27-5 2014	26-3 t/m 3-4 2012	6-9 t/m 17-9 2013	13-5 t/m 27-5 2014
Aantal mvt op werkdag	5359	4886	4952	3600	3123	3229
Verdeling 0-24 uur						
lichte mvt	89%	91%	93%	90%	89%	90%
middelzware mvt	6%	5%	4%	6%	7%	6%
zware mvt	5%	4%	3%	4%	4%	4%
Verdeling 23-7 uur						
lichte mvt	94%	93%	96%	91%	87%	88%
middelzware mvt	4%	5%	3%	7%	11%	10%
zware mvt	2%	2%	2%	2%	2%	2%
Snelheden						
vgem 0-24 uur	36	34	34,5	41	31	36
vgem 23-7 uur	39	37	42,5	44	34	38
< 30 km/u						
31 - 35 km/u						
36 - 40 km/u						
41 - 45 km/u						
> 45 km/u						
v85 0-24 uur	45	42	37,3	50	38	44
v85 23-7 uur	47	46	46	54	41	47
< 30 km/u						
30 - 40 km/u						
41 - 45 km/u						
46 - 50 km/u						
> 50 km/u						

Telpunt Wegvak tussen en	3			4		
	Kesselseweg (15) Beeselseweg Hoenderkamp			Kesselseweg (24) Parklaan St. Lambertusweg		
	25-5 t/m 6-6 2011	6-9 t/m 17-9 2013		26-3 t/m 3-4 2012	6-9 t/m 17-9 2013	13-5 t/m 27-5 2014
Datum telling						
Aantal mvt op werkdag	2675	2347	2356	2136	1848	1985
Verdeling 0-24 uur						
lichte mvt	91%	91%	90%	90%	90%	90%
middelzware mvt	6%	6%	6%	6%	7%	7%
zware mvt	4%	3%	4%	4%	3%	3%
Verdeling 23-7 uur						
lichte mvt	88%	87%	87%	90%	81%	84%
middelzware mvt	10%	12%	11%	8%	16%	14%
zware mvt	2%	1%	2%	2%	3%	2%
Snelheden						
vgem 0-24 uur	40	34	35	45	26	38,3
vgem 23-7 uur	42	37	44	47	28	41,7
< 30 km/u						
31 - 35 km/u						
36 - 40 km/u						
41 - 45 km/u						
> 45 km/u						
vgem 0-24 uur	49	43	37,5	55	32	47,5
vgem 23-7 uur	51	47	47	59	35	51
< 30 km/u						
30 - 40 km/u						
41 - 45 km/u						
46 - 50 km/u						
> 50 km/u						

Randvoorwaarden:

- Uitgangspunten en randvoorwaarden van toen gelden nog steeds
- Achterliggende proces en de gedane investering voor de herinrichting
- Het gaat nu dus om de 'punt op de i'
- Vertrekpunt daarvoor zijn de onderzoeken en de beleving van de bewoners
- Vanavond en ook de volgende keer worden geen besluiten genomen
- De resultaten van de avond(en) zijn uw advies aan de raad



Samenvatting van de avond



Vervolg

- Analyse van uw inbreng
- Opstellen van suggesties en eventueel een variant
- Tweede workshop op 10 juli
- Advies aan de raad: najaar 2014



Afsluiting



Bijlage 2 Presentatie-sheets bewonersavond 10 juli 2014

Evaluatie Heerstraat – Kesselseweg (workshop 2)



Agenda

- Opening wethouder Reijnders
- Terugblik workshop van 1 juli 2014
- Analyse en werkbezoek
- Het advies
- De workshop van vandaag
- Terugkoppeling en vervolg
- Afsluiting



Terugblik op workshop van 1 juli 2014

Vingers van de hand	Uw inbreng	opmerking
Duim: wat is goed aan de situatie in uw straat?	Verbeterde verlichting Optisch mooiere straat Het algemene beeld/aanzien Meer groen in de straat De bewoners zelf	
Wijsvinger: waar wilt u aandacht voor vragen/benadrukken?	Parkeren vrachtauto (deels op straat) Geluidsoverlast door ongelijke asphalt Trillingsoverlast bij bak voormalige flexdrempel (ondergrond!) Ingangssnelheid bij kruising Parklaan Onveiligheid fietsers achter drempel Ongelijke putdeksels in wegdek Bocht Heerstraat na het spoor wordt door weggebruikers 'afgesneden' Groenonderhoud en straatvegen (bij versmalling) Verhoog kruispunten voor meer snelheidsremming Een evenredige verkeersverdeling	Reeds eerder gemeld Herstel na verwijderen flexdrempel Beweging naar elkaar toe uitgangspunt
Middelvinger: wat is echt niet goed en mag/moet weg?	Onveilig kruispunt bij St. Lambertusweg, Leeuwerveltweg Situering wegversmalling bij Kesselseweg 24 Slecht aangebrachte putdeksels Het participatieproces voor de herinrichting (te weinig naar de bewoners geluisterd) De rijsnelheden zijn te hoog Er is teveel verkeer en de verdeling van het vrachtverkeer is slecht Flexdrempels nooit meer terug Parkeerplaats bij Heerstraat 5 en 7a groter en bij Heerstraat 12 andere indeling van paadjes	Overzicht en opstelruimte manoeuvreerruimte trilling en geluid eenzijdig Suggestie: eenrichtingsverkeer Verbinding van trottoir naar weg

Terugblik op workshop van 1 juli 2014

Vingers van de hand	Uw inbreng	opmerking
Ringvinger: waar wilt u trouw aan blijven/ is waardevol in uw straat?	Leefbaarheid en woongenot (en nachtrust) Trouw blijven aan bewoners en niet alleen naar weggebruikers luisteren Snelheid remmende maatregelen die geen of weinig overlast veroorzaken	Moet worden hersteld Verwijzing naar proces Zoals as-verspringsing en wegversmalling
Pink: wat is onderbelicht, klein en zou een kans moeten krijgen (groeien)?	Flitspaal/camera Aandacht voor bestuurders voor het matigen van hun snelheid Betere verkeersafwikkeling door gemeente Zebrapad weer terug Druppel bij kruispunt Heerstraat/Kesselseweg wit maken	Verwijst naar eerdere afspraken Aandacht voor verkeerd passeren
Overig	Meer 30 km-aanduiding Gebruik wegenvverf en geen coating(thermoplast) 'Opfrissen' van de afspraken met vrachtvervoer en busvervoer Authentieke van de straat is verloren gegaan	i.v.m. geluid snelheid en rijgedrag

Uw conclusies: hoe moet het nu verder ('punt op de i')	opmerking
- Nooit meer drempels/flexdrempels - De snelheid moet omlaag in deze 30 km-zone - Een nieuwe ontsluiting zodat de Heerstraat- Kesselseweg wordt ontlast - Pas meer optische maatregelen toe - Zorg voor beperking van overlast door wegnemen van ongelijkheid in het wegdek	Voor al Heerstraat Voor al Kesselseweg Putdeksels en asfaltovergang

Analyse en werkbezoek



kragten

Analyse en werkbezoek



kragten

Analyse en werkbezoek



kragten

Analyse en werkbezoek



kragten

Analyse en werkbezoek



kragten

Enkele voorlopige conclusies

- Categorie: Erftoegangswegen/zone 30
- Bijzonderheden: verkeerssamenstelling (bus-, en vrachtverkeer) vraagt om faciliteren van de doorstroming (lees: maatwerkoplossing)
- Wegkenmerken: gelijkwaardige kruispunten, rijbaanbreedte van 6 meter, suggestiestroken, plateaus op kruispunten, enkele wegversmallingen
- Karakteristiek: wegbeeld behorende bij verblijfsgebied te gering aanwezig. Rijsnelheden daardoor in potentie en in werkelijkheid te hoog
- Vraag blijft: is de balans gevonden tussen noodzakelijke (fysieke) maatregelen en de mate van overlast die daarmee samenhangt?



kragten

Wat is van invloed op die balans?

- Eerst even over de term snelheid:
 - **veilige snelheid** is een snelheid die past bij de functie van de weg en de samenstelling van het verkeer
 - **Geloofwaardige snelheid** is een limiet die aansluit bij de verwachtingen die het wegbeeld (weginrichting + omgeving) oproept. Geloofwaardigheid appelleert meer aan natuurlijke en veelal onbewuste neiging van mensen om op een bepaalde manier op een omgeving te reageren.
- Welke kenmerken beïnvloeden de geloofwaardigheid:
 - Rechtstanden, fysieke maatregelen, wegbreedte, type verharding, type kruispunt, parkeervoorzieningen, voetgangersoversteekplaatsen



kragten

Welke maatregelen horen daar dan bij?

- Parkeervoorzieningen op de rijbaan met gevisualiseerde vakindeling (mogelijk conflicterend met aanwezige suggestiestrook)
- Voetgangersoversteekplaats met zebramarkering (nee tenzij.....)
- Wegvakplateaus (fysieke maatregel niet afhankelijk van verkeersaanbod)
- Wegversmalling (wel afhankelijk van verkeersaanbod.....sprintgedrag)
- Optische/visuele snelheidsremmende maatregelen (conventioneel of innovatief/ludiek)
- Kleine infrastructurele aanpassingen die bijdragen aan een gevarieerde openbare ruimte (ter beïnvloeding van de beleving niet om af te dwingen)
- Gedragsbeïnvloeding door communicatie en aanspreken op verantwoordelijkheid



kragten

Optische/visuele maatregelen

MINDER SNEL,
DANKUWEL!



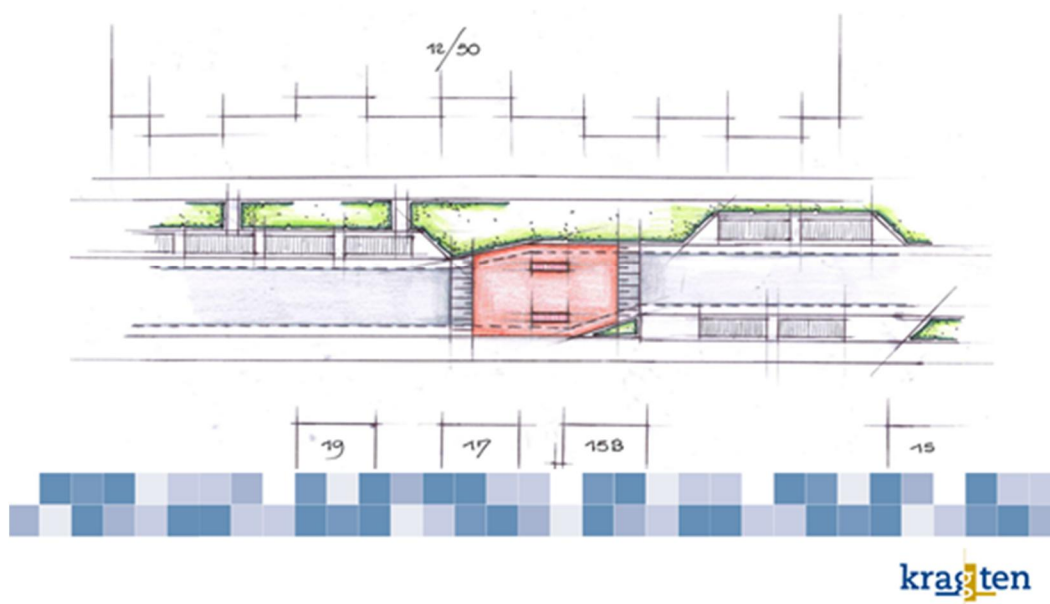
kragten

Het advies puntsgewijs samengevat: 1 + 1 = 3

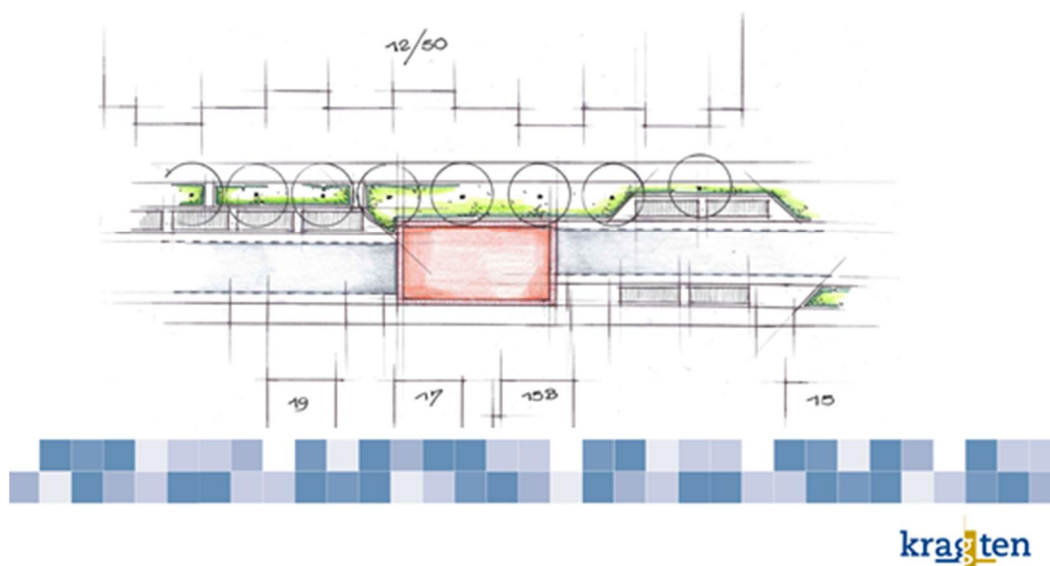
- Maak van de wegversmallingen wegvakplateaus
- Voeg een voetgangersoversteekplaats (zebra) toe op het kruispuntplateau met de Burg. Claessenstraat
- Pas de bochten aansluiting Heerstraat-Past. Vranckenlaan aan en voeg een fysieke middengeleider toe
- Voeg extra visuele maatregelen toe in de vorm van 30-markering op het wegdek (5 locaties)
- Overige maatregelen:
 - putdeksels aanpassen (reeds gestart: verder meldingen doorgeven tot 14 juli aan eric.hunnekens@beesel.nl)
 - staartstukken geleiders consequent wit maken
 - enkele aanpassingen aan paadjes tussen trottoir en parkeerplaatsen
 - vernieuw de afspraken met vervoerders (vrachtovervoer en busvervoer)

kragten

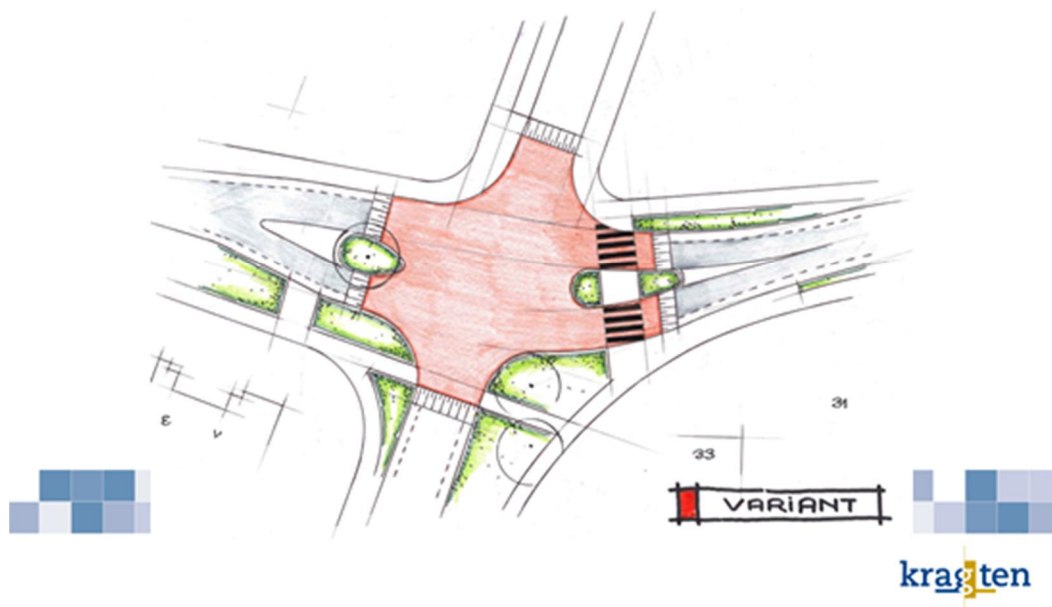
Wegvakplateau met geleiders



Wegvakmaatregel bestrating/asverspringing



Variant/aanpassing kruispuntplateau (manoeuvrerruimte!)





kragten



kragten

Werksessie in groepen

- Bespreek het advies en de bijbehorende afweging in uw groep
- Geef kort uw commentaar (eventueel een alternatief)
- Maak een onderbouwde keuze



Samenvatting van de avond



Vervolg

- uw inbreng van 1 juli en vandaag wordt onderdeel van het verslag aan de raad
- Uw advies/adviezen worden meegegeven aan de raad
- Ambtelijk advies en advies Kragten wordt toegevoegd
- Raad maakt haar keuzes in najaar



Afsluiting

