

BIJLAGE 1A: Evaluatie Verkeers- proef Reuver



Dit is een rapport ten behoeve van de werkvergadering van de gemeenteraad op 18 januari 2021 van de Gemeente Beesel. Voor het raadsvoorstel is dit rapport aangevuld met het advies van de Kopgroep en extra kolommen in de tabellen ten behoeve van het aandeel auto's/bestelbusjes en vrachtwagens.

Inhoudsopgave:

Inleiding.....	3
Aanleiding.....	3
Leeswijzer.....	4
Vervolg	4
Verkeerstellingen Verkeersproef Reuver	5
Offenbeek.....	6
Reuver Centrum	7
Reuver West.....	9
Toegangen naar Reuver	11
Algemene conclusies verkeerstellingen.....	12
Enquête Verkeersproef Reuver	13
Samenvatting reacties Facebook pagina Gemeente Beesel.....	16
Samenvatting meldingen/klachten aangaande Verkeersproef Reuver.....	16
Ongevallenanalyse	17
Verkeersveiligheidstoets Proefopstelling Reuver (conclusies)	18
Verkeersadvies Politie Venlo-Beesel	20
Advies Kopgroep	23
Advies Kopgroep	23
Reactie college op advies Kopgroep.....	31

Inleiding

Aanleiding

Begin 2019 is het college gestart uitvoering te geven aan het vastgesteld beleid aangaande toekomstbestendige centra in de Gemeente Beesel. Een van de onderdelen is een schetsontwerp van de kern Reuver, om de leefbaarheid en de beleving in het centrum te verbeteren. Ten aanzien van het schetsontwerp kern Reuver zijn er verschillende scenario's t.a.v. afwikkeling van verkeer opgesteld, waarbij het college de voorkeur voor scenario 1a heeft uitgesproken, waarbij kort samengevat de snelheid van het verkeer op de Rijksweg (drastisch) wordt verlaagd en de overige verkeersfuncties blijven zoals ze in het verleden waren. Uw raad heeft daarop een amendement ingediend en unaniem aangenomen om te testen of er andere mogelijkheden zijn met betrekking tot de afwikkeling van verkeer in het centrum van Reuver. Daarbij is een proefopstelling van kracht geworden waarbij het verkeer komende vanuit Swalmen de weg mag vervolgen via de Rijksweg, verkeer komende vanuit Belfeld moet via de Pastoor Vranckenlaan, Raadhuisplein en uiteindelijk weer de Rijksweg de weg vervolgen richting Swalmen. Ook is er een vrachtwagenverbod in gesteld voor vrachtverkeer zonder bestemming in het centrum, tussen de rotondes bij de Rijksweg/Maasstraat en Rijksweg/Heerstraat. Deze proefopstelling is ingesteld vanaf 9 maart 2020. Daarbij is gekozen om deze proefopstelling voor een periode drie maanden uit te testen. Door de coronacrisis is de proef verlengd en vertraagd ¹. Voordat de proefopstelling is toegepast heeft er een nul-meting plaatsgevonden om te kunnen beoordelen wat de objectieve en subjectieve effecten van de verkeersproef zijn.

Hieronder zijn de besluiten omtrent het amendement aangaande het Schetsontwerp Kern Reuver weergegeven. In bijlage 3 is het amendement toegevoegd.

AMENDEMENT

Titel: Schetsontwerp kern Reuver

De gemeenteraad van Beesel, bijeen in vergadering op 16 december 2016

Besluit om:

- Er over gegaan wordt tot het maken van een proefopstelling voor de duur van 3 maanden.
- Bij de tijdelijke inrichting wordt uitgegaan van de uitgangspositie dat de rijksweg eenrichtingsverkeer wordt vanuit de richting Roermond vanaf de kruising Stationsstraat rijksweg Raadhuisplein tot aan het punt waar de Pastoor Vranckenlaan ontsluit op de rijksweg.
- Vanuit de richting Venlo zou het verkeer dan via de Pastoor Vranckenlaan en het Raadhuisplein moeten routeren. Het eenrichtingsverkeer op Pastoor Vranckenlaan tussen rijksweg en Karel Doormanlaan wordt omgekeerd.
- Er bij de uitwerking de veiligheid van alle weggebruikers gewaarborgd is.
- Metingen verricht worden op de volgende wegen: Parklaan, Wilhelminalaan, Rijksweg, Mariastraat, Prins Hendrikstraat en Pastoor Vranckenlaan ter hoogte van de Plus supermarkt en het oude postkantoor.
- Omdat ook de beleving een rol speelt stelt de raad voor op het gebied van subjectieve beleving een 0-meting uit te voeren onder de aanwonende van bovengenoemde straten. En dit te herhalen bij het einde van de proefopstelling.
- Bij ernstige of onoverkomelijke omstandigheden in het verkeer de proefopstelling kan worden beëindigd.
- De Rijksweg tussen de rotonde van de klok en de rotonde ten noorden van de kern Reuver moet worden afgesloten voor vrachtverkeer. Dit met uitzondering van bestemmingsverkeer t.b.v. bevoorrading en levering.

¹ Amendement Herziening Verkeersproef, 3 juni 2020.

- Kosten voor de proefopstelling worden gedekt uit het budget “herinrichting centrum Reuver”
- Bij de proefopstelling reeds rekening wordt gehouden met parkeerhavens voor laden en lossen op de Rijksweg voor bevoorrading winkels. Na proefperiode vindt een evaluatie plaats met de raad waarna besloten wordt of de proefopstelling definitief wordt uitgevoerd. Bij tegenvallende resultaten wordt scenario 1a van het voorliggende raadsvoorstel leidend.
- Na proefperiode vindt een evaluatie plaats met de raad waarna besloten wordt of de proefopstelling definitief wordt uitgevoerd.
- Bij tegenvallende resultaten wordt scenario 1a van het voorliggende raadsvoorstel leidend.

Leeswijzer

In dit rapport wordt een evaluatie gegeven van de verkeersproef. Daarbij komen de verkeersstellingen (objectieve analyse) aan bod, zijn de resultaten van de enquête beschreven (subjectieve analyse), is een overzicht van reacties via social media gegeven, komen klachten en meldingen van bewoners aan bod, worden bevindingen en conclusies uit het veiligheidsonderzoek van Bureau Kragten toegelicht en komt het advies van de verkeersadviseur van de Politie aan bod. Voor een aantal documenten is verwezen naar de bijlagen. In de bijlagen bevinden zich: de complete resultaten van de enquête per straat, alle reacties op de Facebookpagina van de gemeente, de meldingen en klachten van bewoners, de verkeersveiligheidstoets van Bureau Kragten en brieven van bewoners naar aanleiding van de enquête over de verkeersproef.

Vervolg

In dit rapport wordt gehoor gegeven aan het onderdeel evaluatie uit het amendement van 16 december 2019 aangaande het schetsontwerp kern Reuver. Dit rapport is een evaluatie van de verkeersproef, die u en ook de Kopgroep wordt aangeboden. De evaluatie wordt ook toegelicht in een werkvergadering op 18 januari 2021. Na de werkvergadering gaat het college aan de slag met het voorbereiden van de besluitvorming en de daarbij behorende keuze aangaande de verkeersafwikkeling in kern Reuver. De Raad ontvangt een voorstel om te komen tot definitieve besluitvorming in de raadsvergadering van maart 2021.

Verkeerstellingen Verkeersproef Reuver

Analyse Verkeersproef:

Hieronder staat beschreven wat voor effect de circulatie conform de verkeersproef heeft op wegen in Reuver en Offenbeek. Als eerste komt de invloed van de corona-maatregelen aan bod. Vervolgens staat de situatie in Offenbeek beschreven, daarna het centrum van Reuver, daarna het oosten van Reuver en als laatste de toegangen naar Reuver. Daarna wordt een conclusie gegeven.

In de tabellen hieronder zijn de tellingen gepresenteerd. Daarbij zijn de volgende gegevens weergegeven: intensiteit per etmaal, het aantal vrachtwagens (absoluut) en de V85. De V85 is de snelheid die door 85% van de automobilisten niet wordt overschreden en door 15% wel wordt overschreden, op een weg met verkeer in normale weersomstandigheden. Deze regel weerspiegelt de snelheid die een ruime meerderheid van automobilisten als redelijk en veilig beschouwt in ideale omstandigheden.

Corona-maatregelen

Door de ingestelde corona maatregelen van de Rijksoverheid is het verkeer in Nederland, maar ook in Reuver, in totaliteit afgenomen. In totaal reed er in de proefperiode 93,6% (57.261 voertuigen) van het verkeer ten opzichte van de nulsituatie (61.150 voertuigen), een afname van 6,4%. Het vrachtverkeer is met 5,9% afgenomen. Per gebied (Offenbeek, west Reuver, centrum, noordelijke en zuidelijke toegang) verschilt dit. De intensiteiten per gebied zijn in tabel 1 weergegeven. Bij de verschillende gebieden zijn straten meermaals meegenomen (overlap), waardoor het totaal hieronder afwijkend is van de gebieden opgeteld bij elkaar.

Gebied:	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-3-2020)		Proefopstelling (27-8-2020 t/m 26-11-2020)				Verkeersaandeel voor proef		Verkeersaandeel tijdens proef	
	Intensiteit motorvoertuigen (24u)	Aantal vracht-auto's	Intensiteit motorvoertuigen (24u)	Aantal vracht-auto's	% t.o.v 0-situatie		auto's en bestelbussen (<7m)	vracht auto's	auto's en bestelbussen (<7m)	Vracht-auto's
					Mvt 24u	Vracht-auto's				
Totaal Reuver	61.150	2.060	57.261	1.939	93,60%	94,10%	96,7%	3,3%	96,7%	3,3%
Offenbeek	16.675	772	15.970	805	95,80%	104,30%	95,6%	4,4%	95,2%	4,8%
Centrum Reuver	32.974	901	29.692	746	90,00%	82,80%	97,3%	2,7%	97,5%	2,5%
west Reuver	20.989	608	20.157	627	96,00%	103,10%	97,2%	2,8%	97,0%	3,0%
Zuidelijk toegang	14.346	621	13.474	678	93,90%	102,10%	95,9%	4,1%	95,2%	4,8%
Noordelijke Toegang	11.057	253	9.910	233	89,60%	92,10%	97,8%	2,2%	97,7%	2,3%

Tabel 1 Overzicht intensiteiten deelgebieden Reuver

Offenbeek

Analyse

Het verkeer in Offenbeek is op de gemeten punten in totaliteit afgenomen, door de corona-maatregelen, zie ook tabel 2. Daarbij is een afname van 6,7% op de Sint Jozefweg tot ongeveer 3% op de Mariastraat. Op de Heytstraat is het verkeer amper afgenomen. De gereden snelheden zijn hetzelfde gebleven, waarbij vermeld kan worden dat de maximum toegestane snelheid vaak wordt overschreden. Op alle bovenstaande wegen geldt een maximum snelheid van 30 km/u.

Wat verder opvalt is dat op de Bergerhofweg het vrachtverkeer is toegenomen met 35 vrachtauto's per dag, waarbij het aantal motorvoertuigen per etmaal is afgenomen. Het is niet geheel duidelijk waar het extra vrachtverkeer op de Berghofweg naartoe gaat, aangezien er geen toename van vrachtverkeer is waargenomen op zowel de Mariaweg als de Sint Annastraat. Op de Heytstraat is het aantal vrachtauto's per weekdag toegenomen met 17. Waar dit vrachtverkeer op de Heytstraat vandaan komt is niet geheel duidelijk, aangezien er geen toename van vrachtverkeer op de Keulseweg, Mariastraat en Sint Jozefweg is gemeten.



Afbeelding 1: Overzicht tellocaties (blauwe strepen) en straten in Reuver Oost

	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-2-2020)			Proefopstelling (27-8 t/m 26-11)			Verkeers-aandeel voor proef	voor proef	Verkeersaandeel tijdens proef	
Straat (t.h.v)	Intensiteit motorvoertuigen (24u)	aantal vrachtauto's	V85 (km/h)	Intensiteit motorvoertuigen (24u)	aantal vrachtauto's	V85 (km/u)	auto's en bestelbusjes (<7m)	vrachtauto's	auto's en bestelbusjes (<7m)	vrachtauto's
Sint Jozefweg (huisnr. 2)	3067	153	51,5	2860	143	51	95,2%	4,8%	95,2%	4,8%
Heytstraat (huisnr. 10)	1720	103	52,5	1715	120	52	94,3%	5,7%	93,5%	6,5%
Keulseweg (huisnr. 59)	2500	50	47,5	2340	47	47,5	98,0%	2,0%	98,0%	2,0%
Sint Annastraat (huisnr. 68)	1272	13	48	1214	12	48,5	99,0%	1,0%	99,0%	1,0%
Mariastraat (huisnr. 7)	3398	170	48	3302	165	47,5	95,2%	4,8%	95,2%	4,8%
Bergerhofweg (huisnr. 1)	4718	283	56	4539	318	55	94,3%	5,7%	93,5%	6,5%
Totaal	16675	772		15970	805		95,6%	4,4%	95,2%	4,8%

Tabel 2 Gemeten intensiteiten in Offenbeek (inclusief aandeel auto's/bestelbusjes en vrachtauto's)

Reuver Centrum

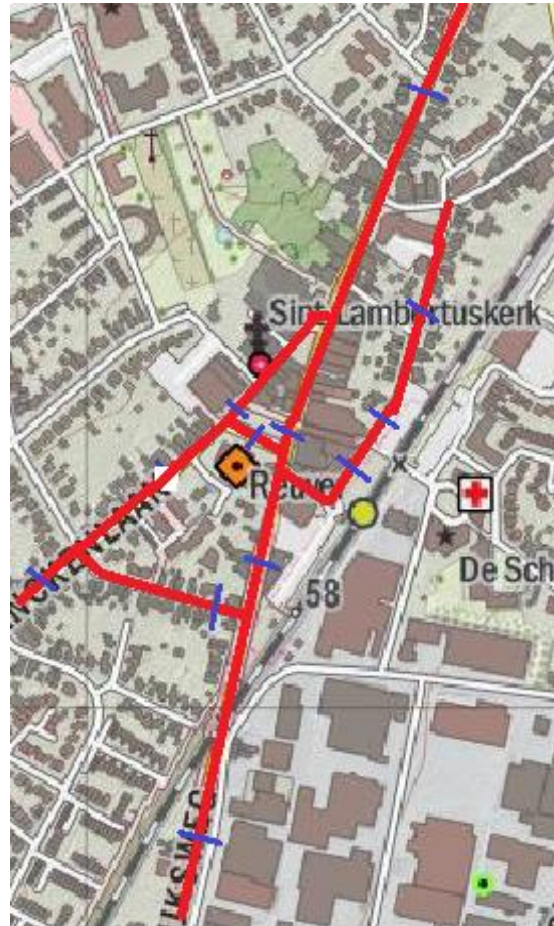
Analyse

In het algemeen is ook in en rondom het centrum van Reuver het verkeer (fors) afgenomen, door coronamaatregelen.

Dit valt vooral op bij de intensiteiten op de Rijksweg en de Pastoor Vranckenlaan, die staan weergegeven op de volgende pagina in tabel 3. Op de Wilhelminalaan zijn de intensiteiten iets toegenomen. Waarschijnlijk is dit verkeer wat voorheen vanuit noordelijke en zuidelijke richting via de Rijksweg naar hun bestemming reed, het gaat hierbij om ongeveer 100-150 voertuigen per dag. Een deel hiervan is (vracht)verkeer richting bouwlocatie "Oppe Brik". Verder valt op dat er geen extra verkeer via Den Roover rijdt en dat er minder voertuigen bij het gemeentehuis langs komen, waar je zou verwachten dat dit toeneemt door de andere routing via de Pastoor Vranckenlaan. Voor voertuigen die een bestemming hebben aan de westzijde van het Raadhuisplein ziet het ernaar uit dat deze voor een deel via de Prins Hendrikstraat rijden, dit blijkt uit een afname van verkeer bij Rijksweg 25 (-490 voertuigen) en een toename op de Prins Hendrikstraat van bijna 300 voertuigen. De toename op de Prins Hendrikstraat zal waarschijnlijk buiten de Markt ook deels komen door inwoners die via de Pastoor Rijnderslaan de wijk uit rijden, waar deze in het verleden via de Pastoor Vranckenlaan richting Belfeld reden. Verder valt het op dat er een toename is op de Rijksweg voor de passage. Gezien de relatief kleine afname van intensiteiten, t.o.v. intensiteiten op de Rijksweg en andere wegen in Reuver, bij de Pastoor Vranckenlaan en voor het gemeentehuis is het mogelijk dat men een rondje rijdt indien men een bestemming heeft aan de Rijksweg in het centrum.

De gereden snelheden in en rondom het centrum van Reuver zijn weinig veranderd ten opzichte van voor de verkeersproef. Wel valt het op dat op de meeste meetpunten de snelheid toeneemt als de intensiteit afneemt en de snelheid afneemt als de intensiteit toeneemt.

Uit de resultaten in tabel 3 blijkt dat het vrachtwagenverbod effect heeft op het aantal vrachtauto's die over de Rijksweg door het centrum rijden. Er rijden minder vrachtauto's op de Rijksweg richting het centrum vanuit zowel Belfeld als Swalmen, daarbij is de afname vanuit het noorden 8 vrachtauto's en vanuit het zuiden 14 vrachtauto's. Ook in het centrum rijden minder vrachtwagens aangezien er 48 vrachtauto's rijden bij de Pastoor Vranckenlaan t.h.v. de parochie ri. het zuiden. Voorheen waren dit op de Rijksweg 106 (ri. zuiden) vrachtauto's. Het is aannemelijk dat deze vrachtauto's vanuit het noorden vanaf de rotonde bij de Maasstraat een andere route nemen, aangezien de intensiteit qua vrachtverkeer op de meetpunten bij de Rijksweg 7 of bij Den Roover 3 niet is toegenomen. Een aantal van deze vrachtauto's rijdt nu via de Parklaan. Dit wordt onder het kopje Reuver West (verderop) toegelicht. Van het andere deel van de vrachtauto's die voorheen op de Rijksweg reden is het niet duidelijk hoe deze nu rijden, aangezien er geen toenames van vrachtverkeer te zien zijn op Den Roover, Sint Jozefweg of de Keulseweg. Een deel van de vrachtauto's die vanuit Swalmen komen neemt nu de route Rijksweg, Heerstraat/Prins Hendrikstraat en dan de Pastoor Vranckenlaan. Op het Raadhuisplein voor het gemeentehuis is het aantal vrachtauto's amper afgenomen, dit is verklaarbaar doordat het Raadhuisplein nu de enige route is naar het noorden vanuit detailhandel in het westelijk deel van het centrum. Ook zal er vrachtverkeer komende vanuit het noorden om het Raadhuisplein heen rijden om zo hun afnemers aan de Rijksweg te bedienen, gezien het laden en lossen van vracht op dit deel van de Rijksweg.



Afbeelding 2: Overzicht tellocaties (blauwe strepen) en straten in centrum Reuver

	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-2-2020)			Proefopstelling (27-8-2020 t/m 26-11-2020)			Verkeers-aandeel voor proef	voor proef	Verkeersaandeel tijdens proef	
Straat	Intensiteit motor-voertuigen (24u)	Aantal vracht-auto's	V85 (km/u)	Intensiteit motor-voertuigen (24u)	Aantal vracht-auto's	V85 (km/u)	auto's en bestelbusjes (<7m)	vracht-auto's	auto's en bestelbusjes (<7m)	vrachtauto's
Wilhelminalaan (huisnr. 78)	2217	67	32	2297	92	31,5	97,1%	2,9%	96,1%	3,9%
Wilhelminalaan (huisnr. 20)	1476	30	38	1549	31	38,5	98,0%	2,0%	98,0%	2,0%
Wilhelminalaan (huisnr. 4)	1379	28	41	1424	28	41	98,0%	2,0%	98,1%	1,9%
Rijksweg (huisnr. 70)	5674	57	50,5	4859	49	49,5	99,0%	1,0%	99,0%	1,0%
Den Roover (huisnr. 63A)	332	3	36	273	3	40	99,1%	0,9%	98,9%	1,1%
Rijksweg ri. Belfeld (passage)	1692	102	39	2308	46	35	94,3%	5,7%	98,0%	2,0%
Rijksweg ri. Swalmen (passage)	2638	106	37	17	1	52	96,1%	3,9%	94,4%	5,6%
Pastoor Vranckenaal ri. Beesel (parochie)	23	0	44	2403	48	34	100,0%	0,0%	98,0%	2,0%
Pastoor Vranckenaal ri. Belfeld (parochie)	1496	15	36	26	1	43	99,0%	1,0%	96,3%	3,7%
Raadhuisplein (gemeentehuis)	2537	101	29,5	2386	95	29	96,2%	3,8%	96,2%	3,8%
Rijksweg (huisnr. 25)	4354	174	50	3904	156	49,5	96,2%	3,8%	96,2%	3,8%
Prins Hendrikstraat (huisnr. 3)	1123	11	41,5	1421	28	39,5	99,0%	1,0%	98,1%	1,9%
Rijksweg (huisnr. 7)	4644	139	64,5	4107	123	63	97,1%	2,9%	97,1%	2,9%
Pastoor Vranckenaal (huisnr. 52)	3389	68	45,5	2712	81	43	98,0%	2,0%	97,1%	2,9%
Totaal:	32974	901		29686	782		97,3%	2,7%	97,4%	2,6%

Tabel 3 Gemeten intensiteiten in en rond het centrum van Reuver (inclusief aandeel auto's/bestelbusjes en vrachtauto's)

Reuver West

Analyse

Ook in westelijk Reuver is het verkeer afgenomen, door de corona-maatregelen, zie tabel 4 op de volgende pagina. Wat opvalt in westelijk Reuver is dat het verkeer op de Parklaan bij huisnummer 56 is toegenomen. Dit komt vermoedelijk doordat de Beeselseweg in dezelfde periode was afgesloten waardoor weggebruikers via de Kesselseweg en Sint Jorisstraat naar Beesel rijden. Het verkeer op de Karel Doormanlaan is iets toegenomen. Verkeer met een bestemming aan de westzijde van het centrum rijdt in plaats van via de Rijksweg met name over de Prins Hendrikstraat, volgens de tellingen. Op de Heerstraat en Pastoor Vranckenlaan is namelijk geen toename van verkeer te zien.

De gereden snelheden in het westen van Reuver zijn grotendeels gelijk gebleven, waarbij het opnieuw opvalt dat naarmate de intensiteit toeneemt de snelheid afneemt en andersom. Bij hele lage intensiteiten is de snelheid toegenomen, zoals op de Karel Doormanlaan bij huisnummer 69.

Het vrachtverkeer is ook in het westelijk deel van Reuver iets afgenomen. Opvallend is het grote verschil in vrachtauto's op de Heerstraat 7d en Heerstraat 27a, dit komt waarschijnlijk door de bouwlocatie Spoorkamp. Er rijden iets meer vrachtauto's op de Parklaan (huisnummer 56) dan voorheen. Vrachtverkeer met een bestemming aan de westkant van het Raadhuisplein rijden nu waarschijnlijk voor een deel via de Prins Hendrikstraat en de Pastoor Vranckenlaan.



Afbeelding 3: Overzicht tellocaties (blauwe strepen) en straten in het westelijk deel van Reuver

Straat	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-2-2020)			Proefopstelling (27-8-2020 t/m 26-11-2020)			Verkeers-aandeel voor proef	voor proef	Verkeersaandeel tijdens proef	
	Intensi-teit mo-torvoer-tuigen (24u)	Aantal vracht-auto's	V85 (km/u)	Intensiteit motor-voertui-gen (24u)	Aantal vracht-auto's	V85 (km/u)	auto's en bestel-busjes (<7m)	Vracht-auto's	auto's en be-stel-busjes (<7m)	vracht-auto's
Parklaan (huisnr. 8C)	1984	40	39	1918	38	38	98,0%	2,0%	98,1%	1,9%
Parklaan (huisnr. 56/58)	642	13	42	1020	20	40,5	98,0%	2,0%	98,1%	1,9%
Den Roover (huisnr. 63A)	332	3	36	275	3	39,5	99,1%	0,9%	98,9%	1,1%
Rijksweg (huisnr. 7)	4644	139	64,5	4154	125	63	97,1%	2,9%	97,1%	2,9%
Pastoor Vranc-kenlaan (huisnr. 52)	3389	68	45,5	2712	81	43	98,0%	2,0%	97,1%	2,9%
Karel Doorman-laan (huisnr. 32)	468	5	46,5	486	10	45,5	98,9%	1,1%	98,0%	2,0%
Karel Doorman-laan (huisnr. 69/71)	260	3	42,5	274	3	46	98,9%	1,1%	98,9%	1,1%
Heerstraat (huisnr. 7D)	4984	199	43,5	4771	191	42	96,2%	3,8%	96,2%	3,8%
Heerstraat (huisnr. 27A)	3163	127	46	3153	126	44,5	96,1%	3,9%	96,2%	3,8%
Prins Hendrik-straat (huisnr. 3)	1123	11	41,5	1421	28	39,5	99,0%	1,0%	98,1%	1,9%
Totaal:	20989	608		20184	625		97,2%	2,8%	97,0%	3,0%

Tabel 4 Gemeten intensiteiten in West Reuver (inclusief aandeel auto's/bestel-busjes en vrachtauto's)

Toegangen naar Reuver

Noordelijke toegang

Uit de tellingen aan de noordzijde van Reuver blijkt dat het verkeer op de gemeten punten is afgenomen, zie tabel 5 verderop. De gereden snelheid zijn grotendeels gelijk gebleven. Alleen op Den Roover is de snelheid met 3,5 km/u toegenomen.

Het vrachtverkeer is op bijna alle punten afgenomen.



Afbeelding 4: Overzicht tellocaties (blauwe strepen) noordelijke toegang Reuver

Straat (t.h.v)	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-2-2020)			Proefopstelling (27-8-2020 t/m 26-11-2020)			Verkeers-aandeel voor proef		Verkeers-aandeel tijdens proef	
	Intensiteit (24u)	aantal vracht auto's	V85 (km/h)	intensiteit	aantal vracht auto's	V85 (km/u)	auto's en bestelbusjes (<7m)	vracht auto's	auto's en bestelbusjes (<7m)	vracht auto's
Sint Jozefweg (huisnr. 2)	3067	153	51,5	2860	143	51	95,2%	4,8%	95,2%	4,8%
Rijksweg (huisnr. 70)	5674	57	50,5	4859	49	49,5	99,0%	1,0%	99,0%	1,0%
Den Roover (huisnr. 63A)	332	3	36	273	3	40	99,1%	0,9%	98,9%	1,1%
Parklaan (huisnr. 8C)	1984	40	39	1918	38	38	98,0%	2,0%	98,1%	1,9%
Totaal:	11057	253		9910	233		97,8%	2,2%	97,7%	2,3%

Tabel 5 Gemeten intensiteiten bij noordelijke toegang Reuver (inclusief aandeel auto's/bestelbusjes en vrachtauto's)

Zuidelijke toegang

Opnieuw zijn de intensiteiten op de gemeten punten afgenomen. De gereden snelheden zijn amper toe- of afgenomen. Het vrachtverkeer is op de Rijksweg iets afgenomen (14 vrachtauto's minder per dag). Op de Bergerhofweg en Heerstraat is het vrachtverkeer, logischerwijs door het vrachtwagenverbod, toegenomen (72 vrachtauto's meer).



Afbeelding 5: Overzicht tellocaties (blauwe strepen) zuidelijke toegang Reuver

Straat (t.h.v)	Nulsituatie (2-3-2020 t/m 8-2-2020)			Proefopstelling (27-8-2020 t/m 26-11-2020)			Verkeers-aandeel voor proef	voor proef	Verkeersaandeel tijdens proef	
	Intensiteit (24u)	aantal vracht-auto's	V85 (km/h)	intensiteit	aantal vracht-auto's	V85 (km/u)	auto's en bestelbussen (7m)	vracht-auto's	auto's en bestelbussen (7m)	vracht-auto's
Rijksweg (huisnr. 7)	4644	139	64,5	4107	123	63	97,1%	2,9%	97,1%	2,9%
Bergerhofweg (huisnr. 1)	4718	283	56	4539	318	55	94,3%	5,7%	93,5%	6,5%
Heerstraat (huisnr. 7D)	4984	199	43,5	4749	237	42	96,2%	3,8%	95,2%	4,8%
Totaal:	14346	621		13395	678		95,9%	4,1%	95,2%	4,8%

Tabel 6 Gemeten intensiteiten bij zuidelijke toegang Reuver

Algemene conclusies verkeerstellingen

Uit de tellingen blijkt dat de corona-maatregelen, die destijds van kracht waren, invloed hebben op de gemeten intensiteiten. De gemeten intensiteiten zijn namelijk nog niet terug op het niveau van voor de corona-maatregelen. Effecten die ondanks de corona-maatregelen duidelijk zijn geworden zijn:

1. Er rijdt minder vrachtverkeer over de Rijksweg en door het centrum;
2. Het gemeten (vracht)verkeer voor het gemeentehuis is nagenoeg gelijk gebleven;
3. Het vrachtverkeer is op de Pastoor Vranckenlaan, Bergerhofweg, Prins Hendrikstraat en in mindere mate de Parklaan toegenomen;
4. We zien geen toename van vrachtverkeer op de Mariastraat, Sint Annastraat en Heerstraat.

Enquête Verkeersproef Reuver

Hieronder staan de conclusies beschreven van de enquête van de verkeersproef. In de bijlage is dit uitvoeriger en per straat toegelicht. Op afbeelding 6 hieronder is weergegeven waar de enquête is verspreid onder bewoners. Bewoners die ook aan deze straten wonen maar niet het adres aan de straat hebben, zoals bewoners in het Burgmeester Hendrixfhof die met de gevels aan de Pastoor Vranckenlaan gesitueerd zijn, hebben ook een brief met daarbij de link naar de enquête ontvangen. Dit geldt ook voor bijvoorbeeld Het Vloot, die ook aan de Wilhelminalaan/Keulseweg wonen.



Afbeelding 6: Overzicht waar de enquête is uitgezet

Er zijn in totaal (bewoners en ondernemers) 630 enquêtes uitgezet. Hiervan is 176 ingevuld. Dit is een respons van 27,9%. (Voor een online enquête wordt een respons van 20% al als erg goed aangemerkt).

Algemeen

Centrum

In het algemeen valt te concluderen dat de beleving/woongenot en de verkeersveiligheid in het oostelijke deel van het centrum zijn verbeterd.

De ondernemers in het centrum zijn verdeeld over de beleving en de verkeersveiligheid. Wel geven ze aan dat de klandizie amper is toegenomen. Het vrachtwagenverbod ervaren zij als zeer positief

Omliggende straten

Op andere toeleidende wegen, voor vrachtverkeer, naar het centrum en de bedrijventerreinen staan zowel het woongenot als de verkeersveiligheid (erg) onder druk. Deze straten krijgen allemaal meer, met name vracht-, verkeer te verduren. Waar het woongenot en verkeersveiligheid al als slecht werd ervaren is deze meer verslechterd, op bijvoorbeeld de Mariastraat, Parklaan en Pastoor Vranckenlaan.

Bevindingen per straat:

Straat :	Bevindingen:
Parklaan	In deze straat zijn de meningen wat verdeeld. Wel is het woongenot verslechterd. Dit gaat niet overal ten koste van de verkeersveiligheid. Daarbij wordt snelheid en toename van verkeer als factor genoemd. Het overgrote deel wil overigens niet dat de routing en het vrachtwagenverbod in stand blijft.
Rijksweg (noord)	Bewoners aan het noordelijk deel van de Rijksweg zijn positief over de verkeersproef. Het woongenot is noemenswaardig verbeterd. Het gevoel is dat de verkeersveiligheid niet is toegenomen, wat verklaarbaar is doordat benoemd wordt dat men zich stoort aan de snelheid waarmee men daar rijdt.
Pastoor Vranckenlaan	De Pastoor Vranckenlaan werd al grotendeels als verkeersonveilige straat ervaren. Dit is toegenomen, het woongenot is daarbij aangetast. Daarbij wordt snelheid, toename van verkeer, en landbouw/vrachtverkeer als oorzaak aangewezen. Het heeft weinig invloed op de tijd die men doorbrengt op straat, mogelijk door de relatie met het centrum. Bewoners willen veelvuldig dat de huidige routing niet in stand blijft.
Karel Doormanlaan	De verkeersproef heeft in mindere mate invloed op de Karel Doormanlaan. Wel wordt door het extra verkeer de straat als verkeersonveiliger ervaren. Dit heeft geen invloed op de tijd die men doorbrengt op straat. De enkele respondenten willen niet dat de huidige routing in stand blijft.
Prins Hendrikstraat	De bewoners aan de Prins Hendrikstraat hebben het gevoel dat de verkeersveiligheid en het woongenot erg is verslechterd. Het heeft geen invloed op de tijd die men doorbrengt op straat. De negatieve effecten komen met name door de snelheid waarmee wordt gereden, toename van verkeer, landbouw/vrachtverkeer, onoverzichtelijkheid, geparkeerde auto's en de weginrichting. Geen enkele bewoner in deze straat wil dat de huidige routing in stand blijft.
Wilhelminastraat	Gevoelsmatig heeft de verkeersproef niet heel veel invloed op de beleving van bewoners in de Wilhelminastraat. Het woongenot en de verkeersveiligheid zijn niet noemenswaardig afgenomen. Wel vinden bewoners hier snelheid, geparkeerde auto's en de toename van verkeer een probleem. Het overgrote deel in de Wilhelminastraat wil dat de huidige routing in stand blijft.
Mariastraat	In de Mariastraat ervaren bewoners het woongenot en verkeersveiligheid al als laag. Het woongenot en de verkeersveiligheid is verder verslechterd. Het heeft niet veel invloed op de tijd die men op straat doorbrengt. Het lage woongenot en de lage verkeersveiligheid zijn volgens bewoners met name te wijten aan de snelheid waarmee men rijdt, toename verkeer en aantal landbouwvoertuigen/vrachtauto's. Bewoners uit deze straat zijn in grote getalen tegen de huidige routing.
Raadhuisplein (weg)	Volgens de bewoners aan het Raadhuisplein is er weinig veranderd. Wel is het woongenot en verkeersveiligheid wat toegenomen. Dit heeft geen invloed op de tijd die ze op straat doorbrengen. De bewoners zijn wisselend over het handhaven van de huidige routing.
Den Roover	In Den Roover merkt men gevoelsmatig weinig van de verkeersproef. Wel vinden ze de snelheid waarmee men door hun straat rijdt en de weginrichting een probleem. De bewoners vinden dat het woongenot en de verkeersveiligheid redelijk hetzelfde is gebleven.
Het Vloot	In Het Vloot wordt de verkeersproef als positief ervaren. De verkeersveiligheid en het woongenot is toegenomen.
Burgemeester Hendrixfhof (gevels aan Pastoor Vranckenlaan)	Op het Burgemeester Hendrixfhof is het woongenot en de verkeersveiligheid verslechterd door de verkeersproef. Dit heeft geen invloed op de tijd die men doorbrengt op straat. De verkeersveiligheid is met name verslechterd doordat er te hard wordt gereden, toename verkeer en het aandeel landbouw/vrachtverkeer. Iets meer dan de helft van de respondent wil dat de huidige routing wordt geschrapt.
Heerstraat	In de Heerstraat waren gevoelsmatig al problemen (woongenot en verkeersveiligheid zijn laag). Deze problemen zijn door de verkeersproef erger geworden. Het heeft niet veel invloed op de tijd die men op straat doorbrengt. Het

	lage woongenot en de lage verkeersveiligheid zijn volgens bewoners met name te wijten aan de snelheid waarmee men rijdt, toename verkeer en aantal landbouwvoertuigen/vrachtauto's. De meeste bewoners uit deze straat zijn tegen de huidige routing.
Keulseweg	Op de Keulseweg zijn de mening verdeeld. Het woongenot en met name de verkeersveiligheid werd als matig ervaren. De verkeersproef zorgt er niet voor dat dit verbeterd. Deze straat geeft geen eenduidig antwoord op de problemen, ook maar weinig respondenten.
Sint Jozefweg	Op de Sint Jozefweg ervaaarde bewoners het woongenot en verkeersveilig al als laag. Het woongenot en de verkeersveiligheid is verder verslechterd. Het heeft niet veel invloed op de tijd die men op straat doorbrengt. Het lage woongenot en de lage verkeersveiligheid zijn volgende bewoners mate te wijten aan de snelheid waarmee men rijdt, toename verkeer en aantal landbouwvoertuigen/vrachtauto's. Bewoners uit deze straat zijn tegen de huidige routing.
Sint Annastraat	Op de Sint Annastraat heeft de verkeersproef invloed. Het woongenot en de verkeersveiligheid is afgenomen. Al komt dit hier volgens bewoners met name door de hoeveelheid verkeer en de snelheid waarmee men rijdt. Over de verkeersveiligheid zijn de bewoners verdeeld. Het overgrote deel wil niet dat de huidige routing in stand blijft.
Ondernemers	Ondernemers in het centrum zijn verdeeld door de verkeersproef. Het overgrote deel vindt dat de verkeersveiligheid iets is toegenomen. De beleving is daarbij voornamelijk gelijk gebleven en verbeterd. De klandizie is daardoor amper toegenomen. Ondernemers ervaren de snelheid waarmee wordt gereden als een probleem. De ondernemers zijn eenduidig positief over het vrachtwagenverbod.

Samenvatting reacties Facebook pagina Gemeente Beesel

Veel van de reacties gaan over de wegversmalling ter hoogte van het voormalig klooster. Deze zou te verkeersonveilig zijn, zeker gezien dat deze wegversmalling dicht op de t-splitsing Rijks-weg – Pastoor Vranckenlaan zit. Bewoners zijn tevreden dat de wegversmalling is weggehaald. Meerdere bewoners geven aan dat ze de verkeerssituatie wel is verbeterd. Dat de Markt het gehele Raadhuisplein behelst wordt als positief ervaren. Sommige bewoners melden dat het parkeren op het Raadhuisplein (weg) een groot drama is. In een aantal reacties wordt gesproken over drukte op de Pastoor Vranckenlaan. Een aantal bewoners vinden de proef weggegooid geld of zinloos gedoe.

Samenvatting meldingen/klachten aangaande Verkeersproef Reuver

Bewoners aan de Pastoor Vranckenlaan en Oude Baan merken op dat het (vracht)verkeer is toegenomen. Meerdere klachten benoemen een te hoge snelheid op de Pastoor Vranckenlaan, met name voorbij het gemeentehuis richting de Heerstraat. Een bewoner meldt dat de snelheden op de Sint Annastraat zijn toegenomen. Er is veel verkeer op de Heerstraat wat ook nog eens regelmatig te hard rijdt en wordt geen voorrang verleend aan recht bij de kruising Heerstraat / Burgemeester Claessenstraat. Een bewoner merkt op dat hij nadat de wegversmalling ter hoogte van het klooster is weggehaald al bijna twee is aangereden op de fiets doordat autobestuurders de bocht af snijden.

Ongevallenanalyse

Ongevallen analyse Verkeersproef Reuver van 1 maart 2020 t/m 13 november 2020

Locatie	Huisnr:	Afloop ongeval:	Dagdeel:	Datum:
Heerstraat		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	avond	05-mei
Heerstraat	31	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	nacht	31-mrt
Keulseweg	191	Verlaten plaats na verkeersongeval	ochtend	08-okt
Keulseweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	08-jun
Keulseweg		Verlaten plaats na verkeersongeval	avond	23-mei
Pastoor Vranckenlaan	38	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	28-jul
Rijksweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	avond	30-okt
Rijksweg	27 A	Verkeersongeval met letsel	middag	03-okt
Rijksweg	1	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	avond	20-mei
Rijksweg	48	Verlaten plaats na verkeersongeval	middag	08-mei
Rijksweg		Verkeersongeval met dodelijke afloop	avond	24-apr
Wilhelminalaan		Verlaten plaats na verkeersongeval	middag	02-apr

Ongevallen analyse 1 maart 2019 t/m 13 november 2019

Locatie	Huisnr:	Afloop ongeval:	Dagdeel:	Datum:
Heytstraat	10	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	ochtend	10-sep
Klaashofweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	ochtend	13-apr
Lommerbergen	1	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	ochtend	11-nov
Mariastraat	65	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	1-apr
Pastoor Vranckenlaan		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	ochtend	12-jul
Prins Hendrikstraat		Verkeersongeval met letsel	middag	13-mrt
Rijksweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	2-nov
Rijksweg		Verkeersongeval met letsel	avond	31-okt
Rijksweg	90	Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	10-jul
Rijksweg		Verkeersongeval met letsel	ochtend	30-apr
Rijksweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	middag	23-apr
Rijksweg		Verkeersongeval met uitsluitend materiele schade	ochtend	10-mrt

Er zijn in de periode van 1 maart 2020 tot en met 13 november 2020 niet significant meer ongevallen geregistreerd dan in 2019 op dezelfde data. De verkeersproef heeft daardoor geen aannemelijke invloed op ongevallen in Reuver op de desbetreffende wegen.

Verkeersveiligheidstoets Proefopstelling Reuver (conclusies)

Bureau Kragten heeft om de verkeersveiligheid te waarborgen de proefopstelling getoetst. Daaruit blijkt het volgende:

Uit de verkeersveiligheidstoets zijn diverse knelpunten en oplossingsrichtingen ten aanzien van verkeersveiligheid benoemd.

Als gevolg van de proefopstelling fungeert de Pastoor Vranckenlaan gevoelsmatig als doorgaande route voor verkeer komend vanuit het noorden. Dit geldt met name voor lokaal verkeer zoals de inwoners van Reuver, maar de proefopstelling maakt het gebruik van de Pastoor Vranckenlaan ook aantrekkelijker voor het verkeer naar het veer Beesel – Kessel en voor bezoeker van het recreatiepark Landal De Lommerbergen, hetgeen uit oogpunt van verkeersveiligheid ongewenst is. Daarnaast maakt meer doorgaand verkeer gebruik van het Raadhuisplein en komt hier in conflict met de parkeerders voor de voorzieningen in het centrum.

Verder heeft het ingestelde vrachtwagenverbod tot gevolg dat het vrachtverkeer tussen Beesel, Reuver en Belfeld gebruik moet maken van onder andere de woonstraat Mariastraat. Dit is gelet op de huidige inrichting van de Mariastraat ongewenst. De aanbeveling luidt om de hoeveelheid (doorgaand) vrachtverkeer door het centrum van Reuver eerst nader te onderzoeken alvorens een vrachtwagenverbod definitief te maken. Bovendien is hierbij ook aandacht nodig voor het landbouwverkeer dat nu gebruik maakt van de Rijksweg – Pastoor Vranckenlaan en dat resulteert in een veiligheidsrisico en relatie tot langzaam verkeer.

Door Reuver loopt één centrale hoofdas die ingericht is als gebiedsontsluitingsweg, dit is de Rijksweg. Het is daardoor aannemelijk dat verkeer tussen de kernen Beesel en Belfeld ook gebruik maken van de Rijksweg in Reuver om zich van zuid naar noord v.v. te verplaatsen, want dit is immers de kortste route. Om het gebruik van de A73 voor het doorgaand verkeer aantrekkelijker te maken luidt de aanbeveling om de Rijksweg (-Zuid) buiten de bebouwde kom af te waarderen naar een erftoegangsweg 60 km/u zodat de reistijd van de route via Reuver toeneemt en onaantrekkelijker wordt voor doorgaand verkeer. Daarnaast luidt de aanbeveling om de Beeselseweg te voorzien van aanvullende snelheidsverlagende maatregelen om het gebruik door doorgaand verkeer te ontmoedigen.

Om een leefbaar en verkeersveilig centrum van Reuver te verkrijgen luidt het advies om, in aanvulling op de maatregelen die hierboven zijn beschreven, de proefopstelling niet definitief te maken en de Rijksweg in twee richtingen beschikbaar te houden verkeer. Dit voorkomt een extra belasting op de Pastoor Vranckenlaan, waardoor meer ruimte ontstaat om het Raadhuisplein aantrekkelijk vorm te geven en de leefbaarheid in Reuver te verbeteren.

Indien toch wordt besloten om de proefopstelling te handhaven, luidt het advies om de navolgende maatregelen op korte termijn (tijdens de proefopstelling) of lange termijn (na proefopstelling) te nemen om de situatie minder onveilig te maken. Ook met korte termijn maatregelen blijft de situatie echter onacceptabel:

Maatregelen korte termijn (quick wins)

- Vrachtwagenverbod voorzien van uitzondering voor laden/lossen, omdat dit op basis van de vrachtpapieren handhaafbaar is.
- Verbeteren zichtbaarheid bebording (C02 + D05L) ter hoogte van de aansluiting Pastoor Vranckenlaan – Karel Doormanlaan
- Verplicht (brom)fietspad vanuit de Rijksweg naar de Pastoor Vranckenlaan opheffen en de (brom) fietsers met het verkeer mee laten rijden.
- Bij de aansluiting Rijksweg – Pastoor Vranckenlaan conform het genomen verkeersbesluit het onderbord OB 54 “uitgezonderd (brom)fietsers toepassen onder de borden C02 “éénrichtingsweg” en D05R “gebod tot volgen van de richting rechtsaf” en het verplicht (brom)fietspad naar de Pastoor Vranckenlaan vervangen door een onverplicht fietspad.
- Voetgangersoversteekplaats Pastoor Vranckenlaan toepassen ter hoogte van aansluiting Raadhuisplein
- Voetgangers langs Rijksweg door meubilair of anderszins geleiden naar centraal oversteekpunt.

Maatregelen lange termijn

- Pastoor Vranckenlaan tussen aansluiting Prins Hendrikstraat en Heerstraat inrichten als erftoegangsweg 30 km/u met bijbehorende maatregelen, zoals open verharding, snelheidsverlagende maatregelen (bijvoorbeeld aspverspringingen/kruispuntplateaus) om het gebruik door doorgaand verkeer te beperken.
- Bij behoud van het éénrichtingsverkeer:
 - Inrichting van Rijksweg en Pastoor Vranckenlaan afstemmen op het éénrichtingsverkeer
 - Het kruispunt Pastoor Vranckenlaan – Rijksweg reconstrueren, waarbij de noordelijke aansluiting Rijksweg richting het voormalige klooster wordt ingepast en de Rijksweg uit zuidelijke richting hier haak op aansluit met aandacht voor het fietsverkeer van en naar de Rijksweg.
 - Haakse parkeerplaatsen aan het Raadhuisplein vervangen door langsparkeren en het verlies aan parkeerplaatsen elders compenseren.
 - Parkeerplaatsen langs de Pastoor Vranckenlaan, tussen Rijksweg en Karel Doormanlaan, aan de rechterzijde van de rijbaan situeren.
 - Nader onderzoek doen naar de haalbaarheid tot het open houden van het Raadhuisplein tijdens de weekmarkt.
 - Kruispunt Pastoor Vranckenlaan – Karel Doormanlaan accentueren door afwijkende verharding.
- Éénrichtingsverkeer richting Rijksweg op de Prins Hendrikstraat
- Toepassen van onderborden OB52 “uitgezonderd fietsers” bij éénrichtingsverkeer binnen de bebouwde, zodat bromfietzers binnen de bebouwde kom gelijkwaardig aan het gemotoriseerde verkeer moeten deelnemen
- Voetgangersoversteekplaatsen laten vervallen en sharedspace toepassen om het oversteken in het hele centrum mogelijk te maken
- Kruispunten in het centrum waar mogelijk compacter vormgeven en voorzien van verhoogde banden ter voorkoming van het afsnijden van bochten over de loopstroken.

Verkeersadvies Politie Venlo-Beesel

Volgens artikel 24 uit de BABW (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) is de overheidsinstantie verplicht om een verkeersbesluit te nemen na overleg met de Korpschef van de politie. Vandaar dat wij de politie om advies hebben gevraagd aangaande de verkeersopstelling conform de verkeersproef. Hieronder staat het advies van de Politie Venlo – Beesel.



Naar aanleiding van uw mail / schrijven met het onderwerp:
“ verkeersproef in het centrum van Reuver en de daarbij behorend vrachtwagen verbod” aan de politie, bericht ik u het volgende:

De politie heeft na bestudering van de huidige situatie en op de situatie zoals deze voorheen was een adviserende rol ingenomen.

Motivering verkeersproef Rijksweg, Pastoor Vranckenlaan en de Raadhuislaan:

=====

De Rijksweg is een Gebiedsontsluitingsweg met de daarbij behorende snelheden en inrichtingen. Buiten de kom geldt een snelheid van 80 kilometer per uur en in de bebouwde kom 50 kilometer per uur. Tussen de Stationsstraat en de Keulseweg is de snelheid 30 kilometer per uur.

De Rijksweg is een van de belangrijkste verbindingswegen tussen Belfeld, Reuver-Beesel en Swalmen. De Rijksweg wordt ook in geval van een groot calamiteit op bijvoorbeeld de A73 gebruikt als omleidingsroute tussen de dorpskernen.

Bij de verkeersproef in het centrum van Reuver is op de Rijksweg besloten om vanuit het zuiden rijdende naar het noorden eenrichtingsverkeer d.m.v. bord C03 te maken. Dit om de Rijksweg te ontlasten. Om dit kracht bij te zetten en de snelheid van het verkeer te verminderen zijn er bloembakken op de rijbaan geplaatst.

Gezien vanaf het noorden rijdende in de richting van het zuiden, heeft men besloten om een inrijverbod d.m.v. bord C02 te maken. Het verkeer moet hierbij verplicht rechtsaf slaan de Pastoor Vranckenlaan in om daarna linksaf te slaan naar het Raadhuisplein om uiteindelijk zijn weg te kunnen vervolgen naar de Rijksweg in noordelijke en/of zuidelijke richting. Hiervoor is de eenrichtingsverkeer situatie op de Pastoor Vranckenlaan, aangepast en omgedraaid.

Inrijverbod vrachtverkeer:

=====

Tevens is een vrachtwagenverbod, met uitzondering van bestemmingsverkeer, ingesteld vanaf de rotonde Rijksweg-Maasstraat-Klaashofweg en de rotonde Rijksweg-Bergerhofweg-Heerstraat.

Hierdoor kan het overige vrachtverkeer niet meer over de Rijksweg en moet aan de noordzijde de Klaashofweg of de Maasstraat in rijden.

Aan de zuidzijde moet het vrachtverkeer de Bergerhofweg of de Heerstraat in rijden.

Al deze wegen zijn erftoegangswegen die niet ingericht zijn voor dit verkeer.

Gevolg proef:

=====

In de 30 km zone van de Rijksweg is door de verkeersproef minder verkeer gekomen door er eenrichtingsverkeer van te maken.

Doordat er geen tegenliggers komen is de kans groot dat de snelheid, vooral in de spits en avonduren omhoog gaat. Ook de bloembakken vormen nu een soort van chicane, wat vooral voor de jeugdige bestuurders een uitdaging is. Hierdoor komen vooral voetgangers en fietsers in het gedrang. Door eigen waarneming is geconstateerd dat fietsers uitwijken naar het gedeelte waar voetgangers ook lopen en dat voetgangers moeite hebben om de weg veilig over te steken.

Door het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg komt echter een grote druk te liggen op de Pastoor Vranckenlaan en het Raadhuisplein. Deze wegen zijn ingericht en bedoeld als erftoegangswegen van 30 km per uur en niet geschikt voor een hogere intensiteit verkeer en vrachtverkeer.

Doordat het vrachtverkeer met bestemmingsverkeer nu ook over deze wegen moeten rijden, komen vooral de voetgangers en de Brom/snor/fietsers in het gedrang. De bochten in de wegen met daarop geplaatste betonnen blokken en ruggen maken het de chauffeurs van de vrachtwagens zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk waardoor de voetgangers en fietsers in de zogenaamde dodehoek komen met alle gevolgen van dien. Bij elke bocht zwenken de opleggers en aanhangwagens behoorlijk uit en heeft de chauffeur geen zicht meer op het overige verkeer.

Het overige vrachtverkeer gaat zich een, voor hun logische, route zoeken vanaf de rotondes door de wijken heen om weer op de Rijksweg te komen of bij hun bestemming. Deze wegen zijn allemaal erftoegangswegen die niet berekend en ingericht zijn op een behoorlijke extra belasting van personenvervoer en vrachtverkeer.

Eventuele korte termijn oplossingen/aanpassingen.

=====

Van de oude en de tijdelijke verkeerssituatie is veel te zeggen zowel op negatieve en positieve wijze.

Door het eenrichtingsverkeer van de Rijksweg op te heffen en weer twee richtingen toe te laten en de bloembakken te verwijderen, dan wel naar de buitenzijde te verplaatsen, zal de snelheid niet toenemen en moet er bij het eventueel passeren van ander dan wel vrachtverkeer op elkaar gewacht worden. Door de wegversmallingen wordt het verkeer van buiten het centrum al geremd en teruggebracht naar minder dan 30 kilometer per uur.

Ook de wegen van rechts die in de voorrang zitten remmen al het verkeer.

Om de winkels op een veilige manier te bevoorraden kan worden gedacht aan de aanleg van 1 of 2 laad/losstroken voor maximaal 30 minuten en eventueel met een bepaalde tijd. Bijvoorbeeld van 08.00 uur tot 12.00 uur. Bord E7, Gelegenheid bestemd voor het onmiddellijk laden en lossen van goederen.

Dan kan ook het vrachtwagen verbod opgeheven worden, waardoor de overlast op de erftoegangswegen in de wijken behoorlijk wordt verminderd. Het vrachtwagenverbod met uitzondering van bestemmingsverkeer is niet te handhaven. Bewijstechnisch is dit moeilijk rond te krijgen. Bij bezwaar is de kans zeer groot dat de bekeuring geseponeerd wordt.

Het bekende knuffelarrest is hier een heel mooi voorbeeld van.

(persoon wordt staande gehouden door een politieagent en vraagt wat hij in het gebied komt doen. Persoon geeft aan dat hij op deze weg een boom heeft staan die hij iedere dag gaat knuffelen, in hoger beroep is deze persoon in het gelijk gesteld en wordt het afgeraden hier voor te bekeuren)

Hulpdiensten

=====

Voor wat betreft de aanrijroutes en aanrijtijden van de hulpdiensten is het opheffen van het eenrichtingsverkeer een groot voordeel met minder risico's. Hulpverleningsvoertuigen hoeven dan niet meer onnodig door de wijken te rijden en zijn vaak eerder ter plaatse. Hulpverleningsvoertuigen hebben ontheffing om tegen het verkeer in te rijden maar doen dit liever niet. De overige weggebruikers zijn hier niet altijd op bedacht en hebben hier vaak weinig begrip voor. Verder betekend dit een verdere ontlasting van de aangrenzende wijken waar veel gezinnen met jonge kinderen wonen.

Langetermijn oplossing:

=====

Om het probleem in de toekomst daadwerkelijk op te lossen en het verkeer te weren c.q. te ontlasten uit de kern van Reuver, zal het probleem groter bekeken moeten worden. Op netwerk niveau te onderzoeken of er ruimte is voor een ringweg rondom Reuver aan te leggen. Dat dit een kostbaar project is, moge duidelijk zijn.

De Rijksweg in het centrum van Reuver (30km) is op enkele kleine aanpassingen na, verkeerstechnisch goed ingericht als doorgaande weg. Snelheid is relatief laag en plaats op de weg voor iedere weggebruiker is duidelijk.

Bovenstaand(e) advies(zen) zijn opgesteld door ondergetekende, namens de Teamchef van het basisteam Venlo-Beesel, politie eenheid Limburg.

Mocht u nog vragen hebben dan hoor ik dat graag.
Met vriendelijke groet,

Theo Brans,
Verkeersadviseur Basisteam Venlo-Beesel
Politie eenheid Limburg.

Advies Kopgroep

Advies Kopgroep

Dit advies heeft het college op 29 januari 2021, naar aanleiding van een toelichting van de evaluatie van de verkeersproef (in de vergadering met de Kopgroep), ontvangen.

ADVIES KOPGROEP CENTRUMPLAN REUVER

Geacht College, geachte leden van de gemeenteraad,

Voor u ligt het advies van de kopgroep inzake ons gemeenschappelijke streven de leefbaarheid en beleving van het centrum van Reuver te verbeteren.

De kopgroep is van mening dat de beleving en kwaliteit van het Reuverse centrum te wensen over laat. De bevindingen zoals neergelegd in het rapport van Caza Consulting “Mysteryshop Rapport deel 3”, van november 2020, worden onderschreven. De diversiteit en aanbod in het compacte centrum wordt als positief ervaren, maar de grote uitdaging ligt bij het creëren van cohesie. De Rijksweg wordt hierbij als barrière gezien en draagt negatief bij aan de gewenste beleving van het centrum. Het gevoel van objectieve en subjectieve verkeersonveiligheid wordt hierdoor versterkt.

Daarnaast is de kopgroep zich terdege bewust van de positie van de horeca als wezenlijk element in een gezellig en cosy centrum. De Beeselse bevolking zal de komende jaren eerder afnemen dan groeien, waarmee het behoud en de verdere uitbouw van onze toeristisch-recreatieve functie, maar ook onze (beperkte) regiofunctie, bepalend is voor het economisch rendabel kunnen blijven functioneren van de in het centrum gevestigde bedrijven. Op zonnige dagen dienen gezellige terrasjes de omgevingskwaliteit van het centrum te kenmerken. Uitnodigend, in een veilige omgeving en met voldoende ruimte om optimaal te kunnen functioneren. En ook hier vormt de Rijksweg een duidelijke dissonant.

Vanuit voornoemd perspectief heeft de kopgroep kennis genomen van de “Evaluatie Verkeersproef Reuver” en de daarbij behorende adviezen van politie en Bureau Kragten. Laatstgenoemde adviezen geven te denken. Het politieadvies stelt kortweg dat handhaving van de huidige situatie (eenrichtingsverkeer Rijksweg) niet wenselijk is. De daarvoor gebruikte argumenten zijn vooral ingegeven door eigen gevoelens en inschattingen, maar worden onvoldoende gestaafd door de objectieve resultaten van de verkeerstellingen. Onderstaand gaan we hier nader op in. Voorts dient bedacht te worden dat de politie niet kijkt naar de economische en maatschappelijke belangen voor het behoud van een levendig centrum.

Het advies van Bureau Kragten is meer gewogen. Enerzijds wordt geopteerd om het tweerichtingsverkeer op de Rijksweg te herstellen, anderzijds worden concrete verkeerskundige maatregelen benoemd waarmee de huidige proefopstelling zou kunnen worden gehandhaafd. Opvallend is dat de oorspronkelijke voorkeur van Seinpost/ZKA en de uitwerking daarvan in een schetsontwerp door Bureau Kragten juist lag in het volledig afsluiten van de Rijksweg.

Evaluatie Verkeersproef Reuver

De uitgevoerde verkeerstellingen geven een betrouwbaar beeld van de verkeersintensiteiten tijdens de nulsituatie alsmede gedurende de proefperiode waarin het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg was ingevoerd. De totale afname van het aantal gemeten motorvoertuigen met 6,4% en vrachtverkeer met 5,9% geeft voor een deel het effect weer van covid-19. Een andere verklaring voor de totale afname is dat een deel van het doorgaande personen- en vrachtverkeer voor het alternatief van de A73 heeft gekozen.

Voorts waren nog enkele andere aspecten van invloed op de gemeten intensiteiten. Dit betrof de afsluiting van de Beeselseweg gedurende een groot deel van de proefperiode en een 2-tal bouwprojecten waardoor extra vrachtverkeer werd aangetrokken.

Een essentieel onderdeel van de verkeersproef betrof de effecten in omliggende woonstraten. Daartoe zijn metingen verricht op een 15-tal straten. Een aantal straten laten uitkomsten zien waaruit blijkt dat het ingestelde eenrichtingsverkeer op de Rijksweg en het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de Pastoor Vranckenlaan niet hebben geleid tot een toename van het personen- en vrachtverkeer. Onderstaand wordt, in willekeurige volgorde, aangegeven en gemotiveerd voor welke straten dit geldt.

Sint Annastraat:

Het verkeer op de Sint Annastraat is tijdens de proefperiode niet toegenomen. In de nulsituatie was sprake van 1.272 motorvoertuigen en 13 vrachtwagens. Gedurende de proefperiode bedroeg het aantal motorvoertuigen 1.214 (-4,6%) en het aantal vrachtwagen 12 (-7,7%). De gemiddelde rijsnelheid (V85) bleef gelijk.

Sint Jozefweg:

Ook hier nam het aantal verkeersbewegingen niet toe. De voertuigbewegingen namen af van 3.067 in de nulsituatie naar 2.860 gedurende de proefperiode (-6,7%). Het aantal vrachtwagens nam af van 153 naar 143 (-6,5%). De gemiddeld gemeten rijsnelheid bleef gelijk.

Heerstraat:

Het aantal motorvoertuigen ter hoogte van huisnummer 27A nam minimaal af (van 3.163 naar 3.139 beperkt af). Dit geldt ook voor het aantal vrachtwagens (van 127 naar 126).

Ter hoogte van huisnummer 7D nam het aantal voertuigbewegingen af met 4,2% en het aantal vrachtwagenbewegingen met 4%.

In hoeverre hier sprake is van representatieve aantallen is de vraag, gegeven de afsluiting van de Beeselseweg gedurende een groot deel van de proefperiode. Het is reëel te veronderstellen dat het aantal verkeersbewegingen door de afsluiting in ieder geval niet is afgenomen, maar eerder iets is toegenomen.

De gemiddeld gemeten rijsnelheid nam iets af.

Mariastraat:

Hier nam het aantal motorvoertuigen en vrachtwagens beperkt af. Van 3.398 naar 3.302 (-2,8%), respectievelijk van 170 naar 165 (-2,9%). De gemiddeld gemeten rijsnelheid bleef gelijk. Uit genoemde meetresultaten leidt de kopgroep af dat er geen essentieel verband bestaat in de belasting van voornoemde straten ten gevolge van de instelling van het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg. Het feit dat bewoners van deze straten "gevoelsmatig" aangeven tegen het ingestelde eenrichtingsverkeer te zijn, komt zeer waarschijnlijk voort uit een stukje algemene ontevredenheid met de verkeerssituatie op deze straten. Dit blijkt ook uit acties/standpunten van bewoners in deze straten in het (recente) verleden.

Nergens is op genoemde straten sprake van toename van het aantal verkeersbewegingen. De procentuele afname van het verkeer ligt redelijkerwijs in lijn met de totaal gemeten afname, zoals genoemd op pagina 1 (motorvoertuigen 6,4% en vrachtverkeer 5,9 %).

Parklaan:

De verkeersintensiteit op de Parklaan is gedurende de proefperiode substantieel toegenomen. Het aantal motorvoertuigen nam ter hoogte van huisnummer 56/58 toe met bijna 60% (van 642 naar 1.020). Het aantal vrachtwagens nam toe van 13 naar 20 (53,8%).

Ter hoogte van huisnummer 8C nam het aantal motorvoertuigen af van 1.984 naar 1.918 (-3,3%) en het aantal vrachtwagens van 40 naar 38 (-5%).

De hoge toename van het aantal verkeersbewegingen ter hoogte van huisnummer 56/58 wordt volledig veroorzaakt door de afsluiting van de Beeselseweg. Verkeer in noord-zuid richting en omgekeerd was alleen mogelijk via de route langs de Lommerbergen (St. Jorisstraat, Kesselseweg, Parklaan).

Het lijkt voorts aannemelijk dat het centrum van Reuver door inwoners van het kerkdorp Beesel vanaf de Parklaan via de Prins Bernhardlaan of Rustoord (bezoekers Plus en Albert Heijn)

werd aangedaan. Hier hebben echter geen tellingen plaatsgevonden, zodat dit niet met cijfers kan worden onderbouwd.

De gemiddelde snelheid waarmee op de Parklaan werd gereden, nam iets af.

Karel Doormanlaan:

Ook hier is op 2 plekken gemeten. In beide gevallen was sprake van een beperkte verhoging van het aantal motorvoertuigen. Bij huisnummer 32 van 468 naar 478 (+2,1%) en bij huisnummer 69/71 van 260 naar 273 (+5%). Het vrachtverkeer nam toe met 50% (van 5 naar 10), respectievelijk bleef gelijk (van 3 naar 3).

De Karel Doormanlaan loopt parallel aan de Parklaan en het lijkt aannemelijk te veronderstellen dat ook hier de afsluiting van de Beeselseweg de reden is dat er iets meer verkeer door deze straat reed. Verkeer uit het kerkdorp Beesel had de keus om de Parklaan niet helemaal af te rijden, maar te kiezen voor de Gouverneur van Hövellaan als verbinding naar de Karel Doormanlaan en dan richting Rustoord.

De gemiddelde snelheid nam ter hoogte van huisnummer 69/71 toe met 3,5 km/u. Ter hoogte van huisnummer 32 was sprake van een toename met 1 km/u.

Prins Hendrikstraat:

De toename van het verkeer op de Prins Hendrikstraat is aanzienlijk. Van 1.123 motorvoertuigen naar 1.421 (+26,6%). Het aantal vrachtwagenbewegingen nam toe van 11 naar 28 (+154,6%).

De Prins Hendrikstraat kenmerkt zich als een relatief smalle woonstraat, waar aan een zijde van de weg geparkeerde auto's staan. Tegemoetkomend verkeer moet bij geparkeerd staande auto's op elkaar wachten om te kunnen passeren.

Verkeer rijdende op de Rijksweg heeft geen enkele aanleiding om af te slaan naar de Prins Hendrikstraat (behoudens aanwonenden). In de zuid-noord richting komt men dan immers op de Pastoor Vranckenlaan uit en dat levert slechts oponthoud op. In de noord-zuid richting ontstaat echter een geheel ander beeld. Hier is het verkeer afkomstig van de Pastoor Vranckenlaan en zou je verwachten dat de route langs het gemeentehuis (Raadhuisplein) geëigend zou zijn om weer op de Rijksweg te komen richting Swalmen. Het personen- en vrachtverkeer is hier echter afgenomen.

De reden dat (een deel van) het gemotoriseerd verkeer voor de Prins Hendrikstraat kiest kan alleen verklaard worden door de situatie nabij de kruising Raadhuisplein/Rijksweg/Stationsstraat en de daar gelegen wegversmalling ter hoogte van de voormalige Rabobank. Het is simpelweg makkelijker en sneller om de Prins Hendrikstraat te pakken en dan rechtsaf de Rijksweg op richting Swalmen.

Daarnaast wordt de Prins Hendrikstraat ook gebruikt als doorgaande weg richting de Rijksweg, door bewoners uit de wijk die wordt ontsloten door de Pastoor Reijnderslaan.

Deze situatie is absoluut onwenselijk, maar relatief makkelijk op te lossen door het instellen van eenrichtingsverkeer, komende vanaf de Rijksweg richting Pastoor Vranckenlaan. Tevens dient er een inrijverbod voor vrachtverkeer te komen. Daarnaast dient bezien te worden hoe de verkeerssituatie ter hoogte van de voormalige Rabobank verbeterd kan worden. Wellicht kan de wegversmalling komen te vervallen, in samenhang met de vormgeving van het begin van het gedeelte eenrichtingsverkeer op de Rijksweg, waar dan een sterk snelheid remmend effect van dient uit te gaan. Ook kan gekeken worden naar het opschuiven van de wegversmalling in zuidelijke richting.

Burgemeester Hendrikxhof:

Het betreft hier de gevels aan de zijde van de Pastoor Vranckenlaan. Iets meer dan de helft van de respondenten wil dat het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg wordt geschrapt.

Hier ligt een duidelijke relatie met de toename van het verkeer op de Prins Hendrikstraat. Door de voorgestelde instelling van eenrichtingsverkeer op de Prins Hendrikstraat wordt ook het probleem voor de betreffende bewoners van de Burgemeester Hendrikxhof opgelost, in die zin dat de “oude” situatie terugkeert.

Pastoor Vranckenlaan:

Hier is op 3 plekken gemeten; richting Beesel ter hoogte van de parochie, richting Belfeld ter hoogte van de parochie en ter hoogte van huisnummer 52.

Waar de Pastoor Vranckenlaan ter hoogte van de parochie in de nulsituatie (eenrichtingsverkeer richting Belfeld) 1.496 motorvoertuigen en 15 vrachtwagens te verwerken had, is in de periode van de proef (eenrichtingsverkeer richting Beesel) duidelijk sprake van een aanzienlijke toename van de verkeersintensiteit (2.403 motorvoertuigen en 48 vrachtwagens). Dit is het directe gevolg van de verkeersproef.

Ter hoogte van huisnummer 52 is het effect van de verkeersproef tegengesteld. Hier neemt het aantal motorvoertuigen af van 3.389 naar 2.757 (-18,6%). Het vrachtverkeer is echter toegenomen van 68 naar 83 (+22%). Daarmee is aangetoond dat het extra verkeer ter hoogte van de parochie niet leidt tot een verhoging van de verkeersintensiteit ter hoogte van huisnummer 52 op de Pastoor Vranckenlaan.

Een verklaring hiervoor kan slechts ten dele worden gevonden in de afvloeiing van doorgaand verkeer (van noord naar zuid) via de Prins Hendrikstraat. Bovendien, zo blijkt uit de tellingen, is ook het verkeer op het Raadhuisplein afgenomen (-6%).

Ook de toename van vrachtverkeer kan niet goed worden verklaard. Wel is duidelijk dat een deel van het vrachtverkeer zijn weg vervolgt via de Prins Hendrikstraat (toename van 11 naar 28). Daarentegen is op de Heerstraat geen toename van het vrachtverkeer gemeten.

De gemiddeld gereden snelheid nam richting Beesel af van 44 naar 34 en richting Raadhuisplein toe van 36 naar 43 km/u.

Wilhelminalaan:

Op de Wilhelminalaan is op 3 plekken gemeten. In alle gevallen is sprake van een toename van het aantal motorvoertuigen. +3,6% ter hoogte van huisnummer 78, +4,9% ter hoogte van huisnummer 20 en 3,3% ter hoogte van huisnummer 4. Het vrachtverkeer ter hoogte van de huisnummers 4 en 20 bleef gelijk, maar ter hoogte van huisnummer 78 nam dit toe met +37% (van 67 naar 92). Dit laatste vindt een verklaring in het bouwverkeer van en naar de bouwlocatie “Oppe Brick”.

Opvallend is dat het overgrote deel van de bewoners van de Wilhelminastraat wil dat de huidige routing in stand blijft. Dit houdt mogelijk verband met het veel rustigere straatbeeld aan de zijde van de Rijksweg.

Keulseweg:

Op de Keulseweg is het aantal motorvoertuigen afgenomen van 2.500 naar 2.340 (-6,4%) en het vrachtverkeer van 50 naar 47 (-6%). Deze afname ligt in lijn met de totale afname van het verkeer, zoals eerder in deze notitie aangegeven.

De conclusie is dan ook gerechtvaardigd te stellen dat de proefperiode geen effect heeft gehad op de verkeersintensiteiten op de Keulseweg.

Den Roover / Het Vloot / Raadhuisplein

De bewoners van deze straten ervaren de huidige verkeerssituatie als neutraal tot positief.

Résumé verkeerskundige effecten op omliggende straten

In algemene zin is de kopgroep van mening dat de effecten van de verkeersproef op omliggende straten beperkt is, behoudens voor de Prins Hendrikstraat en het gedeelte van de Pastoor Vranckenlaan ter hoogte van de parochie. Daarbij merken wij op dat alle straten welke in het kader van de wegcategorisering Duurzaam Veilig aangewezen zijn als “erftoegangsweg type II”, ook beide genoemde straten ruimschoots onder de norm van een maximale verkeersintensiteit van 4.000 motorvoertuigen per etmaal blijven. Erftoegangswegen van het type I, met een wijkverbindende functie, zoals de Heerstraat en de Bergerhofweg blijven eveneens ruimschoots onder de norm van 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Sterker nog, het aantal motorvoertuigen is gedaald ten opzichte van de nulsituatie.

Voor de Prins Hendrikstraat is een oplossing geboden in de vorm van het instellen van eenrichtingsverkeer komende vanaf de Rijksweg. Daarbij dient de verkeerskundige situatie op de kruising Raadhuisplein/Rijksweg/Stationsstraat in samenhang met de daar aanwezige rijbaanversmalling nader bezien te worden met als doel een betere doorstroming van het gemotoriseerd verkeer onder behoud van een voldoende verkeersveilige situatie.

Voor de substantiële verhoging van het aantal voertuigbewegingen bij de parochie is geen alternatieve oplossing mogelijk. Feitelijk gaat het dan om circa 2.400 motorvoertuigen per etmaal en circa 50 vrachtwagens. Daar staat tegenover dat het aantal voertuigbewegingen ter hoogte van de Pastoor Vranckenlaan 52 met circa 19% afneemt tot 2.750 voertuigen. Bij de nulsituatie was hier sprake van circa 3.400 motorvoertuigen! Dit rechtvaardigt de gedachte dat de belasting van de Pastoor Vranckenlaan, zeker waar het betreft de aanwezigheid van woningen, meer evenredig is bij handhaving van de huidige situatie (tussen de 2.400 en 2.750 motorvoertuigen, tegen 1.500 tot 3.400 bij de nulsituatie).

Wel verdient het hoge aantal vrachtwagens nader onderzoek. Wat is hun herkomst respectievelijk bestemming? Van belang is in ieder geval dat doorgaand vrachtverkeer geweerd dient te worden.

Verkeersadvies Politie Venlo-Beesel

De verkeersadviseur Basisteam Venlo-Beesel komt tot de volgende overwegingen:

1. Het ingestelde vrachtwagenverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer, leidt tot de situatie dat het overige vrachtverkeer niet meer over de Rijksweg kan rijden en aan de noordzijde de Klaashofweg of de Maasstraat in moet rijden. Aan de zuidzijde heeft het vrachtverkeer de keuze uit de Bergerhofweg of de Heerstraat. Al deze wegen zijn erftoegangswegen die niet zijn ingericht voor dit verkeer.
2. Door de huidige inrichting van de Rijksweg ter hoogte van het ingestelde eenrichtingsverkeer gaat de snelheid in de spits en avonduren omhoog. Voetgangers en fietsers komen in het gedrang en hebben moeite om de weg veilig over te steken.
3. Door het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg komt grote druk te liggen op de Pastoor Vranckenlaan en het Raadhuisplein. Deze wegen zijn ingericht en bedoeld als erftoegangswegen van 30 km/u en niet geschikt voor een hogere intensiteit verkeer en vrachtverkeer.
4. Voetgangers en brom/snor/fietsers komen in het gedrang. De bochten in de wegen met daarop geplaatste betonnen blokken en ruggen maken het de chauffeurs van de vrachtwagens zeer onoverzichtelijk en gevaarlijk, waardoor de voetgangers en fietsers in de zogenaamde dode hoek komen met alle gevolgen van dien. Bij elke bocht zwenken de opleggers en aanhangwagens behoorlijk uit en heeft de chauffeur geen zicht meer op het overige verkeer.
5. Het overige vrachtverkeer gaat zich een, voor hun logische, route zoeken vanaf de rotondes door de wijken heen om weer op de Rijksweg te kunnen komen of bij hun bestemming. Deze wegen zijn allemaal erftoegangswegen die niet berekend en ingericht zijn op een behoorlijke extra belasting van personenvervoer en vrachtverkeer.

ad 1.

Het weren van doorgaand vrachtverkeer is een doelstelling op zich. Daarmee wordt voorkomen dat de infrastructuur van de gemeente Beesel onnodig wordt belast.

Dat een aantal, als zodanig benoemde “erftoegangswegen” worden belast, is met of zonder instelling van eenrichtingsverkeer op de Rijksweg een feit. Rond het centrum van Reuver is nu eenmaal geen rondweg aanwezig en zelfs dan ontkomt men niet aan de belasting van erftoegangswegen, gegeven de ligging van de bestemmingen van de vrachtwagens die zijn toegelaten (locatie van bedrijventerreinen, winkels, supermarkten, Lommerbergen en overige bestemmingen).

Ter illustratie wordt het aantal vrachtwagens in de nulsituatie op de Bergerhofweg (283), Mariastraat (170), St. Jozefweg (153) en Heerstraat (199) genoemd. Zet dat af tegen de situatie op de Rijksweg ter hoogte van de passage in de nulsituatie (208), dan is de conclusie dat het in de nulsituatie niet aan de Rijksweg is voorbehouden om het vrachtverkeer af te wikkelen.

Het argument van de Politie wat betreft het niet toegerust zijn van de erftoegangswegen voor vrachtverkeer, gaat dus niet op.

Een substantieel deel van het intern vrachtverkeer is gerelateerd aan de bedrijven Thijssen Emans en Wijo. Wanneer voor deze bedrijven een geschikte locatie gevonden zou kunnen worden in de directe omgeving van de op- respectievelijk afritten van de A73 zou een groot deel van de huidige belasting van erftoegangswegen (o.a. Mariastraat, Nieuwstraat, Busse-reindseweg) worden voorkomen.

ad 2.

Volledig mee eens, met de kanttekening dat de gemiddelde snelheid bij eenrichtingsverkeer wel is verlaagd van 39 naar 35 km/u. Maar het gaat hier om een proefopstelling. Logisch dat met een minimum aan kosten het eenrichtingsverkeer is “bekrachtigd” door het plaatsen van een aantal obstakels. Dit is natuurlijk niet de gewenste eindsituatie. Samen met de Politie kan gekeken worden naar een veilige inrichting, met voldoende ruimte voor de langzame verkeersdeelnemer, laad- en losstroken, terrassen, etc. en eventueel zelfs cameratoezicht/flitspaal.

Dat het voor voetgangers en fietsers moeilijk zou zijn om de Rijksweg over te steken, wordt niet onderkend. De huidige brede zebra maakt het juist bijzonder veilig om over te steken en remt de snelheid van het gemotoriseerde verkeer.

ad 3.

De uitkomsten van de verkeerstellingen weerleggen dit. Het aantal voertuigbewegingen op het Raadhuisplein is afgenomen (van 2.537 naar 2.386) en ook het aantal vrachtwagenbewegingen is afgenomen (van 101 naar 95). Het gaat daarbij niet om de afname in absolute getallen, maar het feit dat de instelling van eenrichtingsverkeer op de Rijksweg niet heeft geleid tot enige substantiële toename van het verkeer op het Raadhuisplein. Bovendien is aan 1 zijde het haaks parkeren op het Raadhuisplein komen te vervallen, hetgeen een positief effect heeft op de verkeersveiligheid.

Op de Pastoor Vranckenlaan is de verkeersintensiteit ter hoogte van de parochie substantieel toegenomen. Dit wordt onderkend. Evenwel is de belasting van de totale Pastoor Vranckenlaan, met name ter plaatse van woningen en uitgaande van het instellen van eenrichtingsverkeer op de Prins Hendrikstraat, komende vanaf de Rijkweg, meer evenredig verdeeld.

Aan de definitieve inrichting van de Pastoor Vranckenlaan dient echter zeker nog nadere aandacht te worden besteed.

ad 4.

Betonnen blokken en ruggen hoeven per definitie niet gevaarlijk te zijn en zijn voor vrachtwagenchauffeurs, gezien hun hoge zitpositie, op voorhand zichtbaar en herkenbaar. Voor zover

deze in bochten geplaatst zijn en niet voldoende zichtbaar voor vrachtwagenchauffeurs, dient bezien te worden hoe dit kan worden verbeterd. Dit geldt zeker voor de zogenaamde dode hoeken, waar de langzame verkeersdeelnemer in het gedrang kan komen.

Vooralsnog lijkt de situatie bij de afslag van de Rijksweg naar de Pastoor Vranckenlaan zeker een hot spot. In gezamenlijk overleg dient bezien te worden of hier een verkeersveilige oplossing kan worden gerealiseerd. Voor wat betreft het gedeelte eenrichtingsverkeer Rijksweg is een verkeersveilige oplossing zeker realiseerbaar. Tenslotte wordt opgemerkt dat dit soort situaties in een dichtbevolkt land als Nederland overal voorkomen. Het is een utopie te veronderstellen dat alles volledig verkeersveilig kan worden ingevuld.

ad 5.

Verwezen wordt naar het gestelde onder ad 1.

CONCLUSIES EN ADVIES KOPGROEP

De kopgroep concludeert dat de instelling van eenrichtingsverkeer op de Rijksweg voor het omliggende gebied, uitgaande van de resultaten van de verkeerstellingen, alleen substantiële gevolgen heeft voor de verkeerssituatie op de Prins Hendrikstraat en een deel van de Pastoor Vranckenlaan (ter hoogte van de parochie). Benadrukt wordt dat het aantal motorvoertuigen per etmaal onder de norm blijft van een erftoegangsweg II.

De huidige problematiek op de Prins Hendrikstraat kan worden opgelost door het instellen van eenrichtingsverkeer gezien vanaf de Rijksweg, aangevuld met een inrijverbod voor vrachtwagens. Dit heeft een verhoging van de verkeersbewegingen op het Raadhuisplein ten gevolge, maar deze is niet substantieel te noemen ten opzichte van de intensiteit in de nulsituatie. Naar verwachting wordt een verkeersintensiteit bereikt van circa 2.700 motorvoertuigen, tegen in de nulsituatie 2.540.

Het Raadhuisplein biedt voldoende ruimte om een verkeersveilige inrichting te realiseren.

Wel dient de kruising Raadhuisplein/Rijksweg/Stationsstraat in samenhang met de aanwezige wegversmalling ter hoogte van de voormalige Rabobank, heringericht te worden met het doel op een betere, maar wel verkeersveilige, doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, met name afkomstig van het Raadhuisplein.

Verkeersonveilige situaties (hot spots), zoals de aansluiting van de Pastoor Vranckenlaan op de Rijksweg, dienen te worden geïnventariseerd en in onderling overleg met deskundigen en betrokkenen te worden beoordeeld op verbetermogelijkheden.

Feit is dat de proef heeft geleid tot een duidelijke verbetering van de verkeerssituatie op de Rijksweg(-centrum), zeker in het centrale deel. Dat geldt zowel voor personenverkeer (van 4.300 naar 2.300), als voor vrachtverkeer (van ruim 200 naar circa 45).

In overleg met deskundigen en belanghebbenden moet het mogelijk zijn de Rijksweg in zijn definitieve vorm consumentvriendelijk en consumentveilig in te richten. De straatbreedte is van dien aard dat een inrichting kan worden verkregen met ruimte voor het verkeer, voldoende veilige scheiding van gemotoriseerd respectievelijk langzaam verkeer (waaronder mensen met een loopbeperking), voldoende laad- en losmogelijkheden, een goede oversteekbaarheid en ruimte voor de horeca om een gezellig en cosy verblijfsgebied te creëren.

Rest nog een opmerking betreffende de passage in het rapport “Evaluatie Verkeersproef Reuver” inzake de visie van de ondernemers (pag. 14). Deze verdient een nadere nuancering waar het betreft de zin “Ondernemers in het centrum zijn verdeeld door de verkeersproef”. Slechts enkele ondernemers willen de oude situatie terug, hetgeen verband houdt met de ligging van hun bedrijf. Het overgrote deel van de ondernemers is voorstander van handhaving van het eenrichtingsverkeer op de Rijksweg c.a.

Uitgaande van deze conclusies komt de kopgroep tot het unanieme advies de proefperiode om te zetten in een definitieve keuze voor de huidige verkeerscirculatie. Willen we de leefbaarheid en beleving van het centrum in stand houden en een optimaal ondernemersklimaat bieden voor huidige en toekomstige ondernemers, dan moet de barrièrewerking van de Rijksweg worden verminderd. Dit kan niet bij handhaving van het tweerichtingsverkeer. Daarbij moet bijzondere aandacht worden besteed aan de positie van de horeca, als wezenlijk element voor een attractief centrum (denk ook de wisselwerking met gasten van de Lommerbergen, waar een investering op stapel staat van circa 24 miljoen euro).

De gemeente Beesel krijgt nu de unieke kans om een toekomstbestendig centrum te realiseren. Dit is eenmalig. De ligging tussen de stedelijke gebieden Roermond en Venlo biedt absoluut kansen. In zowel de food- als de non foodsector is sprake van een groeiende koopkrachttoevloeiing van buiten de eigen gemeente (bron: postcode-onderzoeken van diverse winkels). Hierop moet worden ingespeeld met een veilig, gezellig en goed bereikbaar centrum, waar gratis kan worden geparkeerd.

Verkeersonveilige situaties (hot spots) dienen te worden geïnventariseerd en in onderling overleg met deskundigen en betrokkenen te worden beoordeeld op verbetermogelijkheden.

Last but not least is ook de consument en inwoner van de gemeente Beesel gediend met een gezellig en veilig winkelcentrum. Dit verhoogt de leefbaarheid, sociale cohesie en attractiviteit van het Reuvers centrum, ook voor de bovenlokale/regionale consument, toerist en recreant. En daarmee het behoud van een zelfstandige gemeente Beesel (met de focus op uitbreiding van het woningaanbod)!

Tenslotte

De leden van de kopgroep hopen met dit advies een belangrijke bijdrage te hebben geleverd aan het realiseren van een toekomstbestendig centrum, met perspectief voor het economisch functioneren van het hier gevestigde en nog te vestigen bedrijfsleven, maar zeker ook in het belang van de inwoners van onze mooie gemeente als veilige en gezellige ontmoetingsplek, waar het fijn winkelen en vertoeven is.

Het bieden van een mogelijkheid om via de instelling van een breed samengestelde kopgroep te komen tot een gedragen advies, verhoogd het vertrouwen in de lokale politiek. En hierin is de reden gelegen om met elkaar de schouders te zetten onder voor de gemeenschap belangrijke doelen.

Met vriendelijke groet,

Namens de leden van de kopgroep,

Vastgoedeigenaren	Piet Killaars, Geert Teunissen
Ondernemers	Joep Caubo, Paulien Geerlings, Peter Savelkoul
Kernoverleggen	Cor van Mil, Henk Thissen, Johnny Swaters
GGB	Ben Hackert
MKB Limburg	Eric Reubsat
KHN Limburg	Christel Nabuurs

Reactie college op advies Kopgroep

Het advies van de Kopgroep is op 29 januari binnen gekomen na een toelichting van de evaluatie in de Kopgroep van 20 januari 2021. De gemeente is de Kopgroep bijzonder erkentelijk voor hun inbreng. De verkeerskundige analyse van de kopgroep is zeer gedetailleerd en doet verbetervoorstellen op alleen het verkeersproefmodel. In het advies van de kopgroep wordt met name ingegaan op de verkeersstellingen 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. Zo zijn er in het advies van de Kopgroep aannames gedaan die te voorbarig zijn, voorbeelden: de toename Parklaan/Karel Doormanlaan wordt volledig toegeschreven aan de afsluiting Beeselseweg, bij de tellingen t.h.v. Pastoor Vranckenlaan 52 is de afsluiting Beeselseweg niet van belang en is het niet inzichtelijk vanuit welke richting de motorvoertuigen komen hoewel hier wel verklaringen voor worden gegeven (het zou ook kunnen dat er op dit telpunt minder verkeer voorbij komt omdat je bij de parochie niet meer richting Belfeld kunt rijden). Bovendien kan het weren van vrachtverkeer geen doelstelling op zich zijn, wel het beperken van de overlast ervan. Dit staat uitgebreider toegelicht in bijlage 3, waarbij ook wordt ingegaan op de hiërarchie in het verkeer- en vervoerssysteem. Daarop verder bordurend komen de, periodiek ingestelde, corona-maatregelen niet aan bod en zijn niet meegenomen in de conclusies. Verder valt het op dat er niet wordt gesproken over de beleving van aanwonenden in de woonstraten. Bovendien zijn adviezen van Bureau Kragten en de Politie simpelweg terzijde geschoven.