

Bijlage 2: Beoordeling scenario's

Beoordeling Scenario's

Hieronder zijn de voor- en nadelen van de scenario's weergegeven. Daarbij is toegelicht hoe per vakgebied wordt gekeken naar de scenario's in relatie tot het schetsontwerp. Daarna zijn de voor- en nadelen per scenario's weergegeven. De vakgebieden die zijn toegelicht zijn: verkeer, aanpak winkelleegstand, vergroten uitstraling/aantrekkingskracht centrum Reuver, het organiseren van de markt, de kermis, grootschalige evenementen, toevoeging vergroening en zitelementen. Als eerste zijn de voor- en nadelen van scenario 1a omschreven, daarna zijn de voor- en nadelen van het scenario conform de proefopstelling beschreven.

Als laatste worden de financiële consequenties aangaande beide scenario's gegeven die op de verkeersmaatregelen die nodig zijn om de verkeersveiligheid op peil te houden.

Markt:

Toelichting

De inrichting van de weekmarkt is sterk bepalend voor de uitstraling en dus het gezicht van de weekmarkt. Om een goede weekmarkt neer te kunnen zetten is er plek nodig om alle verkoopwagens/kramen neer te kunnen zetten op een manier zodat ze aansluiten bij omliggende horeca, dus een open karakter naar buiten toe, kramen dicht tegen elkaar waardoor een looproute mogelijk is, zodat de duur wordt verlengd dat de klant op de markt blijft. Visie van de weekmarkt is dan ook om het samenspel op te zoeken waarbij de horeca en weekmarkt elkaar versterkt. Een gezellige, drukbezochte weekmarkt geeft een extra klandizie voor de horeca en omliggende detailhandel. Gezellig ingerichte en drukbezochte terrassen geven een extra beleving aan de weekmarkt. Scenario 1a biedt de meeste kansen om bovenstaande uit te voeren.

Verkeerscirculatie conform scenario 1a	
Voordelen	Nadelen
Meer ruimte voor markt bij afsluiten straat voor gemeentehuis.	Weinig verbinding tussen markt en centrum (het gedeelte centrum aan de Rijksweg)
Verkeersdrukke/geluiden geconcentreerd aan 1-zijde, daardoor betere beleving op markt.	
Meer ruimte voor markt, meer mogelijkheden voor het plaatsen van eventueel terrassen of extra beleving.	

Verkeerscirculatie conform opstelling verkeersproef	
Voordelen	Nadelen
Betere beleving aan zijde Rijksweg	Weg voor gemeentehuis niet betrekken bij markt i.v.m. verkeersafwikkelingen vanuit het noorden, niet voldoende plaats voor goede opstelling voor de markt en eventueel toevoegen van terrassen of extra beleving.
Betere verbinding tussen markt en het centrum (het gedeelte aan de Rijksweg.)	Weg voor gemeentehuis wel betrekken bij markt, verkeersafwikkelingen vinden wekelijks plaats over de pastoor Vranckenlaan.

Kermis:

De verkeerssituatie heeft geen invloed op de kermis, de uiteindelijke inrichting van de verkeerssituatie wel. Hierbij is de keuze voor vaste of losse elementen die nodig zijn voor de verkeersafwikkeling van invloed op de opstelling van de kermis.

Winkelleegstand/beleving/ondernemersklimaat

Toelichting

We kunnen niets zeggen over de verkeersproef in relatie tot de winkelleegstand/ondernemersklimaat omdat we daar geen onderzoek naar hebben gedaan. Ook omdat Corona eveneens effect heeft op een of meerdere van deze thema's. We weten wel dat in andere gemeenten steeds meer wordt ingezet op beleving om centra aantrekkelijker te maken. Daarnaast weten we uit de resultaten van de

mysteryshoppers dat ze de Rijksweg (ook in deze vorm, mysteryshoppers zijn in november langs geweest) inbreuk vinden maken op de beleving in het centrum. Daarnaast weten we dat door het toestaan van terrassen op het Raadhuisplein de bezoekers dit als 'gezelliger' hebben ervaren. Tot slot is er meer nodig om de beleving te vergroten dan alleen deze verkeersproef: de herinrichting moet hieraan ook bijdragen en dit is pas een eerste stap om daar te komen.

Verkeerscirculatie conform scenario 1a	
Voordelen	Nadelen
Ruimte voor meer groen / gezelligheid op Raadhuisplein	Rijksweg blijft centrum doorkruisen (en zelfs in twee richtingen): afhankelijk van definitieve herinrichting (hoe sterk de snelheid eruit wordt gehaald) zal dit effect groter / minder groot zijn
Door meer shared space Rijksweg mogelijkheid tot verbinding tussen terrassen aan Rijksweg en op Raadhuisplein	Vraag is of Rijksweg oversteekbaar is om terrassen op het Raadhuisplein te realiseren

Verkeerscirculatie conform opstelling verkeersproef	
Voordelen	Nadelen
Ruimte voor meer groen / gezelligheid op Raadhuisplein	Er blijft doorkruising van het centrum, drukte op Pastoor Vranckenlaan neemt juist toe: lastig voor terrassen aan die kant (oversteekbaarheid daar moeilijker)
Door breed zebrapad mogelijkheid tot verbinding tussen terrassen aan Rijksweg en op Raadhuisplein	

Vergroening/klimaat adaptieve mogelijkheden/ zitelementen

Toelichting

Vergroening van het centrum draagt in belangrijke mate bij aan de beleving / aantrekkelijkheid van het centrum, de ruimtelijke samenhang, biodiversiteit en de koeltebeleving in het centrum en in het bijzonder op het Raadhuisplein. Door de toevoeging van groen wordt eveneens meer rust ervaren. De combinatie met zitplekken in/langs het groen levert meer mogelijkheid tot ontmoeting op, wat mogelijk als een toename van gezelligheid wordt ervaren. Daarnaast is ook het toevoegen van koelte in combinatie met zitplekken van waarde voor mensen die wat minder mobiel zijn en tussendoor rustplekken nodig hebben om een afstand te overbruggen. In beide varianten is het mogelijk om groen in combinatie met zitplekken op een waardevolle wijze toe te passen. Beide varianten scoren daarmee goed op het gebied van groen.

Verkeerscirculatie conform scenario 1a	
Voordelen	Nadelen
In de variant scenario 1a is er eenrichtingsverkeer aan de Pastoor Vranckenlaan. Ook deze weg vormt een belangrijke historische weg en is opgenomen als bomenhoofdstructuur in het bomenbeleidsplan. Er is dan ruimte om langs de Pastoor Vranckenlaan meer groen en zitbanken toe te passen, waarmee ook invulling kan worden gegeven aan de bomenstructuur.	
Doordat er aan de oostzijde van het Raadhuisplein meer groen kan worden geprojecteerd, kan er een grotere, groene en verkoelende zone rondom de fontijnen worden aangebracht, zodat dit een echte trekker kan worden.	
In variant 1a heeft de weg voor het gemeentehuis een ondergeschikte rol en is het gemakkelijker om de rust voor het gemeentehuis te stimuleren door hier de verkeersfunctie te verminderen. Hierdoor kan het gemeentehuis beter worden verbonden met het Raadhuisplein voor voetgangers. Er kan een grotere entreeruimte op het plein ontstaan in combinatie met groen en zitbanken.	
In variant 1a heeft de weg voor het gemeentehuis een ondergeschikte rol en is er mogelijk meer ruimte om	

een schaduwzone te maken met banken en groen voor het gemeentehuis.	
---	--

Verkeerscirculatie conform opstelling verkeersproef	
Voordelen	Nadelen
Bij de opstelling conform verkeersproef is er eenrichtingsverkeer langs de Rijksweg. De Rijksweg vormt een belangrijke historische weg en is voor het overgrote deel opgenomen als bomenhoofdstructuur opgenomen in het bomenbeleidsplan. Er is dan ruimte om langs de Rijksweg weg meer groen en zitbanken toe te passen, waarmee ook invulling kan worden gegeven aan de bomenstructuur.	
De voetgangersoversteek kan mogelijk beter worden aangekleed met groen en bankjes, waardoor de oversteek naar de winkelpromenade vriendelijker en aantrekkelijker wordt.	
De fietsenstallingen langs de rijksweg kunnen tussen hagen / groen worden "weggewerkt", zodat er meer rust en samenhang langs de Rijksweg ontstaat.	

Verkeerskundige argumenten

Hieronder is toegelicht wat voor verkeerskundige effecten beide scenario's hebben. Daarbij is toegespitst op de verkeersveiligheid en de verkeerscirculatie/bereikbaarheid/verkeer- en vervoerssysteem.

Verkeersveiligheid/leefbaarheid

Verkeersveiligheid is een belangrijk maatschappelijk thema wat iedereen aangaat, ook bewoners in Beesel. Verkeersveiligheid is de mate van veiligheid in het wegverkeer. Het is een onvrijwillig gelopen risico, immers kunnen mensen niet of nauwelijks functioneren zonder deel te nemen aan het verkeer. Er zijn twee vormen van verkeersveiligheid, namelijk de subjectieve verkeersveiligheid en de objectieve verkeersveiligheid. Subjectieve verkeersveiligheid spitst zich toe op de perceptie van verkeersveiligheid waarbij dit moeilijk is te kwantificeren omdat dit subjectief is. Objectieve verkeersveiligheid is gebaseerd op cijfers. Op de verkeersveiligheid zijn verschillende factoren van invloed; de omvang en samenstelling van het verkeer (bijvoorbeeld een groot deel vrachtverkeer), externe factoren en autonome ontwikkelingen (leeftijdsopbouw weggebruikers en het aandeel risicogroepen die deelnemen aan het verkeer), weginrichting, mate van verkeersveiligheidsmaatregelen (toegepast wettelijke maatregelen zoals dragen van een gordel en helmplicht), incidentele factoren (bijv. het weer wat leidt toch meer gebruik fiets bij warm weer), ontwikkeling in gezondheidszorg (toename overlevingskansen en aanrijtijden ambulance).

De (verkeers)leefbaarheid wordt bepaald door de mate waarin het (gemotoriseerd) verkeer de normale uitoefening van andere activiteiten die eigen zijn aan de omgeving hindert of verstoort. Oorzaken hiervan zijn bijvoorbeeld geluidsoverlast, verkeersonveiligheid en barrièrewerking.

Verkeerscirculatie conform scenario 1a	
Voordelen	Nadelen
Weinig/geen aanpassing nodig om het verkeersveilig te houden/maken.	De Rijksweg doorsnijdt het winkelgebied en wordt als barrière ervaren.
De concentratie van hinder/overlast op één plek/weg	De oversteekbaarheid op de Rijksweg is matig, en neemt hierdoor niet toe.
Een rustigere Pastoor Vranckenlaan en Raadhuisplein (weg) doordat er alleen maar bestemmingsverkeer hoeft te zijn.	De leefbaarheid neemt op de Rijksweg niet toe
Minder opstoppen op het Raadhuisplein (weg) door het manoeuvreren bij het in- en uitparkeren aldaar doordat deze weg geen doorgaand verkeer meer heeft,	Meer vrachtverkeer over de Rijksweg door (met name het centrum van) Reuver.
Er is meer mogelijk aan de westelijke zijde van het plein doordat dit verkeersluwer wordt doordat het doorgaand verkeer geconcentreerd blijft.	Er is geen extra ruimte voor parkeren op en aan Rijksweg
Weinig tot geen aanpassing elders in Reuver nodig, doordat het vrachtverkeer gebruik maakt van de Rijksweg.	Er zal op het trottoir gezocht moeten worden naar laad- en losruimte.
Budget technisch gezien het meest uitvoerbaar doordat er alleen snelheidsremmende maatregelen op de Rijksweg nodig zijn.	

Verkeerscirculatie conform opstelling verkeersproef	
Voordelen	Nadelen
Meer ruimte op Rijksweg en Pastoor Vranckenlaan voor verkeer door éénrichtingsverkeer.	Meer overlast/hinder van verkeer op Pastoor Vranckenlaan en Raadhuisplein (weg)
Minder hinder/overlast van verkeer aan Rijksweg	Slechtere oversteekbaarheid Raadhuisplein (weg) en Pastoor Vranckelaan door (doorgaand) verkeer
Beter oversteekbaarheid Rijksweg door minder verkeer	Er zijn aanpassingen nodig aan het kruispunt Pastoor Vranckenlaan – Rijksweg zodat het vrachtverkeer daar op een veilige manier kan rijden. Op het moment is de kwetsbare deelnemer in het gedrag op dit kruispunt.
Er is meer ruimte voor laden en lossen aan de Rijksweg.	De wegen waarover het vrachtverkeer hun route nu vervolgt zijn in het verleden ingericht met horizontale snelheidsremmers (asverspringingen), deze zorgen ervoor dat logge verkeersdeelnemers (vrachtverkeer) forse stuurbewegingen moeten maken waardoor extra beknellingsgevaar ontstaat voor kwetsbare verkeersdeelnemers.
Er is meer ruimte voor parkeergelegenheid aan en op de Rijksweg door éénrichtingsverkeer	Het is verkeerskundig gezien onwenselijk dat vrachtverkeer om het Raadhuisplein heen rijdt, omdat de Pastoor Vranckenlaan niet als zodanig is ingericht.
Minder vrachtverkeer over de Rijksweg door (met name het centrum van) Reuver	

Verkeerscirculatie/bereikbaarheid/verkeer- en vervoerssysteem

Verkeerscirculatie bepaald hoe het verkeer door een centrum, woonwijk of eromheen wordt gecirculeerd. Dus waar rijdt welk verkeer en met welk doel rijdt dit verkeer daar. De verkeerscirculatie in het centrum is mede bepalend voor het gehele verkeers- en vervoerssysteem. Wanneer iets in het centrum wordt aangepast aan de weg/rijrichting/of andere beperkingen heeft dit invloed in heel Reuver, en zelfs Beesel. Bereikbaarheid is de mogelijkheden die personen hebben om op bestemmingen na een verplaatsing aan activiteiten deel te nemen. De benodigde tijd en moeite bepaald te bereikbaarheid van een locatie. Het verkeer- en vervoerssysteem behelst het gehele verkeerssysteem (de daadwerkelijk infrastructuur) en vervoerssystemen (manier van transport die individueel of collectief kunnen worden uitgevoerd). Belangrijke karakteristieke van het verkeerssysteem zijn;

- Hiërarchie. Transportnetwerken vertonen in het algemeen een opbouw in een hiërarchie van stelsels, met bijbehorende typische verplaatsingssnelheden en capaciteiten. Lange

afstandsverplaatsingen stellen andere eisen aan een netwerk dan verplaatsingen over een korte afstand.

- Toegangsdichtheid. Hieronder wordt de verdeling van toegangspunten verstaan waarlangs de reiziger het netwerk kan betreden of verlaten. Voorbeelden van toegangspunten zijn de haltes van een busnetwerk en de op- en afritten van een autosnelwegennetwerk. Als we het alleen hebben over de ruimtelijke verdeling van de toegangspunten spreken we van de beschikbaarheid naar plaats.
- Netwerkdichtheid. De knooppunten van een netwerk zijn verbonden door middel van schakels. De wijze waarop deze verbindingen tot stand worden gebracht bepaalt de netwerkdichtheid. Bij veel directe verbindingen tussen de knooppunten is de netwerkdichtheid hoog. Bij een lage netwerkdichtheid moeten omwegen gemaakt worden via andere knooppunten. Onder de omwegfactor verstaan we de verhouding tussen de afstand in vogelvlucht tussen twee knooppunten en de afstand via het netwerk. De netwerkdichtheid, uitgedrukt bijvoorbeeld in het aantal schakels per oppervlakte-eenheid, betekent een vrij grove beschrijving van een netwerk.

Verkeerscirculatie conform scenario 1a	
Voordelen	Nadelen
Het verkeer- en vervoerssysteem blijft hiermee in stand waardoor op andere plekken geen (noodzakelijke) aanpassingen nodig zijn.	De hinder/overlast die wordt ervaren door vrachtverkeer door het centrum (over de Rijksweg) wordt niet opgelost.
De bereikbaarheid neemt af t.o.v. beginsituatie doordat de snelheid op de Rijksweg t.h.v. het Raadhuisplein nog verder afneemt.	Het vrachtverkeer van en naar Molenveld blijft (hoogstwaarschijnlijk) via het centrum rijden, over de Rijksweg. Dit komt door een "slechte" netwerkdichtheid op dit punt van het systeem.
Een duidelijke scheiding tussen bestemmingsverkeer en (doorgaand) verkeer.	Doordat de Rijksweg onderdeel is van een duidelijk hiërarchisch verkeerssysteem zal deze de huidige functie, en het daarbij behorend verkeer, blijven behouden.
Geen aanpassing nodig t.b.v. route die grote voertuigen nu rijden (Rijksweg). Op deze route is meer kijk- en manoeuvreerruimte aanwezig. Op andere routes in Reuver is dit in veel mindere mate/niet.	Meer vrachtverkeer over de Rijksweg door (met name het centrum van) Reuver.
Er is geen aantasting van de calamiteitenroute wanneer de A73 afgesloten dient te worden	
Er is al sprake van een route voor grote landbouwvoertuigen	
Een duidelijk hiërarchie in het verkeer- en vervoerssysteem.	
Door de duidelijke hiërarchie van het verkeerssysteem worden woonstraten ontlast.	
De bereikbaarheid voor vrachtverkeer blijft (grotendeels) gelijk.	

Verkeerscirculatie conform opstelling verkeersproef	
Voordelen	Nadelen
Door éénrichtingsverkeer op de Rijksweg en Pastoor Vranckenlaan is er meer capaciteit om verkeer af te wikkelen.	Een aantasting van het verkeer- en vervoerssysteem van Reuver en een iets hoger schaalniveau. Door de Rijksweg af te waarden als het ware.
De mogelijkheid om te komen tot een verbeterde landbouwvoertuigenroute	De bereikbaarheid voor vrachtverkeer neemt af door omrijden. Afhankelijk van herkomst en bestemming.
Door het instellen van éénrichtingsverkeer op de Rijksweg (en daardoor ook op de Pastoor Vranckelaan) verslechtert de bereikbaarheid, er is immers meer moeite nodig om een bestemming te bereiken.	Meer zoekverkeer naar parkeerplekken in het centrum, mede door éénrichtingsverkeer
De bereikbaarheid te voet en te (brom)fiets verbeterd iets aan de Rijksweg, er is immers meer ruimte voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.	De bereikbaarheid te voet en te (brom)fiets aan de Pastoor Vranckelaan verslechterd, er is immers minder ruimte voor de kwetsbare verkeersdeelnemers.
	De bereikbaarheid voor vrachtverkeer (door de gehele gemeente) neemt af door omrijden. Afhankelijk van herkomst en bestemming.
	Er moet een alternatieve route komen voor grote landbouwvoertuigen

Financiële consequenties

In de verkeersveiligheidstoets van Bureau Kragten zijn op het gebied van verkeersveiligheid een aantal knelpunten naar voren gekomen met betrekking tot het scenario conform de proefopstelling. Ook is er inzichtelijk gemaakt wat in scenario 1a aanvullende snelheidsremmende maatregelen op de Rijksweg mogelijk kosten.

Pastoor Vranckenlaan

Het rapport van Kragten stelt voor de gehele Pastoor Vranckelaan tussen Prins Hendrikstraat en Heerstraat opnieuw in te richten. Dit is de meest optimale oplossing. Er kan ook gekozen worden om minder kostbare investeringen te doen, namelijk wegversmallingen á €15.000 per stuk. Voorgesteld wordt om er dan 4 te realiseren zodat het ook werkelijk effect heeft. Het effect dat van importance is dat het verkeer minder via/over de Pastoor Vranckelaan hun weg vervolgt.

Financiële consequenties			
Scenario 1a		Scenario conform opstelling verkeersproef	
Maatregel:	Kosten:	Maatregel t.b.v. verkeersveiligheid:	Kosten:
Om de oversteekbaarheid en de verkeersveilig te vergroten in dit scenario zijn verdere snelheidsremmende maatregelen op de Rijksweg (in het centrum) aan te raden.		Herinrichting Pastoor Vranckenlaan vanaf Prins Hendrikstraat tot Heerstraat	€ 418.000,-
		Inrichting Rijksweg afstemmen op éénrichtingsverkeer	€ 112.500,-
Verhoging oversteek	€ 10.000,-	Inrichting Pastoor Vranckenlaan afstemmen op éénrichtingsverkeer	€ 45.000,-
		Kruispunt Pastoor Vranckenlaan – Rijksweg reconstrueren	€ 48.000,-
Wegversmalling (2 tot 3 realiseren)	€ 15.000,- per stuk	Haaks parkeerplaatsen Raadhuisplein vervangen door langsparkeren	€ 0,-
		Parkeerplaatsen langs Pastoor Vranckenlaan, tussen Rijksweg en Karel Doormanlaan aan de rechterzijde van de rijbaan situeren	€ 2.500,-
Extra wegmeubilair ter voorkoming parkeren op trottoir.		Nader onderzoek naar haalbaarheid tot open houden van het Raadhuisplein tijdens weekmarkt	€ 0,-
		Kruispunt Pastoor Vranckenlaan – Karel Doormanlaan accentueren door afwijkende verharding.	€ 13.000,- +
Totaal:			€ 639.000,-

Toelichting:

In de ramingen hierboven zijn enkele uitgangspunten aangehouden (voornamelijk van toepassing bij maatregelen die Bureau Kragten voorstelt):

- Er zijn geen kosten voor onderzoeken, werkzaamheden aan kabels & leidingen, voorbereidingskosten e.d. meegenomen
- Er zijn geen groenvoorzieningen en geen straatmeubilair in de ramingen opgenomen

- Er is op basis van ruwe oppervlaktes aan te geven een berekening gemaakt, de genoemde oppervlaktes zijn echter indicatief aangegeven, er is geen specificatie in materiaalsoort, opsluiting, e.d.
- De genoemde prijzen zijn indicatief, ze zijn niet gebaseerd op bestek/tekening/detailconstructies e.d.
- De daadwerkelijke kosten zullen sterk afhankelijk zijn van een definitief ontwerp, keuzes, uitvoeringsniveaus, etc.
- De Pastoor Vranckenlaan tussen Burg. Claessenstraat en Heerstraat en het kruispunt Past. Vranckenlaan – Karel Doormanlaan is geraamd met nieuwe materialen
- De aanpassingen voor het 1-richtingverkeer op de locaties Rijksweg, past. Vranckenlaan en de kruising bij het klooster zijn gebaseerd op hergebruik van bestaande materialen.
- Verder is er nadrukkelijk uitgegaan van hergebruik van de bestaande natuurstenen banden zoals in huidige verlaagde situatie. Wil men in de nieuwe situatie bij de banden een hoogteverschil hebben, dan zal dit over het totale project enorm kostenverhogend doorwerken. De rijwegen moeten dan verlaagd worden en de banden zijn i.v.m. hun vorm niet herbruikbaar.
 - De huidige lage natuurstenen banden zijn 10 jaar geleden juist zo aangelegd, mede ook op advies van de “invalidenbond”, zodat het plein en de omringende wegen goed bereikbaar en oversteekbaar zouden zijn. Hetgeen nog steeds het geval is.