

MEMO

Aan	Van
Het college en de gemeenteraad	Court Smulders
Team	Kenmerk
Openbaar Beheer	29591-2022
Bijlage(n)	Telefoon
3	0492-378500
	Kopie aan
	--

Onderwerp
Afwaarderen 50 km-wegen in kom Gemert

Datum
9 mei 2022

Inleiding

Er is een plan ontwikkeld voor het afwaarderen van de 50 km-wegen binnen de kom van Gemert (zie bijlage 1). De aanleiding voor dit plan lag bij de wens om de hoeveelheid doorgaande autoverkeer op de komtraverse Boekelseweg – Vondellaan – Komweg te verminderen en de gereden snelheid van het autoverkeer te verlagen waardoor de verkeersveiligheid zou worden verbeterd.

De verkeerssituatie als gevolg van het doorgaande autoverkeer was al jaren een doorn in het oog van omwonenden. Dit werd onder meer bevestigd in de resultaten van een enquête die gehouden is voor het Verkeersveiligheidsplan (zie bijlage 2).

Met het gereedkomen van de Noord-Om in 2018 en op grond van een overeenkomst met de provincie om de hoofdwegen door de kom af te waarderen, is het voornemen ontstaan om de Vondellaan anders vorm te geven. Een modelmatige berekening van het afwaarderen van enkel de Vondellaan liet echter zien dat elders op het netwerk van 50 km-wegen binnen de kom van Gemert de hoeveelheid gemotoriseerde verkeer toe zou nemen. Daarmee zou een gerede kans bestaan dat het huidige (23%) percentage bewoners dat in 2021 tijdens de burgerpeiling (zie bijlage 3) aangaf in Gemert onveilig te voelen in verkeerssituaties zou toenemen.

Om te voorkomen dat door het afwaarderen van de Vondellaan alleen, een ongewenste toename op andere 50 km-wegen in de kom van Gemert optreedt, wordt voorgesteld om op termijn alle 50 km-wegen binnen de kom van Gemert af te waarderen naar 30 km/uur.

De basis voor het voorstel is gelegd door de resultaten van informatie uit het Verkeersveiligheidsplan Gemert-Bakel en een verkeerskundig onderzoek naar mogelijkheden om het doorgaande verkeer te weren. De resultaten van het verkeerskundig onderzoek zijn op 20 april 2022 aan leden van de gemeenteraad zodat hun input richting kon geven aan de vervolgstappen die worden gezet rond het voorbereiden van een herinrichting van de Vondellaan en een deel van de Boekelseweg.

Context

De Noord-Om werd geacht een aantrekkende werking te hebben op het verkeer dat de noord-zuid route door de kom van Gemert gebruikte. Uit een analyse van verkeerstellingen bleek echter dat ondanks de positieve effecten op de verkeersstromen, een aanzienlijk deel (ruim 1/3) van het autoverkeer op de komtraverse Vondellaan – Boekelseweg nog steeds bestaat uit verkeer wat er eigenlijk niet thuishoort. Uit een prognose van de te verwachten groei van het autoverkeer blijkt dat deze route, in haar huidige vorm en met behoud van het huidige snelheidsregiem,

een toename van ongewenst verkeer tegemoet kan zien tot ca. 3.200 motorvoertuigen per dag.

Omdat het snelheidsregiem op de wegen in Gemert voortbouwt op het categoriseringsplan van 2017, waarmee de gemeenteraad heeft vastgelegd dat de hoofdwegen een 50 km/regiem behouden, was het noodzakelijk om de resultaten van het verkeersonderzoek eerst voor te leggen aan de gemeenteraad. Zo kon vooruitlopend op een mogelijk collegevoorstel, het standpunt van de gemeenteraad worden opgehaald. Dit bood de gemeenteraad de mogelijkheid om vroegtijdig te sturen op besluitvorming.

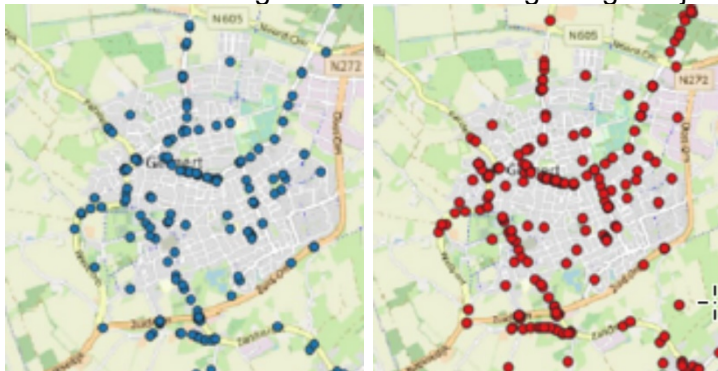
Opgehaald bij raadsleden

Na afloop van de presentatie van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek kregen raadsleden gelegenheid om vragen te stellen en hun mening te geven. Daarbij werd nadrukkelijk aandacht gevraagd voor 2 aspecten:

1. Wat zouden de bewoners ervan vinden als in hun straat een 30 km/uur regiem zou worden ingevoerd?
2. Wat zijn de kosten voor het afwaarderen van deze wegen?
3. Wat gebeurt er met het openbaar vervoer?
4. Wat gebeurt er met het vrachtverkeer dat winkels bevoorraadt?

Antwoorden

Ad. 1 In antwoord op de vraag wat de bewoners ervan vinden wordt verwezen naar de resultaten opgehaald in een enquête voor het Verkeersveiligheidsplan (bijlage 3). In de reacties van bewoners behoren verkeersdruk, onoverzichtelijkheid en wegontwerp tot de top 3 van meldingen over subjectieve onveiligheid. De meldingen over verkeersdruk betroffen overwegend de wijkontsluitende wegen. Deze gevoelens van onveiligheid werden onderschreven door de registraties van (blauwe) ongevallen waarbij bleek dat de 50 en 80 km-wegen de meest onveilige wegen zijn.



Meer specifiek, het draagvlak van bewoners voor maatregelen om de snelheid te verlagen is op te maken uit de (rode) klachten over gedrag rond te hard rijden. Daarbij stond het te hard rijden over de wijkontsluitende wegen met stip bovenaan. Zoals uit bovenstaande kaartbeeld is op te maken, betrof het ook hierbij veel van de wijkontsluitende 50 km-wegen. Bovenstaande kaartbeelden zijn uitsneden van kaarten uit het VVP (bijlage 3).

Ad 2. In antwoord op vraag 2, over de kosten van het afwaarderen van de 50 km-wegen binnen de kom van Gemert kan worden gesteld dat het afwaarderen, veelal, gelijk oploopt met een aantal programma's als dat voor onderhoud en/of het vervangen van verhardingen en/of rioleringen. Buiten deze programma's, zal het afwaarderen gelijk oplopen met (ruimtelijke) ontwikkelingen. Dit zijn ontwikkelingen als die bij het kasteel of de visie voor het Centrumgebied waarin aanpassingen aan de Komweg en West-Om worden aangekondigd. Dit zijn ontwikkelingen waarbij infra wordt aangepast aan de verkeerskundige behoefte die voortvloeit uit wijzigingen van het gebruik en/of het mogelijk maken van woningbouw. Het voorgaande betekent dat het afwaarderen

van de 50 km-wegen, indien hieraan geen andere prioriteiten worden gesteld, waarschijnlijk over een periode van 10 tot 15 jaar plaats zal gaan vinden. Desgewenst, kan het echter sneller als middelen beschikbaar komen.

Ad 3. In antwoord op de vraag wat er gebeurt met het openbaar vervoer en de haltevoorzieningen op het Pastoor Poellplein kan worden gemeld dat er gesprekken worden gevoerd met de vervoerder over hoe zowel met de tijdelijke situatie wordt omgegaan als met de situatie na de reconstructie. Vooruitlopend op de reconstructie worden maatregelen getroffen om reizigers aan de noord- en zuidzijde van Gemert te voorzien van alternatieven voor de overstapplaatsen aan het Pastoor Poellplein. Daarnaast is een alternatieve route aangewezen voor het openbaar vervoer die reizigers vanaf het centrum bedient.

Deze route voert vanaf de zuidzijde van Gemert over het Heijtsveld, de President Gerartsstraat en de Lodderdijk naar het noorden van Gemert. Een centrale opstapplaats wordt aangeboden bij de rotonde van de Sint-Annastraat met de Lodderdijk.

Ad 4. In antwoord op de vraag wat er met het bevoorradende vrachtverkeer gebeurt, kan worden gesteld dat dit haar reguliere routes zal blijven kunnen berijden. Niet zo snel, maar door de lagere verkeersaantallen nog net zo veilig als voor de reconstructie. De maatregelen zijn gericht tegen (vracht)verkeer dat er niet hoeft te rijden. Verkeer dat er een bestemming heeft, kan zijn weg blijven vinden naar de bestemmingen waar het moet laden en lossen. Gedurende de werkzaamheden zal wellicht wat overlast worden ondervonden, maar hiervoor worden afspraken gemaakt met de ondernemers.

Samenvatting rapportage (bijlage 2)

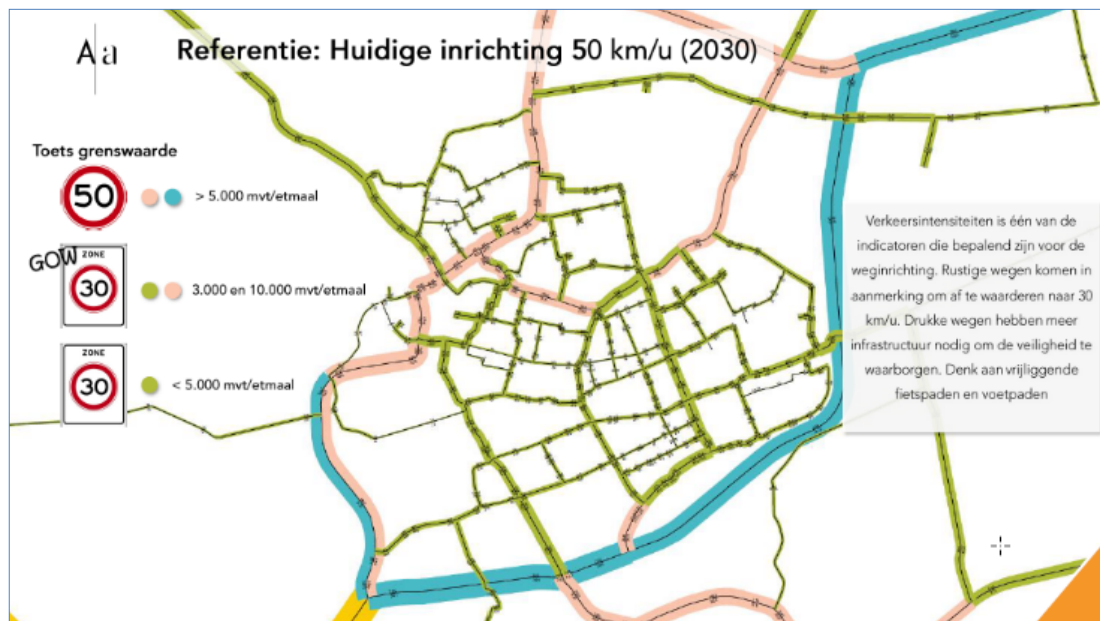
Bij het onderzoek naar mogelijkheden om de komtraverse minder aantrekkelijk te maken voor het doorgaande autoverkeer is gebruik gemaakt van het categoriseringsplan uit 2017. Dit plan werd vastgesteld voor een periode van 5 jaar. Daarmee is dit plan feitelijk verlopen. In 2017 zag ook het Uitvoeringsprogramma Hoofdwegen het daglicht.

Op basis de uitgangspunten van beide plannen heeft Accent Adviseurs een aantal varianten uitgewerkt die de basis vormen voor een voorstel om de verkeerslast van het autoverkeer binnen de kom van Gemert zo optimaal mogelijk te verdelen over de wijkontsluitende wegen.

Varianten

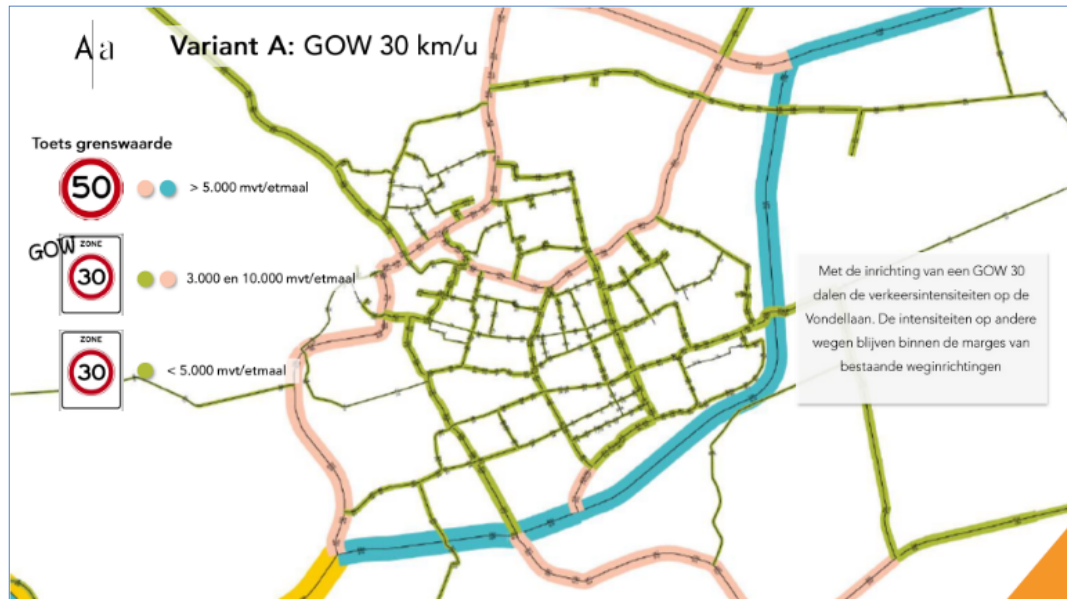
De verschillende varianten vindt u beschreven in bijlage 2 van deze nota, de Rapportage van Accent Adviseurs. Ter illustratie, wordt in deze nota gebruik gemaakt van de dia's van de presentatie die als bijlage 1 is bijgevoegd.

Variant 0 'referentiemodel'



Het vertrekpunt voor de 'nul' variant ligt bij het categoriseringsplan uit 2017. In dit scenario behouden de Vondellaan en de Boekelseweg hun huidige snelheidsregiem van 50 km/uur en verandert er niets aan weginrichting en snelheidsregiem. Uit bovenstaande verbeelding van de verkeersstromen is goed zichtbaar dat de komtraverse Boekelseweg – Vondellaan – Komweg een aanzienlijke hoeveelheid meer verkeer te verwerken krijgt. Hetzelfde geldt ook voor wegen als de Komweg, Zuid-Om, Kruseind, Pandelaar, Sint-Annastraat en Lodderdijk.

Variant A1 'GOW 30 km/uur'

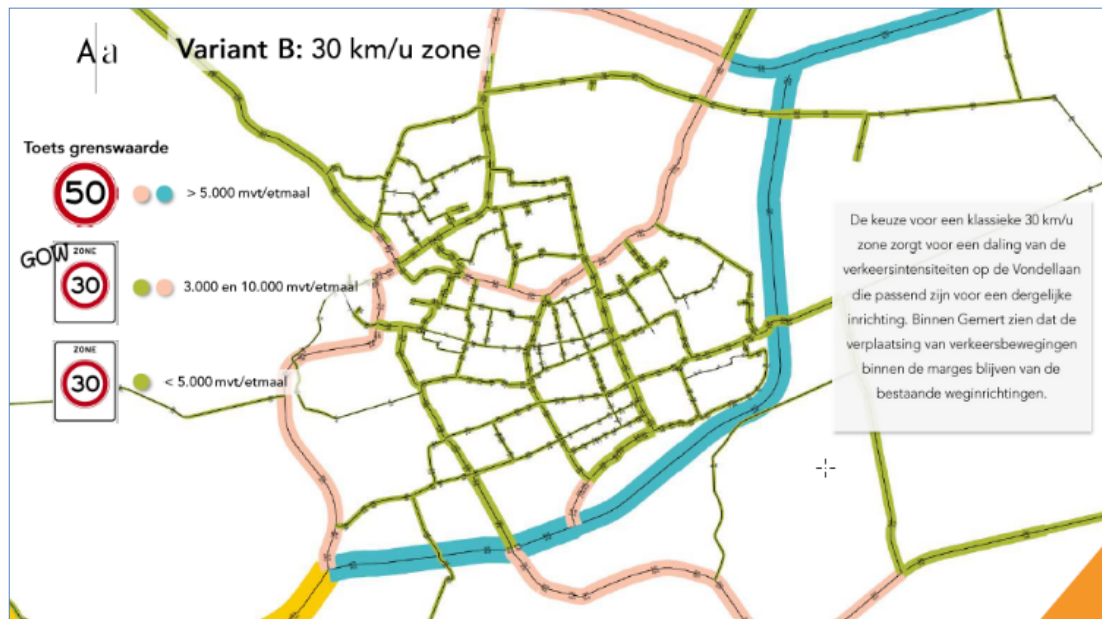


In deze variant, waarin de Vondellaan en de Boekelseweg zijn afgewaardeerd naar 30 km/uur, maar is hun profiel vormgegeven als een Gebieds-Ontsluitende-Weg (GOW). Dit profiel, met een voorrangsregeling en rotondes, faciliteert nog steeds het 'stromen' van het autoverkeer.

Hoewel dit enigszins leidt tot een afname van het verkeer op de Vondellaan en Boekelseweg, laat het model zien dat de interne verkeersstromen zich gaan spreiden. Onder meer over wegen als Pandelaar, Kruiseind, Sint-Annastraat, Lodderdijk waar een aanmerkelijke toename zichtbaar is. De reden daarvoor ligt onder meer in het feit dat deze wegen een 50 km/uur regiem kennen dat het gebruik ervan aantrekkelijk maakt voor het interne verkeer dat wordt geweerd van de Vondellaan.

Het afwaarderen van de verbinding Vondellaan – Boekelseweg – Noord-Om blijkt, zonder aanvullende maatregelen op andere wegen de verkeersdruk te verplaatsen naar waar die waarschijnlijk ook niet gewenst is.

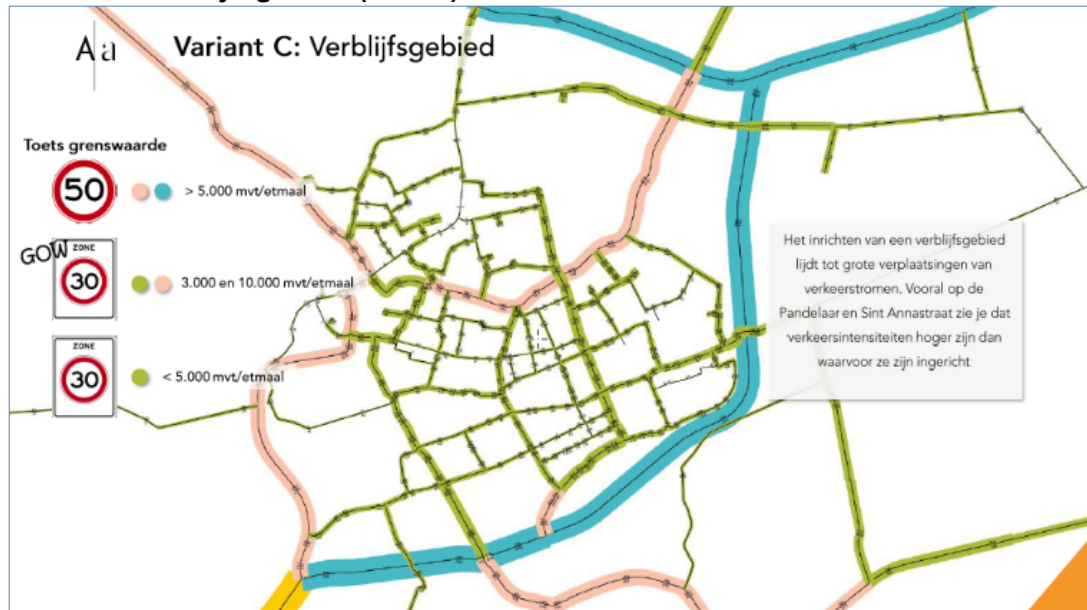
Variant B 30 km/uur zone



In variant B, wordt de verbinding Vondellaan – Boekelseweg afgewaardeerd tot 30 km/uur zone en als zodanig wordt ingericht. Uit het model is zichtbaar dat dit leidt tot de gewenste afname van het verkeer. Op andere wegen echter, zoals Kruiseind, Komweg, Sint-Annastraat en Lodderdijk het verkeer toeneemt.

Feitelijk geldt, ook voor variant B, dat enkel het afwaarderen van de verbinding Vondellaan – Boekelseweg – Noord-Om zonder aanvullende maatregelen op andere wegen de verkeersdruk verplaatst naar waar hij waarschijnlijk ook niet gewenst is.

Variant C verblijfsgebied (dia 21)



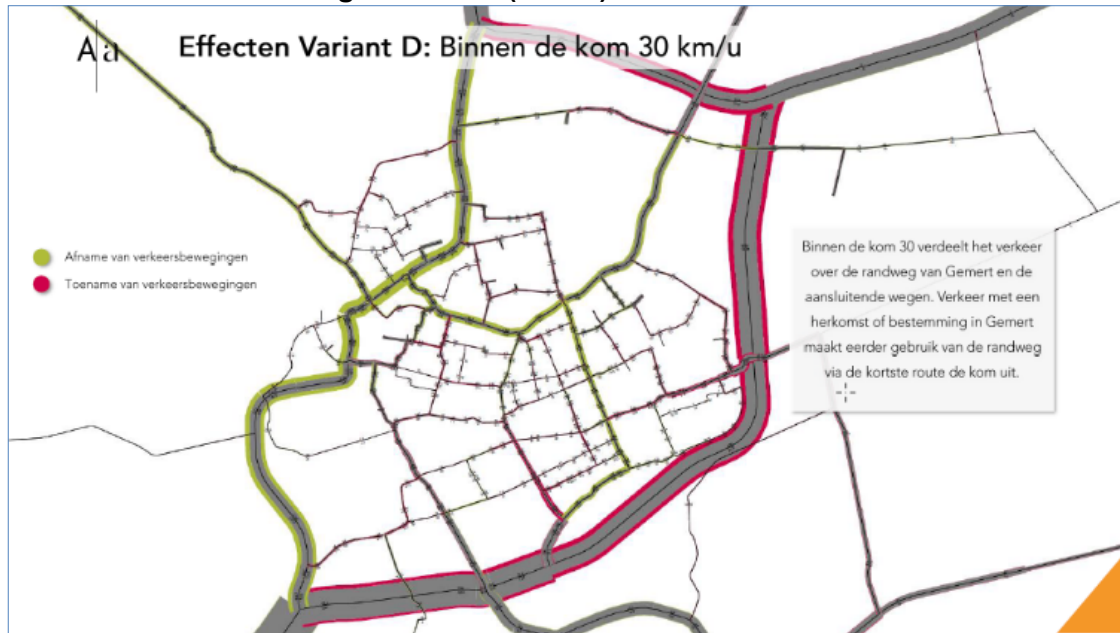
In deze variant wordt de snelheid op de rijbaan gereduceerd tot die van een woonerf. Hoewel het modelmatig leidt tot een enorme afname van het verkeer, is deze variant feitelijk geen optie. Hiermee wordt de verbinding naar de Noord-Om ook voor het interne verkeer niet langer aantrekkelijk waardoor de omliggende wegen alle verkeersaanbod zouden moeten gaan verwerken. Uit het model is goed zichtbaar dat deze variant leidt tot een zware verkeersdruk op alle overige wegen binnen de kom van Gemert.

Variant D gehele kom 30 km/uur (dia 23)



In deze variant worden, nagenoeg, alle wegen in de kom van Gemert afgewaardeerd naar een 30 km/uur regiem. Dit betekent dat, naast het toepassen van het profiel van variant B, ook elders in het dorp wegen worden voorzien van een 30 km/uur regiem. De effecten hiervan hebben niet alleen een gunstig effect op de hoeveelheid verkeer op de Vondellaan en de Boekelseweg.

Effect variant D 30 kom gehele kom (dia 24)



Uit bovenstaande plot van de af- en toename van verkeersstromen, is zichtbaar dat de verkeersbewegingen naar de randweg toenemen ten gunste van een afname van het aantal autoritten naar het centrum. Concreet, heeft deze variant de gunstigste effecten op het weren van het doorgaande autoverkeer en het beperken van ongewenst gebruik van de wegen binnen de kern van Gemert.

Bijlagen

1. Rapportage "Onderzoek verkeerseffecten herinrichting Vondellaan Gemert" 2022
2. Verkeersveiligheidsplan Gemert – Bakel 2022
3. Rapportage burgerpeiling 2021