

Verkeersontsluiting Comerthof Grubbenvorst

Datum : 3 juli 2020
Opdrachtgever : Bureau Leefomgeving
Ter attentie van : de heer P. Van de Ligt
Opgesteld door : de heer A. ter Haar
Onderwerp : Verkeersontsluiting Comerthof Grubbenvorst

Inleiding

Het voornemen bestaat om de locatie aan de Lotumseweg 47 te herontwikkelen. In de huidige situatie is het perceel vervallen en was er voorheen een bedrijf gevestigd. Initiatiefnemer wil deze locatie herbestemmen en er 8 woningen realiseren.

ARTHIC Verkeer is gevraagd om advies te geven voor de beste mogelijke ontsluiting op het openbare wegennet. Hierbij is het van belang te onderzoeken hoe de verschillende vervoerswijzen na het wijzigen van de functie het gebied kunnen bereiken en verlaten. Daarnaast wordt ook bekeken hoe de hulpdiensten de planlocatie kunnen bereiken.

Er zijn twee mogelijke ontsluitingsmogelijkheden:

1. Eenzijdige ontsluiting op de Lottumseweg;
2. Tweezijdige ontsluiting op de Lottumseweg en Steegerakkerweg;



Planlocatie(bron google.maps.com)

In deze notitie is allereerst ingegaan op de beleidsuitgangspunten van de gemeente uit het GVVP (wegencategorisering). Daarnaast zullen de twee varianten gewogen worden. Tot slot zijn conclusies genomen en advies gegeven.

Wegencategorisering

De gemeente Horst aan de Maas heeft de wegencategorisering vastgelegd in het GVVP (Gemeentelijke Verkeers en Vervoers Plan). Dit beleid volgt het landelijke beleid om een Duurzaam Veilig verkeerssysteem te ontwikkelen en te verbeteren.

Duurzaam Veilig (DV) is een concept om de verkeersveiligheid op wegen in Nederland te verbeteren. Duurzaam veilig beoogt een reductie van het aantal verkeersslachtoffers door middel van een systeem waarin vorm, functie en gebruik op elkaar zijn afgestemd, en waarbij wordt uitgegaan van de beperkte mogelijkheden van de verkeersdeelnemer.

Binnen Duurzaam Veilig zijn 5 principes leidend:

- **Functionaliteit:** elke weg behoort tot een wegklasse (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg).
- **Homogeniteit:** een gelijkwaardigheid in massa, snelheid en rijrichting.
- **Herkenbaarheid:** de vormgeving van het wegontwerp (essentiële herkenbaarheidskenmerken).
- **Vergevingsgezindheid:** een vergevingsgezind wegontwerp waarbij kleine fouten niet direct aflopen met letsel of erger.
- **Statusonderkenning:** het vermogen om taakbekwaamheid te kunnen inschatten.

Eén van de eisen die voortkomt uit een duurzaam veilig wegennet is dat de vormgeving van de wegen eenduidig en herkenbaar moet zijn. Daarom moet het aantal categorieën waarmee de weggebruiker te maken krijgt beperkt zijn. Bij de indeling van het wegennet worden drie categorieën onderscheiden: stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen. Vanwege het grootschalige karakter van stroomwegen komt deze categorie alleen buiten de bebouwde kom voor (b.v. de A73).

Essentie van de categorie-indeling is het toekennen van functies aan wegen. Door per wegcategorie voorspelbare situaties te creëren wordt het de weggebruiker duidelijk van welke wegcategorie hij gebruikmaakt en wat de functie is. Met het consequent en herkenbaar toepassen van de wegencategorieën wordt een sterke verbetering van de verkeersveiligheid verwacht.

Bij het opstellen van het categoriseringsplan in algemene zin en van de gemeente Horst aan de Maas in het bijzonder is dat het gemotoriseerd verkeer zo veel mogelijk geconcentreerd wordt op een beperkt aantal geschikte wegen, rekening houdend met andere belangen zoals leefbaarheid en bereikbaarheid. In het categoriseringsplan zijn de wegen vanwege de herkenbaarheid en voorspelbaar weggedrag ingedeeld in een zeer klein aantal te onderscheiden categorieën

Binnen de verkeersfunctie van wegen worden twee verkeersvormen onderscheiden:

- Stromen: zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, in een min of meer constante richting en met een min of meer constante relatief hoge snelheid
- Uitwisselen: zich doelgericht verplaatsen of voertuigen doen voortbewegen, met wisselende snelheid en/of richting. Hier valt ook onder het verzamelen, verdelen en kruisen van verkeer, alsmede het vertrekken, keren, draaien, stoppen en stallen van voertuigen.

De categorie stroomwegen zijn hier buiten beschouwing gelaten omdat deze niet binnen de bebouwde kom van Grubbenvorst liggen. Wel zijn de types gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen beschreven:

Gebiedsontsluitingswegen

Gebiedsontsluitingswegen zijn gericht op het stromen op de wegvakken, terwijl het uitwisselen plaats vindt op kruispunten. De gebiedsontsluitingsweg vormt de verbindende schakel tussen stroomwegen en erftoegangswegen.

Erftoegangswegen

Erftoegangswegen zijn gericht op het toegankelijk maken van erven en woningen. Dit betreft alle manoeuvres die nodig zijn voor het bereiken van particuliere percelen, openbare percelen, het in- en uitstappen en het laden en lossen van goederen. Op zowel de wegvakken als de kruispunten is sprake van uitwisseling en moet de snelheid laag zijn. De gemeente heet in haar verkeersbeleid het onderstaande categoriseringsplan opgenomen:



Wegencategorisering Grubbenvorst

In bovenstaande figuur is wegcategorisering van de kern Grubbenvorst opgenomen. De planlocatie ligt aan de Lottumseweg binnen de bebouwde kom. Dit is een erftoegangsweg

waarbij de snelheid op maximaal 50 km/u ligt. De Steegerakkerweg is een gebiedsontsluiting weg buiten de bebouwde kom waar de maximum snelheid op 80 km/u ligt.

Variante 1 eenzijdige ontsluiting

De eerste variant is de meest eenvoudige en eenduidige variant. Het sluit aan bij de huidige verkeersstructuur en gebruik. Het enige verschil is dat in plaats van vrachtauto's en personenauto's er nu alleen personenauto's in en uitrijden. Het gemotoriseerde verkeer kan via de Lottumseweg de rest van het wegennet bereiken.

Voordelen:

- Duidelijke verkeersstructuur;
- Goede scheiding van woonverkeer en doorgaand verkeer;
- Eenvoudig te realiseren;
- Meer draagvlak bij omgeving;
- Verkeersveiliger door lagere rijnsnelheid;

Nadelen;

- Vuilnisauto kan de containers niet voor het huis ophalen om achteruit rijden te voorkomen;
- Hulpdiensten kunnen woningen slechts van één kant bereiken;
- Omrijdafstand voor (brom)fietsers en omloopafstand voor voetgangers.

Variante 2 tweezijdige ontsluiting

Bij de tweede variant is over de huidige planlocatie de nieuwe woonstraat aangesloten op de nieuwe woonwijk. Dit zorgt voor een nieuwe verbinding parallel aan de al bestaande weg Irenestraat en de industriële route Hagelkruisweg. Dit zal extra verkeer aantrekken van de nieuwe woonwijk en 'rondrijdend' bedrijfsverkeer van het bedrijventerrein ten noorden van de planlocatie.

Voordelen:

- Hulpdiensten kunnen nieuwe panden van twee kanten bereiken;
- Vuilnisauto kan containers voor de deur ophalen;
- Er is meer (sociale) verbinding tussen nieuwe woonwijk en omgeving Lottumseweg;
- Minder omrijdafstand voor (brom)fietsers en omloopafstand voor voetgangers;

Nadelen;

- Sluit niet aan bij uitgangspunten van een Duurzaam Veilige wegomgeving: aansluiten van de woningen op een 80 km/u weg;
- Verkeersonveiliger door hogere rijnsnelheid van het doorgaande verkeer;
- Minder draagvlak bij omgeving in Lottumseweg door meer doorgaand verkeer;
- Route kan gebruikt gaan worden als 'rondrijroute' van bedrijfsverkeer van het noordelijk gelegen bedrijventerrein.

Conclusie en advies

Vanuit de Duurzaam Veilig gedachte is het van belang om verkeersgebieden en verblijfsgebieden zoveel mogelijk te scheiden. Het aansluiten van de 8 nieuwe woningen op uitsluitend de Lottumseweg is de meeste verkeersveilige oplossing (variant 1). Deze oplossing leidt namelijk tot de meeste verkeersveiligheid in en rond het plangebied: het leidt tot lagere rijsnelheden in zowel de nieuwe woonstraat als de nieuwe woonwijk vanwege een lagere verkeersaantrekkende werking en zorgt daarmee tot een lagere voor een lagere snelheid in zowel de nieuwe woonwijk ten westen van het plangebied, als de rijsnelheid op de nieuwe woonstraat zelf.

Dit sluit ook aan op de wegcategorisering van de gemeente. Het is namelijk veel verkeersveiliger om de 8 woningen op een erftoegangsweg aan de sluiten (Lottumseweg) met een lagere conflict snelheid dan op gebiedsontsluitingweg Steegerakkerweg met een snelheid van 80 km/u. Er zit vanzelfsprekend ook een nadeel aan variant 1 zoals het niet of moeilijk in kunnen rijden van de vuilnisauto. Dit kan opgelost worden door een verzamelplek van containers te creëren aan de Lottumseweg zodat de vuilniswagen de woonstraat niet in hoeft te rijden. Daarnaast is het voor hulpdiensten wenselijk om een perceel of pand vanaf twee kanten te bereiken. Dit lijkt met een éézijdige ontsluiting onmogelijk. Geadviseerd wordt daarom om een verbinding te realiseren tussen de nieuwe woonstraat en de nieuwe woonwijk in de vorm van een verhard fietspad. Deze kan dan in geval van een grote calamiteit ook gebruik worden als extra uitrukroute voor de hulpdiensten. Bovendien zorgt deze verbinding dan voor de cohesie in de twee woonwijken.