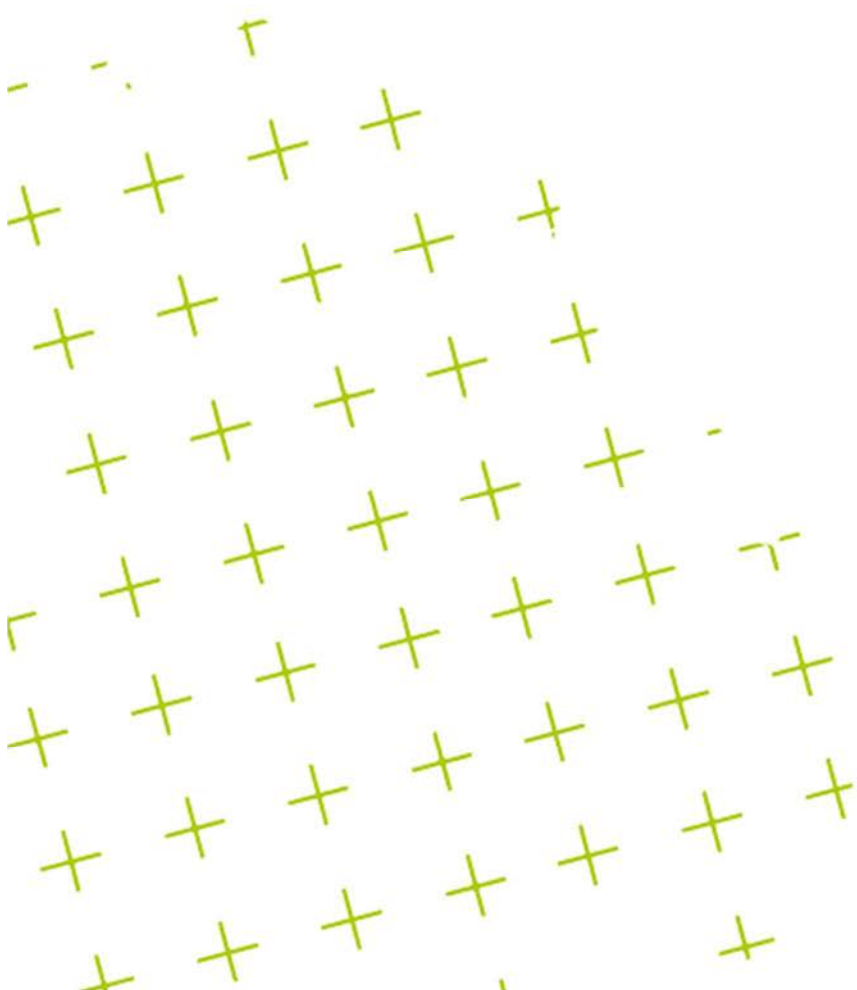


Analyse verkeersroute Schinveld



Aan	Plangroep Heggen
Project	Advies verkeersroute analyse Schinveld
Datum	3 mei 2024
Status	Definitief
Ons kenmerk	23-1101-01
Uw Kenmerk	-
Onderwerp	Eenrichtingsstructuur P. Greymansstraat en Nieuwwijkstraat Schinveld
Contactpersoon	Ing. Toine Wetzelaer
Vrijgegeven door	Geert Deroose
Bijlagen	Verkeersmetingen P. Greymansstraat en Nieuwwijkstraat



Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Lijst met figuren	4
Inleiding	5
1 Pastoor Greymansstraat	6
1.1 Locatie	6
1.2 Ongevallenstatistiek	6
1.3 Wegprofiel	7
1.4 Verkeerstellingen	8
1.5 Afwikkeling verkeer op de overige straten	9
1.6 Conclusie en aanbevelingen	9
2 Nieuwwijkstraat	10
2.1 Locatie	10
2.2 Ongevallenstatistiek	10
2.3 Wegprofiel	11
2.1 Verkeerstellingen	12
2.2 Afwikkeling verkeer op de overige straten	13
2.3 Conclusie en aanbevelingen	13
3 Bewonersconsultatie	14

Lijst met figuren

Figuur 1: ligging Pastoor Greymansstraat, Schinveld	6
Figuur 2: straatbeeld Pastoor Greymansstraat (Google Maps)	7
Figuur 3: CROW-normering erftoegangswegen.....	7
Figuur 4: gemeten intensiteiten Pastoor Greysmansstraat.....	8
Figuur 5: ligging Nieuwwijkstraat, Schinveld.....	10
Figuur 6: straatbeeld Nieuwwijkstraat (Google Maps)	11
Figuur 7: CROW-normering erftoegangswegen.....	11



Inleiding

In het kader van de geplande rioolvervangingen in de Pastoor Greymansstraat en de Nieuwwijkstraat te Schinveld, wenst de gemeente Beekdaelen dat er een verkeersroute analyse uitgevoerd wordt.

Met dit onderzoek moet inzichtelijk gemaakt worden of het haalbaar is om in (één van) deze straten éénrichtingsverkeer in te voeren.

In deze analyse wordt de huidige situatie beschouwd zodat inzicht verkregen wordt in mogelijke knelpunten. Daarbij wordt gekeken naar:

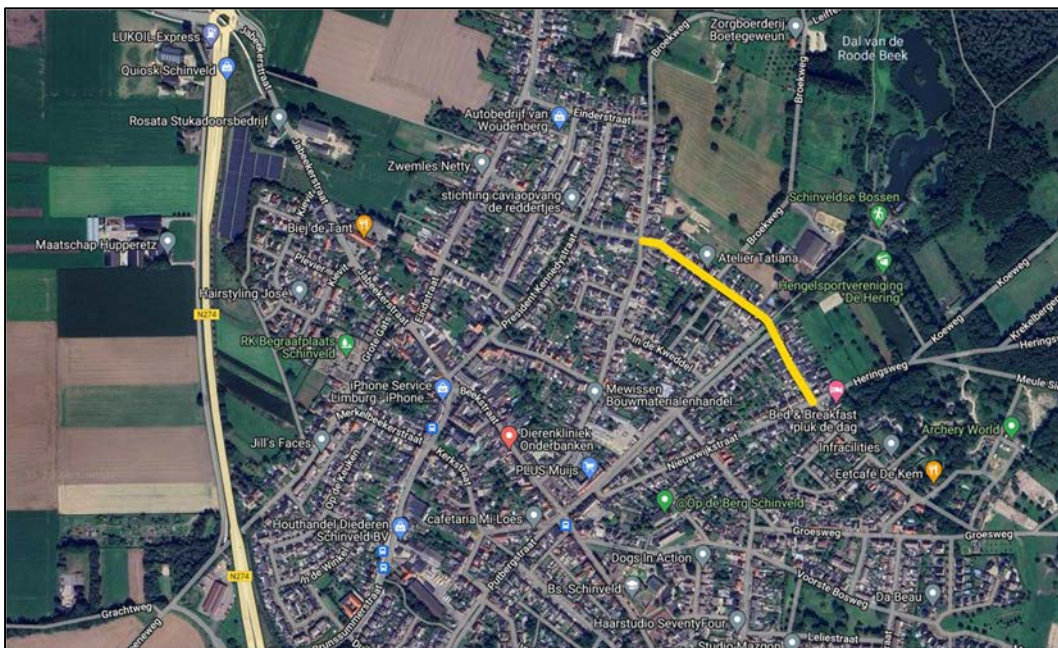
- ✘ De resultaten verkregen uit de verkeerstellingen;
- ✘ Het huidige wegprofiel en of de wegen op dit moment voldoende verkeersveilig zijn om het verkeer in tweerichtingen te kunnen verwerken;
- ✘ Op basis van verkeersongevallen data uit ViaStat wordt bekeken of er verkeers(letsel) ongevallen in de betreffende straten zijn geregistreerd.
- ✘ De omliggende straten die mogelijk meer verkeer moeten gaan verwerken als gevolg van het instellen van éénrichtingsverkeer.

Tot slot geven we een advies over de mogelijkheden om vanuit verkeerskundig perspectief wel of geen éénrichtingsverkeer op de Pastoor Greymansstraat en de Nieuwwijkstraat in te voeren.

1 Pastoor Greymansstraat

1.1 Locatie

De Pastoor Greymansstraat is gelegen aan de noord-oost kant van de kern Schinveld. De straat kan worden gecategoriseerd als een erftoegangsweg 30 km/h, waar de verblijfsfunctie centraal staat.



Figuur 1: ligging Pastoor Greymansstraat, Schinveld

1.2 Ongevallenstatistiek

Volgens de gegevens van ViaStat hebben zich in de buurt van de Pastoor Greymansstraat vier ongevallen voorgedaan waarbij letselschade is opgetreden. Deze incidenten vonden plaats tussen 1 januari 2014 en 25 februari 2024.

Alle ongevallen vonden plaats op het kruispunt van de Pastoor Greymansstraat met de Broekstraat. Het valt op dat bij al deze ongevallen uitsluitend gemotoriseerde voertuigen betrokken waren.

1.3 Wegprofiel

Het wegprofiel van de Pastoor Greymansstraat kent tussen de trottoirs een breedte van 6,10 meter. In het huidige gebruik wordt één zijde van de straat wisselend gebruikt als parkeerstrook tussen de private erftoegangen.



Figuur 2: straatbeeld Pastoor Greymansstraat (Google Maps)

Een dergelijk gebruik van de openbare weg leidt ertoe dat de beschikbare openbare ruimte voor wegverkeer wordt beperkt tot 4,00 meter voor gemotoriseerd verkeer in twee rijrichtingen.

Conform de normeringen van de CROW (ASVV 2021) moet een erftoegangsweg voor tweerichtingsverkeer een minimale breedte hebben van 4,80 meter (ideaal 5,80 meter) excl. parkeerstrook. Voor eenrichtingsverkeer geldt een minimale wegbreedte van 3,85 meter (ideaal 4,40 meter), met tweerichtingen-fietsverkeer excl. parkeerstrook.

Omdat het hier over een woonstraat gaat, wordt uitgegaan van standaard fietsverkeer in twee richtingen.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	ideaal profiel ²⁾	minimaal profiel ³⁾
eenrichtingsverkeer auto + fiets (uitzondering)	w = 3,85	w = 3,40
eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4,40	3,85
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80

Figuur 3: CROW-normering erftoegangswegen

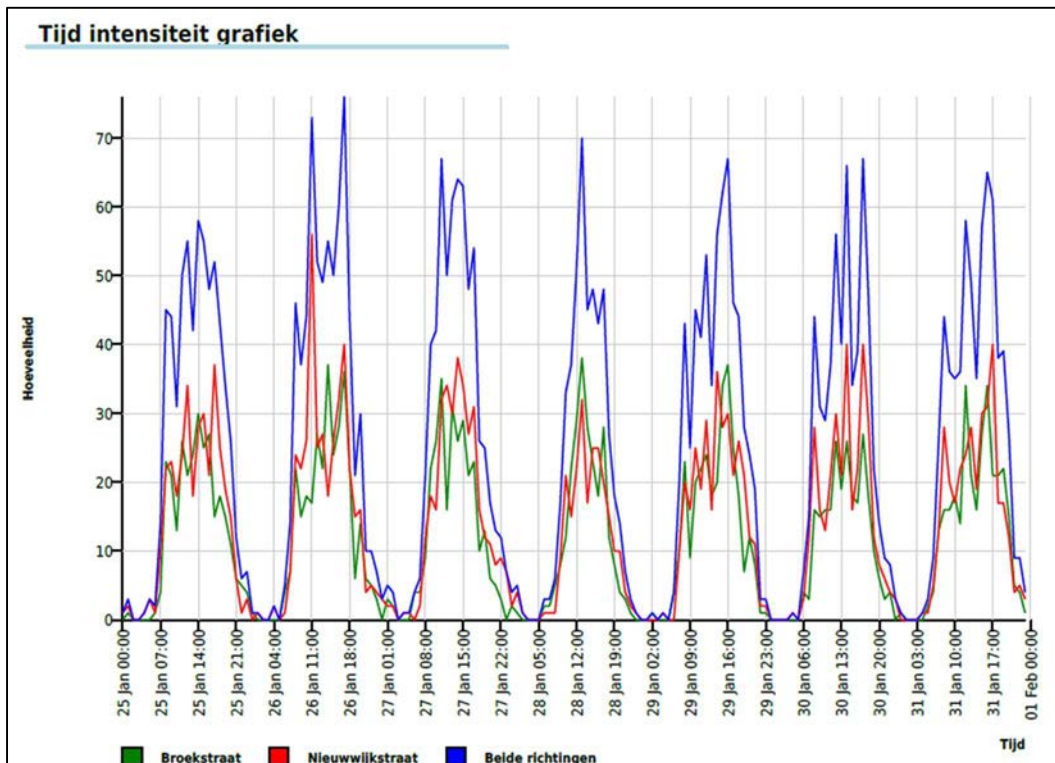
Op basis van de huidige maatvoering van de rijbaan (4,00m excl. parkeerstrook) is het invoeren van eenrichtingsverkeer een logische keuze omdat zonder opheffen van het trottoir of parkeerstrook de minimale maatvoering voor tweerichtingen verkeer niet haalbaar is.

1.4 Verkeerstellingen

Tussen donderdag 25 januari 2024 en woensdag 31 januari 2024 zijn verkeersmetingen uitgevoerd in de straat ter hoogte van huisnummer 27a. Op weekbasis passeerden 4.267 motovoertuigen waarvan 1.981 motorvoertuigen (46%) richting de Broekstraat reden en 2.286 motorvoertuigen (54%) reden richting Nieuwwijkstraat.

Op dagbasis komt dit overeen met ongeveer 609 motorvoertuigen per etmaal, verdeeld over 283 motorvoertuigen richting Broekstraat en 326 motorvoertuigen richting Nieuwwijkstraat.

Onderstaande grafiek verduidelijkt de intensiteiten over de gemeten tijdsperiode. De volledige resultaten van de verkeersmeting zitten vervat in de bijlage.



Figuur 4: gemeten intensiteiten Pastoor Greysmansstraat

Op basis van deze data kan worden geconcludeerd dat op beide rijrichtingen ongeveer evenveel verkeer zit. Uit de metingen blijkt geen dominante rijrichting. Het invoeren van éénrichtingsverkeer heeft dus een redelijke, maar gelet op de relatief lage aantallen, beperkte impact op andere wegen.

1.5 Afwikkeling verkeer op de overige straten

De omliggende erftoegangswegen moeten extra verkeersintensiteiten verwerken indien een éénrichtingsstructuur wordt ingevoerd. De maximale intensiteit van een erftoegangsweg bedraagt maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal en bij voorkeur maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op basis van de verkeersstructuur in de omgeving en onze expertise kan worden besloten dat de beperkte aantallen motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (<6% van het theoretische toelaatbare intensiteiten op etmaalbasis) kunnen worden afgewikkeld op de omliggende straten zonder dat de leefbaarheid in andere straten in het geding komt.

1.6 Conclusie en aanbevelingen

De overweging om op de Pastoor Greymansstraat éénrichtingsverkeer in te voeren is verkeerskundig gezien mogelijk. Deze conclusie is gebaseerd op de huidige beperkte breedte van de rijbaan waarbij een deel van de openbare weg als parkeerstrook wordt gebruikt.

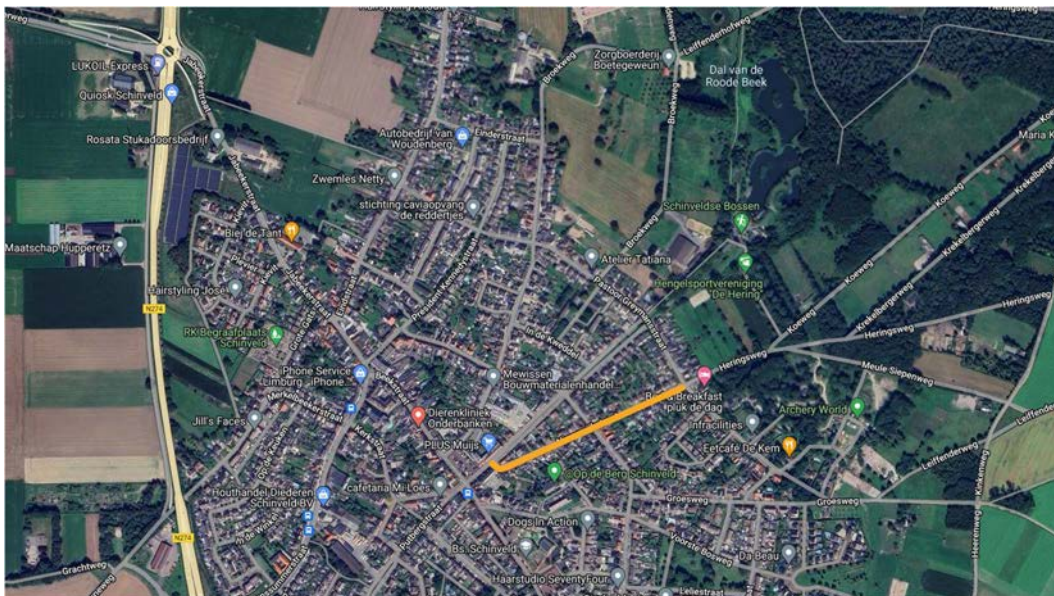
Zowel het wegprofiel (inclusief huidig gebruik van de straat), de huidige wegintensiteiten als mogelijke afwikkeling op de overige straten laten het toe om de infrastructurele ingreep van een eenrichtingsstructuur in te voeren.

Gelet op het aantal verkeersongevallen ter hoogte van het kruispunt met de Broekstraat bevelen wij aan om ter plaatse een verhoogd kruispuntplateau te realiseren om de snelheid van het passerend gemotoriseerd verkeer te verlagen, waarmee de kans op (letsel)ongevallen afneemt.

2 Nieuwwijkstraat

2.1 Locatie

De Nieuwwijkstraat is gelegen ten zuiden van de Pastoor Greymansstraat. De straat kan worden gecategoriseerd als een erftoegangsweg 30 km/h waar de verblijfsfunctie van de weg centraal staat. De Nieuwwijkstraat loopt parallel met de straat A Ge Water.



Figuur 5: ligging Nieuwwijkstraat, Schinveld

2.2 Ongevallenstatistiek

Volgens de gegevens van ViaStat hebben zich in de buurt van de Nieuwwijkstraat twee ongevallen voorgedaan waarbij schade is opgetreden. Deze incidenten vonden plaats tussen 1 januari 2014 en 25 februari 2024.

Beide ongevallen vonden plaats op een kruispunt. Het eerste ongeval vond plaats op de kruising Bouwbergstraat - Nieuwwijkstraat. Bij dit ongeval waren 3 personenauto's betrokken (1 gewonde persoon).

Het tweede ongeval vond plaats op de kruising Nieuwwijkstraat en A Ge Water. Op deze locatie botsten twee personenauto's waarbij geen lichamelijke schade werd vastgesteld.

2.3 Wegprofiel

Het wegprofiel van de Nieuwwijkstraat kent tussen de trottoirs een breedte van 5,80 meter. In het huidige gebruik wordt één zijde van de straat wisselend gebruikt als parkeerstrook tussen de private erfdoegangen.



Figuur 6: straatbeeld Nieuwwijkstraat (Google Maps)

Een dergelijk gebruik van de openbare weg leidt ertoe dat de beschikbare openbare ruimte voor wegverkeer wordt beperkt tot 3,80 meter voor gemotoriseerd verkeer in twee rijrichtingen.

Conform de normeringen van de CROW (ASVV 2021) moet een erfdoegangsweg voor tweerichtingsverkeer een minimale breedte hebben van 4,80 meter (ideaal 5,80 meter). Voor eenrichtingsverkeer geldt een minimale wegbreedte van 3,85 meter (ideaal 4,40 meter) voor eenrichtingsverkeer, inclusief tweerichtings-fietsverkeer.

Omdat het hier over een woonstraat gaat, wordt uitgegaan van standaard fietsverkeer in twee richtingen.

Maatgevende situatie	Wegbreedte [m] ¹⁾	
	ideaal profiel ²⁾	minimaal profiel ³⁾
	w =	w =
eenrichtingsverkeer auto + fiets (uitzondering)	3,85	3,40
eenrichtingsverkeer auto, tweerichtingsverkeer fiets (basis)	4,40	3,85
tweerichtingsverkeer auto, gebaseerd op ontwerpvoertuig personenauto en tweerichtingsverkeer fiets	5,80	4,80

Figuur 7: CROW-normering erfdoegangswegen

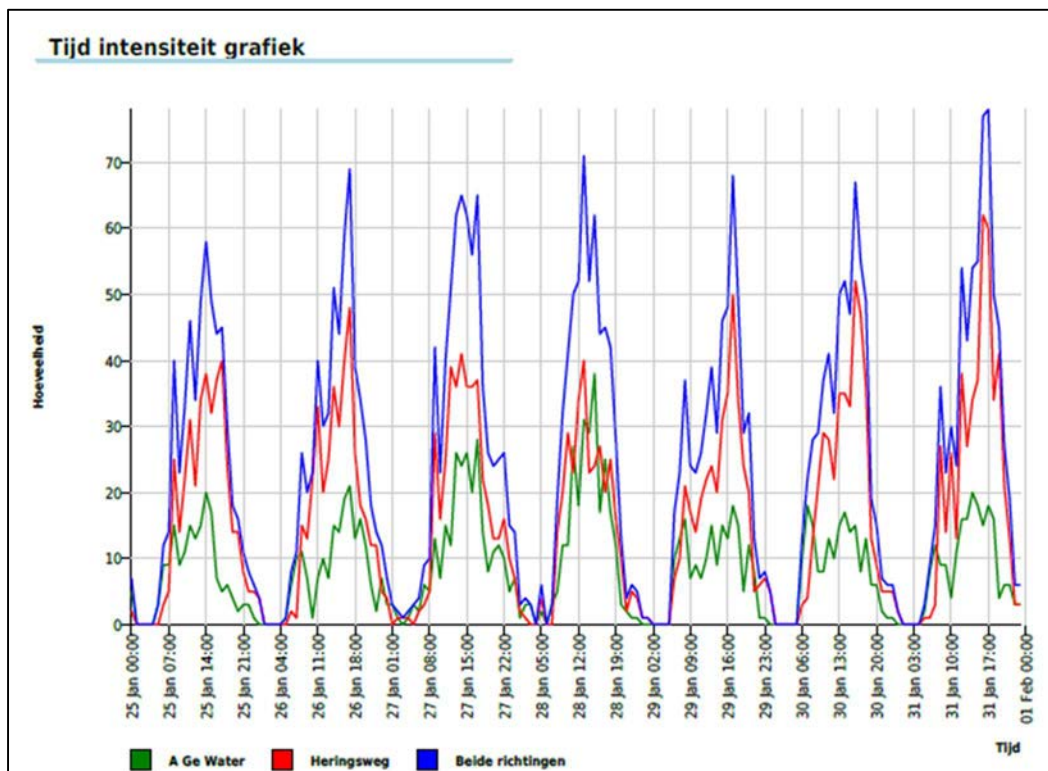
Op basis van de huidige maatvoering van de rijbaan (3,80m excl. parkeerstrook) is het invoeren van eenrichtingsverkeer een logische keuze omdat zonder opheffen van het trottoir of parkeerstrook de minimale maatvoering voor tweerichtingen verkeer niet haalbaar is.

2.1 Verkeerstellingen

Tussen donderdag 25 januari 2024 en woensdag 31 januari 2024 zijn verkeersmetingen uitgevoerd in de straat ter hoogte van huisnummer 9. Op weekbasis passeerden 4.155 motovoertuigen waarvan 1.441 motorvoertuigen (35%) richting de A Ge Water reden en 2.714 motorvoertuigen (65%) reden richting Haringsweg.

Op dagbasis komt dit overeen met ongeveer 593 motorvoertuigen per etmaal, verdeeld over 206 motorvoertuigen richting A Ge Water en 388 motorvoertuigen richting Haringsweg.

Onderstaande grafiek verduidelijkt de intensiteiten over de gemeten tijdsperiode. De volledige resultaten van de verkeersmeting zitten vervat in de bijlage.



Figuur 8: gemeten intensiteiten Nieuwwijkstraat

Op basis van deze data kan worden geconcludeerd dat de rijrichting richting Heringsweg beduidend meer wordt bereden. In relatie tot het invoeren van een eenrichtingsstraat lijkt het een logische keuze om ook deze rijrichting te gaan faciliteren.

2.2 Afwikkeling verkeer op de overige straten

De omliggende erftoegangswegen moeten extra verkeersintensiteiten verwerken indien de eenrichtingsstructuur wordt ingevoerd. De maximale intensiteit van een erftoegangsweg bedraagt maximaal 5.000 tot 6.000 motorvoertuigen per etmaal, met een voorkeur voor maximaal 3.000 motorvoertuigen per etmaal.

Op basis van de verkeersstructuur in de omgeving en de beperkte aantallen motorvoertuigen per etmaal per rijrichting (ongeveer 6% van het theoretische toelaatbare intensiteiten op etmaalbasis), kan bij het invoeren van éénrichtingsverkeer het verkeer worden afgewikkeld op de omliggende straten, zonder dat de leefbaarheid in andere straten in het geding komt.

2.3 Conclusie en aanbevelingen

De overweging om in de Nieuwwijkstraat éénrichtingsverkeer in te voeren is inrichtingstechnisch gezien mogelijk. Deze conclusie is gebaseerd op de huidige beperkte breedte van de rijbaan waarbij een deel van de openbare weg als parkeerstrook wordt gebruikt. Er dient verder onderzocht te worden of het mogelijk is hierdoor te voorzien in bredere trottoirs en meer groen.

Zowel het wegprofiel (inclusief huidig gebruik van de straat), de huidige wegintensiteiten als mogelijke afwikkeling op de overige straten laten het toe om de infrastructurele ingreep van een eenrichtingsstructuur in te voeren.

Op basis van de gemeten intensiteiten gaat voorkeur uit naar een eenrichtingsstructuur richting de Heringsweg.

Nadelig aan eenrichtingsverkeer kan zijn dat de rij snelheden, vanwege het ontbreken van tegenliggers, hoger wordt. Aanbevolen wordt om te onderzoeken of er extra snelheidsverlagende maatregelen nodig zijn.

3 Bewonersconsultatie

In maart 2024 heeft er een bewonersinformatie moment plaatsgevonden inzake de herinrichtingsplannen voor deze twee straten. Hieruit bleek dat er geen grote meerderheid was om van de Nieuwwijkstraat een volledige éénrichtingsweg te maken. Tevens was men het ook niet eens met de aanbevolen verplichte rijrichting zuid naar noord.

De voorkeur ging uit naar het verplicht inrijden van de Nieuwwijkstraat vanaf de Bouwbergstraat en uitrijden bij A ge Water. Zo wordt de straat minder als sluiproute, gebruikt en de grootste verkeersstroom wordt hiermee ontmoedigd. Tevens wordt hiermee voorkomen dat de Nieuwwijkstraat als overloop straat wordt gebruikt voor parkeren indien men in het centrum geen parkeerplek zou vinden. Afhankelijk van een verkeerscirculatiestudie die de gemeente op dit moment in het kader van het Masterplan Schinveld uitvoert, wordt straks een definitief besluit genomen omtrent het invoeren van een verplichte rijrichting in de Nieuwwijkstraat.

Voor de Pastoor Greijmansstraat zien zowel de gemeente als de bewoners geen voordelen om in deze straat een verplichte rijrichting in te voeren. Deze zal tweerichtingen blijven.