

Datum: 15 augustus 2017

Kenmerk: D1707100956328968

Rol Veilig Verkeer Nederland

Veilig Verkeer Nederland is een vrijwilligersorganisatie, die van mening is dat iedereen veilig over straat moet kunnen. Verkeersonveiligheid, objectief en subjectief, zorgt ervoor dat dit niet voor alle weggebruikers is weggelegd. Veilig Verkeer Nederland wil de burger, die geconfronteerd wordt met verkeersonveiligheid, en daardoor in zijn bewegingsvrijheid wordt beperkt, ondersteunen. Daarin nemen wij een bemiddelende rol.

Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

Algemeen

- Veilig Verkeer Nederland beoordeelt situaties op verkeersveiligheidsaspecten. Alle andere factoren, zoals ruimtelijke ordening, financiën e.d., worden – voor zover deze geen directe invloed hebben op de verkeersveiligheid – niet meegewogen;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht zijn geen kosten verbonden;
- Adviezen zijn onafhankelijk en onpartijdig. De enige toetsing is de algemene verkeersveiligheid ;
- Uitgangspunt van de advisering is het convenant “Duurzaam Veilig”. Dit convenant is (in 1997) ondertekend door het rijk, de gemeenten, de provincies en de waterschappen en gezamenlijk in regelgeving en uitvoeringsvoorschriften uitgewerkt en vastgelegd.

Situatie

Op 10 juli 2017 heeft het Meldpunt Zuid van Veilig Verkeer Nederland van de Dorpsraad Borgharen een melding ontvangen inzake de verkeersveiligheid van een aantal locaties. De locaties betreffen

- a. nieuw viaduct over het Julianakanaal in de Sluisweg ter hoogte van de in aanbouw zijnde sluis Limmel;
- b. komingang Bovenstraat (richting Maastricht);
- c. komingang Spekstraat (richting Itteren);
- d. verkeerssituatie Borgharenweg.

Samen met buurtbewoners werkt de dorpsraad Borgharen aan de verkeersveiligheid. In overleg met de lokale afdeling VVN Maastricht en district Limburg wordt naar oplossingen gezocht; ook is een verkeerskundig consultant van Veilig Verkeer Nederland gevraagd naar de situatie te kijken.

Probleemstelling**Ad a. Viaduct Julianakanaal**

De werkzaamheden die thans op deze locatie worden uitgevoerd betreffen een zogenaamd Design, Build, Finance & Maintain project (DBFM), waarbij (een deel van) de gerealiseerde objecten (waarschijnlijk) t.z.t. in beheer bij Rijkswaterstaat respectievelijk de gemeente Maastricht zullen

komen. De locatie is op vrijdag 21 juli telefonisch besproken met de heer M. Fröhling van de gemeente Maastricht. Hij gaf aan op de hoogte te zijn van de situatie ter plekke, en met name het aspect veiligheid bij het viaduct over het Julianakanaal. De betonblokken ter plekke zijn geplaatst om de verkeersveiligheid voor met name de (brom)fietsers te verbeteren; de discussie met Rijkswaterstaat dienaangaande nog loopt waarbij het aspect veiligheid zeker een punt van aandacht is. De werken zijn nog niet overgedragen aan de gemeente. Hierover vindt in september een vervolgoverleg plaats. De respectievelijke contactpersonen bij Rijkswaterstaat en de gemeente, te weten Ellen van Dronkelaar (RWS) en Jos Kooijman en Ilse Hendrix (Maastricht) zijn via e-mail in cc geïnformeerd over de eerste bevindingen van de verkeerskundig consultant:

- het betreft een tijdelijke situatie;
- werk in uitvoering (wiu);
- max. snelheid 30 km/u;
- gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten bebouwde kom breed ca. 5.50 m;
- vrijliggend fietspad in twee richtingen breed ca. 3.00 m;
- t.p.v. het viaduct is een verhoogde tussenberm tussen FP en hoofdrijbaan aanwezig;
- verlichting aanwezig;
- geleiderail t.p.v. het kunstwerk over het Julianakanaal steekt hinderlijk uit richting doorgaand verkeer. NB. Onduidelijk is waarom op deze locatie een tweezijdige geleider is aangebracht omdat waarschijnlijk een (smallere) eenzijdige geleider ook voldoet.
- rijbaan over het viaduct is aan de smalle kant met aan beide zijden bijna haakse bochten;
- er is geen/weinig doorzicht naar andere zijde van het kanaal vanwege de kromming van het viaduct.

Zie verder bijlage 1 (fotoblad met opmerkingen) bij dit advies. Aangezien het een w.i.u.-situatie betreft wordt voorgesteld dat eerst het overleg tussen Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht in september wordt afgewacht.

Ad b. Komingang Bovenstraat

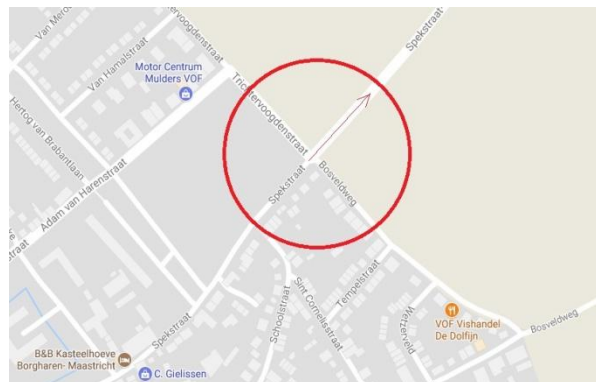
Voetgangers die Borgharen via de Bovenstraat-Sluisweg willen verlaten richting Maastricht geven aan zich buiten de bebouwde kom niet veilig te voelen als men via de hoofdrijbaan richting Schutkolkweg loopt, zie figuur 1. Vaak moet men voor het tegemoet komende verkeer de berm in springen om niet te worden aangereden.

Ad c. Komingang Spekstraat

Hetzelfde als onder b. omschreven geldt ook voor voetgangers die Borgharen via de Spekstraat richting Itteren willen verlaten; zie figuur 2.



Figuur 1. Bovenstraat



Figuur 2. Spekstraat

Probleemanalyse

Ad b. Komingang Bovenstraat

De Bovenstaat-Sluisweg is een zogenaamde gebiedsontsluitingsweg (GOW) buiten de bebouwde kom met als maximum snelheid is 60 km/u. De Bovenstraat vormt de ontsluitingsweg van Borgharen naar Maastricht en stadsbus 9 verzorgt het openbaar vervoer richting station Maastricht. In de Bovenstraat binnen de bebouwde kom is een OV-vriendelijke drempel aanwezig. Op het laatste stukje Bovenstraat binnen de bebouwde kom is geen trottoir aanwezig, een vlakke goot ter plekke fungeert als 'trottoir', zie foto 1. Buiten de bebouwde kom is in de Bovenstraat-Sluisweg geen trottoir aanwezig, hetgeen volgens de algemeen gangbare uitgangspunten overigens ook niet verplicht is. In de Bovenstraat-Sluisweg is een hoogwaterkering (dijkje) van het Waterschap gelegen die het zicht op de bebouwde kom enigszins ontnemt, zie foto 2.



Foto 1. Goot en drempel in Bovenstraat



Foto 2. Hoogwaterkering in Bovenstraat-Sluisweg

Het gevoel van onveiligheid die de voetgangers ervaren lopende op de rijbaan van de Bovenstraat-Sluisweg richting Schutkolkweg kan voor een groot deel worden weggenomen door de berm langs de Bovenstraat-Sluisweg van (half)verharding te voorzien. Eventueel dient de ter plaatse aanwezige lichtmast te worden verplaatst naar de overzijde van de weg, zie foto 3. Verder kan worden overwogen om de grens bebouwde kom te verplaatsen tot voorbij de hoogwaterkering. Het huidige bord bebouwde kom wordt regelmatig aan het zicht onttrokken door de ter plaatse aanwezige begroeiing.

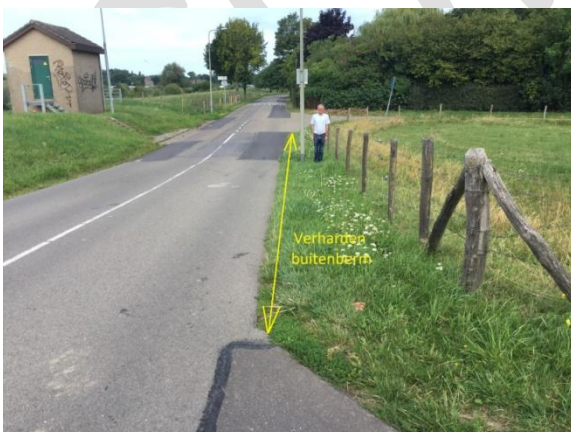


Foto 3. Verharden buitenberm Bovenstraat-sluisweg



Foto 4. Hoogwaterkering Spekstraat

Ad c. Komingang Spekstraat

De Spekstraat is een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Ter plekke is echter geen trottoir aanwezig. Op deze locatie is ook een hoogwaterkering aanwezig in de vorm van een dijkje. De Spekstraat ligt op maaiveldniveau waarbij in een hoogwatersituatie de weg door middel van

schuiven wordt dichtgezet. Voetgangers die Borgharen verlaten richting Itteren moeten gebruik maken van de hoofdrijbaan wat een onveilig gevoel te gevolg heeft met name als men wordt geconfronteerd met gemotoriseerd verkeer uit een of beide richtingen. De situatie ter plekke kan worden verbeterd door het aanbrengen van (half)verharding aan een zijde van de weg, daar waar het tweerichtingen fietspad is gelegen, zie foto 4.

Ad d. Borgharenweg

De Borgharenweg vormt de verbinding tussen Borgharen en de Beatrixhaven met Maastricht. De melding heeft betrekking op het gedeelte gelegen tussen de rotonde Balijeweg-Ankerkade en de Franciscus Romanusweg, zie figuur 3. De Borgharenweg is een door gemotoriseerd verkeer druk bereden weg met een groot aandeel vrachtverkeer afkomstig van resp. rijdende in de richting van de Beatrixhaven. De melders geven aan dat (brom)fietsers zich op deze drukke weg niet veilig voelen. Het (vracht)verkeer rijdt rakelings deze verkeersdeelnemers, zie onderstaande foto's ter illustratie.



Fig. 3 Borgharenweg



Foto 5. Locatie van (brom)fietsers op de rijbaan: het vrachtverkeer rijdt er vlak langs terwijl aan de overzijde (brom)fietsers van het trottoir gebruik moeten maken: een onwenselijke situatie.



Foto 6. Slecht onderhoud



Foto 7.

Met name de zuigende werking van de rijwind van het vrachtverkeer wordt als gevaarlijk ondervonden omdat de (brom)fietsers op deze locatie geen enkele bescherming hiertegen hebben. Aan de andere zijde van de Borgharenweg moeten voetgangers en (brom)fietsers gebruik maken van het bestaande trottoir, zie foto 5. Het onderhoud aan dit trottoir laat bovendien te wensen over: tegels liggen los/scheef en het trottoir is deels overwoekerd door beplanting, zie foto 6.

Standpunt wegbeheerder

Rijkswaterstaat (Ellen van Dronkelaar) t.a.v. onderdeel a.

Gemeente Maastricht (Jos Kooijman/Ilse Hendrix) t.a.v. onderdelen b. c. en d.

Mogelijkheden/aanbevelingen

Samengevat luiden de aanbevelingen als volgt:

- onderdeel a: overleg tussen Rijkswaterstaat en gemeente Maastricht van september afwachten;
- onderdeel b: berm over een lengte van circa 50 m voorzien van (half)verharding tot aan de Schutkolkweg;
- onderdeel c: berm over een lengte van circa 75 m voorzien van (half)verharding tot aan het in twee richtingen te berijden fietspad richting Itteren. Waarschijnlijk dient op deze locatie het hellingspercentage over de hoogwaterkering te worden aangepast zodat ook minder validen hiervan gebruik kunnen maken.
- onderdeel d: maatregelen treffen zodat voetgangers en (brom)fietsers beter worden beschermd tegen het (vracht)verkeer. Mogelijk kan het vrachtverkeer (tijdelijk voor de duur van de werkzaamheden) worden omgeleid.

Advies

Zie bovenstaand onder 'Mogelijkheden/aanbevelingen'.

Totstandkoming zienswijze

Deze analyse en zienswijze vanuit Veilig Verkeer Nederland zijn mede tot stand gekomen door: **ing. R.J. Rosenboom**, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

c.c.

College van burgemeester en wethouders
Gemeente Maastricht
Postbus 1992
6201 BZ Maastricht
post@maastricht.nl

Rijkswaterstaat Zuid-Nederland
T.a.v. mw. E. van Dronkelaar
Postbus 25
6200 MA Maastricht
ellen.witvoet@rws.nl

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over de analyse en zienswijze kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Kijk hiervoor op de website van Veilig Verkeer Nederland: www.veiligverkeernederland.nl/regionale_steunpunten.

Tot slot

Voor gratis adviezen als deze is Veilig Verkeer Nederland behalve van vrijwilligers ook voor een groot deel afhankelijk van financiële bijdragen van derden. Help daarom mee deze dienst in stand te houden. Met uw steun kunnen ongelukken worden voorkomen. Word vrijwilliger of lid van Veilig Verkeer Nederland of doneer via www.veiligverkeernederland.nl.