

Verkeersveiligheidsadvies



vvn.nl/participatiepunt

Kenmerken advies:

Naam dossier:

Spaubeek, DoKuSoZa en Op 't Veldje

Locatie:

De **Dorpstraat**, **Kupstraat**, **Soppestraat**, **Zandstraat** en Op 't Veldje in Spaubeek, gemeente Beek

Datum uitgifte advies:

Januari 2021

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.

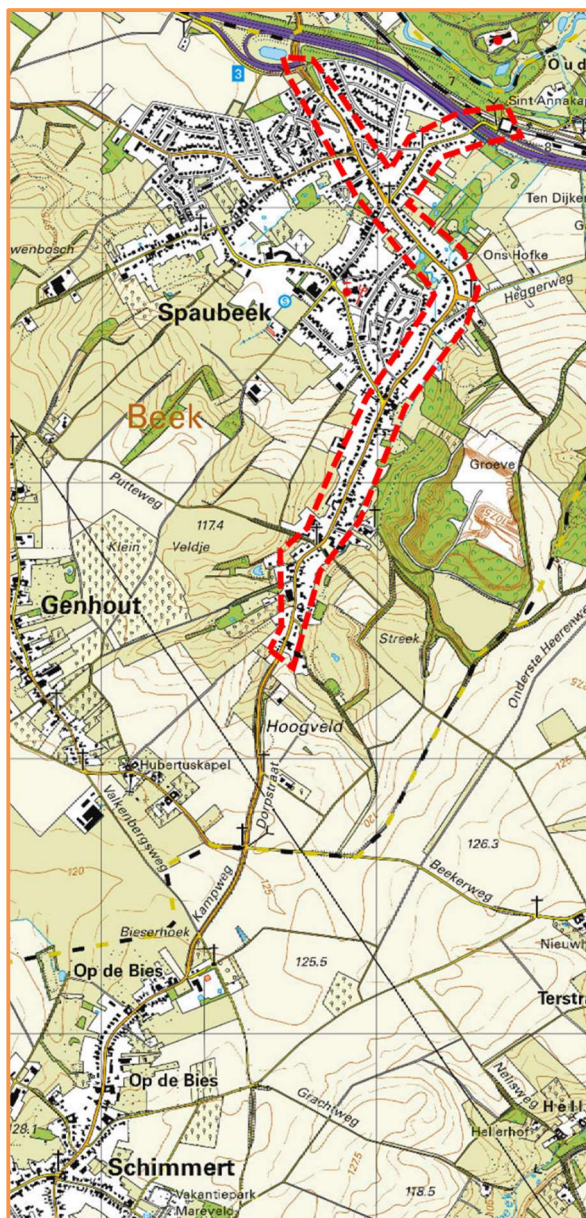
Met andere woorden: Veilig Verkeer Nederland geeft melders en vrijwilligers handvatten over hoe ze de verkeersonveilige situatie kunnen aanpakken en hoe ze verkeersveiligheid in het algemeen kunnen verbeteren.

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;
- Aan de adviezen die door Veilig Verkeer Nederland worden uitgebracht kunnen geen rechten worden ontleend;
- Uitgangspunt van de advisering vormt de verkeersveiligheidsvisie “Duurzaam Veilig” en de daaruit volgende ontwerprichtlijnen.

Situatie



Dwars door Spaubeek loopt de oude verbindingsweg tussen Schimmert en Geleen. Het is de voormalige provinciale weg N583, die in 2007 door de provincie is overgedragen aan de gemeente Beek.

In Spaubeek heet deze weg, gezien vanuit Schimmert, achtereenvolgens **Dorpstraat** (tot aan Bongerd), **Kupstraat** (tot aan de Heggerweg), **Soppestraat** (tot aan de straat Op 't Veldje) en **Zandstraat** (tot aan de zuidelijke halve aansluiting van de A76). De route wordt door bewoners kortweg DoKuSoZa genoemd. De straat Op 't Veldje verbindt de Soppestraat-Zandstraat met het station van Spaubeek en met de wat vreemde noordelijke afrit van de A76 bij Spaubeek (afrit 3).

Zoals te zien is in figuur 1 gaat het om een weglengte van respectievelijk 2 km (DoKuSoZa) en 500 m (Op 't Veldje).

Over al deze straten zijn al vele jaren ernstige klachten op gebied van verkeersveiligheid.

De afgelopen tijd is een werkgroep in het leven geroepen die probeert om samen met de gemeente tot structurele verbeteringen te komen. In een aangenomen motie van de gemeenteraad van 17 september is het gemeentebestuur opgedragen om 17 maart 2021 met een Plan van Aanpak te komen.

Fig. 1. De voormalig provinciale weg door Spaubeek (DoKuSoZa) loopt van het relatief kleine Schimmert naar Geleen, dwars door Spaubeek. Sinds de overdracht van provincie naar gemeente zijn er nauwelijks aanpassingen geweest. Rechtsboven ligt de straat Op 't Veldje, vanaf het station en de A76-afrit tot aan de Soppestraat.



Fig. 2 en 3. Beeld van de Zandstraat met smalle suggiestroken en van Op 't Veldje

Probleemstelling

Wat is in grote lijnen de verkeersveiligheidsproblematiek in DoKuSoZa en Op 't Veldje, en welke oplossingsrichtingen zijn kansrijk om de verkeersveiligheid te verbeteren?

Probleemanalyse

Verkeerstellingen

Er zijn in september 2020 door bureau Grenspaal 12 twee recente verkeerstellingen gehouden, in de Kupstraat en de Soppestraat.

De **Soppestraat** verwerkt doordeweeks ongeveer 5500 motorvoertuigen per dag, waarvan een kleine 7% (middel)zwaar verkeer. De v85 (snelheid waar 85% van het verkeer onder blijft) ligt op **57 km/h** en 's nachts op 65 km/h¹. **45%** van alle verkeer rijdt harder dan 50 km/h.

De **Kupstraat** verwerkt ruim 4000 mvt/etmaal. Ruim 7% van het verkeer is (middel)zwaar. De v85 ligt overdag op 54 km/h en 's nachts op 64 km/h (zie voetnoot 1). **28%** van alle verkeer rijdt harder dan 50 km/h

Het aantal voertuigbewegingen is voor een gebiedsontsluitingsweg niet zo hoog, en zou evengoed kunnen voorkomen op een drukker 30 km-weg (bv de Barbarastraat in Geleen-Zuid). Het verschil in intensiteit tussen de twee straten (ca 1500mvt) zit hem in het verkeer dat bij de Heggerweg afslaat van Schinnen naar Geleen en v.v. De intensiteit op de Zandstraat zal mogelijk nog iets hoger liggen.

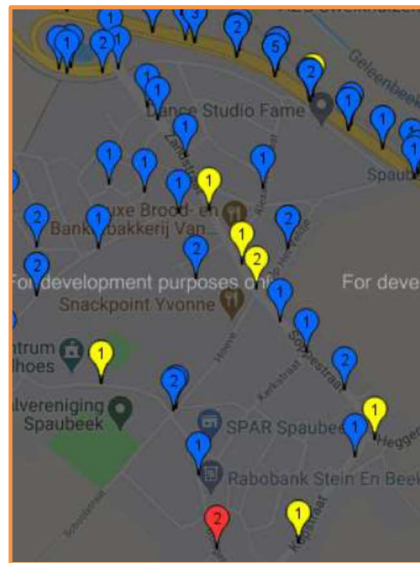
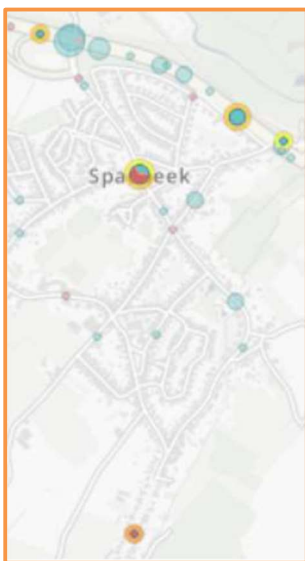
Voor een goed vormgegeven gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom *met vrijliggende fietspaden* zijn de aangegeven snelheden geen extreme waarden. Maar met de uitstraling van DoKuSoZa (bebouwing staat dichtbij, veel uitritten en zijwegen, fietsers op de rijbaan), zijn aanzienlijk lagere snelheden van groot belang. Kennelijk passen de meeste bestuurders, vanwege de doorlopende brede weg, hun snelheid nog steeds niet aan aan de vele verblijfsactiviteiten die op DoKuSoZa plaatsvinden.

Ongevallen

De *geregistreerde* ongevallen (uit de bestanden BLIK en BRON) tonen dat er relatief veel ongevallen plaatsvinden in DoKuSoZa. De geregistreerde ongevallen uit de periode 2007 – 2017 (fig. 4) laten dit duidelijk zien. Er vonden vrij veel ongevallen met letsel plaats.

Opvallend is de ongevallenconcentratie op het rechte stuk van de Zandstraat en Soppestraat, en de letselongevallen tussen Op 't Veldje en de Keerweg. Hier bevinden zich enkele veelbezochte winkels en horeca.

Fig. 4. De ongevallen op DOKuSoZa laten op de ongevallenkaart een duidelijk lint zien. Bij de gele bolletjes is een letselongeval geweest.



Sinds 2014 worden de ongevallen waar de politie bij is geweest (vaak de wat ernstiger ongevallen) bijgehouden op de STAR-kaart (fig 3). Op dit kaartbeeld valt vooral een concentratie ongevallen op bij de kruising van de Zandstraat met de Hobbelrade (richting Neerbeek).

Fig. 5. STAR-ongevallenbeeld, met letselongevallen (rood) bij de Hobbelrade (2) en bij Op 't Veldje en halverwege de Dorpstraat. In Op 't Veldje zijn ook meerdere ongevallen geregistreerd.

Het *werkelijke* aantal ongevallen is waarschijnlijk vele malen hoger, omdat bij de meeste van de huidige ongevallen (ook met letsel) de politie niet meer verschijnt. Op basis van de beide ongevallenbeelden is er alle reden om de verkeersveiligheid in DoKuSoZa en Op 't Veldje te verbeteren.

¹ Opgemerkt moet worden dat de apparatuur hier tegelijkertijd met een smiley (snelheidsdisplay) heeft gehangen. Sommige autobestuurders pasten hun rijgedrag hierdoor aan. Dit heeft de verkeersgegevens iets vertekend.

Schouw en indrukken verkeersconsulent

Voor **DoKuSoZa** vallen een aantal zaken op:

- De rijbaan is ca 7 tot 7,5m breed (een vrij grote oversteekafstand), heeft smalle suggestiestroken, een asmarkering en her en der diepe parkeervakken. Overal is sprake van voorrang, bij sommige zijstraten door middel van een uitritconstructie. Het wegbeeld met de markering is erop ingericht om flink door te rijden, terwijl er op diverse plaatsen winkels zijn, en er met name tussen A76 en de Heggerweg veel zijstraten zijn. In de praktijk zijn er vaak plotselinge aanleidingen om flink te remmen, maar vaak kan de bestuurder uitwijken op de brede weg.



Fig. 6. Wegbeeld Zandstraat

- Het is niet vreemd dat de eerdere wegversmallingen op veel weerstand bij automobilisten stuiten, en dat deze al snel zijn weggehaald. Het doorgaande karakter van de weg met hooguit flauwe bochten en zonder onderbrekingen leidt tot een snelheid, die erg hoog is in geval van invoegend en afslaand verkeer, oversteek-bewegingen of achteruitstekende auto's uit de eigen oprit. Toch is het belangrijk om de **autobestuurder vaker te confronteren met afwijkende wegsituaties**, zodat hij/zij meer rekening gaat houden met verstoringen, alerter wordt en de snelheid omlaag brengt. Te denken valt aan bushaltes op de rijbaan (met eventueel de fietser achterlangs), snelheidsremmende maatregelen, zorgvuldig geplaatste versmallingen, extra zebra-oversteken (inclusief snelheidsremming) of om op enkele plekken voorrang van rechts in te stellen.
- Het **instellen van gelijkwaardige kruisingen** is op DoKuSoZa op diverse plekken mogelijk, waar relatief vaak autoverkeer te verwachten is: In ieder geval bij de **Keerweg, de Hobbelrade, Op 't Veldje/Hoeve, de Heggerweg en de Bongerd**. Voorrang van rechts zal vertragend en aandachtsverhogend werken voor bestuurders op DoKuSoZa. Uiteraard is het nodig deze kruisingen met een stevig plateau vorm te geven: voor de duidelijkheid en voor extra snelheidsremming, mede gelet op fietsers die van rechts ook voorrang krijgen. De borden B1 (voorrangsweg) komen dan overal te vervallen, wat de weggebruiker opnieuw zal wijzen op het niet-doorgaande karakter van de weg. De overige kleine aansluitingen blijven uitgevoerd als smalle uitritconstructies.
- De fietsers rijden op de rijbaan en vormen vaak de enige snelheidsremming. Dit is extra gevaarlijk wanneer de fietser heuvelop moet en zeer langzaam rijdt. Pas wanneer motorvoertuigen een lage snelheid hebben, is het voldoende veilig om de fietsers te mengen met het autoverkeer. Dan kan het inhalen veilig plaatsvinden, en kan een automobilist goed anticiperen op de fietser, bijvoorbeeld als deze moet oversteken.
- De suggestiestroken zijn zodanig smal dat zelfs een enkele fietser er vaak niet genoeg aan heeft. Twee fietsers naast elkaar, wettelijk toegestaan, worden door achteropkomende motorvoertuigen niet snel geaccepteerd, wat agressief en gevaarlijk rijgedrag uitlokt.



Fig. 7. Smalle suggestiestroken. Te zien is dat het autoverkeer hier meestal overheen rijdt.



Het zou veel beter zijn wanneer de fietser een royale ruimte krijgt toebedeeld, met **brede rode fietsstroken**, dus inclusief fietssymbolen. De restruimte tussen de fietsstroken is dan voor de auto.

- De trottoirs zijn aan de smalle kant, waar bovendien lichtmasten nog middenop staan (zie fig 7). De beperkte breedte wrekt zich bij de winkels, maar ook in geval van bedrijvigheid: Er wordt vaak half op de stoep geparkeerd. Dan blijft er zo weinig ruimte over, dat voetgangers over straat moeten lopen, met alle verkeersonveiligheid vandien.

- Er rijden veel **zandauto's** door DoKuSoZa, afkomstig van de nabijgelegen groeve, waarvan de uitrit via de straat Op het Broek uitkomt op de Dorpstraat. Uiterlijk in september 2023, maar mogelijk al eerder, zal de groeve sluiten en zal er veel minder vrachtverkeer zijn op DoKuSoZa. Het ligt voor de hand om het groot wegonderhoud aan DoKuSoZa te laten volgen op de sluiting van de groeve.
- Het hele jaar door rijden er **wielrenners** bergop en bergaf, die vaak vrij veel risico's nemen. In beide situaties (klimmend en dalend) kan dit met snelrijdend autoverkeer verkeersonveilige situaties met zich meebrengen. Ook de snelle toename van toeristen op **elektrische fietsen** verhoogt de kans op eenzijdige en tweezijdige letsel ongevallen. Wanneer het autoverkeer langzamer gaat rijden, wordt de veiligheid beter gewaarborgd.
- De afgelopen twee jaar is er op DoKuSoZa een flinke toename van Landbouwvoertuigen gesignaleerd, ook door bureau Grenspaal 12, die de tellingen verricht heeft. Het gaat onder meer om voertuigen van loonbedrijven uit Ulestraten. Vanwege de omvang en het ontbreken van zijbescherming vormen deze voertuigen vooral een gevaar voor fietsers.
- De bewoners signaleren ook dat er vaak ambulances door DoKuSoZa rijden, omdat deze route richting het Zuyderland Ziekenhuis **sneller** is dan via de voor de hand liggende en veiligere route langs de Pins Mauritslaan – Rijksweg. Dit is de omgekeerde wereld: Een straat als DoKuSoZa met veel verblijfsactiviteiten (wonen, winkels en bedrijven), een smaller wegprofiel, meer parkeerbewegingen, zou eigenlijk veel ongeschikter moeten zijn om snel doorheen te rijden.
- Op het hele wegvak van DoKuSoZa van ruim 2 kilometer is **maar één zebra-oversteek**, met een middensteunpunt. Het is niet vreemd dat deze met extra waarschuwborden en aanvullende verlichting is vormgegeven, omdat dit de enige plek is waar voor de automobilist de voorrang omgedraaid wordt. Daarbij komt dat de zebra op een hoger weggedeelte ligt (bij Op 't Veldje), waardoor de markering vanaf de Zandstraat bij hogere snelheid pas laat zichtbaar wordt. Toch wordt er op meer plekken regelmatig overgestoken (zijstraten, bushaltes). Het zou goed zijn om op meer plekken zebra-oversteken te maken. Daarbij geldt wel de kanttekening dat er snelheidsremming voor het autoverkeer wordt aangebracht (bijvoorbeeld met een plateau).
- Vooral vanuit de richting Schimmert waar de fietser op de rijbaan komt heeft deze nauwelijks rugdekking (fig. 8). Het fietspad gaat over in een smalle fietsstrook, die ineens bij het rood-witte bord zeer smal wordt, waardoor de fietser zich niet veilig voelt en van achteren aangereden kan worden. In december 2020 heeft dit geleid tot een fataal ongeval met een (elektrische) fietser. Op deze plek staan bovendien vaak auto's geparkeerd, waardoor hij nog meer naar het midden van de rijbaan wordt gewerkt.



Fig. 8. Door de abrupte versmalling van de fietsstrook wordt de fietser plotseling de rijbaan op gewerkt

- Aan de westzijde van de Zandstraat ontbreekt een voetpad tussen de Iepenlaan (en de Beukenlaan (doorsteken). Voetgangers moeten op allerlei plekken onnodig oversteken. Er is ruimte, men kan dit voetpad gemakkelijk aanbrengen, zo mogelijk tot aan de verkeerslichten.
- Fietzers vanuit Spaubeek, vaak scholieren, die richting Europalaan (Geleen) rijden, steken de Zandstraat vaak niet over bij de verkeerslichten, maar al eerder, bij de Beukenlaan. Hier kunnen ze *relatief* veilig in twee keer oversteken, maar rijden dan wel ca 100m tegen de richting in op het westelijke fietspad. Automobilisten vanuit Spaubeek zijn hier niet op voorbereid, waardoor dagelijks gevaarlijke situaties ontstaan. Het zou goed zijn om hier aanvullende maatregelen te treffen, bijvoorbeeld door aanleg van een plateau of het **middeneiland te verbreden door het linksafvak iets later te laten beginnen**.



Fig. 9. Fietzers steken over naar het fietspad links

Bij **Op 't Veldje** valt het volgende op:

- Het is eigenlijk qua inrichting een 'gewone' woonstraat: Een rijbaan van ca 6m met parkeren aan één zijde en met slechts aan één kant een volwaardig doorlopend maar smal trottoir (fig. 10). De straat heeft echter een belangrijke ontsluitende functie voor Spaubeek en de omliggende dorpen, omdat de noordelijke afrit 3 van de A76 erop uitkomt (fig. 11). Dit een zeer vreemde situatie: Het meeste verkeer in Op 't Veldje is doorgaand verkeer richting DoKuSoZa; het hoort er eigenlijk niet thuis, en heeft bovendien zojuist nog met zeer hoge snelheid op de a76 gereden, waardoor vrijwel niemand terugschakelt naar de voorgeschreven maximale 30 km/h. Er wordt hier hard gereden, ook door vrachtverkeer.



Fig. 10. Een smalle woonstraat waar zeer veel niet-buurtgebonden verkeer rijdt

Het is essentieel dat het autoverkeer vanaf de afrit van de A76 sterker geremd wordt, voor het richting Spaubeek rijdt door de woonstraat Op 't Veldje, zoals Ducot zijn rapport aangeeft.

De eenzijdig geparkeerde auto's zorgen alleen voor snelheidsremming bij een tegemoetkomende auto. Dat gaat vaak maar net goed. Ook de fietser komt regelmatig in het nauw bij deze incidentele 'wegversmallingen'. Het zou goed zijn wanneer er fysieke snelheidsremming komt in de vorm van plateaus of drempels (om de 60 à 80m, in asfalt). Uiteraard zou het beter zijn als de vreemde A76-afrit wordt opgeheven of verplaatst, maar dit is onzeker en kan nog vele jaren in beslag nemen.



Fig. 11. De zeer vreemde en gevaarlijke noordelijke afrit van de A76, die rechtstreeks uitkomt in Op 't Veldje. De uitstulping heeft nauwelijks remmend effect. Links station Spaubeek met spoorwegovergang, waar weinig autoverkeer vandaan komt.

- De ongelukkig gesitueerde zebra halverwege Op 't Veldje (fig. 3) is er ooit gekomen in verband met de huisartsenpraktijk. Voetgangers staan verscholen tussen de geparkeerde auto's. Het zou goed zijn op termijn aan de zuidzijde een breder voepad aan te leggen, ook gelet op de voetgangers van en naar het asielzoekerscentrum.
- De gelijkwaardige kruising met de Parallelweg, direct bij de A76-brug, is niet goed vormgegeven: De Parallelweg lijkt als een uitrit op Op 't Veldje uit te komen, terwijl de markering op gelijkwaardigheid wijst. Bovendien is het van rechts komend verkeer vanuit de Parallelweg pas laat te zien. Deze situatie vraagt dringend om een duidelijk en steiler plateau (conform CROW-richtlijn), om het inrijdend verkeer beter af te remmen en alert te maken. Een versmalling is ook mogelijk.
- De aansluiting van Op 't Veldje op de Zandstraat is één van de plekken om op termijn een gelijkwaardige kruising te situeren (incl aanpassing van een plateau, zie onder).

Oplossingsrichtingen

Op 't Veldje

Voor **Op 't Veldje** wordt voor de **korte termijn** het volgende voorgesteld:

- Leg **om de ca 80 meter een snelheidsremmende maatregel** aan, waar mogelijk plateaus, anders drempels. Bij voorkeur wordt **asfalt** gebruikt om trilling- en geluidshinder van het doorgaande verkeer tegen te gaan. Dat geldt ook voor de kruising met de Parallelweg.
- Breng een **scherpere bocht of een drempel aan bij de aansluiting van de afrit A76 met Op 't Veldje**. Nu kunnen auto's zonder te remmen rechtdoor rijden richting de kom, waarna ze vrijwel zonder uitzondering met te hoge snelheid door de woonstraat Op 't Veldje rijden. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, kan ook een drempel in de rechtstand tot de brug worden aangebracht.

Op **langere termijn** zou de **noordelijke afrit 3 van de A76** opgeheven moeten worden. Het lijkt erop dat dit niet tot onoverkomelijke problemen zal leiden voor nabijgelegen bedrijven. Daarbij kan dan ook het deels ontbrekende voetpad aan de zuidzijde van Op 't Veldje worden aangelegd of verbreed.

In 2017 heeft bureau Ducot voor de gemeente al een verbeterplan voor Op 't Veldje gemaakt. Het zou goed zijn de aanbevelingen uit dit rapport en van VVN samen te voegen tot een concreet plan.

DoKuSoZa - Eindbeeld

Voor **DoKuSoZa** is het van belang een uiteindelijk te realiseren **Toekomstbeeld van DoKuSoZa**.

Idealiter wordt DoKuSoZa een **Erftoegangsweg 30 type I**, een verblijfsstraat met ook enig doorgaand verkeer. Veel verkeer op DoKuSoZa komt uit Spaubeek, daarom is een ETW type I beslist verdedigbaar. De weg heeft niet of nauwelijks een ontsluitende functie voor de directe omgeving. Daarom heeft de provincie de weg destijds ook overgedragen. Het doorgaande verkeer dient zich aan te passen aan het verblijfskarakter van de weg, en niet andersom. Uiteraard zou in het verlengde hiervan het gedeelte **buiten de kom** richting Schimmert ook ETW type I (**60 km/h**) moeten worden.

Het **verblijfskarakter** wordt versterkt door het toepassen van:

- Een smallere rijbaan met desgewenst hier en daar klinkerverharding: op de plateaus en op de rijloper tussen de in rood asfalt uitgevoerde fietsstroken (zie fig 12). Er is geen asmarkering.
- Op onderlinge afstand van bij voorkeur 100 – 120m snelheidsremmende maatregelen in de vorm van relatief vloeiende drempels of plateaus (bus- en hulpdienst-vriendelijk)
- **Gelijkwaardige kruisingen op een flink verhoogd plateau en met met een klein kruisingsoppervlak** op een vijftal plekken (**Keerweg, Hobbelrade, Op 't Veldje/Hoeve, Heggerweg en Bongerd**).
- Meer parkeergelegenheid, bijvoorbeeld bij het restaurant, de bakker en de bloemist
- Bredere trottoirs: 1,8 – 2,0m
- Bushaltes geheel of gedeeltelijk op de rijbaan (zoals in de Bongerd bij supermarkt PLUS)
- Diverse zebra-oversteken op plateau-verhogingen. In twee keer oversteken met middensteunpunt is vanwege de lage snelheid en de korte oversteeklengte niet meer nodig.
- Bomen en ander groen
- Lagere verlichtingsmasten, met extra verlichting bij kruisingen en andere oversteken
- Snelheidsremmende maatregelen en eventueel een versmalling bij de komgrenzen. Dit laatste kan bovendien zorgen voor een veilige instroom van fietsers vanaf het fietspad naar de rijbaan.

Het uiterlijk van deze ETW type I is dus een **straat van 5,5 tot 6m breed met brede rode fiets- of suggestiestroken ($\geq 1,8m$)**, parkeren en brede trottoirs, met elke ca. 100-120m een snelheidsremmende voorziening. Het is op deze manier mogelijk om langs het hele tracé bomen aan te brengen, waar nodig afgewisseld met parkeerstroken. Er is eenzijdig en indien inpasbaar tweezijdig parkeren. De bus halteert op de rijbaan (met als het kan de fietser achterlangs). Ook is het goed mogelijk om allerlei plekken zebra-oversteken te maken (op plateaus), die vanwege de korte oversteeklengte en de lage passeersnelheid geen middeneiland meer nodig hebben.



Fig.12. Referentiebeeld voor DoKuSoZa, de ETW type I (Jan v Cuijkstraat in Cuijk, 4 à 5000 mvt/etm)

Minder vergaande (maar ook minder veilige) alternatieven kunnen zijn:

- Het aanwijzen van een korter stuk ETW type I, bijvoorbeeld vanaf de Keerweg tot de Bongerd, ruim 1 km, waar de meeste uitwisseling plaatsvindt, met op de drukkere punten voorrang van rechts.
- De nieuwe categorie GOW30, waarbij de snelheid d.m.v. snelheidsremmers richting de 30 km/h gaat, maar waarbij de bestuurder wel overang voorrang heeft. Ook hier kan men kiezen voor deels GOW30 en GOW50, al blijft de combinatie fiets en auto op één rijbaan bij 50 km/h gevaarlijk.

Bij dit toekomstbeeld past ook een **onderzoek naar het opheffen van de halve aansluiting op de A76**. Dit is een niet-volwaardige aansluiting, die bovendien relatief weinig gebruikt wordt. De ondergeschikte en nauwelijks doorgaand te noemen verbinding DoKuSoZa (en in het verlengde de Spaubeeklaan), rechtvaardigt een dergelijke ingreep. Bovendien ligt A76-aansluiting 2 (Geleen) vlakbij. Uiteraard is het wel nodig de effecten van een dergelijke ingreep op andere wegen (bijvoorbeeld de Hobbeltade) in beeld te brengen, zodat daar indien nodig flankerende maatregelen getroffen kunnen worden. Het ontwerp voor de herinrichting van DoKuSoZa kan overigens los van dit onderzoek plaatsvinden.

DoKuSoZa – Korte termijn

In aansluiting op de probleemanalyse worden de volgende korte termijn-maatregelen voorgesteld, om zeer noodzakelijk en per direct uit te voeren:

- Het aanbrengen van **snelheidsremmende maatregelen bij de 5 belangrijkste kruisingen: Keerweg, Hobbeltade, Op 't Veldje/Hoeve, Heggerweg en Bongerd**. Dat kan een kruispuntvullend plateau zijn, maar ook een veel goedkopere 50 km-drempel of kort plateau conform CROW-richtlijn, in asfalt uitgevoerd (trillings- en geluidsarm) en te combineren met een zebra-oversteek in twee keer.
- Het aanbrengen van een **verhoogde zebra-oversteek in twee keer** bij de Keerweg (bushalte), Heggerweg en Bongerd, vergelijkbaar met die bij de Sloppestraat, dus met een middeneiland. Bij de Keerweg kan hiervoor de bushalte gebruikt worden (auto's wachten achter de bus tijdens het halteren), Bij de Heggerweg is ruimte binnen de bestaande banden, en bij de Bongerd kan de bestaande geleider wat verbreed worden. Zorg er wel voor dat de voetganger zo dicht mogelijk bij het kruispunt oversteekt. Een voor de zebra in te passen middeneiland beveiligd deze kruising bovendien tegen inhalend autoverkeer.
- De bestaande zebra over de Sloppestraat bij Op 't Veldje/Hoeve kan aanzienlijk beter: schuif de zebra **meer zuidwaarts**, zodat de voetganger niet zoveel hoeft om te lopen. Dit is mogelijk met behoud van voldoende draaibeweging voor de eventuele vrachtwagen. Vanwege het lokale hoogteverschil wordt aangeraden hier de **zebrastrepen extra lang** of 'geveugeld' te maken, (bv 8 of 10m, conform CROW-richtlijn), zodat autobestuurders deze eerder opmerken.
- De **bussen laten halteren op de rijbaan**, waardoor de bestuurder vaker geconfronteerd wordt met noodzakelijk stilstaan en daardoor alerter wordt. Er komt zo aanzienlijk meer parkeerruimte beschikbaar, wat de druk vermindert om half op de stoep of op de rijbaan te parkeren. Gekozen kan worden om het middelste haltepaar te laten vervallen.
- Het aanleggen van een **ontbrekend trottoir langs de Zandweg** (zie p. 6)
- Het **eerder en met meer rugdekking laten invoegen van fietsers** bij de zuidelijke komgrens vanuit Schimmert, zo mogelijk met een wegversmalling zoals bij de komgrens met Schimmert. En het **verwijderen van de plotselinge fietsstrook-versmalling**.

Reactie wegbeheerder

Het betreft een ambtelijke reactie. De gemeente Beek erkent dat de verkeerssituatie op DoKuSoZa niet ideaal is. De gemeente is bereid beperkte maatregelen te treffen op DoKuSoZa en Op 't Veldje. Er zijn vooralsnog geen middelen beschikbaar voor grootschaliger aanpak van de lange weg door Spaubeek.

Het is nog onduidelijk wat er met het eerdere advies aan de gemeente van Bureau Ducot gedaan is over verbetermaatregelen in Op 't Veldje. Dit speelde voor de komst van de huidige verkeerskundige.

Ten aanzien van de noordelijke afrit die uitkomt bij Op 't Veldje gaat de gemeente Beek in gesprek met Rijkswaterstaat, om te bezien welke verbetermogelijkheden er zijn. Hierbij wordt ook een eventuele verplaatsing van deze afrit besproken.

Conclusies en aanbevelingen

De **DoKuSoZa** en **Op 't Veldje** zijn beide **dringend toe aan verbeteringen** op het gebied van de verkeersveiligheid. De snelheid is op beide straten zorgelijk hoog ten opzichte van de vele verblijfsactiviteiten en de fietsers die op de rijbaan rijden.

Gelet op de relatief lage hoeveelheid doorgaand verkeer ligt een **afschaling** (of eigenlijk een **opwaardering**) van DoKuSoZa naar een **levendige 30 km-weg** voor de hand. Het doorgaande verkeer dient zich daarbij aan te passen aan de verblijfsfunctie.

DoKuSoZa

Op **langere termijn** zou dit voor DoKuSoZa moeten leiden tot een smalle rijbaan met brede rode fietsstroken, met waar mogelijk voorrang van rechts, regelmatig een snelheidsremmer (plateau of drempel), meer gebruik van klinkerbestrating, bushaltes op de rijbaan, meer groen en meer parkeren (zie voorbeeld fig 12). Dit alles om de verblijfskwaliteit en een lagere snelheid te verwezenlijken. De raad dient hierbij DoKuSoZa in de kom van Spaubeek aan te wijzen als **Erftoegangsweg** (type I). De lange termijn komt uit oogpunt van wegonderhoud snel in beeld: Zodra de zandgroeve definitief gesloten is (2023, en waarschijnlijk nog eerder).

Op **korte termijn** dienen met name de 5 drukkere kruisingen op DoKuSoZa veiliger gemaakt te worden met 50 km-plateaus of drempels in asfalt, waarbij het in ieder geval op 4 plekken mogelijk is op eenvoudige wijze veilig vormgegeven zebra-oversteken in twee keer te realiseren. Hierboven zijn nog enkele andere korte termijn-maatregelen aangegeven.

Op 't Veldje

Voor Op 't Veldje zijn op **korte termijn enkele drempels en plateaus in asfalt** nodig en een snelheidsremmende maatregel bij de afrit A76 – Op 't Veldje. Op de **langere termijn** wordt aangeraden de **noordelijke afrit van de A76 op te heffen of te verplaatsen**, in combinatie met het aanbrengen van een **breder voetpad** aan de zuidzijde van Op 't Veldje, en helemaal door te trekken tot naar het station.

Plan van Aanpak

De plannen voor de korte én de lange termijn dienen in een integraal **Plan van Aanpak** vervat te worden. VVN adviseert daarbij om **voor de lange termijn-maatregelen** een verkeersadviesbureau in de arm te nemen en **een uitgebreid voorbereidend ontwerpproces** te volgen waar alle aanwonenden en betrokkenen een bijdrage kunnen geven. Indien gewenst schuift VVN hierbij aan.

Totstandkoming advies

Dit advies is namens Veilig Verkeer Nederland opgesteld door:
Ing. Arjen Zijlstra, Verkeerskundig Consulent, Veilig Verkeer Nederland.

Vragen of opmerkingen

Voor vragen of opmerkingen over dit advies kunt u contact opnemen met uw dichtstbijzijnde regiokantoor van Veilig Verkeer Nederland. Zie hiernaast voor gegevens.

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.vvn.nl**

Meer informatie gegevens van VVN

n.oirbons@vvn.nl

Stationsstraat 79a
3811 MH Amersfoort

Postbus 66
3800 AB Amersfoort

088 524 88 00 (ma t/m vr 8.30-17.00 uur)
info@vvn.nl
www.vvn.nl