

Quickscan verkeersveiligheid omgeving Vekoma Rides

Opdrachtgever:	Gemeente Roerdalen
Projectnaam:	Quickscan verkeersveiligheid omgeving Vekoma
Datum:	25/01/2023
Versie:	Definitief
Ons kenmerk:	22-0803-01_v2
Opgesteld door:	Geert Deroose 06-1864 9329 geert@gp12.nl
Vrijgegeven door:	Ing. Maurice Houba 06-3453 6765 maurice@gp12.nl

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave.....	2
1. Vraagstelling Vekoma Rides	3
2. Huidige wegvakinfrastructuur	4
2.1 Schaapweg.....	4
2.2 Sportlaan	4
2.3 Angsterweg	4
3. Onderbouwing extra verkeersgeneratie	6
3.1 Huidige verkeersgeneratie.....	6
3.2 Toekomstige verkeersgeneratie.....	6
4. Kansen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de omgeving	7
4.1.1 Fietsverkeer scheiden van het gemotoriseerd verkeer.....	7
4.1.2 Voetgangsoversteekvoorziening verleggen	8
4.1.3 Verkeersdrempel aanpassen	8
4.1.4 Ventertijden inlassen	8
4.2 Schetsontwerp.....	9
5. Conclusie	9

1. Vraagstelling Vekoma Rides

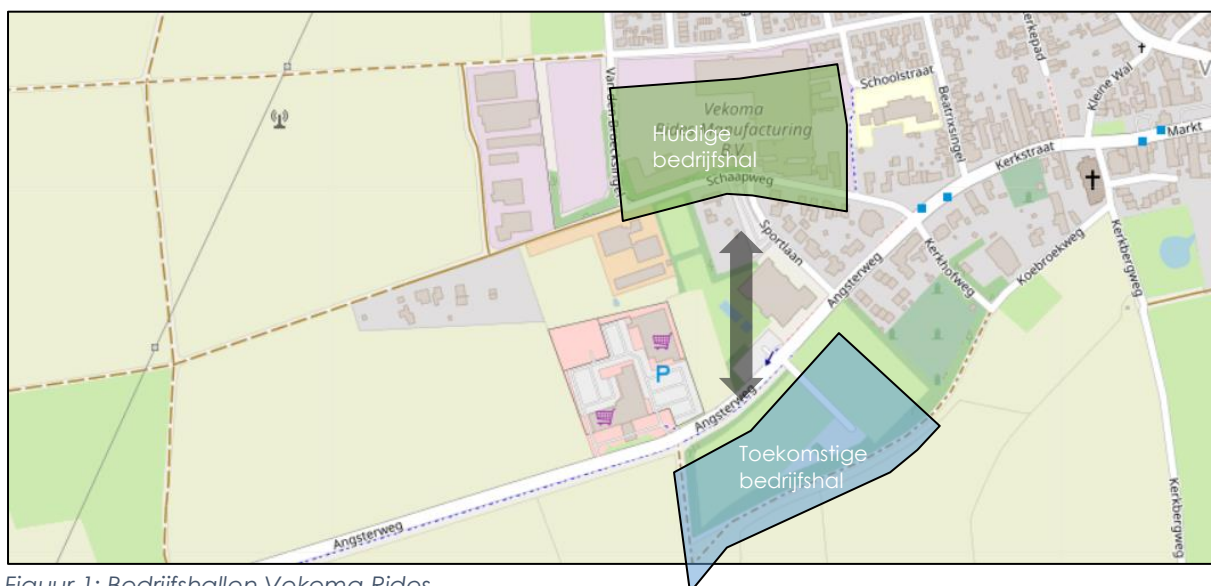
De huidige locatie van de achtbaanbouwer Vekoma Rides is te klein geworden voor hun productieniveau. Zij zijn momenteel bezig met een uitbreiding van hun site aan de Angsterweg. Tijdens de bouw van de bedrijfshallen aan de Angsterweg zal extra pendelverkeer van goederen noodzakelijk zijn om het maakproces van de achtbanen te vervolledigen.

Vekoma Rides schat in dat het aantal pendelbewegingen tussen beide bedrijfshallen beperkt blijft tot 4 pendelbewegingen per week. Dit houdt in dat 8 bijkomende verkeersbewegingen van zwaar verkeer worden gerealiseerd tussen de Angsterweg en de Schaapweg dewelke nu geen deel uitmaken van de externe leveringen. Op etmaalbasis komt dit neer op 1,6 extra verkeersbewegingen (5 dagen per week).

De extra verkeersbewegingen zijn bijkomstig. Echter in zijn algemeenheid zal het aandeel vrachtverkeer tussen de Angsterweg en Schaapweg afnemen doordat 90% van de externe leveranciers aan de Angsterweg moet zijn en daardoor niet meer doorrijdt tot aan de Schaapweg.

Het betreft hier specifiek 200 vrachtwagenleveringen per week dewelke zich enkel naar de Angsterweg rijden. Dit komt neer op 40 leveringen per dag die niet meer naar de Schaapweg rijden en zo de omgeving van de sporthal, de school, het zwembad en de toekomstige kinderopvang niet meer voorbijrijden.

Het aantal vrachtwagenbewegingen naar de Schaapweg via de Sportlaan zal zich (afgerond) beperken tot 10 ($8 + 1,6$) vrachtwagenbewegingen per etmaal (200 externe leveringen per week / 5 dagen per week * 0,1 leveringen aan de Schaapweg * 2 verkeersbewegingen per levering). Dit zwaar verkeer moet, zolang de extra ontsluiting via de De Overtweg en 2^e Kruisweg niet is gerealiseerd, via de Angsterweg, Sportlaan en Schaapweg rijden en passeert een sporthal, een school, een zwembad en een toekomstige kinderopvang.



Figuur 1: Bedrijfshallen Vekoma Rides

Vekoma Rides wil graag instaan voor een verkeersveilig transport tussen beide bedrijfshallen en wenst inzicht te krijgen in de mogelijke te nemen maatregelen om de verkeersveiligheid van andere weggebruikers te borgen.

2. Huidige wegvakinfrastructuur

2.1 Schaapweg

De Schaapweg is een erftoegangsweg bestaande uit een rijbaan en langspaarkeervakken. Er zijn geen separate voorzieningen voor voetgangers of fietsers aanwezig.



Figuur 2: weginrichting Schaapweg

2.2 Sportlaan

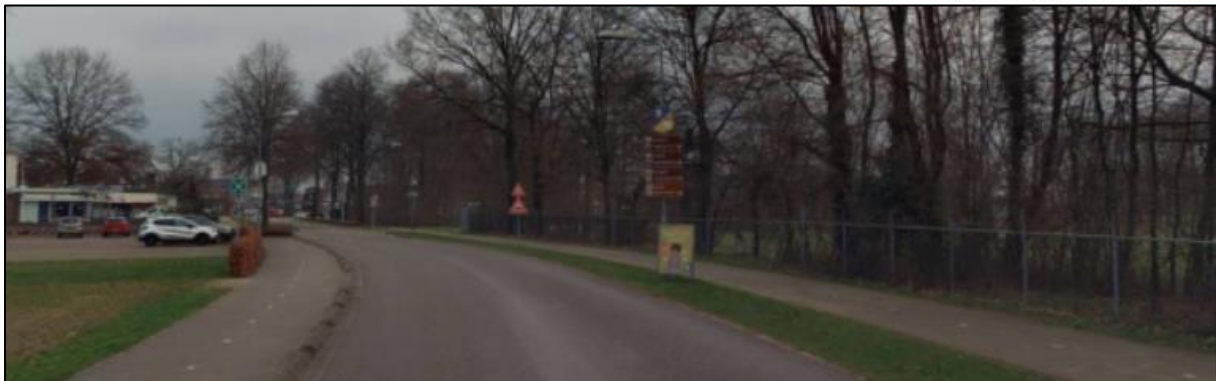
De Sportlaan is een erftoegangsweg bestaande uit een rijbaan en een voetpad aan één zijde van de weg. Er zijn geen separate voorzieningen voor fietsers aanwezig. In deze straat zijn een sporthal, parkeerplaats en school gevestigd.



Figuur 3: Sportlaan

2.3 Angsterweg

De Angsterweg is een gebiedsontsluitingsweg die het dorp Vlodrop verbindt met de N293. Deze weg kent een verschillend wegprofiel. Vanaf de N293 richting het centrum van Vlodrop wordt deze weg gekenmerkt door een rijbaan met aan weerszijden van de weg een vrijliggend/aanliggend tweerichtingsfietspad. Voetgangersvoorzieningen ontbreken op deze locatie.



Figuur 4: weginrichting Angsterweg ter hoogte van de toekomstige inrit Vekoma Rides

Verder richting het centrum, ter hoogte van de toekomstige inrit naar het terrein van Vekoma Rides en de Sportlaan, verandert het wegbeeld. Op deze locatie ligt eveneens een verkeersdrempel. Het tweerichtingsfietspad richting het centrum van Vlodrop houdt op en verplicht de fietser om zich te mengen met het gemotoriseerde verkeer op de rijbaan. Aan de andere zijde van de weg wordt het tweerichtingsfietspad ontdebeld. Aan de ingang van de sporthal ligt ook nog een voetpad aan weerszijden van de weg. Een voetgangersoversteekplaats verbindt beide voetpaden.



Figuur 5: weginrichting Angsterweg ter hoogte van de sporthal

Na de kruising van de Angsterweg met de Sportlaan is het wegbeeld opnieuw anders ingericht. De rijbaan voor gemotoriseerd verkeer wordt hier gedeeld met fietsers in beide richtingen. Aan de oostzijde van de weg is plaats voorzien voor langsparkeren. Voetgangers kunnen aan beide zijden van de weg gebruik maken van separate voetpaden.



Figuur 6: weginrichting Angsterweg richting Vlodrop

3. Onderbouwing extra verkeersgeneratie

3.1 Huidige verkeersgeneratie

Eind 2020 zijn verkeerstellingen uitgevoerd op de Sportlaan. Uit deze tellingen komt naar voren dat de Sportlaan momenteel nog voldoende restcapaciteit beschikbaar heeft om de extra verkeersvraag van de vrachtwagens op te vangen.

De Sportlaan kan worden aanzien als een erftoegangsweg met een licht ontsluitende functie. Dergelijke wegen kunnen maximaal 3.000 - 3.500 motorvoertuigen per etmaal verwerken.

Tijdens de meetperiode van vrijdag 27 november 2020 tot en met vrijdag 18 december 2020 reden 15.192 motorvoertuigen voorbij de verkeerstellers. Op etmaalbasis komt dit neer op circa 724 motorvoertuigen per etmaal. Het aandeel vrachtverkeer bedroeg 7,54%.

3.2 Toekomstige verkeersgeneratie

De totale toekomstige worstcase verkeersgeneratie komt, rekening houdend met 10 extra motorvoertuigbewegingen per dag, neer op gemiddeld 734 motorvoertuigbewegingen op etmaalbasis. Deze aantallen liggen ruim onder de maximale capaciteit van 3.000 - 3.500 motorvoertuigen per dag.

Tabel 1: toekomstige intensiteiten Sportlaan, enkel rekening houdend met toename vrachtverkeer

Straat	Huidige intensiteit	Extra intensiteiten	Toekomstige intensiteiten
Sportlaan	724 mtv/etmaal	+ 10 mtv/etmaal	734 mtv/etmaal

Bij deze berekening moet tevens rekening worden gehouden met een daling van het verkeer ten gevolge van de verplaatsing van het toeleveradres voor externe leveranciers. Indien hiermee rekening wordt gehouden, dan zal het aandeel verkeer afnemen met 72 verkeersbewegingen (40 leveringen per dag * 2 verkeersbewegingen * 90% (Angsterweg t.ov. Schaapweg) in de Sportlaan.

Tabel 2: toekomstige intensiteiten Sportlaan, enkel rekening houdend met verplaatsing vrachtverkeer

Straat	Huidige intensiteit	Extra intensiteiten	Toekomstige intensiteiten
Sportlaan	724 mtv/etmaal	-72 mtv/etmaal	652 mtv/etmaal

De gehele verkeersbalans komt hierdoor negatief uit waardoor de intensiteiten in de Sportlaan met bestemmingsverkeer Vekoma gaan afnemen.

Tabel 3: toekomstige intensiteiten Sportlaan, ten gevolge van herlocatie Vekoma Rides

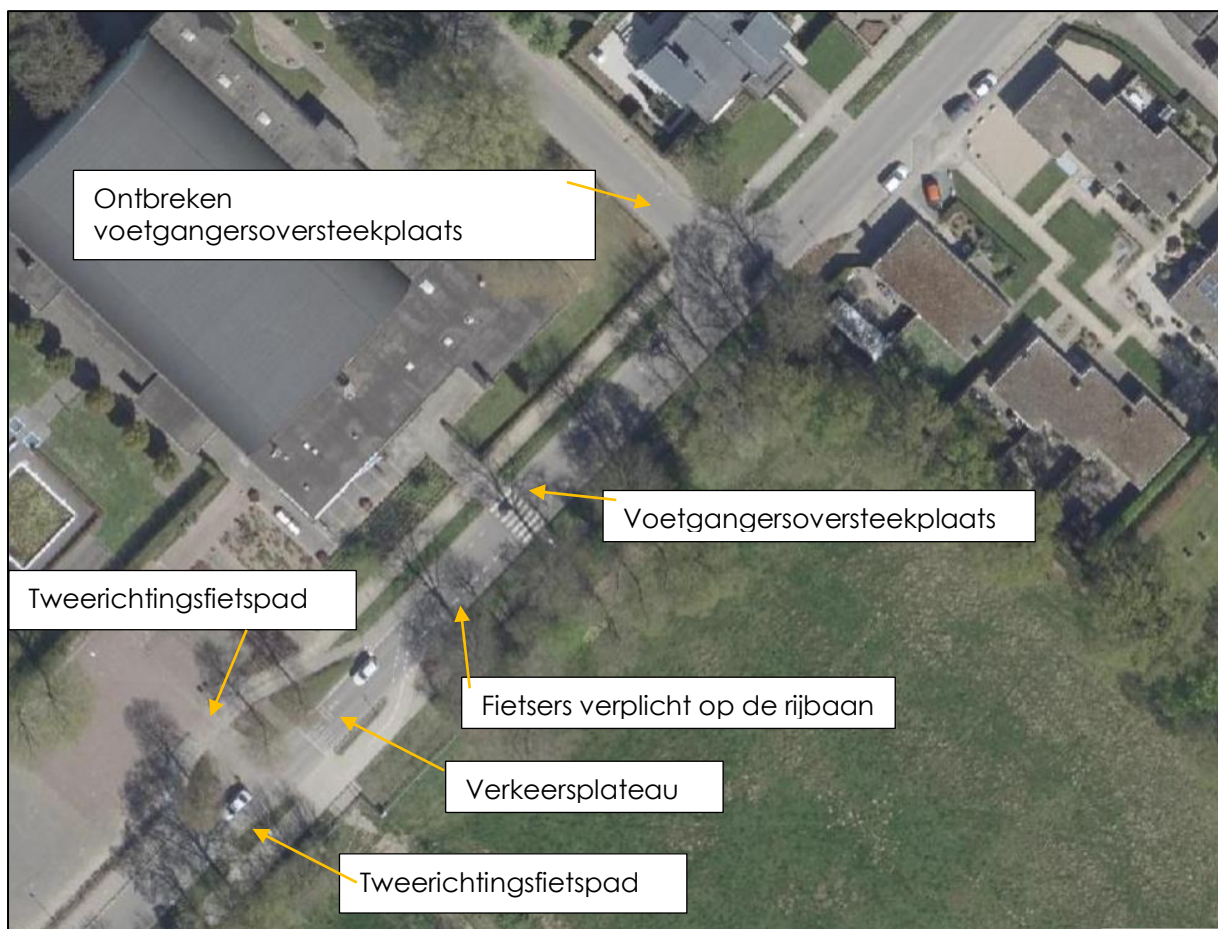
Straat	Huidige intensiteit	Extra intensiteiten	Toekomstige intensiteiten
Sportlaan	724 mtv/etmaal	-62 mtv/etmaal	662 mtv/etmaal

Op basis van etmaalintensiteiten en verkeersgeneratie vormen de extra verkeersbewegingen geen probleem naar doorstroming op wegvakbelasting. Naar verwachting zal de reële intensiteiten in de Sportlaan eveneens verder afnemen doordat werknemers eveneens niet meer doorrijden tot aan de Schaapweg.

4. Kansen ter verbetering van de verkeersveiligheid in de omgeving

De huidige wegvakken kunnen de bijkomende verkeersgeneratie vlot verwerken. Dit wil echter niet zeggen dat er geen maatregelen getroffen kunnen worden om de verkeersveiligheid te handhaven.

Ter verbetering van de verkeersveiligheid zijn er voornamelijk kansen ter hoogte van de kruising Sportlaan-Angsterweg. Op onderstaande kaart zijn de verbeterpunten in beeld gebracht.



Figuur 7: verkeerskundige vaststellingen inzake aanwezige/ ontbrekende infrastructuur

4.1.1 Fietsverkeer scheiden van het gemotoriseerd verkeer

Het fietsverkeer dat afkomstig is vanaf de N293 moet nu ter hoogte van de Sportlaan de rijbaan op. Dit komt de verkeersveiligheid niet ten goede. Graag adviseren wij hierin dat het afgescheiden tweerichtingsfietspad wordt verlengd tot na het kruispunt Angsterweg-Sportlaan.

Fietzers vanuit het centrum van Vlodrop rijden nu op de rijbaan tot na de kruising met de Sportlaan. Voor de sporthal worden ze geleid naar een afgescheiden fietspad. Wij adviseren om de fietser voor het kruispunt Angsterweg-Sportlaan reeds naar een afgescheiden fietspad te leiden.

4.1.2 Voetgangersoversteekvoorziening verleggen

Om de voetgangersstroom beter te geleiden stellen we voor om ter hoogte van de Sportlaan een voetgangersoversteek te voorzien tussen de sporthal en centrum Vlodrop. Dit ter attentie van het gemotoriseerde verkeer op de aanwezigheid van voetgangers. De bestaande voetgangersoversteekplaats op de Angsterweg verdwijnt.

4.1.3 Verkeersdrempel aanpassen

Om de huidige en toekomstige inritten van Vekoma Rides en de sporthal beter te benadrukken raden wij aan om de bestaande verkeersdrempel voor de sporthal uit te breiden richting de Sportlaan. Wij adviseren om de verkeersdrempel te laten beginnen voor de kruising Sportlaan-Angsterweg en door te trekken tot aan de bestaande verkeersdrempel. Zodoende is het hele wegvak (inclusief een deel van de Sportlaan) ingericht als verhoogde inrichting.

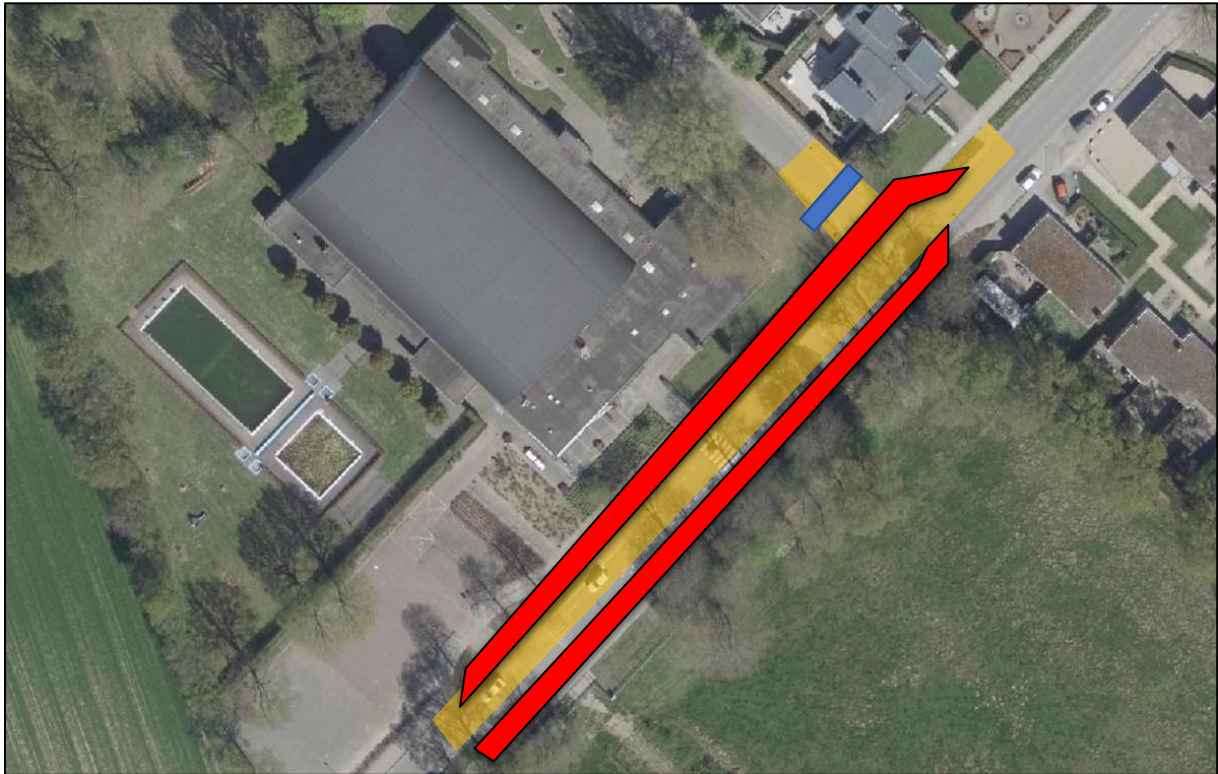
4.1.4 Ventertijden inlassen

Tot slot raden wij aan om het extra pendelende vrachtverkeer enkel te laten rijden tussen beide bedrijfshallen in bepaalde venstertijden. Venstertijden zijn door een gemeente bepaalde tijdstippen waarbinnen bevoorrading mogelijk is. Met de aanwezigheid van een school, sporthal, zwembad en toekomstige kinderopvang zijn veel zwakke weggebruikers actief op een kleine wegoppervlakte.

Om het risico op ongevallen te vermijden is het aangeraden om bij het begin en einde van de schooltijd geen vrachtverkeer toe te laten. Een verbod op vrachtverkeer kan bijvoorbeeld tussen 7.00 – 9.00 uur, 11.30 – 13.00 uur en tussen 14.00 – 16.00 uur. Het afwezig zijn van vrachtverkeer verhoogt de verkeersveiligheid in deze omgeving op het moment dat veel zwakke weggebruikers aanwezig zijn.

4.2 Schetsontwerp

Een combinatie van bovenstaande maatregelen houdt in dat het wegontwerp moet worden aangepast. De toevoeging én verwijdering van een voetgangersoversteekplaats, het verlengen van een verkeersheuvel en extra fietspaden aan weerszijden van de weg, geeft de openbare ruimte een andere invulling.



Figuur 8: schets oplossingsrichtingen

5. Conclusie

De nieuwe verkeersgeneratie ten gevolge van het pendelverkeer van maximaal 10 vrachtwagens per dag vormt naar verkeersbelasting geen probleem op de omliggende straten van Vekoma Rides. Bovendien zal in navolging van de verplaatsing van de activiteiten van Vekoma Rides van de Schaapweg naar de Angsterweg het aandeel gemotoriseerd afnemen op de Angsterweg & Sportlaan.

In de directe omgeving zijn een school en een sporthal gelegen, waar mogelijk veel kinderen in de buurt zijn. Binnenkort komt in de omgeving eveneens een kinderopvang. De combinatie van het hoge aantal kinderen aldaar en de veel gebruikte Angsterweg en Sportlaan bieden redenen genoeg voor alle stakeholders om zich te bekommeren over een veilige omgeving.

De omgeving kent verschillende verkeersknelpunten voornamelijk rond voetgangersverkeer en fietsverkeer. Deze problemen kunnen in grote mate verholpen worden door de bestaande voet- en fietspaden en snelheidsdrempel door te trekken vanuit westelijke richting over het kruispunt tussen de Angsterweg en de Schoollaan heen.

