



Van der Heijden Internationale Transporten B.V.
Capucijnenweg 4, NL 6286 BA Wahlwiller
Postbus 95, NL 6270 AB Gulpen

I.11.03426

Tel. +31 (0)43 451 1215
Fax. +31 (0)43 451 2249

E-mail: info@vanderheijdencargo.nl
www.vanderheijdencargo.nl

Aan Burgemeester en wethouders van
De Gemeente Gulpen-Wittem
Postbus 60
6270 AB Gulpen

Wahlwiller, 17 mei 2011

Betreft: Verzoek om rapportage Groenstrook Capucijnenweg

Geacht college,

Kopie aan advocatenkantoor Goumans-Bakker Maastricht.

N.a.v. uw verzoek sturen wij u als bijlage het rapport/analyse, aangaande parkeer/rangeerterrein
Capucijnenweg te Wahlwiller.

Uw verzoek in uw verslag 28-04 RTG d.d. 21-04 blz. 5 van 8.

Wij verzoeken u deze bescheiden aan het dossier toe te voegen en een kopie te overhandigen aan
de verantwoordelijke wethouder(s) voor de komende Raadsvergadering d.d. 19-05-2011

Hoogachtend

Rene van der Heijden

Namens Van der Heijden Internationale Transporten BV

Bijlagen: Vermeld in dit schrijven

GEMEENTE GULPEN-WITTEM			
Poststuk nr. I 110.3426			
17 MEI 2011			
Zaak.nr.			
Burg.	Secr.	Behand.	Kopie
		bpia	

TheMA

Mobiliteitsadvisering

>

Van der Heijden Internationale Transporten BV
t.a.v. de heer R. van der Heijden
Postbus 95
6270 AB Gulpen.

Datum 2 mei 2011
Betreft Verkeerskundige analyse aangaande rangeerterrein Capucijnenweg
Wahlwiller

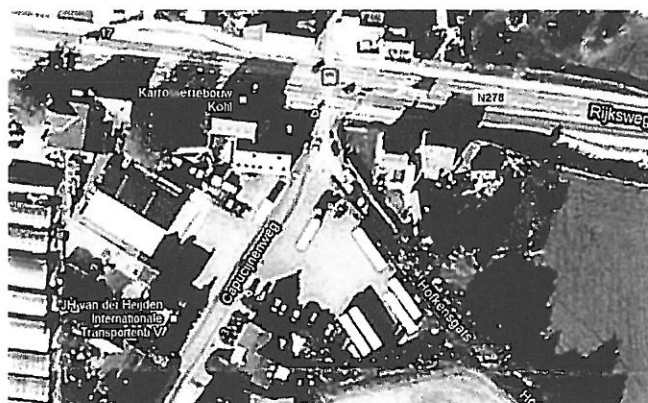
Geachte heer van de Heijden ,

Onlangs heeft u gevraagd om een analyse te maken van de verkeerskundige situatie ter plaatse aan de Capucijnenweg. Met name de relatie met de aan te leggen groenstrook is hierbij van belang.

Het gehele dossier kent een lange, complexe en soms wat verwarrende historie. Voor de beantwoording van uw vraag ben ik echter voldoende op de hoogte van de betreffende feitelijkeheden en beschikken we als verkeersdeskundigen over voldoende kennis en ervaring om gevraagde analyse uit te kunnen voeren.

Waar het om gaat is om welk een effect een nog aan te leggen groenstrook aan de Capucijnenweg ter hoogte van uw rangeerterrein heeft op verkeersveiligheid, doorstroming en lucht- en geluidskwaliteit.

Een zeer legitieme vraagstelling daar het in betreffende situatie gaat om een gevoelig stukje weg en landschap waar een compromis gevonden dient te worden tussen leefbaarheid, landschappelijke waardes en economische belangen.

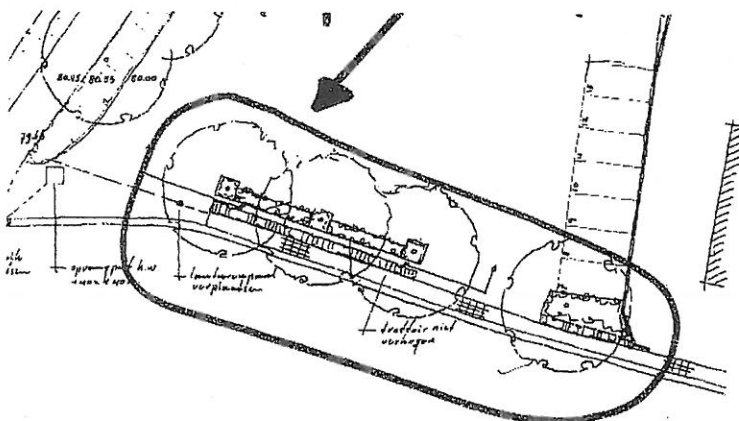
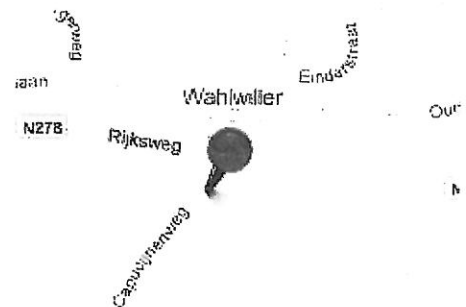


Huidige en toekomstige situatie

De voorliggende situatie moge als bekend worden beschouwd. Toch is het van belang om in het kader van een zorgvuldige afweging betreffende aanleg van de groenstrook nader te kijken naar de consequenties van aanleg ter plaatse.

Het terrein is gelegen aan de overzijde van de Rijksweg (N278) tegenover de kern van Wahlwiller.

Het gaat om een bedrijfsterrein dat sinds jaar en dag gebruikt wordt als parkeer- en rangeerterrein voor vrachtwagens. Het terrein is niet direct gelegen aan de doorgaande route. Het terrein is een aantal jaren geleden geoptimaliseerd en de vrachtwagens kunnen het terrein zonder enig obstakel op- en afrijden.



In de toekomstige situatie wordt voorzien in een zogenaamde groenstrook aan de zijde Capucijnenweg van het terrein. Deze groenstrook dient aan een aantal kenmerken te voldoen waaronder aantal en hoogte van de bomen.

De vormgeving als zodanig staat niet ter discussie als wel het functioneren van een dergelijke groenstrook in relatie tot de eerder genoemde aspecten van verkeersveiligheid, doorstroming en luchtkwaliteit.

Relatie groenstrook en luchtkwaliteit

Het effect van bomen en planten op de luchtkwaliteit in en om steden blijkt beperkt. Bovendien kan de invloed die het groen wel heeft zowel positief als negatief zijn. Dat blijkt uit onderzoek in Nederland door het RIVM.

Het RIVM heeft een overzicht gemaakt van de momenteel beschikbare concrete gegevens ten aanzien van groen, bomen en planten, en luchtkwaliteit. Op basis van de beschikbare informatie concludeert het RIVM dat de effecten van groen op de fijn stof (PM10) concentraties in en om een stad beperkt zijn.

In Nederland lopen nog verschillende onderzoeken naar de effecten van groen op de luchtkwaliteit langs snelwegen en naar de combinaties van geluidsschermen met groen. Door de grootschalige opzet van deze onderzoeken is het mogelijk dat de inzichten in de effecten van groenstroken langs rijksweegen nog iets zullen veranderen.

Bomen en planten kunnen de fijn stof concentraties in de lucht zowel verhogen als verlagen. Zo verlaagt de aanwezigheid van groen langs een weg of in een straat de gemiddelde windsnelheid. Daardoor kan de concentratie fijn stofdeeltjes toenemen. Een positief effect van het groen is echter dat het de (grotere) deeltjes kan afvangen. Het netto-effect van groen op de fijn stof concentraties blijkt over het algemeen beperkt. De weinige metingen die beschikbaar zijn op het gebied van stikstofdioxide (NO₂) laten geen effecten van groen op de NO₂-concentraties zien.

Een vermindering van de concentratie fijn stof hoeft niet noodzakelijkerwijs een even grote vermindering van gezondheidsschade op te leveren. Juist de kleine deeltjes, die niet of minder door het groen worden afgevangen, kunnen naar verwachting veel gezondheidsschade veroorzaken.

Consequentie voor het rangeerterrein aan de Capucijnenweg is dat er geen evident belang bestaat om omwille van luchtkwaliteit een groenstrook aan te brengen.

Groenstrook in relatie met geluidskwaliteit

De vrachtwagenbewegingen zijn beperkt binnen enkele wettelijke tijdvensters (volgens activiteitenbesluit). Deze tijdvensters zijn destijds ingesteld om geluidsoverlast voor buurt en omwonenden zoveel mogelijk te beperken. De effectiviteit van deze maatregel wordt zeker niet betwist. En heeft gezien enkele rapportages en metingen een positief effect.

Dit effect wordt zeker versterkt door de mogelijkheid voor de vrachtwagens om het terrein eenvoudig op en af te kunnen rijden. Met een minimum aan motorgeluid. Momenteel is er sprake van een aanvaardbaar niveau binnen de gestelde wettelijke kaders.

Hoeveel geluid een (motor)voertuig produceert, wordt voornamelijk bepaald door het type voertuig, de rijsnelheid en de soort wegverharding. Naast het motorgeluid draagt ook het zogenaamde "rolgeluid", veroorzaakt door de banden, bij aan de totale geluidproductie.

In het stadsverkeer overheerst meestal het motorgeluid, tenzij het klinkerwegdek betreft. Naarmate de snelheden hoger worden, neemt het bandengeluid toe. Op auto(snel)wegen is het bandengeluid overheersend, zowel bij personenauto's als vrachtauto's.

Bij 50 km/uur gemiddeld kunnen we, uitgaand van asfalt, de geluidproductie van een middelzware vrachtwagen gelijk stellen aan die van 13 personenauto's. Van één zware vrachtauto is de geluidproductie zelfs gelijk aan die van 40 personenauto's. Dit betekent dat een middelzware vrachtauto gemiddeld 11 dB(A) meer en een zware vrachtauto gemiddeld 16 dB(A) meer geluid veroorzaakt dan een personenauto. Het effect hiervan is dat het vrachtverkeer reeds bij een aandeel van 10 procent in de verkeersstroom het totale geluidniveau bepaalt. Dit is van toepassing op de doorgaande route (N278) door de kern Wahlwiller. Voor de situatie ter plaatse aan de Capucijnenweg geldt uitsluitend motorgeluid.

Het realiseren van een groenstrook ter plaatse zal een averechts effect hebben op de totale geluidsbelasting daar de vrachtwagens mogelijk niet meer rechtstreeks het terrein kunnen op- en afrijden maar in voorkomende gevallen

steekbewegingen dienen te maken. Hetgeen de duur en intensiteit van het motorgeluid niet te gunste komen.

Relatie verkeersveiligheid en groenstrook

Voor deze relatie is het zinvol om te kijken naar het geldend wettelijk kader voor in- en uitritten. De wettelijke bepalingen rondom uitritten zijn opgenomen in:

- Wegenverkeerswet (WVW 1994);
- Reglement Verkeerstekens en Verkeersregels 1990 (RVV 1990);
- Besluit administratieve bepalingen (BABW);
- Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens.

Deze wettelijke kaders zijn vertaald in aantal richtlijnen en eisen, binnen de verkeerskunde beter bekend als "Duurzaam Veilig".

Voor een duurzaam veilig verkeerssysteem is het van groot belang dat weggebruikers op de hoogte zijn van het verkeersgedrag dat in een bepaalde situatie van hen wordt verlangd en van het gedrag dat zij van andere weggebruikers mogen verwachten. Onzeker gedrag moet worden voorkomen. Een van de voorwaarden om correct verkeersgedrag te verkrijgen, zijn herkenbare en voorspelbare verkeerssituaties. Dit houdt in dat verkeerssituaties eenvoudig en uniform zijn ingericht. Dit is met name van groot belang bij wegsituaties waar weggebruikers elkaar kunnen kruisen, zoals bij uitritten.

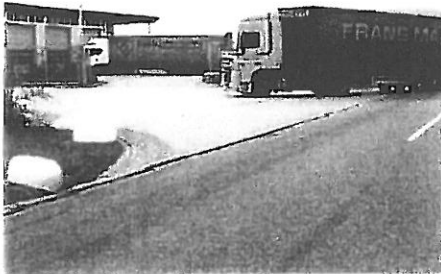
Vormgeving In- en uitrit

Van oudsher wordt de aansluiting van een particulier terrein op een voor het openbaar verkeer openstaande weg een uitrit genoemd. In burgerrechtelijke zin is de uitrit steeds sterk gekoppeld geweest aan het eigendomsrecht. In het burgerlijk recht is altijd opgenomen geweest dat men vanaf een particulier terrein of vanuit een particulier gebouw de openbare weg moet kunnen bereiken. Zolang uitritten alleen worden toegepast voor de ontsluiting van particuliere woningen en terreinen en de beperkte bestemming onomstotelijk vast ligt, is de vormgeving ervan van minder belang.

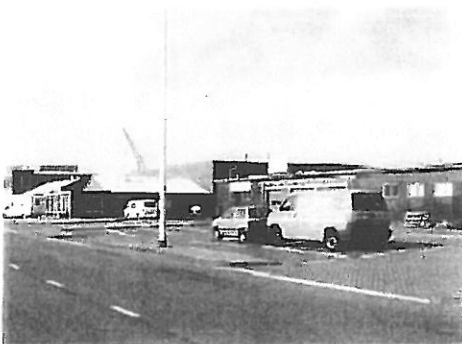
Uitritten van bedrijven moeten als zodanig herkenbaar zijn en zoveel mogelijk eenduidig en uniform worden vormgegeven. De herkenbaarheid van de uitrit moet altijd worden benadrukt, bijvoorbeeld door:

- Het toepassen van verhardingen van de doorgaande weg en van de uitrit die wat kleur en textuur betreffen duidelijk van elkaar verschillen;
- Het aanbrengen van hekken en poorten rondom de bedrijfskavel;
- Het plaatsen van schampblokken aan weerszijde van de uitrit.

Enkele voorbeelden ter illustratie van deze richtlijnen.



Bovenstaand voorbeeld betreft een uitrit met een doorgaande verlaagde band met een verschil in verharding, kleur en textuur.



Uitrit aangeduid middels een brede witte streep, met verschil in verharding, kleur en textuur.

Relatie doorstroming en groenstrook

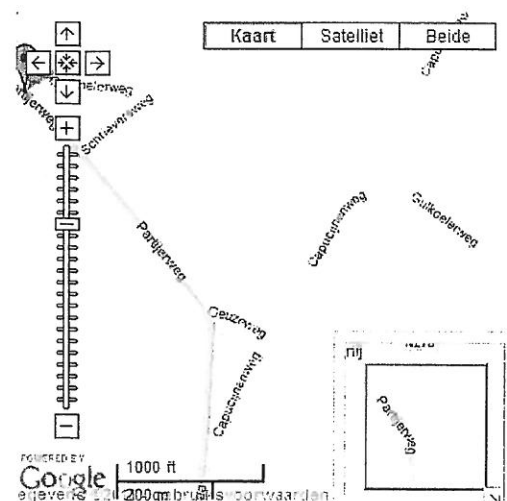
Het verkeer kent twee verkeerskundige functies: stromen en uitwisselen. Deze functies verschillen sterk van elkaar en vragen zowel om een eigen inrichting als om specifieke gebruikseisen om het verkeer veilig af te kunnen wikkelen.

De Capucijnenweg kent lage verkeersintensiteiten en valt in de categorie "erftoegangsweg". Dit wegtype kent een lage stroomfunctie. Ter hoogte van het rangeerterrein is er wel sprake van uitwisselen. Immers vrachtwagens komen en gaan en mengen zich hier met het overige verkeer. Hetgeen van belang is voor de vormgeving van de in- en uitrit.

Ter hoogte van het rangeerterrein maakt de Capucijnenweg nog geen deel uit van de zogenaamde Mergellandroute. Toch kan verwacht worden dat er geregeld vreemd- en fietsverkeer ter plaatse is. Dit vraagt om een eenduidige vormgeving en voldoende manoeuvreerruimte.

De wegbreedte ter hoogte van het rangeerterrein bedraagt 5.10 meter. Dit is voldoende voor het passeren van twee personenauto's. Fietsverkeer kan ter plaatse gebruik maken van de uitwijkmogelijkheid op het rangeerterrein.

Mergellandroute op kaart (Google Maps):



Het aanleggen van een groenstrook zal dit belemmeren. Daarbij ontstaat er voor het vrachtverkeer een kleinere manoeuvreerruimte waardoor het voor de hand ligt dat steekbewegingen nodig zijn om het terrein te bereiken. Dit heeft als consequentie dat de openbare weg meer belast en mogelijk beschadigd gaat worden. Hetgeen in de huidige situatie geenszins het geval is.

TheMA
Mobiliteitsadvisering

Aan weerszijden van de weg zijn verschillende kleuren gehanteerd die weinig contrasteren met de rijloper.

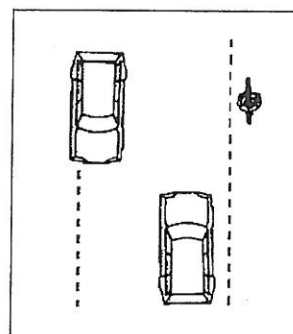
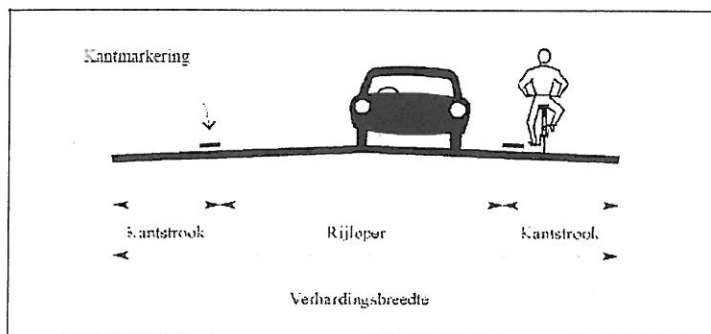
Het vrachtverkeer heeft optimaal zicht op de verkeerssituatie en er mag verondersteld worden dat de chauffeurs ter plaatse goed bekend zijn. De aanleg van een groenstrook betekend een aanzienlijke zichtbeperking waar mogelijk ook dode hoeken ontstaan voor de komende, gaande en manoeuvrerende vrachtwagens. Alsmede voor het overige verkeer ter plaatse.



Om de doorstroming voor alle verkeerssoorten extra te verhogen kan gekozen worden voor een inrichting van de weg als "erftoegangsweg met kantstroken".

De uniformiteit van erftoegangswegen kan worden vergroot door het aanbrengen van kantstroken aan beide kanten van de weg, waardoor in het midden van de rijbaan een rijloper voor motorvoertuigen ontstaat. De markering van de kantstroken bestaat uit onderbroken lijnen. De kantstroken aan weerszijden van de rijloper kunnen bij voldoende breedte door fietsers gebruikt worden. In dat geval noemen we dergelijke stroken suggestiestroken. Wordt op deze stroken een fietssymbool op het wegdek aangebracht, dan spreken we van fietsstroken. Fietsstroken hebben een wettelijke status en zijn bij voorkeur in rood asfalt uitgevoerd.

Onderzoeksresultaten wijzen uit dat de verkeersveiligheid verbetert door deze vorm van markering.



Door het aanbrengen van een groenstrook ter plaatse is het niet mogelijk over te gaan tot deze inrichting omdat dan simpelweg de ruimte ontbreekt.

Conclusies en aanbeveling

In deze analyse is gekeken naar verkeerskundige aspecten van het terrein aan de Capucijnenweg. Het rangeerterrein is niet direct gelegen aan de doorgaande route (N278). Hierdoor is een rustig verloop van de aankomende en vertrekkende vrachtauto's mogelijk.

In de huidige situatie functioneert het rangeerterrein optimaal en voldoet aan de normen betreffende verkeersveiligheid en doorstroming. Het ontwerp is conform gestelde wettelijke richtlijnen voor de vormgeving van in- en uitritten. Het aanleggen van een groenstrook heeft eerder een beperkende werking op de doorstroming en veiligheid. De verkeersveiligheid ter plaatse kan verhoogd worden door de Capucijnenweg uit te voeren als zogenaamde erftoegangsweg met kantstroken. Hierdoor ontstaat er meer ruimte voor fietsverkeer. Om een duidelijkere afbakening te verkrijgen van het terrein en de openbare weg verdient het de aanbeveling om een duidelijkere kleurcontrastenring te hanteren. Exacte materiaal- en kleurkeuze is in deze analyse niet meegenomen maar kan desgewenst later worden aangegeven.

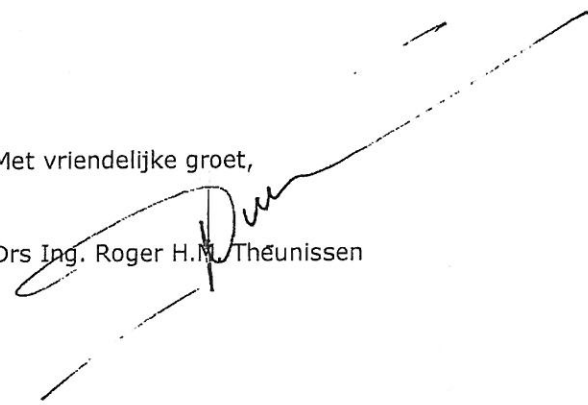
Over de relatie van de groenstrook en de luchtkwaliteit is op dit microniveau geen uitspraak te doen.

Het aanleggen van een groenstrook kan wel een verhoging betekenen van de geluidsbelasting voor buurt en omwonenden omdat de vrachtwagens meer stekende bewegingen moeten maken bij het aankomen en verlaten van het terrein.

Geheel los van enig economisch belang is er verkeerskundig gezien geen aanleiding om over te gaan tot aanleg van een groenstrook ter afbakening van het terrein aan de Capucijnenweg. De aanleg kan zelfs lijden tot een verslechtering in het kader van de verkeersveiligheid door beperktere zichthoeken en ruimte voor het overige verkeer. Dit past niet binnen de wettelijke kaders en richtlijnen vastgelegd in de zogenaamde Duurzaam Veilig convenanten waar gemeentes zich aan hebben geconformeerd waar het onder andere gaat om weginrichtingen.

Mochten er naar aanleiding van deze analyse vragen zijn dan kunt u mij altijd bereiken en uiteraard ben ik altijd bereid om in welke vorm dan ook mondeling een toelichting te geven.

Met vriendelijke groet,


Drs Ing. Roger H.M. Theunissen