




Opwaardering Maaslijn

Achtergrondrapport Verkeer: onderzoek verkeersveiligheid, overwegveiligheid en bereikbaarheid

Autorisatieblad

Vrijgave

	Naam	Akkoord	Datum
Opgesteld door	Enzo Bronzwaer	✓	26-03-2021
Gecontroleerd door	Roel Meeuwse	✓	26-03-2021
Vrijgegeven door	Arnold van Driel	✓	26-03-2021
	Naam	Akkoord	Datum
Gecontroleerd door			
Vrijgegeven door			

Versie historie

Versie	Naam	Datum	Korte toelichting
1.0	Bob Leutscher	22-6-2020	Eerste concept
2.0	Enzo Bronzwaer	13-01-2021	Verwerken reviewcommentaar
3.0	Enzo Bronzwaer	26-03-2021	Definitief

Op dit autorisatieblad ontbreken de handtekeningen wegens de digitale verwerking van ons vrijgaveproces. Dit rapport is aantoonbaar vrijgegeven.

Samenvatting

Het voorliggende achtergrondrapport betreft het onderzoek verkeer ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) en Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Maaslijn. Deze rapportage beschouwt voor het aspect verkeer de optredende effecten op verkeersveiligheid, overwegveiligheid en de bereikbaarheid, toetst deze (indien van toepassing) aan vigerende wet- en regelgeving en geeft aan in hoeverre maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Volgens de Derde Kadernota Railveiligheid mag het risico op een overweg niet toenemen bij een wijziging en moeten de risico's worden beheerst. Compenserende maatregelen moeten in de eerste plaats worden getroffen op elke overweg waar het risico toeneemt. Wanneer het risico toeneemt op één of meerdere baanvakken is het vaak niet mogelijk om op elke overweg afdoende maatregelen te treffen. Daarom wordt in deze situaties een trajectgewijze benadering gehanteerd. Dit is een gangbare en geaccepteerde aanpak voor analyses waarbij een risicoverhoging op een totaal traject wordt beoordeeld.

De trajectgewijze benadering betekent dat de maatregelen ertoe leiden dat de overwegveiligheid op het totaal beoordeelde traject niet toeneemt. Dat kan betekenen dat er op sommige overwegen helemaal geen maatregelen worden getroffen en dat er bij andere overwegen zeer ingrijpende maatregelen (denk aan overwegsanering) nodig zijn die dienen als compensatie voor de risicotename op overwegen elders. Dit is ook bij Opwaardering Maaslijn het geval.

Een overzicht van de maatregelen die worden getroffen om de overwegen veiliger te maken, zijn te vinden in de Tabel 3-1, Tabel 3-2 en Tabel 3-3. De aanpassingen van deze overwegen kunnen effect hebben op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de omgeving.

Uit de betreffende tabellen komen zes overwegen naar voren die veranderen als het gaat om ruimtelijke indeling en functie en deze hebben daarmee mogelijk effecten hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

- Beeselseweg (Swalmen)
- Vierpaardjes/Broekestraat (Venlo)
- Pelgrimslaan (Venray)
- Witte Venneweg (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

Bij overweg Beeselseweg in Swalmen heeft het verlengen van het fietspad een neutraal effect op de verkeersveiligheid. Voor bereikbaarheid is hier ook sprake van een neutraal effect.

Het realiseren van een tunnel bij overweg Vierpaardjes/Broekestraat in Venlo is een project dat buiten het project Maaslijn valt. Omdat de tunnel geen scope is van dit project, wordt het effect op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid in dit rapport niet verder behandeld.

Het verplaatsen van de overweg Witte Venneweg én het aanpassen van het kruispunt Witte Venneweg – Oirloseweg in combinatie met het aanpassen van de voorrangssituatie draagt bij aan het verbeteren van de overwegveiligheid en verkeersveiligheid (voor zowel (vracht)verkeer als langzaam verkeer). In het kader van bereikbaarheid, dragen de voorgenomen maatregelen bij aan het verbeteren van de bereikbaarheid van bedrijventerrein Balkt.

Drie overwegen komen in aanmerking voor het 'realiseren van een langzaam verkeer overweg met bomen':

- Pelgrimslaan (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

De aanpassing aan de drie betreffende overwegen hebben een marginaal effect op verkeersveiligheid.

Bijpassende (tijdelijke) mitigerende maatregelen kunnen worden gehanteerd om verkeersveiligheid van de omgeving te behouden. Waarbij in acht wordt genomen dat door de beperkte verschuiving van gemotoriseerd verkeer, ook beperkte maatregelen nodig zullen zijn.

Het effect van bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is voor alle drie de overwegen marginaal, gezien het aantal voertuigen per etmaal. Passende maatregelen voor bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer zijn daarom niet nodig. Er is geen effect voor de bereikbaarheid van langzaam verkeer, voetgangers en fietsers, omdat de overweg daarvoor beschikbaar blijft.

Inhoudsopgave

Samenvatting	1
1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding rapport	4
1.2 Toelichting project Maaslijn	4
1.3 Voorgenomen activiteit (maatregelen op het spoor)	4
1.4 Besluitvorming	6
1.4.1. <i>Provinciaal Inpassingsplan</i>	6
1.4.2. <i>Milieueffectrapportage (m.e.r.)</i>	6
1.5 Leeswijzer	6
2 Overwegveiligheid	7
2.1 Beleidskader en regelgeving	7
2.1.1. <i>Beleid, toetsingskader en toetsingsmethodiek overwegveiligheid</i>	7
2.1.2. <i>Trajectsgewijze compensatie van risicotoename</i>	8
2.2 Maatregelpakketten	8
2.2.1. <i>Goedgekeurd Maatregelenpakket</i>	8
3 Maatregelenpakketten overwegen	10
3.1 Maatregelenoverzicht	10
3.1.1. <i>Overwegen zonder maatregelen</i>	10
3.1.2. <i>Overwegen met maatregelen</i>	11
3.1.3. <i>Overwegen met maatregelen, mogelijk ruimtebeslag</i>	12
3.2 Aanpassingen overwegen met mogelijk effect verkeersveiligheid & bereikbaarheid	13
4 Effecten op verkeersveiligheid en bereikbaarheid	14
4.1 Beleidskaders	14
4.1.1. <i>Nationaal</i>	14
4.1.2. <i>Provinciaal</i>	14
4.1.3. <i>Gemeentelijk</i>	15
4.1.4. <i>Beleid en toetsingskader</i>	16
4.2 Overwegen met mogelijke effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid	16
4.2.1. <i>Doortrekken fietspad (Swalmen, Beeselseweg)</i>	16
4.2.2. <i>Realiseren langzaam verkeer overweg (Venray, Pelgrimslaan)</i>	18
4.2.1. <i>Aanpassen overweg (Venray, Witte Venneweg)</i>	19
4.2.2. <i>Realiseren langzaam verkeer overweg (Grubbenvorst, Sint Jansweg)</i>	20
4.2.3. <i>Realiseren langzaam verkeer overweg met bomen (Venlo, Voerdijk)</i>	22
4.3 Mitigerende maatregelen	24
4.4 Conclusie	25
5 Conclusie	26
Colofon	27

1 Inleiding

1.1 Aanleiding rapport

De Maaslijn is de spoorverbinding tussen Nijmegen, Venlo en Roermond. De spoorlijn is op grote delen enkelsporig. Het traject wordt intensief bereden en het aantal reizigers is de laatste jaren flink gegroeid. De dienstregeling is daardoor gevoelig voor vertragingen en verstoringen. Reizigers missen regelmatig hun aansluitingen op de knooppunten van Nijmegen, Venlo en Roermond. Daarom wordt gewerkt aan het opwaarderen van de Maaslijn (zie paragraaf 1.2).

Het voorliggende achtergrondrapport betreft het onderzoek verkeer ten behoeve van het milieueffectrapport (MER) en Provinciaal Inpassingsplan (PIP) Maaslijn. Deze rapportage beschouwt voor het aspect Verkeer de effecten op verkeersveiligheid en de bereikbaarheid als gevolg van de aanpassing van de spoorwegovergangen. De aanpassingen worden getoetst aan (indien van toepassing) vigerende wet- en regelgeving en beleid en beoordeeld is of en in hoeverre mitigerende en/of compenserende maatregelen nodig en mogelijk zijn.

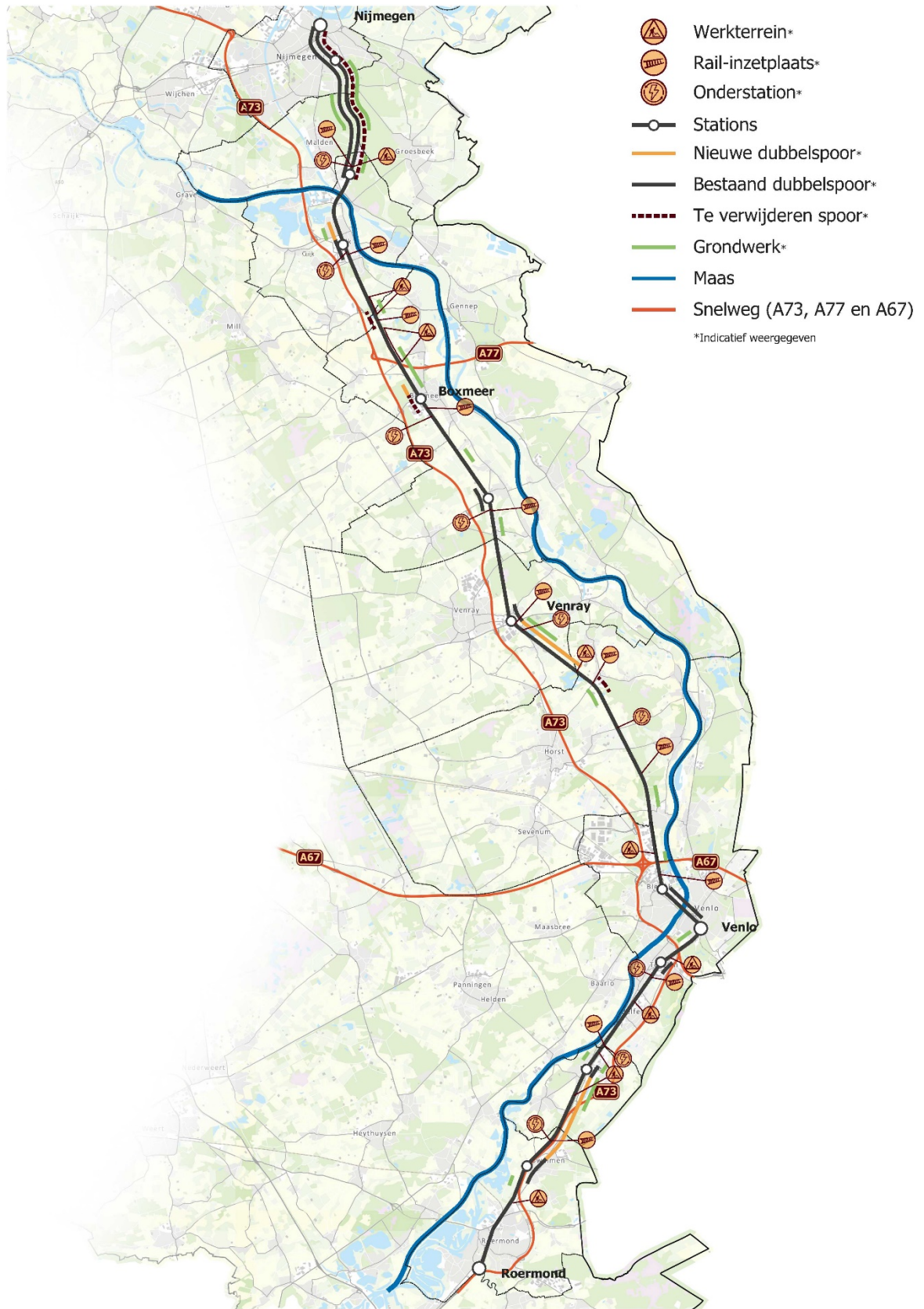
1.2 Toelichting project Maaslijn

De provincies Gelderland, Noord-Brabant en Limburg hebben samen het initiatief genomen om de Maaslijn op te waarderen en de huidige knelpunten te verhelpen en de betrouwbaarheid, robuustheid en kwaliteit van de dienstregeling te verhogen. Deze ambities willen zij realiseren met betere aansluitingen op de stations Nijmegen, Venlo en Roermond en een reistijdverkorting tussen Roermond en Nijmegen.

1.3 Voorgenomen activiteit (maatregelen op het spoor)

Om de doelstelling van Rijk, het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W) en de provincies te bereiken zijn de volgende projectmaatregelen voorgesteld:

- Het elektrificeren van het spoor; dit betekent de aanleg van een bovenleiding over het volledige traject en de aanleg van een aantal onderstations om de bovenleiding te voeden met elektriciteit.
- Spoorverdubbelingen op vier locaties.
- Lokale aanpassingen van de ligging van het spoor (met name bij de spoorbogen), zodat met een hogere snelheid gereden kan worden.
- Maatregelen bij spoorwegovergangen, die noodzakelijk zijn voor het rijden met een hogere snelheid en de verdubbeling van het spoor.



1.4 Besluitvorming

1.4.1. *Provinciaal Inpassingsplan*

De Maaslijn loopt door drie provincies en tien gemeenten. De voorziene maatregelen voor de opwaardering van de Maaslijn vinden in de provincies Noord-Brabant en Limburg deels buiten de bestaande spoorzone plaats. Zowel de provincie Noord-Brabant als de provincie Limburg is voornemens om deze maatregelen, elk in hun eigen provincie, ruimtelijk mogelijk te maken door het vaststellen van een provinciaal inpassingsplan (PIP). Het PIP is planologisch vergelijkbaar met een bestemmingsplan, maar dan op provinciaal niveau. In de provincie Gelderland zijn de maatregelen beperkt en passen deze binnen de vigerende bestemmingsplannen. Daarom hoeft voor de provincie Gelderland geen PIP te worden opgesteld.

De twee provinciale inpassingsplannen worden in procedure gebracht met daarbij één milieueffectrapport (MER) het betreft immers één gezamenlijk project. Het MER beschrijft ook de effecten van de spooraanpassingen en het spoorgebruik in de provincie Gelderland. De provinciale inpassingsplannen zullen gelijktijdig en gezamenlijk met het MER ter inzage worden gelegd.

1.4.2. *Milieueffectrapportage (m.e.r.)*

Gekoppeld aan het opstellen en vaststellen van de provinciale inpassingsplannen moet de procedure voor de milieueffectrapportage (MER) worden doorlopen en moet een milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld. Binnen de m.e.r.-procedure worden alle voor de opwaardering benodigde aanpassingen en maatregelen gezien als één samenhangend project, daarom wordt één MER opgesteld voor het gehele traject van Nijmegen tot Roermond.

1.5 Leeswijzer

Het rapport beschrijft het project Maaslijn op hooflijnen in hoofdstuk 1. Overwegveiligheid, bijbehorend beleidskader en regelgeving wordt gepresenteerd in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 3 worden de overwegmaatregelen gepresenteerd die genomen moeten worden als gevolg van het overwegbeleid zoals beschreven in hoofdstuk 2. In hoofdstuk 4 worden de effecten van de overwegmaatregelen op verkeersveiligheid en bereikbaarheid beschreven. In deel één van dit hoofdstuk staat welk nationaal, provinciaal en gemeentelijk beleid van toepassing is omtrent verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Deel twee licht toe welke overwegen in aanmerking komen voor fysieke aanpassingen en welke effecten dit heeft voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid en indien nodig welke aanvullende maatregelen genomen worden. Als afsluiter van dit rapport is een conclusie gepresenteerd in hoofdstuk 5.

2 Overwegveiligheid

In dit hoofdstuk worden twee onderdelen besproken die gerelateerd zijn aan de overwegen. In paragraaf 2.1 wordt het beleidskader en de regelgeving omtrent overwegveiligheid toegelicht. Paragraaf 2.2 gaat in op het maatregelenpakket van de overwegveiligheidsanalyse gerelateerd aan het project Maaslijn.

2.1 Beleidskader en regelgeving

Bij overwegveiligheid wordt gekeken naar de risico's met betrekking tot een mogelijke aanrijding tussen een weggebruiker en een trein. Dit is een specifiek onderdeel binnen het bredere begrip verkeersveiligheid.

In deze paragraaf wordt toegelicht hoe het beleid, toetsingskader en toetsingsmethodiek met betrekking tot overwegveiligheid wordt toegepast op het project Maaslijn.

2.1.1. *Beleid, toetsingskader en toetsingsmethodiek overwegveiligheid*

Begin 2020 heeft het Rijk de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 gepubliceerd¹. De Beleidsagenda Spoorveiligheid dient als invulling van het aspect veiligheid op de groeiambities van het Rijk zoals geschetst in het document Contouren Toekomstbeeld OV 2040.

In de Beleidsagenda Spoorveiligheid heeft het Rijk een visie opgesteld voor overwegveiligheid. Hierin staat het volgende:

“Het streven van het ministerie van IenW is om samen met ProRail, decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en burgers te zorgen voor nul dodelijke slachtoffers en nul verstoringen op en rondom overwegen (trein- en wegverkeer) om een veilige, vlotte en duurzame mobiliteit te kunnen garanderen. “

De visie is doorvertaald naar een 4-tal uitgangspunten ten aanzien van overwegenbeleid. Samengevat gelden de volgende uitgangspunten, die ook relevant zijn voor de overwegveiligheid:

- Overwegveiligheid is de verantwoordelijkheid van spoor- en wegbeheerder samen.
- Bij het veiliger maken van overwegen geldt een risicogestuurde aanpak.
- Nieuwe overwegen zijn in principe niet toegestaan. De veiligheid op bestaande overwegen mag niet afnemen door bijvoorbeeld ontwikkelingen op het spoor (bv. frequentieverhoging) of wijzigingen in de omgeving die leiden tot toename of wijziging van het weggebruik op de overweg: **het ‘Nee, tenzij’-principe uit de Derde Kadernota Railveiligheid blijft onverminderd van kracht.**
- ‘De veroorzaker betaalt’

Als uitwerking van de Derde Kadernota, en passend binnen haar generieke veiligheidsbeleid, heeft ProRail beleid geformuleerd met betrekking tot overwegveiligheid. Dit beleid is vastgelegd in de procedure “Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen”² (hierna te noemen “PRC00200”). Tevens heeft ProRail vanuit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid en Beleidsagenda Spoor de verplichting tot het verbeteren van de veiligheid.

In PRC00200 heeft ProRail haar beleid vastgelegd voor:

1. Wijziging van spoorgebruik of spoorweginfrastructuur.
2. Wijziging van het weggebruik, weginfrastructuur of omgeving.
3. Wijziging die leidt tot een beperking van het (recreatieve) gebruik.
4. Aanvraag voor een nieuwe overweg.

¹ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/02/05/beleidsagenda-spoorveiligheid-2020-2025>

² Risicoanalyse en risicocompensatie overwegveiligheid bij wijzigingen ProRail, PRC00200, versie 002, 01-11-2019

Voor het project Maaslijn zijn de beleidsregels relevant met betrekking tot punt 1: Wijziging van spoorgebruik of spoorweginfrastructuur.

De toetsing vindt plaats op twee criteria, die volgen uit de Derde Kadernota:

1. Op elke overweg moeten de risico's worden beheerst.
2. Een risicotoename als gevolg van project Opwaardering Maaslijn moet worden gecompenseerd.

Er is geen kwantitatieve methodiek waarmee in getallen kan worden berekend hoeveel het risico toeneemt bij een verandering van de overweg en hoeveel het afneemt bij het toepassen van een bepaalde maatregel. Maar er is wel overeenstemming tussen overwegdeskundigen over de aspecten die invloed hebben op het risiconiveau van overwegen. Deze aspecten zijn vastgelegd in de rapportage "Verbeterd risicoprofiel en risicoranking van overwegen"³.

Het bepalen van de risicotoename of -afname, en het effect van maatregelen is altijd maatwerk. Het is werk voor experts. Overwegdeskundigen van ProRail, ingenieursbureaus en de inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) beoordelen de situatie. Vakmanschap en ervaring spelen daarbij een belangrijke rol. Doordat meerdere partijen (ProRail en ingenieurs) bij het proces zijn betrokken, wordt voorkomen dat één deskundige een te grote persoonlijke invloed heeft.

2.1.2. Trajectsgewijze compensatie van risicotoename

Volgens de Derde Kadernota Railveiligheid mag het risico op een overweg niet toenemen bij een wijziging en moeten de risico's worden beheerst. Compenserende maatregelen moeten in de eerste plaats worden getroffen op elke overweg waar het risico toeneemt. Wanneer het risico toeneemt op één of meerdere baanvakken is het vaak niet mogelijk om op elke overweg afdoende maatregelen te treffen. Daarom wordt in deze situaties een trajectgewijze benadering gehanteerd. Dit is een gangbare en geaccepteerde aanpak voor analyses waarbij een risicoverhoging op een totaal traject wordt beoordeeld.

De trajectgewijze benadering betekent dat de maatregelen ertoe leiden dat de overwegveiligheid op het totaal beoordeelde traject niet afneemt. Dat kan betekenen dat er op sommige overwegen helemaal geen maatregelen worden getroffen en dat er bij andere overwegen zeer ingrijpende maatregelen (denk aan overwegsanering) nodig zijn die dienen als compensatie voor de risicotoename op overwegen elders.

2.2 Maatregelpakketten

Op basis van het beleid, toetsingskader en toetsingsmethodiek zijn er maatregelpakketten opgesteld die risico's omtrent overwegen beheersen of compenseren. In deze paragraaf wordt toegelicht op basis van welke analyses deze maatregelen zijn samengesteld, welke van toepassing zijn voor het project Maaslijn.

2.2.1. Goedgekeurd Maatregelenpakket

Voor het project Opwaardering Maaslijn is in 2017 door Arcadis een risicoanalyse overwegveiligheid⁴ opgesteld. Dit project is de voorganger van dit project, de Maaslijn. Op basis van de risicoanalyse uit 2017 zijn in dezelfde rapportage maatregelen gedefinieerd om de risico's op overwegen te beheersen en zo nodig een toename van het risico te compenseren.

- De risicoanalyse is gemaakt door een ervaren deskundige van Arcadis.
- Vervolgens heeft de Functioneel Beheerder Overwegen (FBO) van ProRail de analyse getoetst.
- Daarna is de risicoanalyse door ProRail ter toetsing aangeboden aan ILT op 14 maart 2018⁵. ILT heeft binnen de overeengekomen termijn van zes weken niet gereageerd, waarmee het maatregelenpakket door ILT stilzwijgend is geaccepteerd.

³ Verbeterd risicoprofiel en risicoranking van overwegen
ProRail, Arcadis, Goudappel Coffeng, RND114/Abf/0002.03, 5-20-2018

⁴ Risicoanalyse overwegen Maaslijn, Arcadis, 25 oktober 2017

⁵ Brief van ProRail aan ILT, 14 maart 2018, kenmerk T20150145-726056614-207

Het uitvoeren van het maatregelenpakket zoals beschreven in de risicoanalyse⁴ is voorwaardelijk voor het in dienst stellen van de opgewaardeerde Maaslijn. Met deze maatregelen:

- Wordt het risico op elke overweg beheerst.
- Wordt de risicotoename op het totale project gecompenseerd.

Met dit maatregelenpakket blijven de overwegrisico's op de totale Maaslijn ongewijzigd ten opzichte van de huidige situatie.

3 Maatregelenpakketten overwegen

In hoofdstuk 2 is toegelicht hoe de maatregelen met betrekking tot overwegveiligheid procesmatig tot stand zijn gekomen. In dit hoofdstuk zijn de maatregelenpakketten per overweg gepresenteerd. In paragraaf 3.1 wordt een korte toelichting gegeven welke uitgangspunten zijn gebruikt voor de samenstelling van de maatregelenpakketten en zijn de maatregelen gepresenteerd. In paragraaf 3.2 wordt verder toegelicht welke overwegen worden besproken en waarom.

3.1 Maatregelenoverzicht

Een overzicht van de maatregelen en de bijbehorende aanpassingen aan de overwegen is te vinden in de Tabel 3-1, Tabel 3-2 en Tabel 3-3 waarbij de volgende uitgangspunten zijn gehanteerd⁶:

- Uitgangspunt is het maatregelenpakket uit de Risicoanalyse overwegen Maaslijn (Arcadis, 25 oktober 2017). Dit maatregelenpakket is goedgekeurd door de Inspectie Leefomgeving en Transport.
- Tijdens de ontwerpfasen en detailengineering voor de Maaslijn zijn bij een paar overwegen kleine optimalisaties doorgevoerd (zoals het toevoegen van andreaskruizen, wachtplanken etc.). De specialist overwegveiligheid van Movares heeft geconstateerd dat die geen afbreuk doen aan het oorspronkelijke maatregelenpakket. Voor de volledigheid zijn deze – niet uit de risicoanalyse afkomstige – maatregelen opgenomen in onderstaande tabellen.

Gedurende het proces zijn diverse suggesties aangedragen vanuit wegbeheerders voor verdere optimalisatie vanuit lokale ontwikkelingen. Het project staat ervoor open om deze kansen te benutten wanneer overeenstemming kan worden bereikt met de wegbeheerders over kosten en planologische inpassing. De betreffende suggesties worden in deze rapportage niet verder besproken. De voorstellen vallen buiten het directe invloedsgebied van de overwegen.

3.1.1. Overwegen zonder maatregelen

De locaties waarbij geen maatregel aan de overweg noodzakelijk is vanwege overwegveiligheid (zie Risicoanalyse overwegen Maaslijn, Arcadis, 25 oktober 2017), worden binnen dit onderzoek buiten beschouwing gelaten. Er treden bij deze overwegen vanzelfsprekend ook geen effecten op voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Dit betreffen de volgende locaties (Tabel 3-1):

Plaatsnaam	Straatnaam	Km	Overwegmaatregel
Nijmegen	Sionsweg	21.450	Geen
Molenhoek	Overpad Molenhoek	26.510	Geen
Molenhoek	Bovensteweg	26.811	Geen
Boxmeer	Overpad Boxmeer	41.489	Geen
Vierlingsbeek	Overpad Vierlingsbeek	48.534	Geen
Leeuwen	Loyweg	48.775	Geen
Venray	Loobek	51.820	Geen
Venray	Rosmolenweg	54.558	Geen
Venray	Overpad Venray	55.937	Geen
Beesel	Rayerveldweg	56.082	Geen ⁷
Reuver	Overpad Reuver	58.158	Geen
Reuver	Keulseweg	58.620	Geen
Belfeld	Patersweg	60.580	Geen
Melderslo	Swolgensedijk	64.716	Geen
Tegelen	Mauritsstraat / Nassaustraat	64.920	Geen
Melderslo	Broekhuizerdijk	65.361	Geen
Tegelen	Egypte	67.231	Geen
Venlo	Ganzenstraat	68.222	Geen
Venlo	Onderste Molenweg	68.803	Geen ⁸

⁶ Overzicht maatregelen bij overwegen, Movares, 24 maart 2020

⁷ Overweg is inmiddels opgeheven waardoor geen nadere actie nodig is in project 'Optimalisatie Maaslijn'

⁸ Overweg ligt in spoorlijn naar Duitsland en maakt geen onderdeel uit van project 'Optimalisatie Maaslijn'

Grubbenvorst	Burg. van Kempenstraat	71.182	Geen
Blerick	Groot Bollerweg	75.225	Geen

Tabel 3-1: Overwegen waar geen risico-mitigerende maatregel noodzakelijk is.

3.1.2. Overwegen met maatregelen

Op het traject zijn overwegen aanwezig waarbij maatregelen worden getroffen vanwege overwegveiligheid maar die geen invloed hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Deze maatregelen zijn in Tabel 3-2 nader beschreven.

De maatregelen bestaan voornamelijk uit het verbeteren van de overwegveiligheid van langzaam verkeer, bijvoorbeeld door het plaatsen van wachtplanken⁹, toevoegen van verlichting en andreaskruizen. Deze maatregelen scoren marginaal positief op het gebied van overwegveiligheid, maar hebben geen (of gering) effect op de verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Een uitgebreide analyse van de effecten is daarom niet nodig.

Plaatsnaam	Straatnaam	Km	Maatregel bij overweginstallatie
Nijmegen	D'Almarasweg	20.407	Plaatsen van een Voetpad-AHOB (een extra steller met boom) aan de noordwestzijde in plaats van het zigzaghek. Paalvoet 1 dicht bij de weg plaatsen en houten hoofdbomen vervangen door aluminium.
Cuijk	Galberg	29.365	Plaatsen wachtplanken
Cuijk	Overpad Cuijk	31.256	Plaatsen van een Voetpad AON op het 3e spoor zodra deze in gebruik gaat worden genomen. (Het derde spoor wordt gebruikt door spitsrein.)
Cuijk	Hapsebaan	32.187	Ombouw van de overweginstallatie om naar nieuwe standaard met alternerende lichten op de middenberm. Plaats wachtplanken
Sint Agatha	Hertrakseweg	34.195	Plaatsen wachtplanken
Beugen	Hapseweg / Heiveldseweg	37.359	Plaatsen wachtplanken
Beugen	Voordtstraat	38.914	Plaatsen wachtplanken
Boxmeer	Floralaan	40.452	Voeg Toevoegen van lichten toe op de bestaande steller oostzijde toevoegen op bestaande steller. Plaats wachtplanken
Boxmeer	St Anthonisweg / Spoorstraat	41.233	Verbeter de dichtligtijden in relatie met positie trein (via RVTO) - maatregel is onderdeel van LVO
Boxmeer	Carmelietenstraat / Raamstraat	42.122	Plaats een Voetpad-AHOB (een extra steller met boom) aan de noordwestzijde in plaats van het zigzaghek.
Boxmeer	Zandsteeg	43.137	Plaatsen wachtplanken
Vortum-Mullem	Heideweg	45.281	Plaatsen wachtplanken
Vierlingsbeek	Voortweg	46.916	Plaatsen wachtplanken
Roermond	Schouwberg	48.154	Plaatsen wachtplanken
Swalmen	Pastoor Pinckersstraat	49.577	Aanbrengen doorgangsregeling met verkeersborden RVV
Holthees	Loonseweg	50.687	Plaatsen wachtplanken
Venray	Maasheseweg	52.586	Plaatsen wachtplanken
Beesel	Bussereindseweg	55.376	Plaatsen wachtplanken
Reuver	Hovergelei	56.701	Aanbrengen andreaskruisen Opheffen Diepladerprofiel door aanpassen van lengteprofiel weg - maatregel is onderdeel van LVO.
Reuver	Heerstraat	57.428	Verplaatsen van AHOBs tot locaties naast de rijbaan. Plaatsen Voetpad-AHOB in plaats van het zigzaghek. Aanbrengen andreaskruisen Plaatsen wachtplanken
Reuver	Broeklaan	58.187	Plaatsen van een Ffile waarschuwbord (J33) aan de oostzijde Verbeteren dichtligtijden (RVTO) - maatregel is onderdeel van LVO

⁹ Het toepassen van wachtplanken is ook nodig i.v.m. het voldoen aan Richtlijn 20420-1.

Plaatsnaam	Straatnaam	Km	Maatregel bij overweginstallatie
Oirlo	Meerloseweg / Depute Petersstraat	58.417	Plaatsen wachtplanken
Oirlo	Boddenbroek	59.009	Kruising Boddenbroek/Oirloseheide voorzien van een voorrangsregeling zodat verkeer vanaf de overweg voorrang heeft. (verkeersbesluit nemen, haaiantanden en voorrangsborden plaatsen)
Reuver	Sint Jozefweg	59.048	Een Plaatsen van een Voetpad-AHOB (een extra steller met boom) plaatsen aan de zuidoostzijde in plaats van het zigzaghek. Plaatsen wachtplanken
Castenray	Roland	60.764	Plaatsen wachtplanken
Tegelen	Stationstraat / Vijverlaan	64.920	Plaatsen wachtplanken Verkorte aankondiging (RVTO) realiseren
Lottum	Horsterdijk	66.680	Plaatsen wachtplanken
Lottum	Stationsweg	68.460	Plaatsen wachtplanken
Lottum	Kloosterstraat / Californische weg	70.663	Plaatsen wachtplanken

Tabel 3-2: Overweglocaties met maatregelen, zonder ruimtegebruik.

3.1.3. Overwegen met maatregelen, mogelijk ruimtebeslag

Op het traject zijn 11 overwegen aanwezig waarbij een maatregel wordt getroffen die invloed heeft op de ruimtelijke indeling en functie van de weginfrastructuur en daarmee mogelijk invloed hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Deze maatregelen zijn in Tabel 3-3 nader beschreven.

Plaatsnaam	Straatnaam	Km	Maatregel
Cuijk	Beerseweg	31.023	Plaatsen van de AHOB stellers naast de rijbaan en pas daarvoor het dwarsprofiel op de overweg aan (i.v.m. betere zichtbaarheid overweginstallaties.) Wijzigen naar nieuwe standaard (RGP links van de weg en achterlichten vervallen) Houten hoofdbomen vervangen door aluminium.
Sambeek	Radioweg	44.405	Verwijderen middenberm Plaatsen wachtplanken
Vierlingsbeek	Overloonseweg / Spoorstraat	48.250	Verbeter de dichtligtijden in relatie met positie trein (via RVTO) Plaats een hekwerk in de tussenberm tussen fietspad en autorijstroken noordwestzijde overweg en middenberm uit fietspad.
Venray	Pelgrimslaan	51.208	Realiseren langzaam verkeer overweg met bomen Plaats wachtplanken
Swalmen	Beeselseweg	51.937	Doortrekken tweerichtingen fietspad zuidzijde en aanbrengen fietsoversteek (minimaal 27 meter tot hart naast gelegen spoor)
Venray	Mgr. Hanssenstraat	55.634	File bak plaatsen
Venray	Witte Vennenweg	56.905	Realiseer verkorte aankondiging (RVTO) Overweginstallatie realiseren conform Nieuwe Standaard Wegprofiel Overweg verplaatsen i.v.m. haakse aansluiting Oirloseweg en bereikbaarheid onderstation. Overweg realiseren voor vrijliggend fietspad.
Reuver	Rijksweg	57.845	Verlengen van de geleide hekken tussen fietspad en hoofdrijbaan en bij aanleg tweede spoor haakser maken van de fietsoversteek. Plaatsen van andreaskruisen
Tienray	Spoorstraat	62.289	Aanpassen railinzetplaats van Stationslaan naar Spoorlaan
Venlo	Voerdijk	67.589	Realiseren langzaam verkeer overweg met bomen Verwijderen middengeleider
Venlo	Vierpaardjes / Broekestraat	68.832	Tunnel - maatregel is geen onderdeel van LVO-programma. Dit is een autonoom project.
Grubbenvorst	Sint Jansweg	72.160	Realiseren langzaam verkeer overweg incl. middengeleider met bomen over gehele fietspad .

Tabel 3-3: Overweglocaties met maatregelen en mogelijk ruimtebeslag

3.2 Aanpassingen overwegen met mogelijk effect verkeersveiligheid & bereikbaarheid

Wanneer er specifiek wordt gekeken naar de aanpassingen van overwegen in Tabel 3-3, zijn er zes overwegen die dermate veranderen als het gaat om ruimtelijke indeling en functie dat ze mogelijk een effect hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid¹⁰.

- Beeselseweg (Swalmen)
- Vierpaardjes (Venlo)
- Pelgrimslaan (Venray)
- Witte Venneweg (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

De overweg Vierpaardjes valt buiten de scope van dit project, de tunnel wordt niet onder het regiem van het LVO-programma uitgevoerd. De gemeente Venlo is de trekker van deze opgave. Zij hebben hiervoor een ontwerpbestemmingsplan¹¹ gepubliceerd. Het bestemmingsplan is op 16-12-2020 vastgesteld. Deze overweg wordt dus niet nader behandeld in dit rapport.

In hoofdstuk 4 wordt nader ingegaan op de aanpassingen van deze bovengenoemde overwegen en de effecten voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

¹⁰ Overzicht maatregelen bij overwegen, Movares, 24 maart 2020

¹¹ https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0983.BP202003VIERPAARDJ-VA01/vb_NL.IMRO.0983.BP202003VIERPAARDJ-VA01.pdf

4 Effecten op verkeersveiligheid en bereikbaarheid

Dit hoofdstuk gaat nader in op de effecten van de maatregelen die zijn genoemd in paragraaf 3.2. Om de effecten van deze maatregelen voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid in kaart te brengen, worden in paragraaf 4.1 de beleidskaders en toetsingskaders van gemeenten en/of provincie besproken.

Paragraaf 4.2 gaat specifiek in op de vier overweglocaties en welke effecten deze hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Als de effecten op verkeersveiligheid en bereikbaarheid negatief zijn is bekeken of mitigerende maatregelen kunnen worden genomen. In paragraaf 4.3 worden mogelijke mitigerende maatregelen als gevolg van afwaardering besproken ten opzichte van het beleid van de gemeente.

4.1 Beleidskaders

Om te bepalen welke effecten de maatregelen van aanpassingen van de overwegen hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid van de omgeving, kijken wij in deze paragraaf naar het beleid omtrent deze onderwerpen. Wij bepalen vervolgens welke aanvullende maatregelen kunnen worden uitgevoerd om aan het beleid tegemoet te komen.

De volgende vijf locaties zijn nader beoordeeld:

- Beeselseweg (Swalmen)
- Pelgrimslaan (Venray)
- Witte Venneweg (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

4.1.1 Nationaal

Het beleidskader overwegveiligheid is besproken in hoofdstuk 2. Het strategisch Plan Verkeersveiligheid (SVP) 2030¹² beschrijft 9 beleidsthema's met de belangrijkste risico's voor verkeersveiligheid, waarvan één veilige infrastructuur. Voor dit rapport, verkeersveiligheid Maaslijn, is de kwaliteitssprong in het SVP, relevant. Waarbij de overheid gaat inzetten op oplossingsrichtingen: toetsen aan richtlijnen en in kaart brengen van risico's. In het kader van bereikbaarheid kijkt de overheid op grotere schaal naar Nederland¹³. Waarbij de volgende ambitie wordt geciteerd:

“...Onze ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling.”

4.1.2 Provinciaal

De komende jaren zal het spoor in de provincies Limburg en Noord-Brabant intensiever benut gaan worden. Hierdoor neemt de aandacht voor overwegen toe. De provincies Limburg en Noord-Brabant participeren om deze reden in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). De toename van spoorgebruik heeft invloed op frequentere dichtligtijden van de overwegen. Dit heeft echter minimale gevolgen voor de bereikbaarheid. De maatregelen gepresenteerd in hoofdstuk 3 zijn specifiek opgesteld om de overwegveiligheid te waarborgen.

Limburg

De provincie Limburg heeft haar doelen rondom Verkeer en Vervoer vastgelegd in het Mobiliteitsplan Limburg 'slim op weg naar morgen' 2018:

- We houden onze stedelijke gebieden aantrekkelijk en bereikbaar, door bijvoorbeeld verschillende manieren van vervoer aan te bieden en een verantwoorde vervoerskeuze te bevorderen (multimodaliteit).

¹² [Het strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 Veilig van deur tot deur](#), Rijksoverheid, 2018

¹³ [Samenvatting Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte](#), Rijksoverheid, 2012

- We houden ons platteland vitaal dankzij goede fysieke, maar ook digitale bereikbaarheid. Bovendien maakt het project Optimalisatie Maaslijn deel uit van de Railagenda van de provincie Limburg.

Noord-Brabant

Provincie Noord-Brabant heeft in haar Koers Mobiliteit 2030¹⁴ haar ambities en doelen opgesteld in het kader van bereikbaarheid. De ambitie van Noord-Brabant is als volgt:

”We werken aan een veilig, robuust, duurzaam en slim mobiliteitssysteem voor Noord-Brabant. Voor ons is dat een mobiliteitssysteem dat:

- Elke reiziger en vervoerder in staat stelt mee te doen
- De reiziger en vervoerder daarin vrijheid van vervoerskeuze biedt
- De reiziger en vervoerder verleidt tot keuzes voor duurzame mobiliteit
- De reiziger en vervoerder verleidt tot minder mobiliteit.’

De doelen die Noord-Brabant noemt omvatten:

- Veiligheid
- Robuustheid
- Duurzaamheid.”

In het kader van de spooragenda voor Noord Brabant – heeft zij het volgende gedeeld “Noord-Brabant heeft de verantwoordelijkheid voor het Brabantse deel echter overgedragen aan de provincie Limburg.”

4.1.3. Gemeentelijk

Omtrent beleid op gemeentelijk niveau, wordt er voor dit rapport gekozen om alleen de beleidspunten van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en overwegen, van de betreffende gemeenten waar negatieve effecten voor verkeersveiligheid of bereikbaarheid zijn geconstateerd, toe te lichten. Het beleid van de gemeenten die worden besproken zijn Roermond, Venray, Horst aan de Maas en Venlo.

Swalmen (Roermond)

Swalmen is een deelgemeente van Roermond. In de strategische visie Roermond 2020¹⁵, laat de gemeente weten zich bezig te houden met het reduceren van verkeersoverlast en goede verkeersdoorstroming. Concrete beschrijvingen omtrent het beleid voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en overwegen zijn echter niet gegeven.

Venray

De gemeente Venray richt zich op vijf centrale principes van Duurzaam Veilig en kernwaarden verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid en duurzaamheid¹⁶. In het kader van verkeersveiligheid refereert de gemeente naar - “...balans tussen functie, vorm en gebruik van infrastructurele voorzieningen... De “functie” is daarbij leidend en vloeit voort uit de netwerken, wat betreft “vorm” gaat het om een uniforme maar ook adequate weginrichting en verkeersvoorzieningen waardoor verkeersdeelnemers heldere en voorspelbare beslissingen nemen. “Gebruik” refereert niet alleen aan de verkeersintensiteit die passend of niet-passend (sluipverkeer) is, maar refereert ook aan verkeersgedrag. Bij voorlichting en educatie wordt geappelleerd aan waarden als “eigen verantwoordelijkheid” en “respect voor de medeweggebruiker”.

Voor bereikbaarheid hanteert de gemeente het volgende “...Een bereikbaar Venray wordt bereikt met logische doorgaande netwerken van wegen en paden voor fiets, autoverkeer, vrachtverkeer, openbaar vervoer en landbouwverkeer. Deze netwerken kennen een hoge graad van verkeersafwikkeling afhankelijk van de wegfunctie.”

Horst aan de Maas

¹⁴ [Koers Mobiliteit 2030](#) – Startnotitie 20 februari 2020 – Noord Brabant

¹⁵ [Strategische Visie Roermond 2020](#)

¹⁶ Uitgangspunten Netwerken Infrastructuur en Verkeer, Trendspitaal, Gemeente Venray, Team Ruimtelijke ontwikkeling 27 juni 2019

Gemeente Horst aan de Maas, als gevolg van aanpassingen overweg te Grubbenvorst, laat weten zich in te zetten op "beïnvloeding van het gedrag van verkeersdeelnemers" en 'We houden rekening met elkaar'¹⁷. Concrete beschrijvingen omtrent beleid voor verkeersveiligheid, bereikbaarheid en overwegen zijn niet gegeven.

Venlo

Gemeente Venlo heeft spoorwegovergangen opgenomen in haar Gemeentelijke Verkeers,- en Vervoersplan 2007-2020¹⁸. Omtrent spoorwegovergangen laat zij weten "Het uitgangspunt daarbij is om de spoorwegovergangen te beveiligen in plaats van op te heffen". Ook laat zij weten terughoudend te zijn in het beperken van opheffingen van de overwegen: Ganzenstraat, Voerdijk, Egypte en Nassaustraat, in relatie tot het realiseren van één of twee ongelijkvloerse kruisingen.

4.1.4. *Beleid en toetsingskader*

Uit de beleidskaders van nationaal, provinciaal en gemeentelijk niveau komen geen directe SMART omschreven doelen naar voren om de maatregelen van hoofdstuk 3 te kunnen toetsen. Dit maakt de beoordeling van de overwegmaatregelen van hoofdstuk 3 ten opzichte van beleid niet mogelijk. In de volgende paragraaf worden de af te waarden overwegen besproken en waar van toepassing informatie verstrekt om de huidige en toekomstige situatie te omschrijven.

4.2 Overwegen met mogelijke effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

In deze paragraaf worden de vier overweglocaties, die veranderen als het gaat om ruimtelijke indeling en functie en effecten hebben op verkeersveiligheid en bereikbaarheid, besproken. Per overweg wordt informatie verstrekt over waarom de situatie rond de overweg wordt aangepast, op basis van de risicoanalyse¹⁹. Daarnaast wordt aangegeven wat de effecten zijn voor verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

4.2.1. *Doortrekken fietspad (Swalmen, Beeselseweg)*

Aanpassingen overweg

De overzichtelijkheid van de situatie kan sterk verbeterd worden door het in twee richtingen te berijden fietspad aan de zuidzijde van de overweg door te trekken richting de kruising zodat de oversteek beweging van de fietsers van oost naar west verder van de overweg plaatsvindt, bij voorkeur buiten de 27 meter uit hart naastgelegen spoor. Om de situatie te verbeteren wordt dan ook aanbevolen om het wegprofiel zo aan te passen. Hiermee wordt beschreven dat er aan de westzijde van de Beeselseweg een tweerichtingenfietspad tussen de overweg en de kruising met de Hollestraat moet komen.

De gemeente Roermond heeft laten weten geen inhoudelijke opmerkingen te hebben over het voorstel om het fietspad te verschuiven tussen de spoorwegovergang en de Holleweg.

Effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

Door het verschuiven van de fietsoversteek ter hoogte van de spoorwegovergang kan zowel het langzaam als het gemotoriseerd zich vollediger concentreren op de naderende overweg. De overzichtelijkheid van de overweg voor zowel gemotoriseerd,- en langzaam verkeer neemt hiermee toe.

Het effect op de verkeersveiligheid is tweeledig. De verkeersveiligheid nabij de overweg verbetert. Door het vervallen van de fietsoversteek kan gemotoriseerd verkeer zich focussen op de overweg. Anderzijds dient de fietsoversteek verschoven te worden, waarmee de verkeerssituatie op een nadere locatie (bijv. Hollestraat) afneemt. Het doortrekken van het fietspad heeft geen effect op de bereikbaarheid.

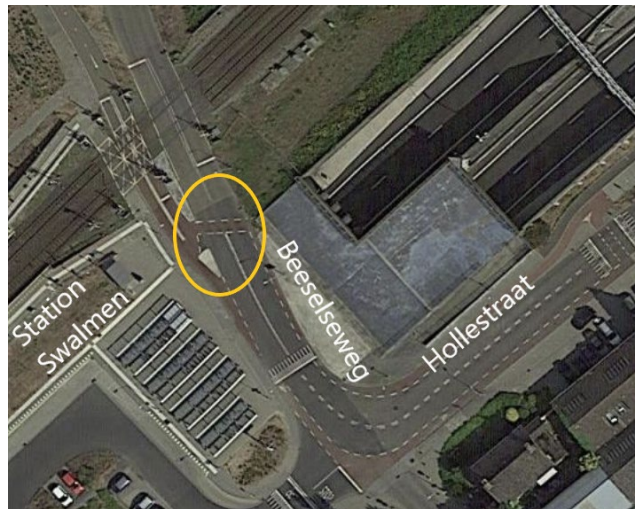
¹⁷ <https://www.horstaandemaas.nl/veilig-op-weg>

¹⁸ Venlo: Leefbaar en mobiel, Deelnota Verkeersveiligheid 2007-2020, 30 mei 2007

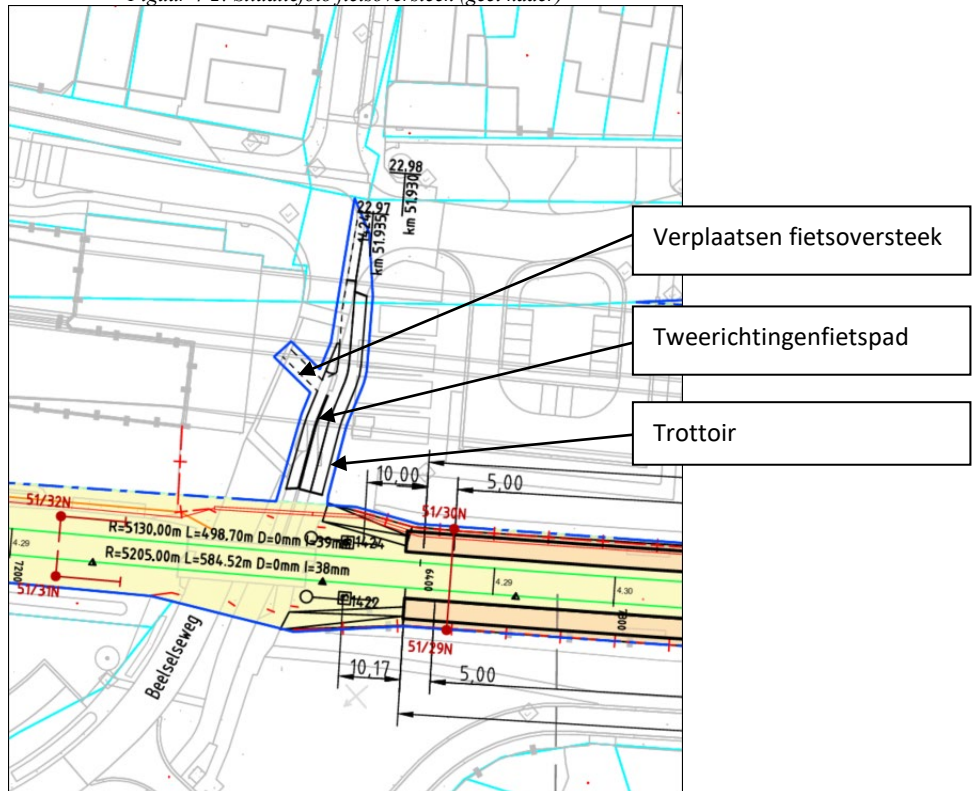
¹⁹ Risicoanalyse overwegen Maaslijn, Arcadis, 25 oktober 2017



Figuur 4-1: Locatie overweg Beeselseweg (Swalmen)



Figuur 4-2: Situatiefoto fietsoversteek (geel kader)



Figuur 4-3: Toekomstige situatie overweg Beeselseweg (Swalmen)

4.2.2. Realiseren langzaam verkeer overweg (Venray, Pelgrimslaan)

Aanpassingen overweg

Uit de risicoanalyse van Arcadis²⁰ blijkt dat er aan de oostzijde van de overweg (Sint Jozeflaan) een ontruimingsprobleem bestaat door de krappe situatie aldaar. Tevens ontbreekt een juiste voorrangregeling of een ontruimingslichteninstallatie. De afstand tussen de Sint Jozeflaan en de overweg is ca. 5 meter. Vrachtwagens of landbouwvoertuigen kunnen bijvoorbeeld de overweg blokkeren tijdens het oprijden of voorrang verlenen van verkeer uit de Sint Jozeflaan.

Om de afwikkeling van langzaam verkeer te handhaven wordt voorgesteld de overweg terug te brengen tot een overweg voor uitsluitend langzaam verkeer. De opstelruimte voor langzaam verkeer wordt voldoende geacht waardoor de verkeersveiligheid kan worden geborgd. Bij langzaam verkeer is de overweg, bij treinpassage, volledig afgesloten en dat is een duidelijke overwegveiligheidsverbetering ten opzichte van de huidige situatie. Gemotoriseerd verkeer moet bij overweg Loobeek worden afgewikkeld.

Aandachtspunt is dat in de huidige situatie de overweg Loobeek een beperking kent ten aanzien van diepladers. Met de voorgenomen aanpassingen van de Overweg Pelgrimslaan wordt ook de huidige diepladergevoelige overweg Loobeek aangepast. In de toekomst situatie wordt het lengteprofiel van de overweg aangepast. Hiermee is het gebruik van diepladers en zwaar verkeer mogelijk.



Figuur 4-4: Locatie overweg Pelgrimslaan (Venray)

Effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

Voor langzaam verkeer zijn er positieve effecten voor verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, omdat de overweg daarop wordt ingericht en men hoeft geen rekening meer te houden met gemotoriseerd verkeer.

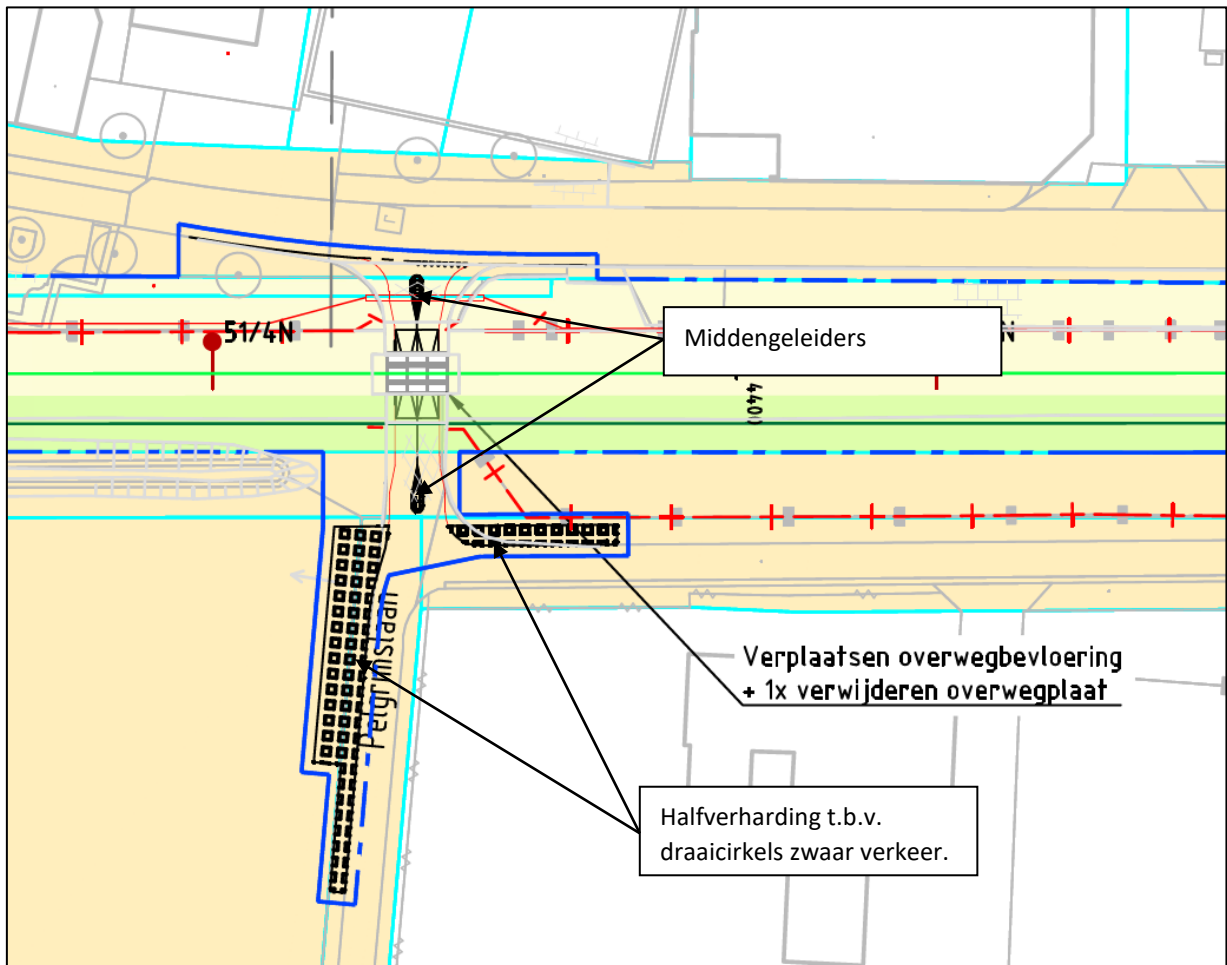
De afwaardering van de overweg heeft geen effecten op de verkeersveiligheid van gemotoriseerd verkeer. Dit vanwege het feit dat de bestaande infrastructuur reeds is ingericht conform wettelijke richtlijnen en geen verdere aanpassingen omtrent inpassing worden geïnitieerd.

Uit nader verkeersonderzoek onderzoek²¹ blijkt dat het afsluiten van de overweg neutrale effecten met zich mee brengt omtrent bereikbaarheid. Volgens het onderzoek blijkt dat motorvoertuigen (personenauto's, vrachtwagens, landbouwvoertuigen) in de toekomst gebruik zullen maken van nabijgelegen overweg Loobeek, waarbij de desbetreffende verkeersintensiteit toeneemt tot 210 motorvoertuigen per etmaal. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst ca. 750m om te rijden. Het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan heeft daarmee minimale bereikbaarheidseffecten voor motorverkeer.

Door het aanpassen van het lengteprofiel van de overweg Loobeek wordt het vastrijden van diepladers op de overweg voorkomen. Het huidige risico wordt door de aanpassingen weggenomen. Hiermee wordt de overwegveiligheid en verkeersveiligheid verbeterd.

²⁰ Risicoanalyse overwegen Maaslijn, Arcadis, 25 oktober 2017

²¹ Deelrapport Verkeer – Sweco - 2017



Figuur 4-5: Toekomstige situatie overweg Pelgrimslaan (Venray)

4.2.1. Aanpassen overweg (Venray, Witte Venneweg)

Aanpassingen overweg

De overweg Witte Venneweg sluit in de bestaande situatie niet haaks aan op de Oirloseweg. Daarnaast bevindt het kruispunt Witte Venneweg en Oirloseweg zich dicht bij de overweg. Het kruispunt betreft een voorrangssituatie waar verkeer vanaf de Witte Venneweg voorrang moet verlenen aan de Oirloseweg. De combinatie van beperkte opstelruimte en het voorrang verlenen zorgt voor ontruimingsproblemen op de overweg.

Om dit te voorkomen, zijn in het verleden reeds verkeerslichten geplaatst die op rood springen als de overweg dicht gaat. Het verkeerslicht zet het verkeer op de doorgaande route (Oirloseweg) stil, en zorgt dat (vracht)verkeer vanaf de Witte Venneweg de Oirloseweg op kan rijden. In de praktijk blijkt echter dat deze situatie voor het merendeel van de weggebruikers niet duidelijk is waardoor er roodlicht negatie optreedt en er ontruimingsproblemen van de overweg ontstaan.

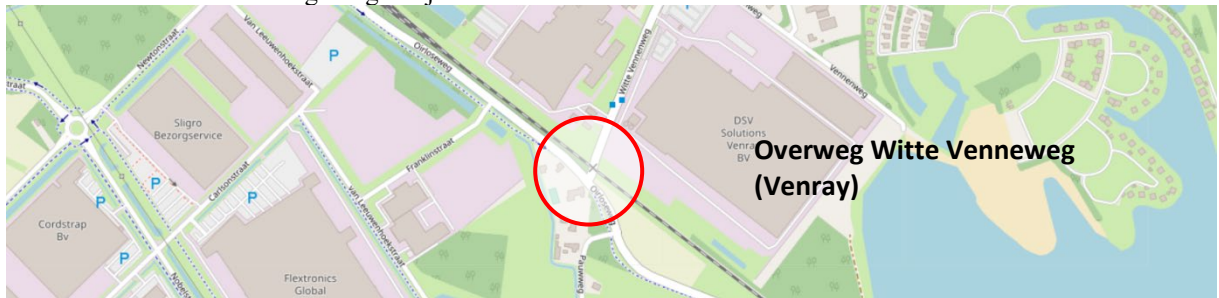
Daarnaast is het kruispunt Witte Venneweg – Oirloseweg relatief onveilig voor fietsers. Dit komt mede door de grote opstelvakken door een niet-haakse aansluiting en de combinatie met afslaand (vracht)verkeer vanaf de Witte Venneweg naar het noorden (richting de N270).

Om deze overweg- en verkeersonveilige situaties te voorkomen is in overleg met de gemeente Venray een oplossing gevonden. Deze oplossing (zie Figuur 4-7) betreft het aanpassen van het kruisingsvlak Witte Venneweg – Oirloseweg zodat de Witte Venneweg haakser kan aansluiten. Daarnaast wordt ook de voorrangssituatie aangepast. Verkeer vanaf de Witte Venneweg richting het zuiden op de Oirloseweg wordt de doorgaande rijrichting. Voor de fietsers wordt voorzien in een vrijliggend fietspad aan de noordzijde van de overweg.

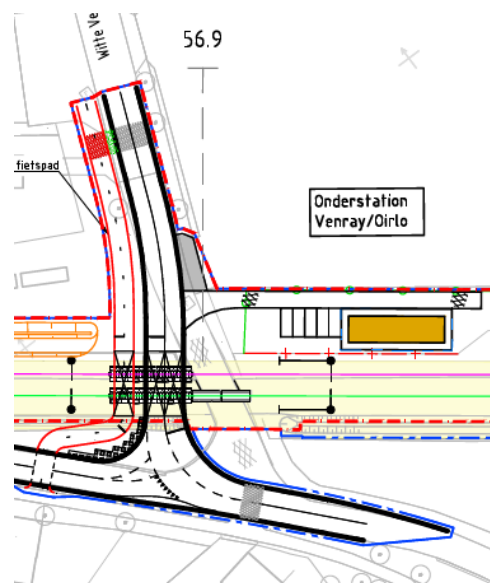
Effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

Door het aanpassen van het kruispunt ontstaat er een overzichtelijker kruispunt, wat de verkeersveiligheid in haar totaliteit ten goede komt. Door het wijzigen van de voorrangssituatie wordt voorkomen dat er verkeer kan stilstaan op de overweg om voorrang te verlenen aan tegemoet komend verkeer. Hiermee worden de ontruimingsproblemen weggenomen. Tevens wordt voorzien het vrijliggend fietspad in het verbeteren van de verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de fietser.

De verbetering van dit kruispunt en de overweg voorziet ook in een betere bereikbaarheid en ontsluiting van bedrijventerrein Balkt te Venray. Hiermee krijgt het bedrijventerrein meer volwaardigere tweede ontsluiting waardoor de bereikbaarheid geborgd blijft.



Figuur 4-6: Locatie overweg Witte Venneweg (Venray)



Figuur 4-7: Toekomstige situatie overweg Witte Venneweg (Venray)

4.2.2. Realiseren langzaam verkeer overweg (Grubbenvorst, Sint Jansweg)

De overweg van de Sint Jansweg ligt ten oosten van het bedrijventerrein Fresh Park Venlo en is mogelijk ingericht als noodoverweg. De toegangsweg vanaf het bedrijventerrein naar de overweg is afgesloten doormiddel van een schuifbare toegangspoort. Tussen het bedrijventerrein en de overweg ligt een rijbaan met halfverharding (zie Figuur 4-8). De overweg wordt hoofdzakelijk gebruikt door (lokaal) recreatief verkeer.

Aanpassingen overweg

Het volledig afsluiten van de overweg voor verkeer heeft negatieve gevolgen voor wandelaars en fietsers. Gezien de negatieve gevolgen, de ligging en de functie van de overweg wordt deze afgewaardeerd. De overweg wordt aangepast zodat alleen langzaam verkeer gebruik kan maken van deze overweg.

Effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

De afwaardering heeft voor gemotoriseerde verkeer geen effecten op zowel verkeersveiligheid als bereikbaarheid, gezien het geringe aantal voertuigbewegingen.

Voor langzaam verkeer zijn er positieve gevolgen voor verkeersveiligheid en de bereikbaarheid, omdat deze overweg daarop wordt ingericht en men hoeft geen rekening meer te houden met gemotoriseerd verkeer. Bewoners van de Sint Jansweg maken hoofdzakelijk gebruik van de Venloseweg. De Venloseweg kruist het spoor ongelijkvloers, en ondervinden daardoor geen reistijdverlies door dichte overwegen. Daarnaast is een ontsluiting via de zandweg parallel langs het spoor (Meikamp) geen volwaardig alternatief voor de Venloseweg. Voor de ontsluiting van Fresh Park Venlo (eventueel in geval van nood) biedt de zandweg voldoende ruimte c.q. toegang. In geval van nood is het niet wenselijk om overwegen te gebruiken. De kans is aanwezig dat de overweg dicht is door aankomend treinverkeer. Een ontsluiting via de parallelwegen (Meikamp en Brandakkersweg) volstaat.



Figuur 4-8, Situatiefoto overweg Sint Jansweg



Figuur 4-9: Locatie overweg Sint Jansweg (Grubbenvorst)

4.2.3. Realiseren langzaam verkeer overweg met bomen (Venlo, Voerdijk)

Overweg Voerdijk ligt ten noordwesten van de Jammerdaalse Heide. De overweg is geschikt voor zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer. Diverse particuliere percelen worden ontsloten via deze overweg. Recreatief (langzaam) verkeer maakt gebruik van deze overweg om de Jammerdaalse Heide te bezoeken.

Aanpassingen overweg

De afwaardering van deze overweg wordt door het project Maaslijn gezien als randvoorwaardelijk. Dit betekent dat de overweg, ondanks gemeentelijk beleid, moet worden aangepast. Het vigerende gemeentelijk beleid geeft aan dat deze overweg beschikbaar dient te blijven voor gemotoriseerd verkeer.

Effecten op verkeersveiligheid & bereikbaarheid

De verkeersintensiteit op de overweg Voerdijk (Figuur 4-10), te Venlo is, gelet op de ligging in het netwerk, naar verwachting zeer laag. Het wordt vrijwel alleen gebruikt voor de ontsluiting van nabij gelegen particulieren percelen.

Voor gemotoriseerd verkeer heeft de afwaardering geen noemenswaardig effect op de bereikbaarheid van de omgeving. Het gemotoriseerde verkeer dient in de toekomst gebruikmaken van overweg Egypte (Tegelen) en de parallelweg ten zuiden van het spoor om de bestemmingen alsnog te bereiken. De omrijdafstand is ca. 750m.

Door de afwaardering van deze overweg heeft geen invloed op de bereikbaarheid voor langzaam verkeer. Zij kunnen in de toekomstige situatie gebruik blijven maken van deze overweg.



Figuur 4-10: Locatie overweg Voerdijk, Venlo



Figuur 4-11: Situatiefoto overweg Voerdijk, Venlo

4.3 Mitigerende maatregelen

In acht nemend de beleidskaders van paragraaf 4.1 en informatie over de overwegen van paragraaf 4.2, kan het zijn dat mitigerende maatregelen nodig of wenselijk zijn om het beleid na te streven.

Beeselseweg (Swalmen)

In de risicoanalyse overwegen is reeds opgenomen dat het verlengen van het fietspad andere verkeersveiligheid problemen met zich mee brengt. Indien er wordt gekozen om het tweerichtingenfietspad alsnog te verlengen, moet het verkeerspunt van de Beeselseweg en Hollestraat worden herzien om de verkeersveiligheid voor zowel langzaam als gemotoriseerd verkeer te garanderen. Het aanpassen van dit verkeerspunt vergt een aparte verkeersanalyse incl. het uitwerken van een verkeerskundig ontwerp. Deze zijn niet opgenomen in deze rapportage.

Pelgrimslaan (Venray)

Aangegeven in paragraaf 4.1.3 is dat de gemeente Venray geen concreet beleid heeft omtrent verkeersveiligheid en bereikbaarheid die relatie heeft tot overwegen. De gemeente laat echter weten haar infrastructuur in te delen zodat verkeersdeelnemers heldere en voorspelbare beslissingen kunnen nemen. Bij voorlichting en educatie wordt geappelleerd aan waarden als “eigen verantwoordelijkheid” en “respect voor de medeweggebruiker”. Voor bereikbaarheid laat de gemeente weten dat zij doorgaande wegen hoog in het vaandel hebben. Het afsluiten van de overweg Pelgrimslaan, heeft echter positieve gevolgen voor de overwegveiligheid, maar geen gevolgen voor de verkeersveiligheid en neutrale invloeden op bereikbaarheid. Voor het aanwezige landbouwverkeer wordt aanbevolen om een aanvullende bereikbaarheidsscan uit te voeren.

Desondanks zorgt de nieuwe situatie voor een veranderde verkeerssituatie voor gemotoriseerd verkeer. Gemotoriseerd verkeer dient in de toekomst gebruik moeten maken van een andere overweg: Loobeek. *Als tijdelijke maatregel zou het mogelijk zijn om motorvoertuigen te duiden op de omleidingsroute via de overweg Loobeek, door middel van bewegwijzering.*

Witte Venneweg (Venray)

Het aanpassen van de overweg is in lijn met het beleid van de gemeente Venray. Door de voorgenomen aanpassingen zijn verkeersdeelnemers beter in staat heldere en voorspelbare beslissingen te nemen. *Als tijdelijke maatregel is het nodig om weggebruikers te attenderen op de gewijzigde voorrangssituatie. Door intensief gebruik van verkeer van/naar nabijgelegen bedrijventerrein wordt aanbevolen om middels de bedrijvencontactfunctionaris een bericht te versturen naar de bedrijven in de omgeving van de overweg. Dit bericht dient de bedrijven te informeren over de gewijzigde situatie ter plaatse van de overweg Witte Venneweg.*

Sint Jansweg (Grubbenvorst, Horst aan de Maas)

Gemeente Horst aan de Maas heeft geen concreet beleid omtrent verkeersveiligheid, bereikbaarheid en overwegveiligheid.

Het afsluiten van de overweg Sint Jansweg heeft minimale invloeden op bereikbaarheid. Desondanks zorgt de toekomstige situatie voor een veranderde verkeerssituatie voor gemotoriseerd verkeer. Gemotoriseerd verkeer zal in de toekomst gebruik moeten maken van andere overwegen: Burgemeester van Kempenstraat te Grubbenvorst. *Als tijdelijke maatregel is het bijvoorbeeld mogelijk om motorvoertuigen te duiden op de afgesloten overweg op de Venloseweg ter hoogte van de Sint Jansweg. Daarnaast dient een L08-bord (doodlopende weg) toegepast te worden*

Voerdijk (Venlo)

Het afwaarderen van de overweg Voerdijk is deels in strijd met het beleid van de gemeente Venlo. Ondanks dat de overweg slechts voor gemotoriseerd verkeer wordt afgesloten, moet er worden beoordeeld of deze afwaardering aansluit bij het beleid van de gemeente.

Voor gemotoriseerd verkeer betekent de afwaardering dat lokaal bestemmingsverkeer via een andere route moet rijden. Motorvoertuigen die tot op heden gebruik maakten van de overweg Voerdijk, kunnen in de toekomst gebruik maken van de overweg Egypte (Tegelen). De parallelweg tussen overweg Voerdijk en Egypte is tot op

heden toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Voor langzaam verkeer heeft de verandering van overweg geen invloed op de bereikbaarheid.

Om de bereikbaarheid van gemotoriseerd verkeer en verkeersveiligheid van de omgeving te blijven behouden zijn beperkte bijpassende maatregelen nodig, vanwege het intensiever gebruik maken van de bestemmingsweg. Het gaat hier echter om marginale intensivering van gemotoriseerd verkeer.

Als maatregelen om de verkeersveiligheid en bereikbaarheid te behouden, is bijvoorbeeld het plaatsen van één of twee passeerstroken een optie. Zodoende kunnen twee naderende voertuigen elkaar passeren en/of ruimte maken voor langzaam verkeer

Additioneel is bijvoorbeeld het plaatsen van bermplanken wenselijk omdat er langs de bestemmingsweg geen verlichting aanwezig is.

4.4 Conclusie

In dit hoofdstuk zijn de overwegen, welke worden aangepast voor het project Maaslijn, geanalyseerd op verkeersveiligheid en bereikbaarheid. Hieruit zijn vijftal overwegen naar voren gekomen die effecten kunnen hebben voor de verkeersveiligheid en/of bereikbaarheid. Deze overwegen zijn:

- Beeselseweg (Swalmen)
- Pelgrimslaan (Venray)
- Witte Venneweg (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

Het afwaarderen van deze overwegen heeft positief effect op de overwegveiligheid. Bij overweg Beeselseweg in Swalmen heeft het verlengen van het tweerichtingenfietspad een tweeledig effect op de verkeersveiligheid (verbetering nabij overweg, verslechtering nabij kruispunt Hollestraat). In het kader van bereikbaarheid is hier sprake van neutraal effect.

Het verplaatsen van de overweg Witte Venneweg én aanpassen van het kruispunt Witte Venneweg – Oirloseweg in combinatie met het wijzigen van de voorrangssituatie voorkomt ontruimingsproblemen op de overweg en verbetert de verkeersveiligheid op het kruispunt. Daarnaast voorziet de aanpassing van de overweg ook in een vrijliggend fietspad met overweg. Ook voor deze doelgroep (langzaam verkeer) is een toename in verkeersveiligheid geconstateerd. Tot slot draagt de gehele ontwikkeling van de overweg / kruispunt bij aan een betere bereikbaarheid van bedrijventerrein Balkt.

Met de afwaardering van de drie overwegen Pelgrimslaan (Venray), Sint Jansweg (Grubbenvorst) en Voerdijk (Venlo) voor gemotoriseerd wordt ook de inrichting van de overweg aangepast. Alleen langzaam verkeer kan van de overweg gebruik maken. Tijdens het passeren van een trein wordt de overweg volledig afgesloten met slagbomen.

Voor de laatste vier (zie bovenstaande opsomming) betreffende overwegen kunnen bijpassende (tijdelijke) maatregelen worden getroffen om verkeersveiligheid van de omgeving te bevorderen. Waarbij in acht wordt genomen dat door de kleine verschuiving van gemotoriseerd verkeer, beperkt maatregelen nodig zullen zijn.

Het effect van bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is voor de overwegen Pelgrimslaan (Venray), Sint Jansweg (Grubbenvorst) en Voerdijk (Venlo) marginaal, gezien het gering aantal voertuigen per etmaal. Passende maatregelen voor bereikbaarheid zijn daarom niet nodig. Uitzonderingen hierop is de bereikbaarheid van landbouwverkeer bij de overweg Pelgrimslaan (in de toekomst via de overweg Looboek) en de mogelijke calamiteitenroute van Fresh Park Venlo (in de toekomst via de zandweg Meikamp) bij de overweg Sint Jansweg. Er is geen effect voor de bereikbaarheid van langzaam verkeer. In zijn totaliteit beoordelen wij de bereikbaarheid voor zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer als neutraal.

5 Conclusie

In deze rapportage zijn de maatregelen overwegveiligheid, als gevolg van aanpassingen en intensivering van treinverkeer op de Maaslijn, beoordeeld op effecten voor verkeersveiligheid en (lokale) bereikbaarheid.

Op vijf overwegen veranderd de ruimtelijke indeling en/of functie, te weten:

- Beeselseweg (Swalmen)
- Vierpaardjes (Venlo)
- Pelgrimslaan (Venray)
- Witte Venneweg (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

Overweg Vierpaardjes te Venlo valt buiten de scope het LVO-programma en dus van dit onderzoek. Gemeente Venlo is de trekker van deze opgave.

Bij overweg Beeselseweg in Swalmen heeft het verschuiven van de oversteek van fietspad effect op de verkeersveiligheid. In het kader van bereikbaarheid is hier sprake van neutraal effect.

Het aanpassen van de overweg Witte Venneweg zorgt voor een verbetering van de overwegveiligheid (overweg kan altijd worden ontruimd) en verkeersveiligheid. Tevens dragen de aanpassingen bij aan de bereikbaarheid voor (vracht)verkeer van bedrijventerrein Balkt.

Drie overwegen komen in aanmerking voor afwaardering en het realiseren van een overweg voor alleen langzaam verkeer met bomen, dit zijn:

- Pelgrimslaan (Venray)
- Sint Jansweg (Grubbenvorst)
- Voerdijk (Venlo)

Voor de drie betreffende overwegen kunnen bijpassende (tijdelijke) mitigerende maatregelen, zoals bewegwijzering, worden gehanteerd om verkeersveiligheid te bevorderen. Waarbij in acht wordt genomen dat door de verschuiving van gemotoriseerd verkeer marginaal zal zijn.

Het effect van bereikbaarheid voor gemotoriseerd verkeer is voor alle drie de overwegen marginaal, gezien het aantal voertuigen per etmaal. Passende maatregelen voor bereikbaarheid zijn daarom niet nodig. Er is geen effect voor de bereikbaarheid van langzaam verkeer.

Colofon

Opdrachtgever ProRail

Uitgave Movares Nederland B.V.

Daalseplein 100
Postbus 2855
3500 GW Utrecht

Telefoon 030 265 55 55

Projectnummer RM006190

Kenmerk Opwaardering Maaslijn - achtergrondrapport Verkeer.docx

De foto op de voorpagina is gemaakt door Rob Dammers en is afkomstig van <https://www.flickr.com/photos/robdammers/35893267811/>. Dit werk is gelicenseerd onder een Creative Commons Naamsvermelding 3.0 Nederland licentie. Bezoek <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/nl/> om een kopie te zien van de licentie of stuur een brief naar Creative Commons, PO Box 1866, Mountain View, CA 94042, USA.

Error! AutoText entry not defined.