

SP

2011

Rapport Zandstraat Veilig



SP West Maas en
Waal

Inhoudsopgave

Inleiding	3
De onderzoeksvraag	3
De uitvoering van het onderzoek.....	3
Resultaten	4
Top 10 van ergernissen.....	4
Mogelijke oplossingen.	5
Bezoek Veilig Verkeer Nederland.....	5
Conclusie en aanbevelingen	5
Bijlage 1: Rapport van de heer H.J. Mulder van V.V.N.....	8
Bijlage 2: Foto's	10

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van: SP West Maas en Waal

Geschreven door: Willeke van Ooijen.

Enquête en Onderzoek:

Roos van Hest, Geert Jansen, Piet van Kaauwen, Peter Langeveld, Herman van Ooijen, Willeke van Ooijen, Lenie Poelen, Seppe van de Wiel.

Met dank aan: Henk Mulder van Veilig Verkeer Nederland, en alle mensen die de enquête hebben ingevuld en ons hun verhalen wilden vertellen in de Zandstraat.

Inleiding

De Zandstraat in Beneden Leeuwen is het winkelhart van West Maas en Waal waar bewoners uit de hele gemeente komen om boodschappen te doen. Het aanbod is divers en er is voor elk wat wils. Het komt echter regelmatig voor dat een fietser met gevaar voor eigen leven door de Zandstraat fietst en noodgedwongen de stoep op moet. Automobilisten lopen de kans zonder autospiegels thuis te komen.

Omdat de SP in West Maas en Waal denkt dat deze situatie voor verbetering vatbaar is, was dit een goede reden om onderzoek te doen naar de verkeerssituatie in de Zandstraat.

De onderzoeksvraag

De aanleiding tot het onderzoek was het verhaal over een gebroken autospiegel maar al snel bleek dat de verkeerssituatie in de Zandstraat meerdere ergernissen opriep. Om er achter te komen wat deze ergernissen zijn, is de volgende vraag gesteld:

Hoe ervaren bezoekers, bewoners en ondernemers de verkeerssituatie in de Zandstraat en wat zien zij als beste oplossing.

De uitvoering van het onderzoek

Van af 9 juli t/m 20 juli en van 15 augustus t/m begin september zijn mensen van de SP vijf keer in de Zandstraat actief geweest om mensen naar hun mening te vragen over de verkeerssituatie daar. Door middel van het afnemen van een enquête zijn de volgende vragen gesteld:

1. Bent u bewoner, bezoeker of ondernemer in de Zandstraat.
2. Met welk vervoermiddel komt u in de Zandstraat (auto, fiets, lopend of overig).
3. Hoe ervaart u de (verkeers-) situatie in de Zandstraat.
4. Wat voor rapportcijfer geeft u de verkeerssituatie in de Zandstraat.
5. Wat zijn uw belangrijkste ergernissen.
6. Wat ziet u als oplossing voor deze ergernissen.

Via de website www.westmaasenwaal.sp.nl kon de enquête ook worden ingevuld.

Op 14 september is Dhr. H Mulder van Veilig Verkeer Nederland op uitnodiging van de SP een kijkje komen nemen in de Zandstraat. Ook zijn bevindingen zijn verwerkt in dit rapport.

(Bijlage 1)

Resultaten

Uiteindelijk is door 289 bezoekers en bewoners van de Zandstraat de enquête ingevuld. Daarnaast hebben nog eens 20 ondernemers en winkelpersoneel uit de Zandstraat de enquête ingevuld. Van het totaal hebben 105 personen de enquête online ingevuld.

55% van de respondenten was afkomstig uit Beneden Leeuwen en hiervan was 39% (22 % van het totaal) bewoner van de Zandstraat of directe omgeving (het gebied tussen Wielstraat-Zijveld-Rozenstraat en Beatrixstraat).

30% van de bezoekers kwam uit de overige kerkdorpen: 8% uit Wamel, 2% uit Maasbommel, 6% uit Dreumel, 7% uit Boven Leeuwen, 6% uit Alphen en de rest uit Altforst en Appeltern.

De overige 15 % bezoekers kwamen uit plaatsen buiten de gemeente West Maas en Waal. Doordat het onderzoek in de zomermaanden is uitgevoerd zal dit aantal hoger liggen dan normaal omdat er meer vakantiegangers op bezoek waren in Beneden Leeuwen.

Over het geheel genomen werd de verkeerssituatie in de Zandstraat als slecht ervaren. Opstoppingen, valpartijen, aanrijdingen, maar vooral een onveilig gevoel bij ouders van kinderen, ouderen, rolstoelgebruikers en scootmobielers. Kortom bij de kwetsbare weggebruikers.

De deelnemers aan de enquête gaven de verkeerssituatie in de Zandstraat een gemiddelde waardering van 3.8

Top 10 van ergernissen.

Uit de enquête is een top tien van ergernissen opgesteld:

- 1) De goten. Vooral fietsers, gebruikers van scoot-mobielen en ouderen ergeren zich hieraan. Vooral bij nat weer en gladheid leiden deze goten tot gevaarlijke situaties.
- 2) Oneffenheden in de weg, zoals putten en stoepranden. Erg vervelend voor scootmobielers.
- 3) De weg wordt te smal bevonden.
- 4) Parkeren: de beugels om de bomen, het geringe aantal parkeerplaatsen voor invaliden, slecht geparkeerde auto's.
- 5) Onveilig gevoel.
- 6) Oppedane schade aan vervoermiddel.
- 7) Oponthoud door vrachtverkeer bij het laden en lossen.
- 8) Vol trottoir door uitstallingen van winkels.
- 9) Gedrag van automobilisten, vooral te hard rijden en asociaal parkeren.
- 10) Rijverkeer in twee richtingen zorgt voor een onrustig straatbeeld.

Mogelijke oplossingen.

Als mogelijke verbeteringen kregen wij de volgende suggesties aangereikt door bezoekers van de Zandstraat:

- Het invoeren van eenrichtingsverkeer.
- Het slechts aan een zijde toestaan om te parkeren.
- Het aanbrengen van zebrapaden.
- Parkeermogelijkheden buiten de Zandstraat, bijvoorbeeld Wielstraat.
- De weg vlakker maken, door bijvoorbeeld het rijgedeelte inclusief goten te asfalteren.
- Het verbreden van het rijgedeelte bijvoorbeeld door het gelijk te maken tot aan de parkeerstroken.
- Aanleggen van een winkelpromenade.
- Handhaving van het verkeersgedrag door onder andere het inrichten van een 30 kilometerzone.

Bezoek Veilig Verkeer Nederland.

Omdat de situatie in de Zandstraat complex is ligt een oplossing niet direct voor de hand. Om deze reden is er contact gezocht met Veilig Verkeer Nederland. De heer H. Mulder is op 14 september in de Zandstraat komen kijken en heeft zijn bevindingen aan ons gerapporteerd. Zijn belangrijkste opmerkingen zijn:

1. De bebouwde kom van Beneden leeuwen is aangemerkt als 30 kilometerzone. Eenmaal in het dorp is hier weinig van te merken. Dit is verwarrend voor weggebruikers die ten onrechte de indruk krijgen dat er harder gereden mag worden.
2. De Zandstraat geeft nu de indruk een doorgaande route te zijn terwijl het de functie heeft van verblijfs/winkelgebied. De verkeersmaatregelen die genomen zijn bevestigen dit nog eens.
3. Bij de inrichting is nauwelijks rekening gehouden met kwetsbare weggebruikers.

De heer Mulder heeft vervolgens een aantal suggesties gedaan die als doel hebben de Zandstraat in te richten als 30 kilometerzone en bovendien de straat beter toegankelijk te maken voor kwetsbare weggebruikers (fietsers, scootmobieler, mensen met rollator, kinderen).

Conclusie en aanbevelingen

De SP in West Maas en Waal is dit onderzoek begonnen naar aanleiding van een kapotte autospiegel. Gedurende het onderzoek bleek als snel dat de problemen veel omvangrijker waren. Omdat Sp-leden een aantal keer de Zandstraat bezochten, konden mensen hun verhaal kwijt wat een helder beeld opleverde. Het antwoord op de vraag 'hoe ervaren bezoekers, bewoners en ondernemers de verkeerssituatie in de Zandstraat', is ronduit slecht met een gemiddeld cijfer van 3.8. Vooral ouderen, gebruikers van scoot-mobielen en fietsers hebben zeer veel klachten en voelen zich onveilig. Uit enkele persoonlijke verhalen bleek dat mensen de straat mijden omdat ze zich niet veilig voelen.

Uit het bezoek van VVN medewerker de heer H. Mulder, bleek dat de onveilige situatie nog gestimuleerd wordt omdat de gemeente verzuimd heeft de straat in te richten als 30km zone. Dit terwijl de kom van Beneden Leeuwen wel als zodanig wordt aangemerkt.

Op grond van de uitkomsten van de enquête en het bezoek van de heer Mulder doet de SP West Maas en Waal de volgende aanbevelingen:

1. Verreweg 90 % van de geënquêteerden (ook ondernemers en winkelpersoneel) geven aan dat de Zandstraat eenrichtingsverkeer zou moeten worden. Het zou een rustiger straatbeeld opleveren en de doorstroming wordt beter. Dit lijkt ook de snelste, makkelijkste en goedkoopste oplossing. Met deze oplossing wordt echter voorbijgegaan aan de bereikbaarheid van voorzieningen door minder valide weggebruikers. Bovendien geeft eenrichtingsverkeer aanleiding om harder te gaan rijden wat de veiligheid niet ten goede komt. **De SP vindt eenrichtingsverkeer een goede oplossing mits tegelijkertijd wordt voldaan aan de hierna genoemde aanbevelingen.**
2. Benadrukken van de maximumsnelheid van 30 km/h. Dit kan door herhalingsborden, "30" schilderen op het wegdek of het plakken van dergelijke stickers op lantarenpalen. Overigens moet de snelheidsbeperking niet alleen voor de Zandstraat worden verduidelijkt, maar moet dit voor de gehele bebouwde kom duidelijk zijn.
3. Het wegnemen van de inritconstructies bij de zijstraten. Door deze maatregel te combineren met de aanleg van een plateau wat geleidelijk oploopt, wordt tegelijkertijd de nadruk gelegd op de zijweg en is er voor het slecht ter been zijnde winkelende publiek een goede gelegenheid om "op één niveau" over te steken. Op het wegdek dient een markering aangebracht te worden om over te steken.
4. Zijn er na de onder 3 genoemde maatregelen nog rechte stukken weg zonder enige snelheidsremmer of oversteekmogelijkheid voor minder validen, dan dient dit wegvak alsnog te worden voorzien van een oversteekplaats die het mogelijk maakt met rolstoel, rollator en dergelijke onbelemmerd over te steken. Bij een oversteek dient vooral links van deze oversteekplaats geen parkeren mogelijk te zijn. Indien voor eenrichtingsverkeer wordt gekozen kan er ook een parkeerverbod komen nabij de oversteekplaats in de richting waar het verkeer vandaan komt.
5. Oversteekplaatsen zijn ook gewenst op plaatsen waar veel wordt overgestoken, bijvoorbeeld ter hoogte van Zeeman/Marskramer (deze plek wordt zeer veel gebruikt door schoolkinderen en door ouderen uit de nabijgelegen woonvoorziening).
6. Het laden en lossen van vrachtverkeer beperken tot vaste tijdstippen. Bijvoorbeeld op werkdagen tot 10 uur. Het weren van landbouwvoertuigen wanneer zij geen uitdrukkelijke bestemming hebben in de Zandstraat.

Door deze maatregelen zal de Zandstraat minder het karakter krijgen van doorgaande route en meer van verblijfs/winkelgebied. Bovendien wordt de straat onaantrekkelijk voor autoverkeer. Hierdoor zullen automobilisten vanzelf een andere route kiezen.

Door dit onderzoek meent de SP West Maas en Waal een helder beeld te hebben geschetst hoe bewoners, ondernemers en bezoekers van de Zandstraat de verkeerssituatie ervaren. In het bijzonder in het belang van kinderen, ouderen, rolstoelgebruikers en scootmobielers hopen wij dat

dit onderzoek voor u een aanleiding zal zijn om een verbetering van de verkeersveiligheid te bewerkstelligen. Bovendien kan en zal een rustig en veilig straatbeeld in de Zandstraat er alleen maar toe bijdragen dat mensen met meer plezier in het centrum van Beneden Leeuwen gaan winkelen. Dit geldt niet alleen voor bewoners van Beneden Leeuwen en woonvoorzieningen van ouderen in de directe omgeving, maar ook voor inwoners van de overige dorpen. Deze laatste groep lijkt nu zijn winkelvoorziening elders te kiezen.

We willen graag met u een afspraak maken om u over een half jaar te komen feliciteren met het bereikte resultaat of de voorgenomen plannen.

Bijlage 1: Rapport van de heer H.J. Mulder van V.V.N.

Mogelijkheden om de verkeersveiligheid te verbeteren in de Zandstraat in Beneden-Leeuwen ter hoogte van het winkelgebied.

De bebouwde kom van Beneden-Leeuwen is in haar geheel gecategoriseerd als een 30 km/h.-gebied. Dit is voor een kern als deze zeer terecht. In de uitwerking is deze status echter niet goed doorgevoerd.

Kenmerken van een 30 km/h.-zone zijn onder meer, dat alle verkeer van rechts voorrang heeft en dat het voor de weggebruiker duidelijk is dat hij in een 30 km/h.-zone rijdt.

De Zandstraat, met een voor de korte afstand doorgaande functie, voldoet hieraan niet. Sommige zijstraten zijn via een inritconstructie aangesloten, waardoor er een voorrangsregeling ontstaat, die niet in een 30 km/h.-zone thuishoort. De Beneden-Leeuwen inrijdende automobilist komt één keer een bord 30 km/h.-zone tegen, maar ziet geen wijziging in het wegprofiel die deze maximum-snelheidswijziging onderstreept; integendeel, hij ziet voorrangsregelingen, die bij een gebiedsontsluitingsweg (max.50 km/h) horen. Dit wordt nog versterkt door de (gedeeltelijke) asfaltverharding, die eerder voorrang en snelheid suggereert dan dat een dergelijke weg deel uitmaakt van een verblijfsgebied.

Bij het bezien van de verkeerssituatie in de Zandstraat dient allereerst de vraag gesteld te worden of al het verkeer, dat nu gebruik maakt van de Zandstraat ook gebruik **moet** maken van deze straat, want een scheiding tussen het verblijfs(winkel)gebied en het “doorgaande” verkeer is natuurlijk de meest efficiënte manier voor het verbeteren van de verkeersveiligheid. De enige parallelroute, die beschikbaar is, is de route Rozenstraat – Nijverheidsstraat. Een verplaatsing van het doorgaande verkeer naar deze route zou wel het verblijfskarakter van de Rozenstraat aantasten, hoewel deze straat wat extra verkeer goed zou kunnen verwerken. Het zou het verblijfskarakter van het winkelgebied zeer ten goede komen. Om deze verplaatsing te bewerkstelligen zouden de kruisingen bij de Zijveld en de Brouwersstraat enigszins moeten worden aangepast.

De suggestie om eenrichtingsverkeer in te voeren in de Zandstraat moet worden ontraden. Dit zou de snelheid van het autoverkeer doen toenemen, omdat men dan geen tegenliggers meer heeft te verwachten. Ook wordt hierdoor (beperkt) extra verkeer opgeroepen.

Bij het nagaan van de verbetering van de verkeersveiligheid in de Zandstraat is niet gekeken naar grote kostbare ingrepen, zoals het structureel aanpassen van de inrichting inclusief verharding, maar is de verbetering gezocht in kleine aanpassingen, die het verblijfskarakter onderstrepen en de verkeerde signalen aangaande het karakter van de straat weghalen. Met deze beperking wordt voorbijgegaan aan de fietser, die zijn/haar eigen plaats op de smalle (4,60 m.) straat moet bevechten, vooral ook omdat de parkeerplaatsen een minimale maat

hebben van 1,80 meter en de geparkeerde auto's derhalve vaak voor een deel de weg opsteken. Fietsers kunnen alleen voorkomen dat ze naar de kant van de weg en in de goot worden gedrukt door in het midden van hun rijhelft te gaan rijden en zich niets aan te trekken van de hierdoor opgewekte agressie van de automobilist, die bij naderende tegenligger achter de fietser moeten blijven rijden.

De volgende aanpassingen zijn wenselijk:

1. Benadrukken van de max. snelheid van 30 km/h.
Dit kan door herhalingsborden, "30" schilderen op het wegdek of het plakken van dergelijke stickers op het wegdek. Overigens moet de snelheidsbeperking niet alleen voor de Zandstraat worden verduidelijkt, maar moet dit voor de gehele bebouwde kom duidelijk zijn. In hoeverre er onduidelijkheid elders is, is niet nagegaan.
2. Het wegnemen van de inritconstructies bij de zijstraten. Door deze maatregel te combineren met de aanleg van een plateau wordt tegelijkertijd de nadruk gelegd op de zijweg en is er voor het slecht ter been zijnde winkelende publiek een goede gelegenheid om "op één niveau" over te steken.
3. Zijn er na de onder 2 genoemde maatregelen nog rechte stukken weg zonder enige snelheidsremmer of oversteekmogelijkheid voor minder validen, dan dient dit wegvak alsnog te worden voorzien van een oversteekplaats die het mogelijk maakt met rolstoel, rollator e.d. onbelemmerd over te steken. Bij een dergelijke oversteek dient vooral links van deze oversteekplaats geen parkeren mogelijk te zijn. Dergelijke oversteken zijn ook gewenst op plaatsen waar veel wordt overgestoken, b.v. ter hoogte van Zeeman/Marskramer.

Door het nemen van de bovenstaande maatregelen is te verwachten, dat de weerstand om via de Zandstraat te rijden groter wordt en meer verkeer een andere route gaat kiezen.

15 september 2011,

H.J. Mulder,

Verkeerskundig consulent Veilig Verkeer Nederland

Bijlage 2: Foto's







