Stakeholdersoverleg oversteek N266/Brug 15 d.d. 27-11-2024

Door [redacted] van de Gemeente Nederweert en [redacted] van Antea wordt een toelichting gegeven op het onderzoek naar de mogelijke risicofactoren bij de oversteek van de N266 bij Brug 15 voor het langzame verkeer en de mogelijke maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Doel van het overleg is om van de professionele stakeholders feedback te krijgen of zij zich herkennen in de onderzoeksresultaten en wat zij vinden van de mogelijke maatregelen. Deze feedback neemt de gemeente mee in de bestuurlijke afweging bij het besluit voor het nemen van de maatregelen. Voor dit overleg zijn de volgende professionele stakeholders uitgenodigd: VRNLN/Brandweer, Politie, Ambulancezorg, VVN, Gehandicaptenplatform, Fietsersbond, Arriva.
Ambulancezorg en Gehandicaptenplatform waren niet aanwezig, de overige partijen wel. De VRLN/brandweer heeft zich afgemeld, met de VRLN is een nieuwe afspraak gemaakt. Ook met het Gehandicaptenplatform is een nieuwe afspraak gemaakt. De uitkomsten hiervan zijn tevens in dit verslag opgenomen.

Er zijnn drie maatregelenpakketten gepresenteerd:

	Maatregelpakket A	Maatregelpakket B	Maatregelpakket C
Beknopte omschrijving	Quick wins, maar geen aanpassingen aan de infrastructuur. Gedragsbeïnvloeding	Quick wins + veilige opstelplaats fietsers vanuit Brugstraat en zuidzijde N266	Quick wins + veilige opstelplaats fietsers vanuit Brugstraat en zuidzijde N266 + éénrichtingsverkeer Brug 15.
Maatregelen uit longlist	• 12 Voetgangersoversteek Brugstraat in VRI • 15 Helmond niet meer bewegwijzeren via A2 • 16 Verkeersborden saneren • 18 Kanalisatiestrepen voor voetgangersoversteek N266 • 19 zicht belemmerende bomen en struiken kappen/snoeien • 20 Wegmarkering conform CROW (kantmarkering afstemmen op snelheidsregime) • 21 Noodaccu VRI	• 12 Voetgangersoversteek Brugstraat in VRI • 15 Helmond niet meer bewegwijzeren via A2 • 16 Verkeersborden saneren • 17 Opstelruimte fiets Brugstraat + fietspad N266 (zuidzijde) • 18 Kanalisatiestrepen voor voetgangersoversteek N266 • 19 zicht belemmerende bomen en struiken kappen/snoeien • 20 Wegmarkering conform CROW (kantmarkering afstemmen op snelheidsregime) • 21 Noodaccu VRI	• 4 Eénrichtingsverkeer instellen op de Sint Rochusstraat/Brug 15 voor autoverkeer (oost→west). • 7 Linksafvak verwijderen (N266-noord) en middengeleider maken • 9 Fietsstrook West-Oost op de brug + voetpad verbreden • 12 Voetgangersoversteek Brugstraat in vri • 15 Helmond niet meer bewegwijzeren via A2 • 16 Verkeersborden saneren • 17 Opstelruimte fiets Brugstraat + fietspad N266 (zuidzijde) • 18 Kanalisatiestrepen voor voetgangersoversteek N266 • 19 zicht belemmerende bomen en struiken kappen/snoeien • 20 Wegmarkering conform CROW (kantmarkering afstemmen op snelheidsregime) • 21 Noodaccu VRI

Feedback:

Politie
De politie herkent de onderzoeksresultaten en ongevallencijfers. De ongevallencijfers geven niet aan dat er grootschalige maatregelen zoals pakket C nodig zijn. Dit pakket geeft echter wel het meeste comfort voor het langzame verkeer en zal het meest bijdragen aan het gevoel van verkeersveiligheid (subjectieve veiligheid). Aantekening die hierbij gemaakt wordt is dat indien de fietser/voetganger zich veiliger voelt, deze minder oplet. Belangrijk is daarom dat de automobilist ook het gevoel gegeven wordt dat hij op een 50 km weg zit. Nu voelt de N266 als een 80 km weg.

Aanvullend zou dan nog gekeken kunnen worden om de VRI zodanig aan te passen/het verkeerslicht op het fietspad 90 graden te draaien, zodat het rechts afslaand fietsverkeer op het fietspad komend vanuit het zuiden, duidelijk ziet dat het licht op groen/rood staat.

Voorkeur: C heeft voor de fietser/voetganger de voorkeur, maar pakket A en B zijn ook prima.

Fietsersbond
Het langzame verkeer heeft niet perse profijt van een veiligheidsverbetering door gedragsbeïnvloeding van auto's. In de praktijk zijn er altijd automobilisten die te hard rijden of de regels negeren. Prima dat de gemeente maatregelen wil nemen, echter de ongevallencijfers zijn dermate laag dat er wellicht beter geïnvesteerd kan worden op plekken waar de verkeersveiligheid slechter is. Echter maatregelpakket C

verhoogt wel de subjectieve veiligheid en het comfort voor de fietser/voetganger. Dit kan het fietsgebruik stimuleren. Ook is de maatregel meer toekomstbestendig met de gedachte dat de hoogwaardige fietsroute hierop aansluit en in de toekomst wellicht doorgetrokken wordt tot Venlo

Voorkeur: C heeft de voorkeur, maar pakket A en B zijn ook prima

VVN
Maatregelpakket C biedt de meest voordelen voor het langzame verkeer. Door het instellen van éénrichtingsverkeer komt de bereikbaarheid van Budschop echter in geding (600 meter/2 min omrijden). Dit kan weerstand oproepen. Is echter een afweging tussen veiligheid/comfort langzame verkeer en gemotoriseerd verkeer. Er dient ook beter gekeken te worden naar de afstelling van de verkeerslichten oversteek Brugstraat. Ook het hoogteverschil bij de noordelijke oversteek is voor sommige lastig te nemen.

Voorkeur: C heeft de voorkeur voor de veiligheid en comfort voor het langzame verkeer, maar maatregelen pakket B is voldoende.

Arriva
Arriva geeft aan dat bij het instellen van éénrichtingsverkeer, de buurtbus een andere route moet rijden. Hiervoor moet de bushalte op Budschop aangepast worden. Dit hoeft geen probleem te zijn. Er wordt aandacht gevraagd voor het gelijk groen krijgen van de bus met fietsers. De complexiteit voor de buschauffeur is dan groot (aandacht voor de meerijdende fietser en het opgesteld verkeer op de N266). Mogelijkheid bekijken of fietser rood krijgt als bus groen heeft.

Voorkeur: Arriva heeft geen voorkeur uitgesproken

VRLN/Brandweer
Door de veiligheidsregio wordt aangegeven dat het instellen van eénrichtingsverkeer op Brug 15 volgens de simulatie voor de brandweer geen effect heeft. De voorkeursroute van de simulatie loopt zelfs via de N275/Randwegbrug en niet via Brug 15. Op basis van deze simulatiegegevens geeft de Veiligheidsregio dan ook aan geen specifieke voorkeur te hebben voor één van de drie maatregelpakketten. Uitgangspunt moet zijn dat het maatregelenpakket gekozen wordt dat de meeste voordelen biedt t.a.v. de veiligheid van alle verkeersdeelnemers. Ook is het wenselijk dat de VRI aangepast wordt tot een I-VRI. Omdat de VRI van de Provincie is, wordt dit verzoek door de gemeente bij hen neergelegd.

Echter in het overleg tussen Risicobeheersing en incidentbestrijding/postcommandant dat na het stakeholdersoverleg is gehouden, is gebleken dat de betreffende manschappen die nu gebruik maken van de Brug 15 om naar de kazerne te rijden, tijd verliezen bij een uitruk. Ondanks dat dit niet uit de berekeningen van de VRLN blijkt, willen ze deze input van de postcommandant toch benoemd hebben:

- Ongeveer 30% van het vrijwillig personeel maakt gebruik van Brug 15 om snel bij de kazerne te kunnen zijn. Omrijden via de Randwegbrug betekent dat dit personeel met vertraging bij de kazerne aankomt. Dit omdat er bij één stoplicht extra moet worden gewacht, maar ook door de drukte op de Randweg op gezette tijden. Een ruwe inschatting is dat de uitruktijden en de brandweerzorg in Nederweert dan gemiddeld met 1 minuut wordt vertraagd. Tijdens de spitsuren zal de vertraging zelfs substantieel groter zijn. Dit terwijl de tijden nu al onder druk staan;
- Delen van Nederweert (ook nieuwbouwwijken waar juist jong potentieel woont) komen niet meer in aanmerking als wervingsgebied. Deze delen van Nederweert zijn juist hard nodig om personeel te werven, de brandweer op sterkte te houden en om opdrogen van de post te voorkomen;
- De motivatie van het personeel dat met een steeds grotere vertraging bij de kazerne komt, zal afnemen. De verwachting is dat een dergelijke maatregel bij Brug 15 kan beteken dat brandweermensen die Brug 15 nodig hebben om snel bij de kazerne te komen, er op den duur mee gaan stoppen.

Gegarandeerde brandweerzorg is niet alleen gebaseerd op snelheid, maar heeft ook te maken met een toekomstbestendige brandweerpost. Werving en motivatie zijn (mede) ingrediënten om te komen tot deze gegarandeerde brandweerzorg. Deze zaken zijn in deze 3 punten hierboven beschreven.

Voorkeur: De voorkeur voor de VRLN/brandweer gaat daarom niet uit naar C maar naar B

Gehandicaptenplatform
Bij maatregelpakket C kan het trottoir op de brug verbreed worden, zodat rolstoelgebruikers elkaar kunnen passeren. Ook de gefaseerde oversteek biedt veel voordelen voor mensen die slecht ter been zijn. Overigens voelt de vertegenwoordiger van het Gehandicaptenplatform zich niet onveilig op het kruispunt.

Voorkeur: Het gehandicaptenplatform spreekt haar voorkeur uit voor maatregelpakket C, maar ze gaan ook akkoord met B..

Afgesproken is dat de gemeente deze feedback van de professionele stakeholders meeneemt in de bestuurlijke afweging bij het besluit voor het nemen van de maatregelen.