

gemeente

HORST A/D MAAS

Notitie Bereikbaarheid centrum Horst

juni 2020





Inleiding

Deze notitie belicht de doorstroming en bereikbaarheid binnen het centrum van Horst. Een goede bereikbaarheid heeft een positief effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid en het versterkt de aantrekkingskracht van het winkelcentrum. De doorstroming heeft met name betrekking op de centrumring. De bereikbaarheid gaat over de ontsluiting van diverse onderdelen van het centrum zoals algemene voorzieningen, horeca, winkels en parkeerterreinen.

Over het parkeren in het centrum van Horst verschijnt na de zomer een aparte notitie. Deze gaat in op de huidige parkeersituatie en geeft een doorkijk naar de toekomst. Parkeercapaciteit en parkeerdruk spelen hierbij een rol. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de auto, maar ook naar andere vormen van vervoer. Ook regulerende maatregelen als de parkeerschijfzone en de parkeerverbodszone worden belicht.



Aanleiding

Bij het uitwerken van de plannen van het Gasthoesplein is de vraag gesteld hoe het plein verbonden moest worden met de rest van het centrum van Horst. Hiervoor waren meerdere varianten mogelijk.

Om de effecten op de omgeving in beeld te brengen heeft de gemeente Horst aan de Maas opdracht verleend aan Royal HaskoningDHV (RHDHV) om een variantenstudie uit te voeren. In het rapport Analyse varianten Herstraat – Gasthuisstraat Horst is op deze manier onderzoek gedaan naar de verkeerskundige inrichting van de kruising Herstraat – Gasthuisstraat. Daarnaast zijn aanvullende maatregelen onderzocht die tot doel hebben om knelpunten op de centrumring op te heffen en de doorstroming en bereikbaarheid in het centrum van Horst te verbeteren. Tot slot heeft RHDHV een aparte memo opgesteld over de gevolgen van het omdraaien van het eenrichtingsverkeer op de centrumring. Het rapport en de memo dienen als basis voor deze notitie.

Doel

De notitie *Bereikbaarheid centrum Horst* heeft als doel om informatie over te dragen.

De maatregelen die leiden tot een goede verkeerscirculatie op de centrumring en tot een goede bereikbaarheid van het hele centrum van Horst worden in beeld gebracht. Hierin worden de bevindingen uit het rapport en de notitie van RHDHV meegenomen. Aan elke maatregel is een concreet voorstel gekoppeld.

Besluitvorming

In de maand juni worden het voorgestelde maatregelenpakket besproken met vertegenwoordigers van het winkelcentrum van Horst en de diverse straten. De hieruit opgehaald inbreng wordt meegenomen in een definitief voorstel. In de maand juli wordt dit in eerste instantie besproken in de gemeenteraad, daarna neemt het college van burgemeester en wethouders een besluit over de maatregelen.

Onderdelen

In deze notitie worden voorstellen gedaan over de volgende onderdelen.

- De variantkeuze voor de verkeerskundige inrichting van de kruising Herstraat-Gasthuisstraat (pag. 7)
- Aanvullende verkeersmaatregelen op de centrumring (pag. 9)
- Het omkeren van het eenrichtingsverkeer op de centrumring (pag. 14)
- Flankerende maatregelen in het centrum van Horst (pag. 15)



Kruising Herstraat – Gasthuisstraat

In het rapport van RHDHV zijn drie varianten onderzocht op de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarnaast zijn ook de milieueffecten meegenomen.

- **Variant 1** – Volledige afsluiting van de Herstraat t.h.v. de Kerkstraat
- **Variant 2** – Shared space-inrichting; alle verkeersdeelnemers (ook voetgangers en fietsers) kunnen vrij bewegen in een gedeelde ruimte
- **Variant 3** – Instandhouding van de doorgaande route; de inrichting sluit aan bij de uitstraling van het Gasthoënsplein

Variant 1 heeft door de grote toename van verkeer aan de zuidzijde van het centrum) een negatief effect op de verkeersveiligheid, de leefbaarheid en de luchtkwaliteit in deze straten. In de St. Josephstraat, Kranestraat en Dr. v.d. Meerendonkstraat gaan naar verwachting resp. 2000, 2500 en 2800 auto's meer rijden. Bovendien neemt door de noodzakelijke verlegging van de centrumring de vindbaarheid en bereikbaarheid van het centrum af en treden negatieve milieueffecten op door grotere rijafstanden.

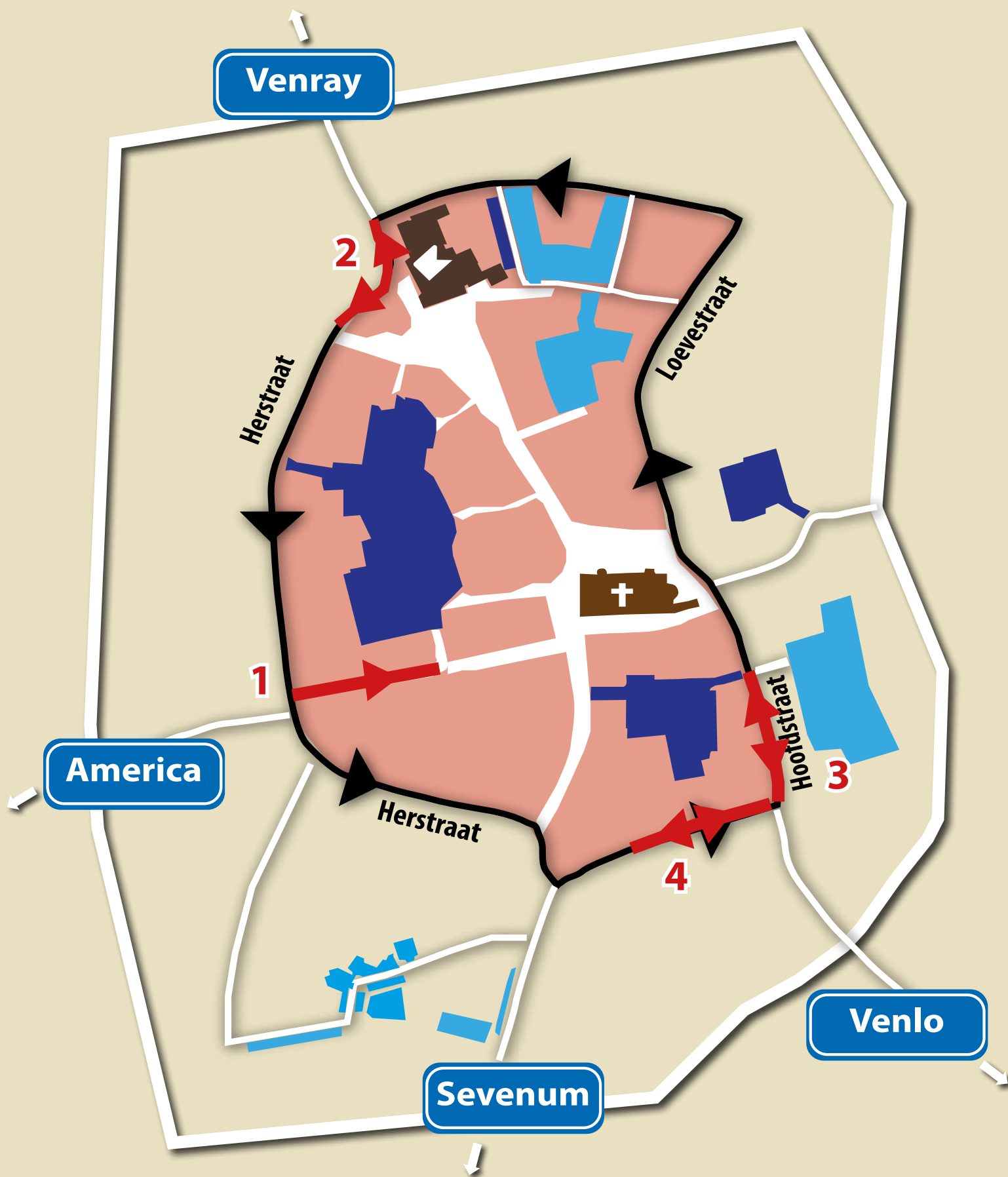
Variant 2 scoort slecht op verkeersveiligheid. Het instellen van een gedeelde ruimte doet een beroep op alle verkeersdeelnemers. De combinatie van veel gemotoriseerd verkeer en kwetsbare verkeersdeelnemers (o.a. oudere voetgangers vanuit Hof te Berkel) heeft een negatief effect op de verkeersveiligheid.

Variant 3 heeft geen negatieve effecten op de thema's bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid. De ringstructuur blijft in stand en het centrumgebied blijft goed ontsloten. Er moet wel aandacht zijn om de verbinding tussen de Kerkstraat en het Gasthoënsplein goed vorm te geven.

Voorstel

We kiezen voor variant 3 voor de inrichting van de kruising Herstraat - Gasthuisstraat. De doorgaande route blijft in stand en verkeer kan gebruik blijven maken van de centrumring in haar huidige vorm.

Om een optische verbinding te maken tussen de Kerkstraat en het Gasthoënsplein worden de rijbaan en de trottoirs verhoogd aangelegd en vervangen door klinkers zoals gebruikt op het plein. Er wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen een auto- en voetgangersdeel. De weg wordt versmald waardoor een breed trottoir aangelegd kan worden. Hierdoor ontstaat een twee meter brede loopverbinding. Om voetgangers veilig te laten oversteken komt het bestaande zebrapad terug in het nieuwe ontwerp.



Aanvullende verkeersmaatregelen

In het kaartje zijn vier aanvullende verkeersmaatregelen aangegeven.

1. Maatregelen 'Kloosterstraat'
2. Maatregelen 'Herstraat'
3. Maatregelen 'Hoofdstraat'
4. Maatregelen 'Gasthuisstraat'

Maatregel 1 t/m 3 worden in het rapport van RHDHV tegen het licht gehouden. Ze zijn hierbij onderzocht in combinatie met de drie varianten voor de inrichting van de kruising Herstraat-Gasthuisstraat.

Maatregel 4 is naar voren gekomen in een overleg met het centrummanagement en de VVE.

De maatregelen worden achtereenvolgens apart besproken.

Er is een collectief voorstel aan gekoppeld.



1. Kloosterstraat

Omschrijving

Het instellen van eenrichtingsverkeer (richting het centrum) in de Kloosterstraat.

Doel

Het drukke kruispunt Herstraat-Americaanseweg en de Kloosterstraat ontlasten en de doorstroming bevorderen.

Effect

Het doel wordt behaald. Het kruispunt met de Kloosterstraat en Americaansweg en beide wegvakken worden rustiger. Dit is goed voor de doorstroming, verkeersveiligheid en de leefbaarheid rondom deze locatie.



2. Herstraat

Omschrijving

Het instellen van tweerichtingsverkeer vanaf de uitrit Kerkeveld in noordelijke richting tot aan het Wilhelminaplein. Verkeer het parkeerterrein verlaat kan dus zowel links als rechts afslaan.

Doel

Het ontlasten van de centrumring, de Herstraat in het bijzonder, vanwege het instellen van het eenrichtingsverkeer in de Kloosterstraat

Effect

Het gestelde doel wordt bereikt. De Herstraat wordt minder druk doordat een deel van het verkeer richting het noorden wegrijdt. Er kleven wel risico's aan het instellen van tweerichtingsverkeer op een deel van de centrumring en de route richting het noorden. Er moet aandacht zijn voor de schoolomgeving bij OBS Weisterbeek en op de ongeregelde kruispunten.



3. Hoofdstraat

Omschrijving

Het instellen van tweerichtingsverkeer van de uitritten van de parkeerterreinen Kloosterhof en Cuppenpedje tot aan de Gasthuisstraat. Verkeer dat deze parkeerterreinen verlaat kan dus zowel links als rechts afslaan.

Doel

Het oostelijk deel van de centrumring ontlasten.

Effect

Het gestelde doel wordt deels bereikt. Vooral het deel van de centrumring tussen de parkeerterreinen en de Torenstraat wordt ontlast. Dat geldt ook voor de Torenstraat zelf. Een deel van het verkeer zal sneller het centrum verlaten richting Venloseweg.

Voorstel

We voeren de maatregelen 1, 2 en 4 uit als pilot voor een periode van een half jaar; van september 2020 t/m februari 2021.

Het op straat zetten van maatregel 3 zal op een later tijdstip plaatsvinden. De combinatie van maatregel 3 en 4 leidt tot teveel druk op de kruising Venloseweg-Gasthuisstraat.

Naast de juridisch noodzakelijke bebording worden opvallende informatieborden geplaatst waarmee de weggebruiker wordt geattendeerd op de gewijzigde

situatie. Er vindt een uitvoerige monitoring plaats van de effecten. Een maand vóór het verlopen van de pilot vindt een evaluatie plaats en wordt besloten

of de verkeersmaatregel definitief wordt. Zowel de pilot als een mogelijk definitieve maatregel wordt

bekrachtigd met een verkeersbesluit.

4. Gasthuisstraat

Omschrijving

Het instellen van tweerichtingsverkeer op de Gasthuisstraat van de kruising met de Venloseweg tot aan de inrit naar St. Antoniuspark.

Doel

Een betere bereikbaarheid van het parkeerterrein Koetshoes en St. Antoniuspark.

Effect

Dit doel wordt bereikt; beide bestemmingen worden bereikbaar vanuit het westen en het oosten. Hierdoor wordt er minder omgereden via de centrumring.

Omkeren eenrichtingsverkeer centrumring

Het omkeren van het eenrichtingsverkeer wordt regelmatig genoemd als een maatregel die een positief effect kan hebben op de doorstroming en de verkeersveiligheid. RHDHV heeft een notitie opgesteld waarin deze maatregel is onderzocht. Op hoofdlijnen wordt hierin het volgende geconstateerd.

- De centrumring wordt iets rustiger.
- De buitenste ringstructuur wordt juist drukker. Aan de zuidzijde worden op de Kranestraat, Dr. v.d. Meerendonkstraat en Doolgaardstraat toenames verwacht tot 1000 motorvoertuigen per etmaal.
- De doorstroming op de ring wordt niet positief of negatief beïnvloedt. De doorstroming op de kruising Herstraat – Amerikaanseweg verbetert.
- De geringe verkeersafname op de centrumring heeft een positief effect op de verkeersveiligheid. Nadelig is de verkeerstoename op de route langs basisschool De Doolgaard.
- De maatregel leidt tot meer voertuigkilometers (ruim 1100 kilometer per etmaal). Dit heeft een negatief effect op de uitstoot van CO2 en stikstof.

Per saldo zijn de effecten van het omkeren van het eenrichtingsverkeer licht positief, afhankelijk van waar de accenten worden gelegd.

Voorstel

We keren het eenrichtingsverkeer niet om.

De beperkte effecten wegen niet op tegen de impact

en kosten van deze ingrijpende maatregel.

Flankerende maatregelen

Door de eerder genomen maatregel van de aanleg van het Gasthoesplein, de variantkeuze voor de kruising Herstraat-Gasthuisstraat en de voorstellen voor aanvullende verkeersmaatregel kunnen extra flankerende maatregelen noodzakelijk zijn. Deels kunnen deze nu al in kaart gebracht worden; het is ook mogelijk dat deze zich aandienen tijdens de monitoring van de effecten van de diverse verkeersmaatregelen.

In de tweede helft van 2020 krijgt de kruising Herstraat-Gasthuisstraat haar definitieve inrichting. Tussen september 2020 en februari 2021 vinden de pilots plaats van de aanvullende verkeersmaatregelen. We kijken nu al vooruit naar de mogelijke effecten. Voorafgaand en gedurende deze periode wordt bekeken welke flankerende maatregelen noodzakelijk zijn. Hierbij wordt uiteraard samen opgetrokken met directe belanghebbenden.

