

## MEMO

Aan : Gemeente Valkenburg aan de Geul, de heer B. van Eijdsen  
Van : drs. Niels J. Bosch  
Kopie : -  
Dossier : C6929-01-001  
Project : Ontsluiting parkeergarage  
Betreft : Beoordeling varianten

Ons kenmerk : LI20092306  
Datum : 30 juni 2009

Op verzoek van de gemeente Valkenburg aan de Geul heeft DHV een zestal varianten met betrekking tot de ontsluiting van een nieuw te bouwen parkeergarage aan de Reinaldstraat beoordeeld. Als basis diende de beoordeling die door de gemeente zelf is opgesteld. In deze memo hebben wij twee zaken nader bekeken. Gelet op de beschikbare tijd gaat deze memo op hoofdlijnen in op de varianten op basis van zes ontwerpen die wij ontvingen met een toelichting van de verkeerskundig ambtenaar van de Gemeente Valkenburg aan de Geul. Om een volledig afgewogen advies te maken is meer tijd noodzakelijk dan die beschikbaar was. Bij het opstellen van deze memo zijn geen rekenkundige exercities gemaakt en zijn de schetsen niet getoetst met de CROW richtlijnen.

1. Beoordeling intern opgestelde memo
2. Korte verkeerskundige analyse varianten

### 1. Beoordeling intern opgestelde memo

De intern opgestelde beoordeling bestaat uit een matrix waarin diverse items zijn gewogen bij de diverse varianten. Vervolgens is gecheckt welke variatie de meeste positieve beoordeling kreeg, deze variant heeft de voorkeur. Uit deze analyse blijkt dat variant 3 de voorkeur heeft.

Wij kunnen ons vinden in de scores die door de gemeente zijn toegekend aan de diverse criteria maar hebben wel enkele opmerkingen:

1. Bij de analyse is geen rekening gehouden met het feit dat er verschil zit in de positieve en negatieve beoordeling. Een variant kan immers '-', '- ', '+' en '+ +' scoren. Als we hier resp. de waarden -1, -2, 1 en 2 aan koppelen blijkt dat variant 3 met kop en schouders boven de rest uitsteekt.
2. Bij de analyse worden alle criteria even zwaar meegewogen. Wij zijn van mening dat de Reinaldstraat qua verkeersveiligheid, leefbaarheid en doorstroming een groter risico heeft dan dat op de overige wegen het geval is. Als we de criteria in de tabel voor de Reinaldstraat verhogen blijkt dat ook dan weer variant 3 het beste scoort.
3. De beoordeling behelst de meeste zaken maar is niet uitputtend.

### 2. Korte verkeerskundige analyse varianten

Door de gemeente Valkenburg aan de Geul zijn een zestal varianten ter beoordeling aangeboden.

- Variant 1 gaat uit van een westelijke ontsluiting via de Louÿs van de Maessenstraat
- Variant 2a en 2b gaan uit van een ontsluiting direct op de Reinaldstraat
- Variant 3, 3a en 3b gaan uit van een ontsluiting via de St. Pieterstraat.

In onderstaande tekst beoordelen we de varianten op de verkeerskundige effecten in de directe omgeving. Er is niet gekeken naar de effecten met betrekking tot de wensen in het kernwinkelgebied.

Gelet op de functie van de garage zal de turnover van de parkeerplaatsen relatief hoog zijn. Dit betekent dat er relatief veel in en uitgaand verkeer te verwachten valt. Een ontsluiting rechtstreeks op de Reinaldstraat is daarom alleen te overwegen indien er voldoende opstelruimte gecreëerd wordt voor de ingang van de garage. Dit betekent dat dit in de garage zelf gezocht moet worden aangezien de ruimte op de Reinaldstraat ontbreekt. Bovendien is de tidleflowsituatie niet mogelijk indien rechtstreeks van de Reinaldstraat ingereeden wordt. Het is noodzakelijk om bij de toepassing van één van deze varianten twee stroken de parkeergarage in te realiseren om conflicten bij de toegang te voorkomen. Een ontsluiting waarbij opstelruimte op de toeleidende weg gevonden kan worden, zoals bij de varianten 1 en 3 het geval is, zijn vanuit verkeersveiligheidsoptiek daarom gewenst.

Het realiseren van een ontsluiting via de Reinaldstraat leidt daarbij tot vreemde asverspringingen op genoemde weg. Gelet op de functie van de weg is dit ongewenst, de doorstroming wordt door de asverspringingen en de parkeergarageontsluiting verminderd. Zowel variant 2a als 2b zijn ontwerptechnisch niet realistisch. Variant 2a kent zeer korte voorsorteervakken waardoor terugslag op de Reinaldstraat te verwachten is. Door de verkeersintensiteit op de Reinaldstraat zullen automobilisten kleine hiaten aangrijpen om de garage in of uit te rijden met een nadelig effect op de verkeersveiligheid.

Tot slot komt in beide subvarianten het fietsverkeer in de west -oostrichting in de verdrukking. Er is onvoldoende ruimte om het fietsverkeer op een veilige manier af te wikkelen. Door het complexe stelsel van voorsorteervakken en in en uitritten, is een duidelijk herkenbare plaats van de fietser moeilijk te realiseren. Door de intensiteiten op de Reinaldstraat zal het fietsverkeer over het hoofd gezien worden bij het zoeken naar hiaten om de garage te betreden of te verlaten.

Variante 1 gaat uit van een ontsluiting via de Louÿs van de Maessenstraat. Voor de toerit van de garage is deze variant goed denkbaar. De aansluiting op de Reinaldstraat achten wij echter minder wenselijk. De noodzakelijke asverspringing ter hoogte van de Louÿs van de Maessenstraat om links- en rechtsafvakken mogelijk te maken zullen leiden tot verkeersgevaarlijke situaties. Onoplettend verkeer uit het westen zal bij het (deels) missen van de asverspringing, uitkomen op het linksafvak van het tegemoetkomende verkeer. Bovendien zijn zowel de links- als rechtsafvakken minimaal vormgegeven waardoor terugslag op de Reinaldstraat te verwachten is. Om het een en ander op verkeersveilige manier te regelen is de plaatsing van een VRI aan te bevelen. Echter, de afstand van de Louÿs van de Maessenstraat tot de kruising met het VRI geregelde kruispunt aan de Nieuweweg/Wilhelminalaan is dermate kort dat dit technisch lastig realiseerbaar is.

Variante 3 en de daarbij behorende subvarianten bieden in onze beleving de meeste mogelijkheden. Doordat recht tegenover de Hekerbeekstraat wordt aangesloten ontstaat de mogelijkheid om een volledig met VRI geregeld kruispunt te realiseren. Bovendien is de ruimte tussen dit kruispunt en het VRI geregelde kruispunt aan de Nieuweweg/Wilhelminalaan in deze variant van voldoende lengte om dit technisch te realiseren. Vanuit de principes van duurzaam veilig bestaat daarbij de wens om het verkeer zo snel mogelijk via de hoogst mogelijke wegcategorie af te wikkelen waardoor variant 3 onze voorkeur geniet. Wij hebben daarbij vooralsnog de volgende aandachtspunten:

- Noodzaak om de kruising te regelen met een VRI moet verder worden onderzocht;
- Voldoende aandacht voor de positie van de fietser op deze kruising;
- Beschikbare ruimte op de St. Pieterstraat. Smalste punt is 9,5 meter breed, dit moet in principe voldoende zijn;
- Plaatsing toegang parkeergarage zo ver mogelijk van kruising af om terugslag te voorkomen.

**Tot slot**

De locatie van de losplaats aan de Reinaldstraat is vanuit verkeerskundig oogpunt ongewenst. Het achteruit insteken van een 18 meter combinatie zal leiden tot verkeersonveilige situaties. Om de combinatie te kunnen insteken zijn beide rijbanen van de Reinaldstraat nodig. Dit zal leiden tot oponthoud, onduidelijke situaties, risicogedrag van overige weggebruikers met verkeersonveilige situaties tot gevolg. Als daarbij de losplaats bezet is, is er geen ruimte voor een tweede vrachtwagen. Deze zal dan waarschijnlijk wachten op de Reinaldstraat. Dit is ongewenst vanwege de doorstroming alsmede de verkeersveiligheid.