

Heerlen

Memo

Aan
commissie Ruimtelijke Ontwikkeling en Leefomgeving

Datum
4 april 2025

Onderwerp
Beleid t.a.v. plaatsing verkeersdrempels

Documentnummer
334780

Inleiding
De verkeersdrempel is de meest effectieve snelheidsremmer die vooral wordt toegepast in 30 km/u woonstraten (erftoegangswegen). Het is een van de maatregelen die kunnen worden ingezet om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Auteur
Ernst Adriaanse

Domein/Team
Domein Stad - Team Beleid
ruimte

Toepassing in Heerlen
De toepassing van verkeersdrempels staat beschreven in de uitvoeringsagenda (onderdeel Engineering/Infrastructurele maatregelen) van het Verkeersveiligheidsplan Heerlen. In dit verkeersveiligheidsplan staan ook de prioriteringslijsten genoemd van de wegen die we op basis van de risicoanalyse en de top-10 klachtenafhandeling de komende tijd willen aanpakken. U heeft het verkeersveiligheidsplan als bijlage bij de Raadsinformatiebrief met kenmerk 127100 in juli 2024 ontvangen.

Openbaarheid

Ambtelijk opdrachtgever
Domein Ruimte - Manager
team Beleid Ruimte

Doel van de memo
Informeren

Plaatsingseisen
Het is niet zo dat we op wegen met een verhoogd verkeersveiligheidsrisico standaard drempels neerleggen. Er is ook geen sprake van een 'drempelbeleid'. Voor de verbetering van de verkeersveiligheid wordt exact de werkwijze gevolgd zoals beschreven in bovengenoemd verkeersveiligheidsplan.

Afschrift aan

Bijlage(n)

Bij elke situatie vindt een zorgvuldige afweging plaats. De soort maatregel is namelijk sterk afhankelijk van de aard van het risico en de specifieke omstandigheden ter plaatse. Hierbij spelen o.a. intensiteiten, gemeten snelheden, aanwezigheid openbaar vervoer, beschikbare ruimte en afstand van de bebouwing tot de rijbaan een rol. In bepaalde gevallen zijn versmallingen of as-verspringingen beter geschikt en in andere gevallen drempels en plateau's.

Indien er gekozen wordt voor drempels wordt voor de plaatsing de landelijke richtlijnen van het CROW gevolgd (Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond- Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek).

In deze richtlijnen wordt ten aanzien van het gebruik van drempels op 30 km/u en 50 km/u wegen het volgende aangegeven:

"Snelheidsremmende werking over een langere afstand

De snelheidsremmende werking van een drempel is plaatsgebonden. Om over een langer traject snelheidsbeheersing te bereiken, moeten vaak meer drempels worden aangelegd. De vraag dient zich dan aan hoe groot de onderlinge afstand tussen drempels moet worden. De praktijk wijst uit dat een drempelafstand tussen 50 en 100 meter gangbaar blijkt maar dat het discomfort en rijtijdverlies voor het vrachtverkeer, het openbaar vervoer en hulpdiensten niet uit het oog mogen worden verloren."

Hierbij geldt dat een kortere drempelafstand past bij een 30 km/h weg en een langere drempelafstand meer geschikt is voor een 50 km/u weg.

In de regel houden we een afstand van ca. 65 m aan. Uit ervaring weten we dat deze afstand een voldoende snelheidsremmend effect heeft bij 30 km/u straten. Bij een afstand tussen de drempels van 100 meter neemt het risico op te hard rijden tussen de drempels te snel toe.

Voorbeeld: Meezenbroekerweg

De Meezenbroekerweg is uit de risicoanalyse naar voren gekomen als een weg met een hoog veiligheidsrisico. De risicothema's waren snelheid van het verkeer in combinatie met schooljeugd op de fiets. Zoals aangegeven in het verkeersveiligheidsplan had de weg een hoge prioriteit en is derhalve met voorrang opgepakt.

Het Rijk stelt in de vorm van de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid in een aantal tranches subsidie beschikbaar aan wegbeheerders om de meest urgente risicolocaties aan te pakken. Hiervoor wordt als voorwaarde gesteld dat er een zorgvuldige afweging moet hebben plaatsgevonden om de meest urgente locaties in beeld te brengen. Dit in de vorm van een risicoanalyse en een uitvoeringsplan. Ook wordt de subsidie alleen ter beschikking gesteld voor een aantal bewezen effectieve maatregelen zoals de verkeersdrempel. De subsidieaanvraag van Heerlen, op basis van de Risicoanalyse en het Verkeersveiligheidsplan is daarbij positief beoordeeld en toegekend. De Meezenbroekerweg was onderdeel van deze subsidieaanvraag.

In de Meezenbroekerweg zijn in het verleden al snelheidsremmende maatregelen genomen. In de praktijk kan het voorkomen dat de snelheid op een bepaalde weg ondanks in het verleden genomen maatregelen nog steeds te hoog is, zo ook in dit geval. De reeds aanwezige drempels in de Meezenbroekerweg lagen op een te grote afstand van elkaar. Omdat het verwijderen van de bestaande drempels en volledig opnieuw indelen van de weg vanwege kosten (kapitaalvernietiging) niet wenselijk was is er gekozen voor het uitbreiden van het aantal drempels, waarbij ook de nieuwe situatie nog altijd conform de richtlijnen is.

Bij het uitvoeren van deze maatregelen is ook nadrukkelijk rekening gehouden met de schoolomgeving ter hoogte van De Pylar en de klachten over de verkeersveiligheid (te hard rijden/problemen met oversteken etc.).

Uit de onderstaande plaatjes is overigens nog te zien dat de maatregelen in de Meezenbroekerweg effectief zijn geweest. Hoe lichter te kleur hoe lager de snelheden. Daar waar niets is ingekleurd ligt de gemiddelde snelheid nog lager.



2024



2025

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Heerlen,
namens dezen,
Wethouder voor Beheer en Onderhoud, Mobiliteit, Ruimtelijke
Ordening en Ouderenbeleid
M.P.G.M. Peters