

Verslag

Datum: 6 april 2018

Locatie: Zaal Roelanzia, Lovinckplein Ysselsteyn

Aanwezig: Annie Linders, Joke Broeders, Truus Verbruggen, Net Fleurkens, Mart de Wit, Pieter Swinkels, Servé Keijsers (voorzitter vereniging van eigenaren), Johan Romme (IBOR-commissie), Leo Philipsen (Dorpsforum), Truus Stiphout, Hannie Keijsers, Robert Bardot (Gemeente Venray), Jacob Beens (gemeente Venray), Hans Rongen, Wim Verschuuren, Maikel van der Leij, Rick Rongen, Bart van Oort (gemeente Venray), Marika Houben (Dagelijks Bestuur Dorpsraad), Sjef Spreeuwenberg, Maarten Teunissen, Gerrit Kuenen, Mien Kuenen, Nellie Geurts, Annemie Teunissen (IBOR-commissie), Huub Hendrix, Peter Michels, Erik Weijzen (gemeente Venray), Renate Cornelissen en Willem Menting (redacteur Peel & Maas)

Onderwerp

- De bijeenkomst gaat over de overlast en gevaarstelling door het zware verkeer op het Lovinckplein te Ysselsteyn sinds de reconstructie.

Omgangsregels

- Er wordt afgesproken om respectvol met elkaar om te gaan, elkaar te laten uitspreken en samen te zoeken naar oplossingen. De pers mag erbij zijn, mits er objectief verslag wordt gedaan en het conceptbericht ter toetsing wordt gezonden aan voorzitter Loozen, die zal checken op fouten.

Rol

- Harry Loozen (voorzitter) licht zijn achtergrond en rol toe: hij zal trachten om in goed onderling overleg tot een mogelijke oplossing te komen. Er is geen sprake van bindende arbitrage, zodat de mogelijke uitkomst niet kan worden afgedwongen. Hij licht toe dat hij persoonlijk geen belang heeft bij de gang van zaken en onafhankelijk optreedt.

Inventarisatie klachten aanwezigen

- Er wordt door omwonenden aangegeven dat er sprake is van een onveilige situatie op het Lovinckplein te Ysselsteyn. Sinds de reconstructie van het plein is het gevoel van veiligheid sterk afgenomen. Er rijden veel vrachtauto's, tractoren en landbouwvoertuigen met aanhanger over het plein, vaak met te hoge snelheid. Ze rijden ook vaak rond, buigen af tegen de verkeersregels in, rijden door rood licht, rijden achteruit terug en parkeren soms dubbel of in een bocht. Personen voelen zich onveilig omdat trottoirs en markering ontbreken en de situatie onoverzichtelijk is. Door de nieuwe bestrating is de geluidsoverlast ook toegenomen en dat leidt soms tot schrik-effecten. Schoolkinderen kunnen niet veilig naar school, gehandicapten niet zonder begeleiding naar de winkel en ouderen durven niet de straat op. Er is gekozen voor het "shared-space-concept": dat is een in Nederland ontwikkeld verkeersconcept dat de multifunctionaliteit, en daarmee de relatie tussen verkeersveiligheid en de omgeving, van de openbare ruimte centraal stelt. Het is bedacht door verkeerskundige Hans Monderman. Belangrijk uitgangspunt is dat als verkeersruimtes zijn ingericht als verblijfsruimte, ze niet in de eerste plaats geïnterpreteerd zullen worden als verkeersruimte. Daartoe zijn richtinggevende kenmerken als verkeersborden, verkeerslichten en stoepranden zoveel als mogelijk afwezig. Verkeersremmende obstakels als fietsklemmen, zitbanken en bloembakken zijn wel in ruime mate geplaatst. Zo ontstaat in een verblijfsruimte waarin ook het verkeer van voetgangers, fietsen, scooters en auto's dient te worden afgewikkeld. Iedere verkeersdeelnemer wordt ter plekke aangesproken op eigen verantwoordelijkheidsgevoel en inzicht omdat aanwijzingen en ge- en verboden ontbreken. In dat kader zijn er op het Lovinckplein borden weggehaald (dat waren tijdelijke borden voor omleiding van vrachtverkeer, welke ná de bouwperiode zijn weggehaald) en de bestaande borden worden veelal genegeerd. Daar waar de weg breed is, is afbuigen verboden, daar waar de afslag bij het verkeerslicht smal is, tracht men wel af te buigen, maar haalt de bocht vaak niet in een keer, hertgeen leidt tot gevaarlijk manoeuvreren door vrachtwagens.

Belangen

- De bewoners en omwonenden willen graag veilig van het plein gebruik maken en minder overlast hebben van het vrachtverkeer, onder handhaving van het mooie nieuwe plein. Ook hebben zij begrip voor de bereikbaarheid van de ondernemers (met name zalencentrum en supermarkt).
- De ondernemers willen bereikbaar blijven voor klanten en leveranciers en dat het plein veilig is en men ook goed kan blijven parkeren.
- De gemeente Venray geeft aan dat het plein volgens een zorgvuldig proces met burgerparticipatie is ingericht volgens het zogenaamde "shared space" principe. Uit haar metingen leidt zij af dat de vrachtverkeersintensiteit niet de normen overschrijdt die aanleiding is om aanpassingen aan te brengen, danwel handhaving in te schakelen om te controleren en te beboeten.

Metingen

- De gemeente Venray heeft 6 á 7 metingen verricht gedurende circa 8 uur in de weken 15 en 38. Ook is gedurende een half jaar de snelheid gemeten. Hieruit blijkt circa 6 keer per dag een vrachtauto in strijd met de regels over het plein rijdt en dat de gemiddelde rijsnelheid van motorvoertuigen 30 á 35 km/p uur bedraagt.
- Omwonenden geven aan dat volgens hun perceptie de overlast veel hoger is: er is selectief en in rustige perioden gemeten door geüniformeerde personen, waardoor minder overtredingen plaats vinden. Er zijn bij hen teleurgestelde verwachtingen over de toezegging om het plein verkeersluw te maken.

Oplossingen

- Betere handhaving
 - o Meer aanwezigheid en bekeuringen door Politie
 - o **Bewoners spreken overtreders erop aan en bij voortdurende herhaling wordt het gemeld bij de gemeente, die dan zal aanschrijven**
 - o Flitspaal
 - o **Bewoners melden het bij de planners van de vrachtbedrijven**
- Wijziging inrichting
 - o Er wordt van het plein een woonerf gemaakt (snelheid 5 km, parkeervakken, eenrichtingsverkeer, veel bochten, zelden bedrijvigheid, onmogelijkheid voor vrachtauto's om erdoor te rijden)
 - o **Versmalling**
 - **Verplaatsing van bloembakken, zodat vrachtverkeer er niet door kan**
 - Versmallen van inrit
 - o Drempels
 - o Kleuren van trottoir/ fietspad
 - o ijzeren balk op 3m hoogte
 - o Aanleg van een zebrapad
 - o Veranderen van de verkeerslichten
 - o Obstakels (soort plint) op de weg leggen om voetpad aan te geven
- Wijziging bebording
 - o Zwaar verkeer wordt gestimuleerd om andere route te nemen
 - o Eenrichtingsverkeer invoeren
 - o Afsluiten/ doodlopende weg van maken
 - o Gele tijdelijke borden terug plaatsen
 - o **Bestaande bebording (samen met Provincie) vergroten/herhalen/duidelijker maken**

- Overig
 - o Verstrekken van nieuwe navigatie-informatie aan Google/Tom Tom etc. zodat chauffeurs weten dat ze niet mogen afslaan.

De voordelen en nadelen van de mogelijke oplossingen worden uitgebreid besproken en gewogen. Er wordt eenstemmig gekozen om de vetgedrukte en cursief aangegeven mogelijkheden samen aan te pakken en in een proef van een half jaar te bezien of de effecten daarvan voldoen. Daartoe zal Servé Keijzers namens de omwonenden in overleg met de betrokkenen van de Gemeente Venray op korte termijn nader overleg voeren en de proef in gang zetten. Over een half jaar zal de situatie worden geëvalueerd.

In de rondvraag blijkt dat allen de bijeenkomst als positief en opbouwend hebben ervaren en men vooralsnog vertrouwen heeft in deze aanpak.