

---

# Centrumplan Hart voor Valkenburg

## Second opinion herinrichting Reinaldstraat



Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

### Inhoudsopgave

01	INLEIDING	2
02	SAMENVATTING SECOND OPINION	3
02.01	Kaders en uitgangspunten	3
02.02	Second opinion – samengevat -	4
02.03	Spanningsveld conclusie second opinion t.o.v. kaders	4
03	ALTERNATIEF N.A.V. SECOND OPINION	5
04	DE VARIANTEN	6
04.01	Variant Movares	6
04.02	Variant Goudappel Coffeng	6
04.03	Alternatief n.a.v. second opinion	6
04.04	Vergelijk van de varianten	7
05	ADVIES	8

Datum	27 januari 2011
Project	Centrumplan "Hart voor Valkenburg"
Betreft	Second opinion herinrichting Reinaldstraat

## **01 INLEIDING**

Het ontwerp van de Reinaldstraat en kop van de St. Pieterstraat en het inpassen van alle gewenste functionaliteiten was een van de grootste opgaven in het ontwerpproces van de herinrichtingsplannen van de openbare ruimte van het Centrumplan.

Het ontwerp bureau Movares/Plangroep Heggen heeft na een uitgebreid proces een compleet ontwerp gepresenteerd aan de gemeente Valkenburg aan de Geul. Na goedkeuring van de ontwerpen door de stuurgroep Centrumplan Hart voor Valkenburg zijn deze gepresenteerd aan de adviescommissie Centrumplan Hart voor Valkenburg. Na afloop van de presentatie heeft de adviescommissie positief geadviseerd ten aanzien van het op te starten communicatietraject. Wel gaf de adviescommissie aan op een later tijdstip nog met een inhoudelijk advies te komen. Door het college van burgemeester en wethouders is vervolgens besloten om het openbare communicatietraject op te starten.

Ondertussen is het inhoudelijke advies van de adviescommissie Centrumplan Hart voor Valkenburg ontvangen. De adviescommissie adviseert het college om voor de problematiek rond de St. Pieterstraat/Reinaldstraat een gerichte second opinion te vragen bij een extern verkeerskundig bureau, zulks uiteraard onder dezelfde randvoorwaarden als voor het huidige ontwerp gelden.

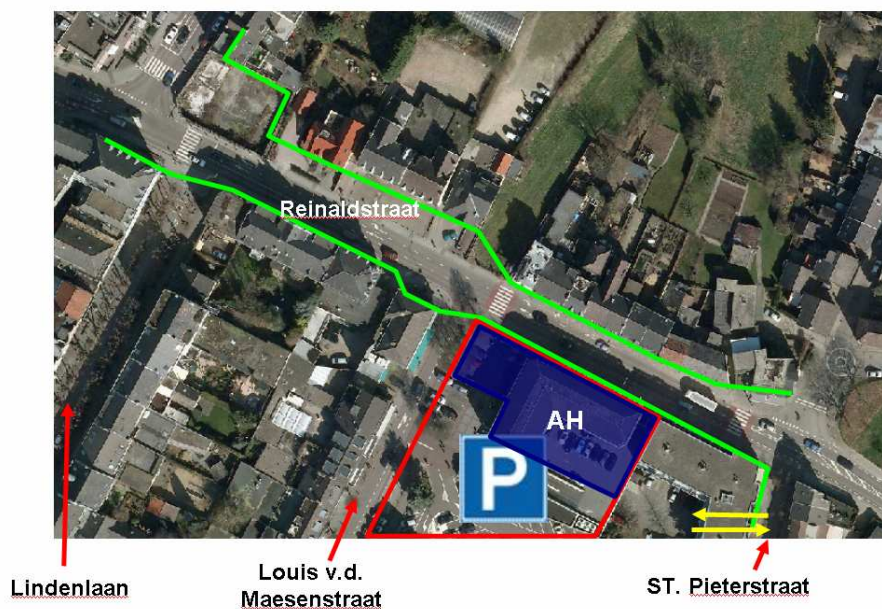
Het college van B&W heeft besloten dit advies over te nemen en heeft Goudappel Coffeng gevraagd om een second opinion uit te voeren op het ontwerp van de Reinaldstraat en St. Pieterstraat. In deze notitie wordt een samenvatting gegeven van deze second opinion en worden de aanpassingsvoorstellen vergeleken met de huidige ontwerpen van het ontwerp bureau Movares/Plangroep Heggen. Uiteindelijk dient er een keuze gemaakt te worden ten aanzien van het definitieve ontwerp.

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

## 02 SAMENVATTING SECOND OPINION

### 02.01 Kaders en uitgangspunten

Een belangrijk uitgangspunt voor de second opinion betreft de vastgestelde kaders en uitgangspunten. Onderstaand een overzicht van de belangrijkste kaders en uitgangspunten die bepalend zijn voor de ontwerpruimte:



- Behoud gevellijnen (groen);
- Gevellijn nieuwbouw winkelcentrum (rood) in verlengde van bestaande appartementengebouw.
- Parkeergarage onder nieuwe winkelcentrum;
- In- en uitrit nieuwe parkeergarage via bestaande onderdoorgang in de St. Pieterstraat (zie gele pijlen).
- Bevoorradingshof AH via/vanaf Reinaldstraat;
- AH grenst aan Reinaldstraat, winkel ligt half verdiept t.o.v. maaiveld.

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

## **02.02 Second opinion – samengevat -**

Onderstaand wordt de conclusie uit de second opinion van Goudappel Coffeng geciteert die betrekking heeft op de ontwerpen van de Reinaldstraat/St. Pieterstraat:

*"Door het instellen van een autoluwe zone in het centrum van Valkenburg neemt de druk op de 'ringstructuur' (Wilhelminalaan – Reinaldstraat – Burg. Henssingel) verder toe. Ondanks dat de beschikbare ruimte op sommige punten van deze ring relatief beperkt is, is de functie van een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur wenselijk. Dit stellen wij op basis van de functie van de weg (hoofdroute door de kern) en de hoogte van de verwachte intensiteiten. Een 30 km/uur zone heeft ons inziens een te grote invloed op de capaciteit en doorstroming in het centrum. Het ontwerp dient daarom, ons inziens, een verbetering te krijgen. De verbetering gaat uit van een sobere 50 km/uur inrichting. Wij achten dit verstandig, ondanks de nadelige invloed die de aanpassingen hebben op het proces.*

### **Aanbeveling**

*Een verandering van 30 naar 50 km/uur leidt ons inziens concreet tot de volgende verbeterpunten:*

- *Aanpassen van de rijbaanbreedte in verband met het openbaar vervoer en het vrachtverkeer.*
- *De prioriteit voor het langzame verkeer veilig stellen. De inrichting van het voet- en fietspad hangt samen met de keuze voor het laden en lossen. Indien de gemeente een aparte laad- en losstrook onder een gevel realiseert is het mogelijk om twee aparte fietsstroken van 1,50 meter breed te realiseren. Als blijkt dat de gevel niet verplaatst kan worden is een fietspad in twee richtingen gewenst. Het fietspad wordt dan 3,00 meter en het voetpad 1,50 meter breed. Er ontstaat zo ruimte voor een laad- en losplaats op het fiets- en voetpad van 3,50 meter breed. Dit is echter geen ideale situatie.*
- *Haltering van de bus in haltekommen. Indien de ruimte voor de realisatie van haltekommen niet mogelijk is in het wegvak, dan dienen de haltes verplaatst te worden.*
- *Aanpassen van het laad- en losvoorstel naar variant 3, waarbij de gevel van de supermarkt terug geplaatst wordt om ruimte te maken voor een aparte laad- en losstrook.*

*De inrichting van de kruispunten met verkeerslichten blijft, net als het voorstel voor de verplichte rijrichting bij het vollopen van de garage, gehandhaafd."*

## **02.03 Spanningsveld conclusie second opinion t.o.v. kaders**

In het advies van Goudappel Coffeng worden er 2 varianten geschetst. Een variant betreft echter een verplaatsing van de gevellijn van het nieuwe winkelcentrum. Dit is in strijd met de meegegeven kaders en heeft dusdanige impact op het winkelcentrum, de vormgeving en financiële consequenties dat deze niet verder wordt behandeld. Om die redenen is deze ook in het ontwerp van Movares komen te vervallen. Daarnaast levert het verplaatsen van de gevel van het nieuwe winkelcentrum maar deels een oplossing voor het gebrek aan ruimte. In feite wordt namelijk de gevellijn bepaald door het pand van Wonen Zuid. Deze vormt de ruimtelijke "flessenhals" die bepalend is voor de beschikbare ruimte voor het verkeer.

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

### **03 ALTERNATIEF N.A.V. SECOND OPINION**

In de second opinion van Goudappel Coffeng wordt een voorstel gedaan om de veiligheid voor het langzaam verkeer (fietser en voetganger) veilig te stellen. Indien de gevel niet verplaatst kan worden dan adviseert men om een fietspad in twee richtingen in te passen. Het fietspad wordt dan 3,00 meter en het voetpad 1,50 meter breed. Er ontstaat zo ruimte voor een laad- en losplaats op het fiets- en voetpad van 3,50 meter breed. Dit betekent dat indien er een vrachtauto op deze gecombineerde strook voor fietsers en voetgangers staat, er zowel fietsverkeer (in 2 richtingen) en voetgangers afgewikkeld moeten worden over een breedte van 4,50 meter – 2,75 meter (minimale maat voor vrachtauto) = 1,75 meter. Ook dit is verre van ideaal. Daarnaast zal het 2-richtingen fietspad verder doorgetrokken moeten worden (buiten de scope van het huidige centrumplan) of er moeten goede oversteekvoorzieningen gerealiseerd worden aan weerszijden van het wegvak. Bij dat laatste dienen ook de nodige kanntekeningen geplaatst te worden ten aanzien van de veiligheid voor de overstekende fietsers. Dat vergt het nodige van het ontwerp.

Een alternatief kan zijn om de fietser te weren van de Reinaldstraat. Door te kiezen voor een verbod voor fietsers op (een deel van) de Reinaldstraat kan ruimte in het ontwerp gewonnen worden. Er hoeft dan geen aparte ruimte voor fietsers gecreëerd te worden. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om een breed trottoir te realiseren aan de zijde van het winkelcentrum. Ter plaatse van de laad en loslocatie en ter plaatse van de bushalte kan dan in dit trottoir een aparte haven gecreëerd worden voor de bus en vrachtauto. Er blijft dan t.p.v. deze havens nog altijd een voldoende breed trottoir over voor de voetganger (1,85 meter).

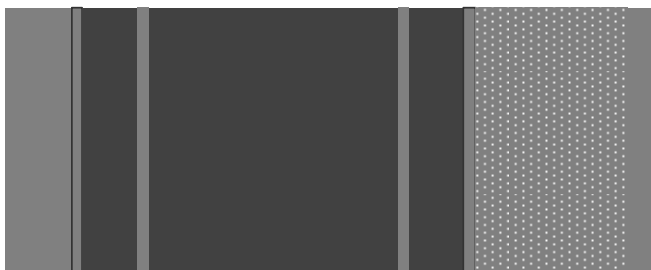
In het geval van de laad en loshaven kan er zelfs voor gekozen worden om geen aparte haven te realiseren, maar dit gewoon op het brede trottoir te laten plaatsvinden. Op het moment dat er geen vrachtauto staat is er dan meer ruimte beschikbaar voor de voetganger. Bij de bushalte is dat niet mogelijk i.v.m. de gewenste verhoging van de uitstap voor minder validen.

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

## 04 DE VARIANTEN

Schematisch kunnen de verschillende ontwerpen als volgt worden weergegeven:

### 04.01 Variant Movares



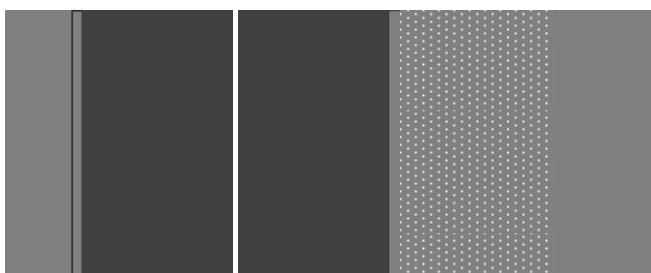
Trottoir: 1,20 m  
Trottoirband: 0,20 m  
Fietssuggestiestrook: 1,0 m  
Visuele scheidingsband: 0,20 m  
Rijloper: 4,50 m  
Visuele scheidingsband: 0,20 m  
Fietssuggestiestrook: 1,0 m  
Trottoirband: 0,20 m  
Trottoir: 3,20 m (incl. laden en lossen)

### 04.02 Variant Goudappel Coffeng



Trottoir: 1,20 m  
Trottoirband: 0,20 m  
Rijstrook: 2,70 m  
Markering: 0,10 m  
Rijstrook: 2,70 m  
Trottoirband: 0,20 m  
2-richtingen fietspad: 3,10 m  
Trottoir: 1,50 m  
Laden en lossen op fiets-/voetpad

### 04.03 Alternatief n.a.v. second opinion



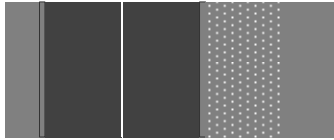


Trottoir: 1,20 m  
Trottoirband: 0,20 m  
Rijstrook: 2,70 m  
Markering: 0,10 m  
Rijstrook: 2,70 m  
Trottoirband: 0,20 m  
Laad en losstrook/bushaven: 2,75 m  
Trottoir: 1,85 m  
Verbod voor fietsers

Datum 27 januari 2011  
 Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
 Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

#### 04.04 Vergelijk van de varianten

In onderstaand schema zijn de voor en nadelen van de varianten opgenomen:

Variant Movares	Variant Goudappel Coffeng	Alternatief n.a.v. second opinion
 I.v.m. veiligheid snelheid van 30 km/uur.	 Snelheid van 50 km/uur.	 Snelheid van 50 km/uur.
<p><b><u>Voordelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verbeteren leefbaarheid d.m.v. verhogen verblijfskarakter;</li> <li>- Uitwijkmogelijkheden gemotoriseerd verkeer op fietsstrook bij passeren grote voertuigen (landbouwverkeer);</li> <li>- Eigen strook voor de fiets;</li> <li>- Uitstraling "centrum"gebied;</li> <li>- Verbeteren oversteekbaarheid door langzamere snelheid.</li> <li>- Minder geluidsoverlast door lagere snelheid.</li> </ul>	<p><b><u>Voordelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betere doorstroming (50 km/uur);</li> <li>- Gescheiden fietspad.</li> </ul>	<p><b><u>Voordelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Betere doorstroming (50 km/uur);</li> <li>- Voldoende ruimte voetgangers bij laden en lossen;</li> <li>- Bushalte naast rijbaan.</li> </ul>
<p><b><u>Nadelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verminderen doorstroming door lagere snelheid (30 km/uur);</li> <li>- Bushalte op rijbaan;</li> <li>- Geen fysieke afscheiding voor fietsers (alleen visueel);</li> <li>- Nauwelijks ruimte bij voetganger bij laden en lossen (oversteken is alternatief).</li> </ul>	<p><b><u>Nadelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitstraling als verkeersweg;</li> <li>- Bushalte op rijbaan;</li> <li>- Beperkte rest ruimte langzaam verkeer bij laden en lossen (laden en lossen op fietspad + trottoir);</li> <li>- Geluidsoverlast (hogere snelheid);</li> <li>- Oversteekvoorzieningen nodig voor fietsers;</li> <li>- Uitwijkmogelijkheden beperkt (op trottoir) bij passeren grote voertuigen.</li> </ul>	<p><b><u>Nadelen:</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Uitstraling als verkeersweg;</li> <li>- Geluidsoverlast (hogere snelheid);</li> <li>- Geen toegankelijkheid voor fietsers (risico: fietsers negeren verbod)</li> <li>- Uitwijkmogelijkheden beperkt (op trottoir) bij passeren grote voertuigen.</li> </ul>



Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

In het voorgaande schema zijn de voor- en nadelen van de verschillende varianten opgenomen. Met name de plek van de fietser is een cruciaal onderdeel in de drie ontwerpen. Om die reden wordt per variant onderstaand apart op de plek en gevolgen voor de fietser ingezoomd, daarnaast wordt er gestart met de beschrijving van de huidige situatie voor de fietsers.

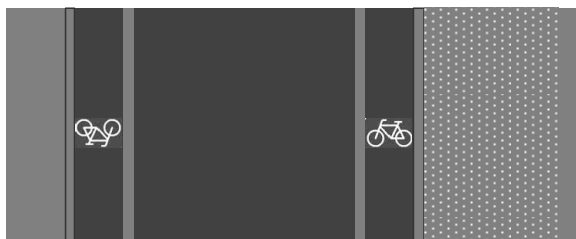
### Huidige situatie

In de huidige situatie is er geen aparte voorziening of strook voor fietsers op de Reinaldstraat. Op het weggedeelte tussen de Louis van der Maesenstraat zijn er in totaal 3 (zeer krappe) rijstroken. Op het gedeelte tussen de St. Pieterstraat en de Louis van der Maesenstraat zijn er 2 iets bredere rijdstroken. De fietser moet zich zelf maar een weg zien te banen tussen het gemotoriseerde verkeer.



### Variant Movares

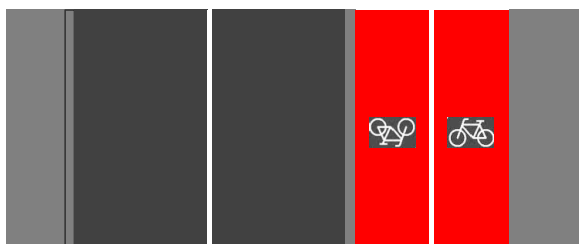
In het voorstel van Movares krijgt de fietser een eigen strook. Deze wordt middels een niet verhoogde band gescheiden van de rijloper voor gemotoriseerd verkeer. Nadeel van deze situatie is dat gemotoriseerd verkeer gebruik dient te maken van deze strook bij het passeren van tegemoetkomend groot verkeer. Door de visuele scheiding van de strook zal de automobilist zich daarbij echter naar verwachting wel aanpassen aan de fietser.



Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

### **Variant Goudappel Coffeng**

In de variant van Goudappel Coffeng is ervoor gekozen om aan 1 zijde een 2-richtingenfietspad te realiseren. Dit fietspad wordt verhoogd uitgevoerd ten opzichte van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer. Het laden en lossen van de vrachtauto's van AH zal geschieden deels op het 2-richtingenfietspad en deels op het trottoir.

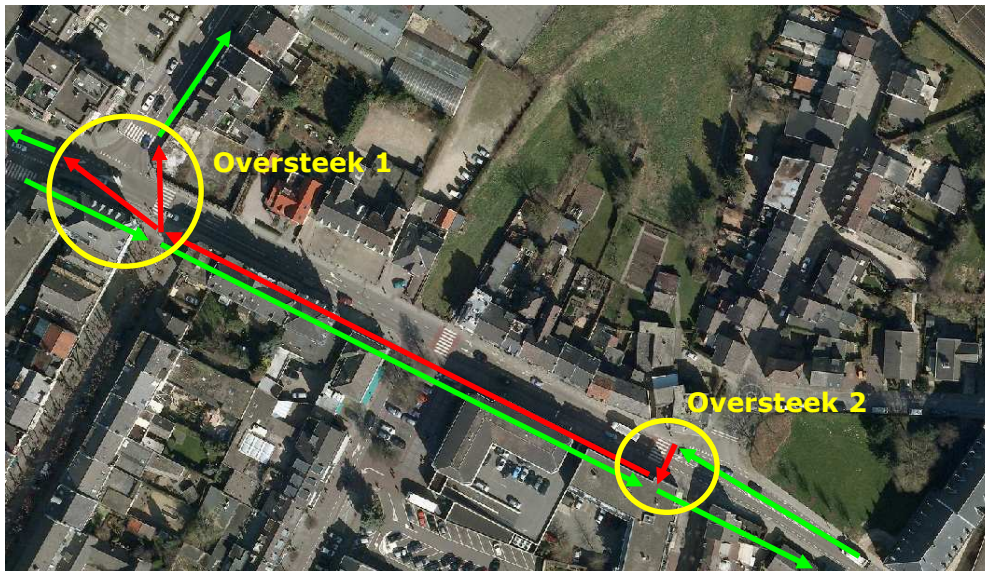


Een 2-richtingenfietspad kan een veilige oplossing zijn, dit is echter wel afhankelijk van diverse bijkomende aspecten:

1. De oversteekpunten naar dit 2-richtingenfietspad;
2. Het aantal zijaansluitingen (kruisende wegen);
3. De breedte van het 2-richtingen fietspad;
4. Het gedrag van de fietser.

Ad 1. Uitgaande van het huidige plangebied van het centrumplan zal het 2-richtingenfietspad beperkt blijven tot de Reinaldstraat. Dit betekent dat er oversteekvoorzieningen gerealiseerd moeten worden aan weerszijden (bij de met VRI's geregelde kruispunten, zie ook ). Hiervoor zullen extra voorzieningen getroffen moeten worden en zullen de overstekende fietsers een aparte plek dienen te krijgen binnen de VRI-regeling om veilig te kunnen oversteken. Dit levert weer vertraging op voor de afwikkeling van het doorgaande verkeer op de as Reinaldstraat-Oosterweg. De winst voor de doorstroming die behaald wordt door het behoud van de snelheid van 50 km/uur komt daarmee weer te vervallen.

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat



Ad 2. Nadeel bij een 2-richtingenfietspad zijn de conflicten bij zijaansluitingen. Verkeer komende vanuit inritten of zijwegen verwacht maar verkeer uit 1 richting. Het risico op aanrijdingen op dit soort punten is daardoor groter. Binnen het huidige plangebied is het aantal zijaansluitingen/inritten beperkt.

Ad 3. Een 2-richtingen fietspad dient voldoende breed te zijn voor fietsers om elkaar te kunnen passeren. In dit geval wordt ervoor gekozen om de strook op 1 niveau te leggen met het trottoir. Hierdoor kan uitwisseling van functies over deze totale breedte plaatsvinden. Problematisch is echter de beschikbare ruimte op het moment dat er een vrachtauto staat te laden en lossen op deze brede strook. Dit kan er alsnog toe leiden dat fietsers besluiten de rijloper voor gemotoriseerd verkeer te gebruiken. Dit zal leiden tot ongewenste conflicten met het gemotoriseerde verkeer.

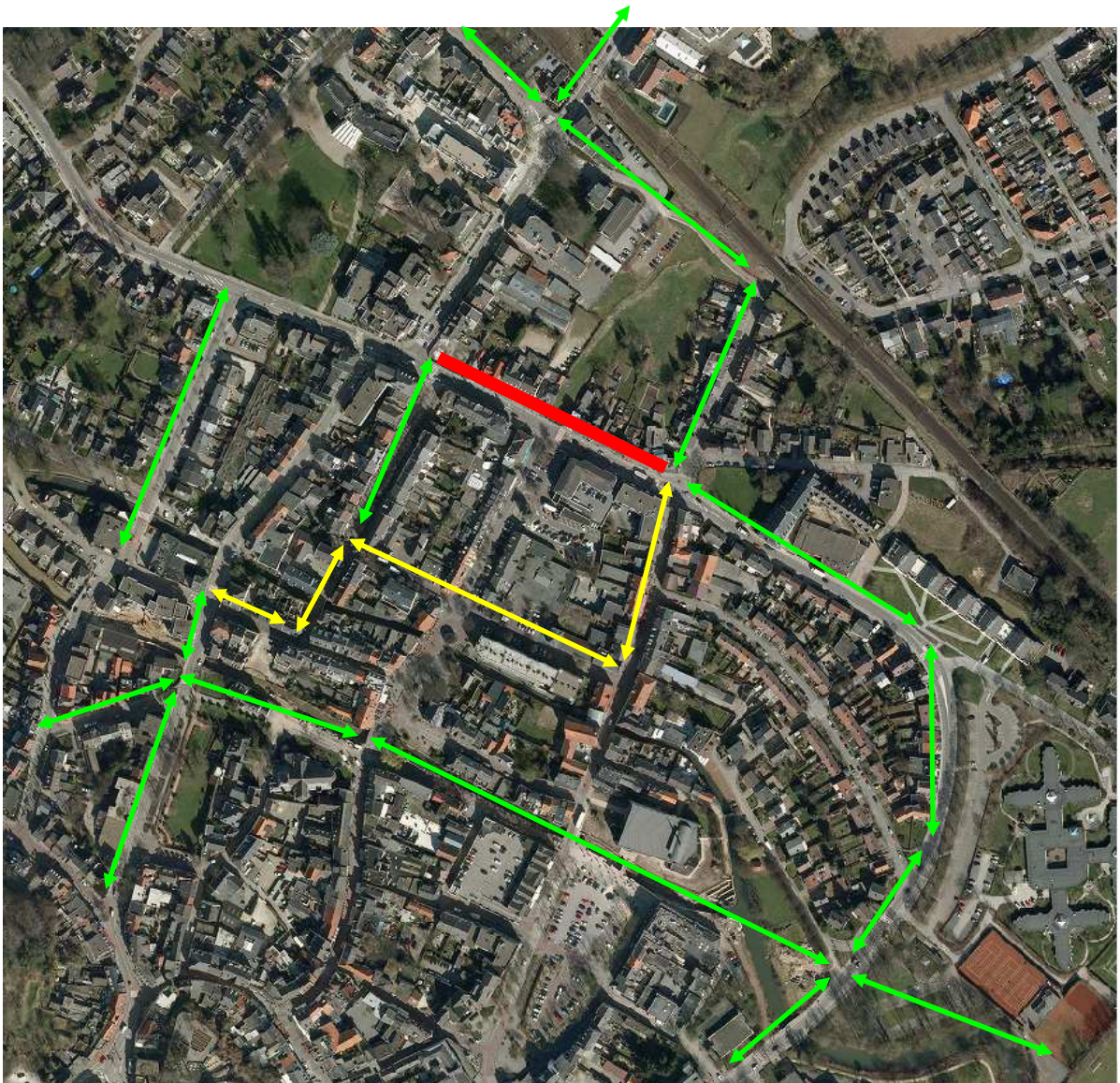
Ad 4. Op een relatief korte afstand van ca. 150 meter dienen fietsers 2x over te steken. De normale fietser zal zich hieraan houden, mits de oversteekvoorzieningen goed herkenbaar en veilig zijn en daarnaast niet onnodig veel tijd kosten. De vraag is of dat allemaal zo ingepast kan worden. In Valkenburg aan de Geul hebben we daarnaast ook nog een aparte grote doelgroep: de wielrenners. Met name in het seizoen rijden vele groepen wielrenners door het Heuvelland, de ervaring leert dat dit soort oversteken niet door deze doelgroep genomen zullen worden. Dit kan leiden tot conflicten met gemotoriseerd verkeer.

#### **Alternatief n.a.v. second opinion**

Het alternatief gaat uit van een verbod voor fietsers op de Reinaldstraat. Omdat het een relatief kort weggedeelte is waarop het verbod ingesteld is, is de kans op overtreding van het verbod groot. Dit hangt met name ook af van de aantrekkelijkheid van de alternatieve routes. In de figuur op de volgende pagina zijn de alternatieve routes in kaart gebracht. De groene routes zijn de

Datum 27 januari 2011  
Project Centrumplan "Hart voor Valkenburg"  
Betreft Second opinion herinrichting Reinaldstraat

voorkeursroutes. De gele route is een alternatief voor de fietsers door het winkelgebied. Het al dan niet gebruik van deze routes zal afhangen van de vormgeving, aantrekkelijkheid en herkenbaarheid van deze routes en de herkomst en bestemming van de fietsers. De verwachting is dat de alternatieve routes onvoldoende aantrekkelijk zijn om alle fietsers zover te krijgen dat zij hun route automatisch aanpassen en dus de Reinaldstraat "omzeilen". Net als bij de variant Goudappel Coffeng zal ook met name de doelgroep "wielrenners" geen gebruik maken van deze alternatieven, daar deze voor die doelgroep minder geschikt zijn.



Datum	27 januari 2011
Project	Centrumplan "Hart voor Valkenburg"
Betreft	Second opinion herinrichting Reinaldstraat

## **05 ADVIES**

In hoofdstuk 4 zijn de verschillende varianten met elkaar vergeleken. Deze vergelijking kan als basis dienen voor de uiteindelijke keuze.

De varianten "Goudappel Coffeng" en "alternatief n.a.v. second opinion" verschillen ten opzichte van elkaar wat betreft het onderdeel fiets en bus. Verder zijn deze vergelijkbaar. Waar bij het alternatief ervoor gekozen wordt om de fietser via alternatieve routes te leiden, daar is bij "Goudappel Coffeng" ervoor gekozen om een 2-richtingen fietspad in te passen. Nadeel daarbij zijn de benodigde oversteekvoorzieningen en het laden en lossen op deze strook. Daarnaast zal bij "Goudappel Coffeng" door de bus gehalteerd worden op de rijbaan. Optie is dan om de bushalte op deze straat op te heffen en te verplaatsen. Nadeel is dan weer de grotere loopafstand tot het centrum voor OV-reizigers. Gelet op bovenstaande afwegingen is het voorstel om het "alternatief" hoger te waarderen ten opzichte van "Goudappel Coffeng".

De varianten "Movares" en "alternatief" verschillen met name in het karakter. Waar bij "Movares" nadrukkelijk gekozen wordt voor het aanpassen van het karakter, zodat deze straat als het ware bij het centrum getrokken wordt, daar wordt bij "alternatief" gekozen voor inrichting als hoofdweg met een sterker verkeerskarakter. Voor beide varianten is iets te zeggen. Nadeel van de variant "Movares" is dat deze inrichting de doorstroming enigszins kan beperken en de beperkte ruimte op het trottoir tijdens het laden en lossen. Kanttekening ten opzichte van de doorstromingsbeperkingen is dat ook in de huidige situatie, met name op de drukker momenten, ook al niet harder gereden zal worden dan 30 km/uur. De vraag is dus of in de praktijk het formeel terugbrengen van de snelheid naar 30 km/uur in de variant "Movares" daadwerkelijk veel slechter zal zijn voor de doorstroming. Grote nadeel in de variant "alternatief" is het verbod voor fietsers en de mindere uitstraling en leefbaarheid langs de Reinaldstraat. De voorkeur gaat om die reden toch uit naar de variant "Movares".