

# Nota zienswijzen VB 2022/004

Er is mogelijkheid geweest tot indiening van een zienswijze naar aanleiding van het ontwerpverkeersbesluit 'Aanleggen rotonde op kruispunt Roermondseweg - Berikstraat – Peter Schreursweg te Haelen en diverse aangrenzende verkeersmaatregelen' van de gemeente Leudal, bekend onder nummer OVB 2022/004. Dit ontwerpverkeersbesluit heeft ter inzage gelegen tot 20 juli 2022.

Er zijn in totaal 6 zienswijzen ingediend.  
Zienswijzen zijn ingediend door:

- [redacted] namens [redacted]
- [redacted] en [redacted]
- [redacted] namens [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Iedere zienswijze is gelezen, geanalyseerd en – waar toepasselijk – samengevat en/of geclusterd naar inhoud. Alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie. Hieronder wordt puntsgewijs op de zaken, aangehaald in de zienswijzen, ingegaan

## **1. Het bedrijventerrein is kadastraal gevestigd in Buggenum en niet in Haelen.**

De kadastrale vestiging van Zevenellen is voor het noordelijk gedeelte Buggenum en het zuidelijk gedeelte Haelen. Dit is aangepast in het verkeersbesluit.

## **2. Vanwege de uitbreiding van bedrijventerrein Zevenellen gaat de verkeersintensiteit toenemen op dit kruispunt. Momenteel is nog geen actueel zicht op de grootte van de toename van de verkeersintensiteit met betrekking tot de uitbreiding van bedrijventerrein Zevenellen.**

Er is in 2023 een verkeersonderzoek gedaan naar de toename in verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen. Dit onderzoek geldt als actualisatie van het verkeersonderzoek van Sweco uit 2019. Als onderdeel van dit verkeersonderzoek is gekeken, op basis van het verkeersmodel<sup>1</sup>, naar de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet bij volledige vulling van het bedrijventerrein. Hierbij is uitgegaan van het worst case-scenario.

## **3. Jaren geleden is gekozen voor verlegging van de Napoleonsweg om onder andere de Roermondseweg te ontlasten. Nu wordt er voor gekozen om toch de Roermondseweg weer extra te gaan belasten. De Roermondseweg is hier echter niet op berekend. Ten tijde van spits zorgt de ontsluiting richting Haelen en Buggenum en de N273 nu al voor problemen.**

Het hoofddoel van de verlegging van de Napoleonsweg is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Haelen geweest. De Roermondseweg is een gebiedsontsluitingsweg. Eén van de hoofdfuncties van gebiedsontsluitingswegen is het ontsluiten en verbinden van gebieden over een grotere afstand. Deze wegen hebben in het wegennetwerk derhalve een belangrijke verkeersfunctie voor alle verkeer, dus ook voor vrachtverkeer. In juli/augustus 2022, november 2022 en maart 2023 is het verkeer op de Roermondseweg en omliggende wegen geteld door middel van slantellingen. Het gemiddeld aantal motorvoertuigen per werkdag op de Roermondseweg is circa 6.500. Een gebiedsontsluitingsweg kan doorgaans intensiteiten van circa 20.000 voertuigen verwerken. Dit betekent dat de Roermondseweg voldoende restcapaciteit heeft om extra vrachtverkeer te verwerken.

In het onder punt 2 benoemde verkeersonderzoek is daarnaast gekeken naar de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet als gevolg van een volledige vulling van bedrijventerrein Zevenellen in een worst-case scenario. De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de verkeersintensiteit op de Roermondseweg toeneemt tot ruim 11.000 motorvoertuigen per etmaal ten noorden van Zevenellen en tot bijna 10.000 motorvoertuigen per etmaal ten zuiden van Zevenellen. De geprognoseerde intensiteiten passen echter bij de functie en inrichting van de weg.

Zowel in het verkeersonderzoek van 2023 als tijdens meerdere schouwmomenten is gekeken naar het kruispunt N273-Burgemeester Aquariusstraat-Roermondseweg. Zowel uit het

<sup>1</sup> Het verkeersmodel is een wiskundige simulatie van het verkeersgedrag in een bepaald gebied. Het biedt inzicht in verkeersstromen en helpt bij besluitvorming en planning voor het optimaliseren van mobiliteit.

verkeersonderzoek als de schouw blijkt dat de huidige instelling van de VRI-regeling (stoplichtenregeling) het verkeer voldoende afwikkelt. Tijdens afwijkende omstandigheden (tunnelsluiting A73 in de zomer van 2023) en verkeerstoename (ontwikkeling bedrijventerrein Zevenellen) functioneert de regeling niet optimaal met de huidige instellingen. De regeling kan echter zodanig worden aangepast dat een goede doorstroming alsnog wordt geborgd, binnen de daarvoor acceptabele wachttijden. Dat zijn alleen aanpassingen aan de software, er zijn geen infrastructurele aanpassingen nodig.

**4. Er is een verkeerskundig rapport opgesteld door Sweco, waarbij er gebruik is gemaakt van tellingen uit 2016. De gemeente heeft Sweco in 2022 opdracht gegeven om de rapportage te actualiseren. Op grond van niet-actuele cijfers wordt gekozen voor het aanleggen van rotondes, terwijl mogelijk andere oplossingen meer voor de hand liggen.**

Er is in 2023 een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de toename in verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen (zie punt 2). Dit onderzoek geldt als actualisatie van het verkeersonderzoek uit 2019. In juli/augustus 2022, november 2022 en maart 2023 is het verkeer op de Roermondseweg en omliggende wegen geteld door middel van slangtellingen. Deze verkeerstellingen zijn meegenomen in het bovengenoemde verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek is dus mede op basis van actuele verkeerstellingen uitgevoerd.

Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntinrichting en meest geschikte afwikkelmethode voor het verkeer op deze locatie. Binnen het verkeersonderzoek van 2023 zijn alle mogelijke conflictpunten op de gehele Roermondseweg en kruispunten beschouwd. Daaruit blijkt dat op dit kruispunt middels een rotonde de verhouding tussen intensiteit en capaciteit zodanig is dat er geen wachtrijvorming ontstaat. Daarnaast is een rotonde de meest verkeersveilige kruispuntinrichting op deze locatie, omdat een rotonde snelheidsremmend werkt voor alle verkeer en daarom met een lage snelheid voorrang verkregen en genomen wordt. Bovendien is een rotonde overzichtelijk, omdat voertuigen langzaam draaien en er geen obstructies zijn zoals stoplichten of voertuigen die voorrang moeten verlenen.

**5. Uit het verkeerskundig rapport van Sweco, dat mogelijk nog herzien gaat worden, blijkt dat (maximaal) 1500 vrachtwagens per etmaal extra ten opzichte van de huidige verkeersstromen passeren. Dat is een buitensporige hoeveelheid en geenszins een normale verkeersbelasting voor een vrij smalle 80 kilometer tweebaansweg. De enorme toename in verkeersbewegingen zal niet alleen zorgen voor een toename in geluidsoverlast en uitstoot, maar ook grote consequenties hebben voor de verkeersveiligheid van overige weggebruikers. Ook dit probleem wordt niet opgelost door de rotondes.**

In het onder punt 2 genoemde verkeersonderzoek is gekeken naar de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet als gevolg van een volledige vulling van bedrijventerrein Zevenellen in een worst-case scenario. De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de verkeersintensiteit op de Roermondseweg toeneemt, maar dat de geprognosticeerde intensiteiten passen bij de functie en inrichting van de weg. De in het verkeersonderzoek van 2023 genoemde maatregelen, waaronder de rotondes, dragen in hoge mate bij aan een vlotte en veilige verkeersafwikkeling op de Roermondseweg.

In het verkeersonderzoek van 2023 wordt aanbevolen om een maximumsnelheid van 60 km/uur in te stellen op het wegvak tussen de twee voorziene rotondes, omdat de huidige boogstralen op dit wegvak qua richtlijnen van het CROW<sup>2</sup> niet voldoen. Om deze reden stellen we in onderliggend verkeersbesluit een maximumsnelheid van 60 km/uur in op dit wegvak en vanaf de noordelijke rotonde tot de aansluiting Haelenerweg. Daarnaast stellen we, zoals ook eerder verzocht door omwonenden, een vrachtwagenverbod in tussen beide rotondes in onderliggend verkeersbesluit, hetgeen bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid en beperking van omgevingshinder. Bovendien werken beide rotondes snelheidsremmend; de rotondes dragen daarmee positief bij aan de verkeersveiligheid.

De aspecten geluidsoverlast, uitstoot en verkeersveiligheid maken op grond van artikel 2, eerste en tweede lid van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: Wvw) deel uit van het toetsingskader van het verkeersbesluit. Volgens vaste rechtspraak komt een bestuursorgaan bij het nemen van een verkeersbesluit beoordelingsruimte toe bij de uitleg van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de Wvw 1994 genoemde begrippen (zie bijvoorbeeld de Afdeling bestuursrechtspraak op 22

---

<sup>2</sup> CROW is een Nederlandse organisatie voor kennisontwikkeling en kennisoverdracht op het gebied van infrastructuur en openbare ruimte. De CROW-richtlijnen gelden in Nederland als algemeen gehanteerde richtlijnen op verkeerskundig gebied.

december 2021, ECLI:NL:RVS:2021:2105). De rechter toetst of het bestuursorgaan geen onredelijk gebruik heeft gemaakt van die beoordelingsruimte. Nadat het bestuursorgaan heeft vastgesteld welke verkeersbelangen in welke mate naar zijn oordeel bij het besluit dienen te worden betrokken, dient het die belangen tegen elkaar af te wegen. Daarbij komt het bestuursorgaan beleidsruimte toe. De bestuursrechter toetst of de voor een of meer belanghebbenden nadelige gevolgen van het verkeersbesluit niet onevenredig zijn in verhouding tot de met dat besluit te dienen doelen.

Wat betreft het aspect geluidsoverlast blijkt uit het geluidonderzoek.

Ten aanzien van het aspect 'uitstoot' of luchtverontreiniging geldt dat in dit geval is uitgegaan van de gegevens van het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit.

Uit het verkeersonderzoek blijkt dat geen sprake is van onevenredig verkeersgevaar, waarbij het instellen van een snelheidsregime van 60 km/h op de Roermondseweg tussen de aansluiting Haelenerweg en zuidelijke rotonde bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

**6. Naast geluidsbelasting zal, door de toename van het verkeer, tevens sprake zijn van een toename van uitstoot van het verkeer. Hier is geen aandacht aan besteed.**

Het verkeersbesluit heeft tot doel het waarborgen van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet. De maatregelen voorzien in het verkeersbesluit leiden niet tot een toename van het verkeer; ze hebben geen verkeersaantrekkende werking.

**7. Als gevolg van het aanleggen van de rotonde dicht bij woningen, zal het remmen en optrekken van verkeer voor extra geluidshinder en fijnstof zorgen. Dit leidt tot meer overlast in welke vorm dan ook. Ook zijn er geen maatregelen in welke vorm dan ook opgenomen om geluidshinder, etc. te beperken voor bewoners.**

De locatie van de rotonde is vanuit verkeerskundig oogpunt het meest geschikt is. Er bestaat hier reeds een viertaks-kruising, omdat de Berikstraat en Peter Schreursweg op deze locatie op de Roermondseweg aansluiten. Door het bundelen van zo veel mogelijk aansluitende wegen ontstaat een zo overzichtelijk en verkeersveilig mogelijke verkeerssituatie en is het aantal conflictsituaties geminimaliseerd.

Dit zal echter leiden tot een toename in geluid en fijnstof voor nabijgelegen woningen.

**8. De toename van het extra en zwaar verkeer zorgt voor een toename in trillingen, met scheurvorming in de woningen tot gevolg.**

Het verkeersbesluit heeft tot doel het waarborgen van de verkeersveiligheid en de verkeersafwikkeling op het bestaande wegennet. De maatregelen voorzien in het verkeersbesluit leiden niet tot een toename van het verkeer; ze hebben geen verkeersaantrekkende werking.

**9. De rotondes liggen dermate ver uit elkaar dat tussen de rotondes hard gereden kan worden, met onveilige situaties tot gevolg. Het voorstel is om tussen de rotondes geen vrachtverkeer toe te staan, zodat vrachtverkeer enkel over het bedrijventerrein kan rijden. Als er geen vrachtverkeer wordt toegestaan op de Peter Schreursweg, kan er ook voor gekozen worden geen vrachtverkeer toe te staan tussen de twee rotondes.**

De rotondes die voorzien zijn, hebben een snelheidsremmende werking op het verkeer. Er zal dus minder hard gereden worden op de Roermondseweg bij aanleg van de rotondes, hetgeen positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Daarnaast stellen we een vrachtwagenverbod en een maximumsnelheid van 60 km/uur in tussen beide rotondes in onderliggend verkeersbesluit, hetgeen onder andere bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid en het beperken van omgevingshinder.

**10. De doorstroom van het verkeer op de rotonde verloopt langzamer door vier aansluitingen in plaats van drie aansluitingen.**

Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntinrichting en meest geschikte afwikkelmethode voor het verkeer op deze locatie. Binnen het verkeersonderzoek van 2023 zijn alle mogelijke conflictpunten op de gehele Roermondseweg en kruispunten beschouwd, waaronder een rotonde met vier aansluitingen op deze locatie. Daaruit blijkt dat op dit kruispunt middels een rotonde het verkeer ruimschoots voldoende kan worden afgewikkeld. Op basis van de prognoses van de verkeersintensiteiten is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit ruimschoots binnen de acceptabele grenswaarden. Dit betekent dat er geen structurele wachtrijen optreden.

**11. Naast de veiligheid van mensen die de Roermondseweg met diverse vervoersmiddelen gebruiken, zijn er extra zorgen over de middelbare scholieren komende vanaf en richting Buggenum en de spoorwegovergang. Zij moeten deze drukke weg dagelijks twee keer oversteken. Hetzelfde geldt voor recreatieve fietsers, wielrenners en scooters. Het is nu reeds onmogelijk om in de spits de Roermondseweg over te steken, zonder dat er gevaarlijke situaties ontstaan. Hetzelfde geldt voor automobilisten die de weg op willen rijden of oversteken.**

Binnen het verkeersonderzoek van 2023 zijn alle mogelijke conflictpunten op de gehele Roermondseweg en kruispunten beschouwd. Daaruit blijkt dat op een aantal locaties aanpassingen gewenst zijn om de toekomstige verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid te waarborgen. Over deze aanpassingen worden separate besluiten genomen. Een voorbeeld is het aanbrengen van een fysieke middengeleider op de Roermondseweg ter hoogte van de Haelenerweg om de oversteekbaarheid voor fietsers van en naar de Haelenerweg te verbeteren.

**12. Voor de spoorwegovergang geldt dat dit een drukke spoorwegverbinding betreft met treinverkeer tussen Noord en Zuid-Nederland. Met de huidige verkeersbelasting zijn er al enkele malen grote ongelukken gebeurd. Dat zal alleen maar meer worden. Rotondes lossen dit probleem niet op.**

Het onderliggend verkeersbesluit gaat niet in op de spoorwegovergang. De rotondes zijn ook niet bedoeld als maatregel om de spoorwegovergang verkeersveiliger te maken. In het verkeersonderzoek van 2023 is wél gekeken naar de wachttijden op basis van de verwachte verkeersintensiteiten. De conclusie is dat de huidige wachttijden acceptabel zijn.

Behalve het verkeersonderzoek van 2023 loopt er een separaat traject om een ontheffing te kunnen krijgen voor het LZV-vervoer (langere en zwaardere vrachtautocombinatie). Dit verzoek is in het verleden ingediend door een bedrijf op Windmolenbos. Om een ontheffing te kunnen krijgen voor het LZV-vervoer, wordt er een Risicoanalyse spoorwegovergang uitgevoerd door een adviesbureau.

**13. Tijdens de omgevingsdialoog van 25 april 2022 is gesproken over obstakels op de Peter Schreursweg ter hoogte van nummer 4. Dit plan staat niet in het besluit. In het verkeersbesluit is een vrachtwagenverbod opgenomen, uitgezonderd bestemmingsverkeer. Het éénrichtingsverkeer op de Peter Schreursweg wordt door het overgrote deel van de vrachtwagens genegeerd.**

In het verkeersbesluit is een vrachtwagenverbod opgenomen vanuit oostelijke richting (Roermondseweg) en een vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer vanuit westelijke richting. Op deze wijze is de weg enkel toegankelijk voor aanwonenden en vrachtwagens indien zij bestemmingsverkeer zijn (enkel vanuit de richting bedrijventerrein Windmolenbos). Obstakels op de Peter Schreursweg beperken de toegankelijkheid voor vrachtverkeer met bestemming Peter Schreursweg. Daarnaast verminderen obstakels de toegang voor hulpdiensten en reinigingsdiensten. Met een vrachtwagenverbod waarborgen we de toegankelijkheid, maar beperken we eventuele overlast van vrachtverkeer dat de Peter Schreursweg niet als bestemming heeft.

We beschouwen het negeren van het éénrichtingsverkeer op de Peter Schreursweg door vrachtwagens als handavingsmelding. Dit staat los van onderliggend verkeersbesluit.

**14. De Peter Schreursweg blijft smal voor tweerichtingsverkeer bij een eventuele aansluiting op de rotonde en opheffing van het éénrichtingsverbod voor vrachtwagens op die locatie. Bij drukte op de rotonde zal stagnatie optreden.**

De Peter Schreursweg is inderdaad niet geschikt voor doorgaand vrachtverkeer in beide richtingen. In het onderliggend verkeersbesluit is daarom een vrachtwagenverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer, op de Peter Schreursweg opgenomen. Overig verkeer in beide richtingen kan uitwijken middels meerdere uitwijkmogelijkheden langs de Peter Schreursweg.

In november 2022 is het verkeer op de Peter Schreursweg geteld door middel van een slangtelling. Het gemiddeld aantal voertuigen in de categorieën middelzwaar en zwaar verkeer, waar vrachtwagens onder vallen, op een weekday is 10. Het aantal vrachtwagens op de Peter Schreursweg zal niet toenemen als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen, omdat een vrachtwagenverbod dat alleen bestemmingsverkeer toestaat is opgenomen in onderliggend verkeersbesluit.

**15. Het lijkt een gevaarlijke locatie te worden voor (brom)fietsers, omdat een rijwielpad voor tweerichtingsverkeer kruist. Tevens is de Peter Schreursweg opgenomen in het**

**fietsrouten netwerk en wordt er veel gefietst. Het is en blijft onoverzichtelijk op deze locatie. Op dit moment geldt dit voor dat stuk éénrichtingsverkeer, wat al leidt tot gevaarlijke situaties, laat staan bij aansluiting op de rotonde en opheffing van het éénrichtingsverkeer aldaar.**

Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntinrichting en meest geschikte afwikkelmethode voor het verkeer op deze locatie. Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntinrichting op deze locatie, omdat een rotonde snelheidsremmend werkt voor alle verkeer en daarom met een lage snelheid voorrang verkregen en genomen wordt. Daarnaast is een rotonde overzichtelijk, omdat voertuigen langzaam draaien en er geen obstructies zijn zoals stoplichten of voertuigen die voorrang moeten verlenen.

De Peter Schreursweg is in het fietsrouten netwerk opgenomen. In november 2022 is het verkeer op de Peter Schreursweg geteld door middel van een slangtelling. Het gemiddeld aantal fietsers op een weekdag is 28. Dit is een laag aantal, waardoor de kans op potentiële conflictsituaties laag is. Door de toepassing van een vrachtwagenverbod op de Peter Schreursweg neemt daarnaast de verkeersveiligheid voor onder andere fietsers toe.

**16. De parallelweg Roermondseweg, die als doodlopende weg is voorzien in het ontwerpverkeersbesluit, is ongeschikt voor tweerichtingsverkeer. Bezorgdiensten en de reinigingsdienst dienen bijvoorbeeld te keren.**

De parallelweg Roermondseweg komt te vervallen als doorgaande weg naar de Roermondseweg. Hiermee wordt dit gedeelte van de Roermondseweg tevens autoluw gemaakt. Tweerichtingsverkeer is de enige wijze waarop de toegankelijkheid in geval van een doodlopende weg gewaarborgd kan worden.

De reinigingsdienst zal aan de doorgaande weg Peter Schreursweg de containers ophalen. Daarnaast is aan het eind van de doodlopende parallelweg een keerlus voorzien die voldoende ruimte biedt voor het keren, onder andere door bezorgdiensten.

**17. Het oprijden van de parallelweg naar de Roermondseweg wordt een stuk veiliger bij afzien van een doodlopende weg, daar het verkeer vanaf de rotonde wordt afgeremd.**

Vanuit verkeerskundig oogpunt heeft het een duidelijke voorkeur om een rotonde met vier aansluitingen te maken in plaats van een rotonde met drie aansluitingen en één separate aansluiting net voor of na de rotonde. Door het bundelen van zo veel mogelijk aansluitende wegen ontstaat een zo overzichtelijk en verkeersveilig mogelijke verkeerssituatie en is het aantal conflictsituaties geminimaliseerd.

**18. Het vrachtwagenverbod op de Peter Schreursweg en parallelweg Roermondseweg is inderdaad noodzakelijk. Er zullen echter ook duidelijke rijrichtingsborden geplaatst moeten worden op strategische plaatsen, zoals op de T-splitsing Windmolenven, om het vracht- en werkverkeer richting industrieterrein Zevenellen via de Giesel te leiden. Zeker voor het verkeer op de N273 komende vanaf de A2/Weert/Baexem zal dit benodigd zijn.** Vrachtwagenverkeer wordt door passende bebording op tijd gewaarschuwd voor het vrachtwagenverbod op de Peter Schreursweg en parallelweg Roermondseweg.

**19. Het plaatsen van een extra bord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' is onvoldoende. Vracht- en werkverkeer voor Zevenellen zullen dit interpreteren als zijnde bestemmingsverkeer. Van handhaving hierop zal ook geen sprake zijn gezien het huidige éénrichtingsverbod ook massaal wordt genegeerd door niet te handhaven.**

Vrachtwagenverkeer wordt door passende bebording op tijd gewaarschuwd voor het vrachtwagenverbod op de Peter Schreursweg en parallelweg Roermondseweg. Het bord 'uitgezonderd bestemmingsverkeer' geeft aan dat alleen vrachtwagenverkeer met bestemming Peter Schreursweg hier mag rijden. Het niet-handhaven van het huidige éénrichtingsverkeer beschouwen we als handhavingsmelding. Dit staat los van onderliggend verkeersbesluit.

**20. De Peter Schreursweg is in slechte staat door het toegenomen verkeer. De woningen trillen door het geweld van vrachtwagens, zware bulldozers, werkverkeer, etc. Dit leidt ongetwijfeld tot meer scheurvorming.**

In het verkeersbesluit is een vrachtwagenverbod, uitgezonderd bestemmingsverkeer, op de Peter Schreursweg opgenomen. Dit heeft niet alleen tot doel de veiligheid op de weg te verzekeren en de weggebruikers te beschermen, maar ook de door het vrachtwagenverkeer veroorzaakte overlast (hinder of schade) te beperken. De opmerking over de slechte staat van de Peter Schreursweg beschouwen we als openbare ruimte-melding. Dit staat los van onderliggend verkeersbesluit.

**21. Een oplossing zou kunnen zijn om vanaf de Melenborgweg richting Peter Schreursweg éénrichtingsverkeer in te stellen met rijrichting naar de Roermondseweg. Dit zal uiteindelijk leiden tot een betere verkeersveiligheid en minder overlast voor bewoners.**

In het verkeersbesluit is een vrachtwagenverbod opgenomen vanuit oostelijke richting (Roermondseweg) en een vrachtwagenverbod uitgezonderd bestemmingsverkeer vanuit westelijke richting. Op deze wijze is de weg enkel toegankelijk voor aanwonenden en vrachtwagens indien zij bestemmingsverkeer zijn (enkel vanuit de richting bedrijventerrein Windmolenbos). Eénrichtingsverkeer op de Peter Schreursweg beperkt de toegankelijkheid voor zowel vrachtverkeer met bestemming Peter Schreursweg als bewoners. Met een vrachtwagenverbod waarborgen we de toegankelijkheid, maar beperken we eventuele overlast van vrachtverkeer dat de Peter Schreursweg niet als bestemming heeft.

**22. Bij het afsluiten van de Peter Schreursweg is de wens om lokaal landbouwverkeer toe te (blijven) staan. Omrijden betekent meer tijd en brandstofkosten.**

Op de Peter Schreursweg is in onderliggend verkeersbesluit geen verbod voor landbouwvoertuigen voorzien.

**23. (Landbouw)voertuigen worden steeds groter en breder. Een veilige inrichting van het ontwerp, zoals de plaatsing van verkeersborden met voldoende afstand tot het asfalt en voldoende ruimte (op de rotonde) om de draaicirkel mogelijk te maken, is gewenst.**

Bij het ontwerp van de verkeersmaatregelen die beschreven zijn in onderliggend verkeersbesluit houden wij rekening met een veilige inrichting voor landbouwvoertuigen.

**24. Het verzoek is een tijdelijke omleiding te faciliteren waarbij agrariërs tijdens de wegwerkzaamheden hun bedrijven en percelen kunnen bereiken zonder te veel tijd en brandstof te verliezen aan de omleidingsroute.**

Tijdens de uitvoering van de verkeersmaatregelen die beschreven zijn in onderliggend verkeersbesluit houden wij rekening met een tijdelijke omleiding voor agrariërs.

**25. Er wordt in het ontwerpverkeersbesluit niet genoemd of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat de daarin voorgeschreven onderzoeken moeten worden uitgevoerd en zo nodig maatregelen worden genomen. Het aanleggen van een rotonde is een wijziging van de bestaande weg, bedoeld om de capaciteit van de weg te doen toenemen, waardoor ook de geluidsbelasting in de zone van die weg zal toenemen.**

Dit aspect is onderdeel van het akoestisch onderzoek en daarmee geen onderdeel van het verkeersbesluit ter bekrachtiging van de voorgenomen verkeersmaatregelen.

**Conclusie:**

De belangrijkste wijzigingen zijn:

- Correctie van feiten over de kadastrale ligging;
- Actualisatie van onderzoeken;
- Afwaardering van een deel van de Roermondseweg, van snelheidsregime 80 km/u naar snelheidsregime 60 km/u;
- Vrachtwagenverboden tussen de rotondes en aangescherpt op de Peter Schreursweg en de Parallelweg;

# Nota zienswijzen VB 2022/005

Er is mogelijkheid geweest tot indiening van een zienswijze naar aanleiding van het ontwerpverkeersbesluit 'Aanleggen rotonde op kruispunt Roermondseweg – Broekweg te Haelen en diverse aangrenzende verkeersmaatregelen' van de gemeente Leudal, bekend onder nummer OVB 2022/005. Dit ontwerpverkeersbesluit heeft ter inzage gelegen tot 20 juli 2022.

Er zijn in totaal 6 zienswijzen ingediend.

Zienswijzen zijn ingediend door:

- [redacted] namens [redacted]
- [redacted] en [redacted]
- [redacted] namens [redacted]
- [redacted]
- [redacted]
- [redacted]

Iedere zienswijze is gelezen, geanalyseerd en – waar toepasselijk – samengevat en/of geclusterd naar inhoud. Alle zienswijzen zijn voorzien van een reactie. Hieronder wordt puntsgewijs op de zaken, aangehaald in de zienswijzen, ingegaan.

## **1. Het bedrijventerrein is kadastraal gevestigd in Buggenum en niet in Haelen.**

De kadastrale vestiging van Zevenellen is voor het noordelijk gedeelte Buggenum en het zuidelijk gedeelte Haelen. Dit is aangepast in het verkeersbesluit.

## **2. Jaren geleden is gekozen voor verlegging van de Napoleonsweg om onder andere de Roermondseweg te ontlasten. Nu wordt er voor gekozen om toch de Roermondseweg weer extra te gaan belasten. De Roermondseweg is hier echter niet op berekend. Vanaf de Roermondseweg is de N280 enkel toegankelijk richting Roermond. Bij de aanleg van de N280 is geen rekening gehouden met een toename van vrachtverkeer vanuit Haelen. De verwachting is dat ook hier het verkeer moeilijk zal kunnen worden afgewikkeld.**

Het hoofddoel van de verlegging van de Napoleonsweg is het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Haelen geweest. De Roermondseweg is een gebiedsontsluitingsweg. Eén van de hoofdfuncties van gebiedsontsluitingswegen is het ontsluiten en verbinden van gebieden over een grotere afstand. Deze wegen hebben in het wegennetwerk derhalve een belangrijke verkeersfunctie voor alle verkeer, dus ook voor vrachtverkeer. In juli/augustus 2022, november 2022 en maart 2023 is het verkeer op de Roermondseweg en omliggende wegen geteld door middel van slangtellingen. Het gemiddeld aantal motorvoertuigen per werkdag op de Roermondseweg is circa 6.500. Een gebiedsontsluitingsweg kan doorgaans intensiteiten van circa 20.000 voertuigen verwerken. Dit betekent dat de Roermondseweg voldoende restcapaciteit heeft om extra vrachtverkeer te verwerken.

Er is in 2023 een verkeersonderzoek gedaan naar de toename in verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen. Dit onderzoek geldt als actualisatie van het verkeersonderzoek van Sweco uit 2019. Als onderdeel van dit verkeersonderzoek is gekeken, op basis van het verkeersmodel<sup>3</sup>, naar de verkeersafwikkeling op het omliggende wegennet bij volledige vulling van het bedrijventerrein. Hierbij is uitgegaan van het worst case-scenario. De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de verkeersintensiteit op de Roermondseweg toeneemt tot ruim 11.000 motorvoertuigen per etmaal ten noorden van Zevenellen en tot bijna 10.000 motorvoertuigen per etmaal ten zuiden van Zevenellen. De geprognostiseerde intensiteiten passen echter bij de functie en inrichting van de weg.

In het verkeersonderzoek van 2023 is ook gekeken naar het kruispunt Roermondseweg-Rijksweg nabij de N280. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de huidige kruispuntvorm (ongeregeld kruispunt) het verkeer niet voldoende afwikkelt. De verkeersafwikkeling kan echter worden geborgd door het aanleggen van een rotonde. Voor deze aanpassing wordt een separaat besluit genomen.

---

<sup>3</sup> Het verkeersmodel is een wiskundige simulatie van het verkeersgedrag in een bepaald gebied. Het biedt inzicht in verkeersstromen en helpt bij besluitvorming en planning voor het optimaliseren van mobiliteit.

**3. Momenteel is nog geen actueel zicht op de grootte van de toename van de verkeersintensiteit met betrekking tot de uitbreiding van bedrijventerrein Zevenellen. Er is een verkeerskundig rapport opgesteld door Sweco, waarbij er gebruik is gemaakt van tellingen uit 2016. De gemeente heeft Sweco in 2022 opdracht gegeven om de rapportage te actualiseren. Op grond van niet-actuele cijfers wordt gekozen voor het aanleggen van rotondes, terwijl mogelijk andere oplossingen meer voor de hand liggen.** Er is in 2023 een verkeersonderzoek uitgevoerd naar de toename in verkeersintensiteit als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen (zie punt 2). Dit onderzoek geldt als actualisatie van het verkeersonderzoek uit 2019. In juli/augustus 2022, november 2022 en maart 2023 is het verkeer op de Roermondseweg en omliggende wegen geteld door middel van een slangtelling. Deze verkeerstellingen zijn meegenomen in het bovengenoemde verkeersonderzoek. Het verkeersonderzoek is dus mede op basis van actuele verkeerstellingen uitgevoerd.

Een rotonde is de meest verkeersveilige kruispuntinrichting en meest geschikte afwikkelmethode voor het verkeer op deze locatie. Binnen het verkeersonderzoek van 2023 zijn alle mogelijke conflictpunten op de gehele Roermondseweg en kruispunten beschouwd. Daaruit blijkt dat op dit kruispunt middels een rotonde de verhouding tussen intensiteit en capaciteit zodanig is dat er geen wachtrijvorming ontstaat. Daarnaast is een rotonde de meest verkeersveilige kruispuntinrichting op deze locatie, omdat een rotonde snelheidsremmend werkt voor alle verkeer en daarom met een lage snelheid voorrang verkregen en genomen wordt. Bovendien is een rotonde overzichtelijk, omdat voertuigen langzaam draaien en er geen obstructies zijn zoals stoplichten of voertuigen die voorrang moeten verlenen.

**4. Uit het verkeerskundig rapport van Sweco blijkt dat er maximaal 1500 vrachtwagens per etmaal zullen passeren. Daarbij komen nog bijna 4000 auto's per etmaal. Er zijn geen restricties in tijd aangegeven, dus in beginsel kan het verkeer 24 uur per dag, 7 dagen per week doorgaan. Dit is een buitensporige, bijna industriële, hoeveelheid en is geenszins een normale verkeersbelasting voor een 80 km-rotonde op een normale provinciale weg.**

In het onder punt 2 genoemde verkeersonderzoek is gekeken naar de verkeersintensiteit op het omliggende wegennet als gevolg van een volledige vulling van bedrijventerrein Zevenellen in een worst-case scenario. De conclusie van het verkeersonderzoek is dat de verkeersintensiteit op de Roermondseweg toeneemt tot ruim 11.000 motorvoertuigen per etmaal ten noorden van Zevenellen en tot bijna 10.000 motorvoertuigen per etmaal ten zuiden van Zevenellen. De geprognosticeerde intensiteiten passen echter bij de functie en inrichting van de weg. De verwachting is dat de verkeersaantrekkende werking van bedrijven op het bedrijventerrein het hoogst overdag en het laagst 's nachts is.

In het verkeersonderzoek van 2023 wordt aanbevolen om een maximumsnelheid van 60 km/uur in te stellen op het wegvak tussen de twee voorziene rotondes, omdat de huidige boogstralen op dit wegvak qua richtlijnen van het CROW<sup>4</sup> niet voldoen. Om deze reden stellen we een maximumsnelheid van 60 km/uur in op dit wegvak in onderliggend verkeersbesluit. Daarnaast stellen we, zoals ook eerder verzocht door omwonenden, een vrachtwagenverbod in tussen beide rotondes in onderliggend verkeersbesluit, hetgeen bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid en beperking van omgevingshinder. Bovendien werken beide rotondes snelheidsremmend; de rotondes dragen daarmee positief bij aan de verkeersveiligheid.

**5. Blijkens de overwegingen wordt de rotonde aangelegd om een verwachte aanzienlijke toename van vrachtverkeer – als gevolg van de ontwikkeling van bedrijventerrein Zevenellen – te kunnen verwerken. Hierdoor wordt aanzienlijke overlast in de vorm van geluid en fijnstof/luchtverontreiniging verwacht. Ten aanzien van naastgelegen woningen wordt sterk aan leefbaarheid ingeboet. Het probleem zal nog verergeren, doordat de weg naar Zevenellen omhoog gaat lopen (er moe een hoogteverschil van ca. zeven meter worden overbrugd volgens informatie van de klankbordgroep van OML). Hieraan is nog geen aandacht besteed.**

Het ontwerpverkeersbesluit heeft tot doel het verkeersveiliger inrichten van en een verbeterde verkeersregulering op het bestaande wegennet. De maatregelen voorzien in het ontwerpverkeersbesluit leiden niet tot een toename van het verkeer; ze hebben geen verkeersaantrekkende werking. De aspecten geluid, fijnstof en luchtverontreiniging worden geregeld in het omgevingsplan en als daarmee strijd bestaat, de omgevingsvergunning. Het

---

<sup>4</sup> CROW is een Nederlandse organisatie voor kennisontwikkeling en kennisoverdracht op het gebied van infrastructuur en openbare ruimte. De CROW-richtlijnen gelden in Nederland als algemeen gehanteerde richtlijnen op verkeerskundig gebied.

verkeersbesluit leidt niet tot een situatie die in strijd is met het omgevingsplan (Reparatie- en veegplan Buitengebied Leudal 2016) of andere regels die de genoemde aspecten regelen.

Het hoogteverschil van 7 meter is niet juist; het hoogteverschil tussen de aansluitingen van de Roermondseweg op de zuidelijke rotonde en de aansluiting van bedrijventerrein Zevenellen op de zuidelijke rotonde is circa 2 meter. In het wegprofiel is het hellingspercentage overal onder 5%. Het hellingspercentage vormt conform CROW-richtlijnen geen belemmering voor vrachtwagens.

**6. De wens is de rotonde zuidelijker te leggen, waar geen woningen zijn, zodat de overlast voor bewoners beperkt wordt. Bijkomend voordeel is dat er geen bomen hoeven te worden gekapt.**

Er zijn verschillende redenen waarom een rotonde op de in het verkeersbesluit genoemde locatie wenselijk is.

Ten eerste komt door het eventueel zuidelijker aanleggen van de rotonde meer infrastructuur te liggen in het noordelijk gebied van het retentiegebied Lateraal-kanaal-west. Dit retentiegebied is onderdeel van het programma Maaswerken en draagt bij aan een vergroting van de hoogwaterveiligheid van dorpen benedenstrooms van Roermond. Daarom mag er geen sprake zijn van een verlies aan bergend volume, aangezien dit kan leiden tot een waterstandsverhoging in bijvoorbeeld Buggenum. Ook is hierdoor grote onzekerheid over de vergunbaarheid door Rijkswaterstaat. In het huidige ontwerp is hier geen sprake van, omdat de rotonde bijna tegen het bedrijventerrein aan ligt.

Ten tweede betekent het zuidelijker aanleggen van de rotonde dat bij hoogwater de Veiligheidsregio geen zuidelijke toegang heeft tot het bedrijventerrein indien er zich een calamiteit voordoet. Met andere woorden, indien er zich een calamiteit voordoet gelijktijdig met hoogwater, is het bedrijventerrein minder goed toegankelijk. Dit leidt tot een minder effectieve bestrijding van de calamiteit.

Ten derde zijn er beperkingen qua eigendommen bij een zuidelijkere ligging van de rotonde. Het is nodig om dan percelen van derden aan te kopen; hierdoor is er afhankelijkheid van medewerking van perceeleigenaren. Ook sluiten de percelen (ruimtelijk gezien) niet aan qua bestemming (functie), waardoor rekening gehouden moet worden met het doorlopen van een ruimtelijke procedure.

Ten vierde is vanuit verkeerskundig oogpunt de voorkeur om een rotonde met vier aansluitingen te maken in plaats van een rotonde met drie aansluitingen en één separate aansluiting net voor of na de rotonde. Door het bundelen van zo veel mogelijk aansluitende wegen ontstaat een zo overzichtelijk en verkeersveilig mogelijke verkeerssituatie en is het aantal conflictsituaties geminimaliseerd. Een aansluiting van de Broekweg op de rotonde zorgt namelijk ervoor dat het oversteken van (brom)fietsers bij de rotonde gebundeld wordt. Ook is de toegankelijkheid van de Broekweg voor (brom)fietsers op deze wijze optimaal.

**7. De rotonde ligt dicht op de inrit/uitrit van de woning, waardoor het perceel nauwelijks op- of af te rijden is. In de huidige situatie kan het aankomend verkeer op de Roermondseweg over een voldoende grote afstand gezien worden. Als de rotonde er is, is dat niet meer zo en moet de weg op worden gedraaid op de plek waar auto's net de rotonde op- of afrijden en geen uitrit verwachten.**

Als gevolg van de rotonde zal het verkeer minder snel rijden; een rotonde werkt namelijk snelheidsremmend. Het is eenvoudiger om vanaf een inrit/uitrit de Roermondseweg op- of af te rijden vanwege de gematigde snelheid die het verkeer rijdt als gevolg van de rotonde.

**8. De afslag van de rotonde richting Zevenellen is een afslag waarbij zeven meter hoogte zal moeten worden overbrugd. Dit betekent dat het voor zwaar vrachtverkeer niet aantrekkelijk wordt gemaakt om op de rotonde richting het bedrijventerrein af te slaan. Zij zullen ervoor kiezen om richting de noordelijke rotonde te rijden en daar hun weg te vervolgen over het industrieterrein, een onacceptabele situatie.**

In onderliggend verkeersbesluit wordt, zoals ook eerder verzocht door omwonenden, een vrachtwagenverbod ingesteld tussen beide rotondes. Op deze wijze is het niet mogelijk voor een vrachtwagen om vanaf de zuidelijke rotonde naar de noordelijke rotonde over de Roermondseweg en vice versa te rijden.

Het hoogteverschil van 7 meter is niet juist; het hoogteverschil tussen de aansluitingen van de Roermondseweg op de zuidelijke rotonde en de aansluiting van bedrijventerrein Zevenellen op de

zuidelijke rotonde is circa 2 meter. In het wegprofiel is het hellingspercentage overal onder 5%. Het hellingspercentage vormt conform de CROW-richtlijnen geen belemmering voor vrachtwagens.

**9. De rotondes liggen dermate ver uit elkaar dat tussen de rotondes hard gereden kan worden, met onveilige situaties tot gevolg. Het voorstel is om tussen de rotondes geen vrachtverkeer toe te staan of het zo onaantrekkelijk te maken (door plaatsing van obstakels), zodat vrachtverkeer enkel over het bedrijventerrein kan of gaat rijden. Als er geen vrachtverkeer wordt toegestaan op de Peter Schreursweg, kan er ook voor gekozen worden geen vrachtverkeer toe te staan tussen de twee rotondes.**

De rotondes die voorzien zijn, hebben een snelheidsremmende werking op het verkeer. Er zal dus minder hard gereden worden op de Roermondseweg bij aanleg van de rotondes, hetgeen positief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Daarnaast stellen we een vrachtwagenverbod en een maximumsnelheid van 60 km/uur in tussen beide rotondes en vanaf de noordelijke rotonde tot de aansluiting Haelenerweg in onderliggend verkeersbesluit, hetgeen onder andere bijdraagt aan verhoging van de verkeersveiligheid en het beperken van omgevingshinder.

**10. Er valt niet in te zien waarom de rotonde moet aansluiten op de Broekweg. Uit de tekening blijkt dat van een aansluiting geen sprake is en dat blijkt ook uit de beschrijving waarin staat dat de Broekweg wordt afgesloten. Het ontwerp voorziet in een rotonde met drie afslagen.**

Vanuit verkeerskundig oogpunt is de voorkeur om een rotonde met vier aansluitingen te maken in plaats van een rotonde met drie aansluitingen en één separate aansluiting net voor of na de rotonde. Door het bundelen van zo veel mogelijk aansluitende wegen ontstaat een zo overzichtelijk en verkeersveilig mogelijke verkeerssituatie en is het aantal conflictsituaties geminimaliseerd. Een aansluiting van de Broekweg op de rotonde zorgt namelijk ervoor dat het oversteken van (brom)fietsers bij de rotonde gebundeld wordt. Ook is de toegankelijkheid van de Broekweg voor (brom)fietsers op deze wijze optimaal.

Gewijzigd ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit is de aansluiting op de Broekweg, die in onderliggend verkeersbesluit ook toegankelijk is voor landbouwverkeer middels een tractorsluis, zodat percelen aan en rond de Broekweg bereikt kunnen worden. Hiervoor is een (vierde) aansluiting op de rotonde uit verkeerskundig oogpunt wenselijk. Een extra separate aansluiting (voor landbouwverkeer) op de Roermondseweg betekent een extra potentieel conflictpunt.

**11. Het afsluiten van de Broekweg kan ook in de bestaande situatie.**

In de huidige situatie is de Broekweg al afgesloten voor gemotoriseerd verkeer, uitgezonderd aanliggende percelen. In onderliggend verkeersbesluit wordt deze afsluiting ook fysiek ondersteund.

**12. Het fysiek afsluiten van de Broekweg, uitgezonderd (brom)fietsers, leidt tot het onbegaanbaar maken van de kortste en veiligste route naar (landbouw)percelen aan de Broekweg. Het landbouwgebied ter plaatse wordt slechts door enkele, zeer slecht onderhouden veldwegen ontsloten. De ontsluiting via de Broekweg is dan ook een onmisbare schakel in het ontsluitingsnetwerk.**

Gewijzigd ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit is de aansluiting op de Broekweg, die in onderliggend besluit ook toegankelijk is voor landbouwverkeer, zodat percelen aan en rond de Broekweg bereikt kunnen worden.

De opmerking over het onderhoud op de veldwegen beschouwen wij als een openbare ruimtemelding. Dit staat los van onderliggend verkeersbesluit.

**13. Bij het fysiek afsluiten van de Broekweg is de wens om lokaal landbouwverkeer toe te (blijven) staan. Omrijden betekent meer tijd en brandstofkosten.**

Gewijzigd ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit is de aansluiting op de Broekweg, die in onderliggend besluit ook toegankelijk is voor landbouwverkeer, zodat percelen aan en rond de Broekweg bereikt kunnen worden.

**14. De alternatieve route via Horn of industrieterrein Windmolenbos is niet alleen een behoorlijke omweg om de (landbouw)percelen aan de Broekweg te bereiken, maar ook niet de veiligste weg gezien de grote aantallen fietsers (schoolgaande jeugd). Het industrieterrein is geen optie vanwege het daar rijdende vrachtverkeer en overig werkverkeer. Via de Melenborgweg of de Peter Schreursweg is de bocht naar de Broekweg met grote landbouwvoertuigen en -werktuigen minder makkelijk en veilig te maken.**

Gewijzigd ten opzichte van het ontwerpverkeersbesluit is de aansluiting op de Broekweg, die in onderliggend besluit ook toegankelijk is voor landbouwverkeer, zodat percelen aan en rond de Broekweg bereikt kunnen worden.

**15. (Landbouw)voertuigen worden steeds groter en breder. Een veilige inrichting van het ontwerp, zoals de plaatsing van verkeersborden met voldoende afstand tot het asfalt en voldoende ruimte (op de rotonde) om de draaicirkel mogelijk te maken, is gewenst.**

Bij het ontwerp van de verkeersmaatregelen die beschreven zijn in onderliggend verkeersbesluit houden wij rekening met een veilige inrichting voor landbouwvoertuigen.

**16. Het verzoek is een tijdelijke omleiding te faciliteren waarbij agrariërs tijdens de wegwerkzaamheden hun bedrijven en percelen kunnen bereiken zonder te veel tijd en brandstof te verliezen aan de omleidingsroute.**

Tijdens de uitvoering van de verkeersmaatregelen die beschreven zijn in onderliggend verkeersbesluit houden wij rekening met een tijdelijke omleiding voor agrariërs.

**17. Er wordt in het ontwerpverkeersbesluit niet genoemd of er sprake is van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder, zodat de daarin voorgeschreven onderzoeken moeten worden uitgevoerd en zo nodig maatregelen worden genomen. Het aanleggen van een rotonde is een wijziging van de bestaande weg, bedoeld om de capaciteit van de weg te doen toenemen, waardoor ook de geluidsbelasting in de zone van die weg zal toenemen.**

Dit aspect is onderdeel van het akoestisch onderzoek en daarmee geen onderdeel van het verkeersbesluit ter bekrachtiging van de voorgenomen verkeersmaatregelen.

**Conclusie:**

De belangrijkste veranderingen zijn:

- Correctie van feiten over de kadastrale ligging;
- Actualisatie van onderzoeken;
- Afwaardering van een deel van de Roermondseweg, van snelheidsregime 80 km/u naar snelheidsregime 60 km/u;
- Vrachtwagenverboden tussen de rotondes;
- De broekweg wordt toegankelijk voor landbouwverkeer via een tractorsluis;