

## **Verslag Verkeerscommissie Weert**

Datum: 08 december 2015.

Aanwezig: de heer P. van de Akkerveken (Platform Gehandicapten Weert), de heer A. Erhardt (RoyalHaskoningDHV), de heer G. van Heugten (VVN), de heer T. Peeters (Politie), mevrouw N. Verschoor (Fietzersbond), mevrouw C. van Barneveld en de heer R. van Ekeren (beiden gemeente Weert).

Afwezig: de heer T. Duisters (Platform Gehandicapten Weert).

### **Algemeen**

De afspraak wordt gemaakt om niet alleen de resultaten, maar ook de discussiepunten van een onderwerp in het verslag op te nemen.

### **Verslag 20 oktober 2015**

Mevrouw Verschoor vraagt of de zichtlijnen voor fietsers en voetgangers bij de oversteek ter hoogte van de Gouverneurlaan voldoende zijn. Dit is nagetrokken en deze zijn akkoord. Bovendien is het scherm doorzichtig, waardoor fietsers en voetgangers worden gezien en zij ook verkeer op de Ringbaan Noord kunnen waarnemen. Zij vraagt ook naar de breedte van de doorgang voor fietsers en voetgangers in het geluidscherm. Deze bedraagt vijf meter.

### **Project de Burcht.**

De verschillende onderdelen van dit projecten zijn één voor één besproken. Zij zullen ook één voor één in dit verslag aan de orde komen.

### **Algemeen**

Eerst is nagegaan wat voor type weg de Burcht is. Welke functie heeft deze weg? Is het een gebiedsontsluitingsweg of een erftoegangsweg? De Burcht heeft kenmerken van beide type wegen. Mede gezien de structuur van de wijk Boshoven wordt uitgegaan van een gebiedsontsluitingsweg met een maximum snelheid van 50 km per uur.

De schoolomgevingen zullen in 2016 worden heringericht. Het is de bedoeling de fietsstroken op de Burcht in 2017 aan te brengen.

### **Omgeving van de basisschool Uitkijktoren**

Het probleem ter hoogte van de Uitkijktoren is de snelheid van het autoverkeer. Vooral als het verkeer vanaf het viaduct rijdt, liggen de snelheden (te) hoog. Het doel van het ontwerp is: veilige looproutes, kiss en ride-plaats en een plek voor de bus te realiseren. Gekozen is voor een voorrangroute Floralaan – Narcisstraat, vormgegeven met een inritconstructie. Hiermee wordt de snelheid geremd. Ook komt er ter hoogte van de Tulpstraat een oversteek, waardoor er een veilige looproute ontstaat. Tevens worden er kiss en ride parkeerplaatsen aangelegd, hetgeen het parkeren structureert. Op deze plaatsen wordt aangegeven wanneer er overdag geparkeerd mag worden.

De discussie gaat inhoudelijk over aanleg van stoepverlagingen en de situatie in de Anjelierstraat. De stoepverlagingen worden meegenomen in het ontwerp. Het doel van het plan is om de snelheid nabij de school eruit te halen. In de Anjelierstraat is de snelheid laag. De bestaande parkeersituatie bij het begin en

eind van de schooltijden wordt geaccepteerd. Dit is voornamelijk een gedragskwestie en is niet op te lossen door infrastructurele maatregelen.

De verkeerscommissie adviseert dit ontwerp te realiseren. Zij vraagt aandacht voor de verlaging van de trottoirs op alle oversteekpunten door de trottoirbanden ter plaatse te verzinken.

### ***Kruising De Burcht - Boshoverweg -Narcisstraat en fietsstroken op de Burcht***

De huidige voorrangssituatie op de kruising De Burcht – Boshoverweg – Narcisstraat wordt als onlogisch ervaren. Het voorstel is om de Burcht voorrang te maken door middel van inritconstructies in de Boshoverweg. Hiermee wordt de situatie duidelijk en daarmee ook veiliger. Ook is het dan duidelijk dat je 30 km gebieden inrijdt.

De commissie denkt dat de snelheid op de Burcht toe zal nemen. De voorrang is namelijk geregeld. In de huidige situatie moet de weggebruiker opletten of hij voorrang krijgt. De nieuwe situatie is oncomfortabel voor het vrachtverkeer naar de supermarkt in het winkelcentrum van Boshoven. Ook wordt opgemerkt dat de Boshoverweg onderdeel is van het fietsnetwerk van Weert. Voor fietsers is de nieuwe situatie oncomfortabel.

De verkeerscommissie geeft het advies een kruispuntplateau aan te leggen en dit te combineren met een voorrangssituatie voor de Burcht. Hiermee wordt ter plaatse van de kruising de snelheid verlaagd, en daarmee de verkeersveiligheid vergroot. Vruchtverkeer kan ook prima uit de voeten met dit kruispuntplateau. Ook vraagt de verkeerscommissie aandacht voor stoepverlagingen bij de voetgangersoversteken.

Op de gehele Burcht en Floralaan worden fietsstroken aangelegd. Deze krijgen een breedte van 1,70 m. Zij hebben een remmende werking en geven fietsers een duidelijke plaats in het profiel. De verkeerscommissie stemt hiermee in.

### ***Omgeving van de Oda school***

Bij de Oda school gaat het erom veilige oversteken te maken en een veilige plek voor de bus te realiseren. Op twee plaatsen wordt de Burcht heringericht namelijk ter hoogte van Ensenbroek/Annendaal en Nieuwehoven/Ehrenstein. Op beide punten worden middengeleiders aangelegd en bij de aansluiting Ehrenstein wordt (ook) een parkeerhaven voor de bus gerealiseerd. Door de aanleg van de middengeleiders wordt de oversteekbaarheid verbeterd – je kunt nu in twee fasen oversteken – en de snelheid van het autoverkeer wordt verlaagd. Dit wordt versterkt door de aanleg van brede fietsstroken.

Een nadeel is dat de parkeerhaven voor de bus gebruikt kan worden door parkeerders. Het ontwerp dient nog getoetst te worden aan de berijdbaarheid voor vuilniswagens en brandweerwagens. Er is uitgebreid gediscussieerd over de breedte van de fietsstroken ter hoogte van de middengeleiders.

De verkeerscommissie adviseert de ontwerpen te realiseren en fietsstroken van 1,70 m aan te leggen, ook bij de middengeleiders. Hiermee geef je fietsers een duidelijk plaats op de rijbaan. De oversteekbaarheid voor kinderen wordt

verbeterd. De commissie geeft aan dat het ontwerp nog een second opinion moet ondergaan. De trottoirs worden op alle oversteekpunten verlaagd door de trottoirbanden ter plaatse te verzinken. De commissie vraagt hiervoor aandacht

### **Breedte fietsstroken St. Jozefslaan**

CROW-Fietsberaad heeft recent een publicatie alsmede een webtool ontwikkeld, waarmee advies wordt gegeven over de breedte van fietsstroken. Algemeen wordt gesteld dat fietsstroken bij voorkeur tenminste 1,70 meter breed zouden moeten zijn. Ook moet voorkomen worden dat er tussen de fietsstroken wegbreedtes ontstaan die leiden tot onduidelijkheid over het al dan niet kunnen inhalen van fietsers door gemotoriseerd verkeer (in combinatie met een tegenligger). Hiertoe dienen middenrijlopers (de ruimte tussen de fietsstroken) tussen de 3,80 meter en 4,80 meter voorkomen te worden.

In de St. Jozefslaan is sprake van een rijbaanbreedte ter plaatse van de kruising van ca. 7,20 meter, terwijl de rijbaanbreedte op het aanliggende wegvak fluctueert van 6,40 tot 7,20 meter. De voorgestelde wegopbouw, met fietsstroken van 1,70 meter breed en een tussenliggende middenrijloper ter plaatse van de kruising van 3,80 meter (en fluctuerend tussen 3,00 en 3,80 meter) sluit goed aan bij de aanbevelingen uit de publicatie en de webtool.

De adviescommissie adviseert om vast te houden aan fietsstroken van 1,70 meter breed en een middenrijloper van maximaal 3,80 meter toe te passen.

Daarnaast stelt Charlotte voor om Nelleke uit te nodigen op excursie in Eindhoven en hier meerdere locaties met brede fietsstroken te gaan bekijken.

Rob van Ekeren  
10 december 2015