Quickscan Maaslandlaan

Verkeersveiligheidsanalyse

GEMEENTE WEERT

Inhoudsopgave

1: Inleiding **3**

1.1 Aanleiding 3

1.2 Studiegebied 3

1.3 Leeswijzer 3

2: Inventarisatie & Analyse **4**

2.1 Inventarisatie 4

2.2 Verkeersgegevens 5

2.2 Verkeerskundige analyse 10

3: Voorstel te nemen maatregelen **12**

3.1 Fietssuggestiestroken 12

3.2 Snelheidsremmende maatregelen 13

3.3 Financieel 13

4: Conclusies & aanbevelingen **15**

4.1 Conclusies 15

4.2 Aanbevelingen 15

Bijlage 1: Situatietekening **16**

1: Inleiding

1.1 Aanleiding

Bij de vaststelling van het Mobiliteitsplan Weert 2030, op 17 november 2021, heeft de gemeenteraad een motie aangenomen, waarin het college verzocht is om maatregelen voor te bereiden die zorgen voor een grotere verkeersveiligheid op de Maaslandlaan en voor de uitvoering hiervan een voorstel aan de raad te doen. Het betreft hier het wegvak tussen de rotonde Ringbaan Oost en de Graafschap Hornelaan.

Om invulling te geven aan de motie is een quickscan naar de verkeersveiligheid op de Maaslandlaan uitgevoerd. Hier is in lijn met de aangenomen motie gekeken naar praktisch uitvoerbare maatregelen om de verkeersveiligheid op korte termijn te verbeteren waar nodig. Het volledig reconstrueren van de rijbaan of het aanleggen / aanpassen van een kruispunt is hierin bijvoorbeeld niet meegenomen.

Met deze quickscan kan op een objectieve manier worden bezien welke maatregelen nodig zijn om de verkeersveiligheid te vergroten. Voorliggende rapportage bevat de resultaten van deze studie.

1.2 Studiegebied

Het studiegebied van de quickscan betreft de Maaslandlaan, tussen de rotonde van de Ringbaan Oost en de Graafschap Hornelaan (zie figuur 1.1). Het betreft een traject van circa 1.000 meter.

Afbeelding 1.1 - Studiegebied

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van de inventarisatie en locatieschouw opgenomen. Hoofdstuk 3 bevat de uitwerking van de maatregelen, waarna in hoofdstuk 4 conclusies en aanbevelingen zijn beschreven. De bijlage bevat het schetsontwerp in groter formaat.

2: Inventarisatie & Analyse

2.1 Inventarisatie

Vormgeving

Afbeelding 2.1 toont de Maaslandlaan en haar omgeving. In rood is de Maaslandlaan geaccentueerd en geeft tevens de afbakening van het studiegebied weer. Het beoogde wegvak is gelegen tussen de Ringbaan Oost en de Graafschap Hornelaan. Het is een gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/u. Aan de Maaslandlaan zijn een aantal relevante functies en voorzieningen gelegen, te weten:

- Aan de Bron (sporthal)
- Aan de Bron (basisschool)
- Sportpark St. Louis

Afbeelding 2.1 – Locatie Maaslandlaan en haar omgeving

Opvallend is dat de in-en uitritten van deze voorzieningen primair op andere wegen (waaronder de Limburglaan zijn gesitueerd). De Maaslandlaan is ook een belangrijke school-thuisroute voor de kinderen op de Philips van Horne en basisschool Aan de Bron. Op het wegvak Ringbaan Oost – Limburglaan zijn fietssuggestiestroken aanwezig en kan er aan beiden zijde van de rijbaan geparkeerd worden. Tevens is met markering de schoolzone aangeduid dat weggebruikers attendeert op de aanwezigheid van de school. Doordat op dit wegvak woningen met eigen parkeergelegenheid zijn gesitueerd is het parkeren op de rijbaan in de praktijk slechts incidenteel. Dit wegvak oogt daarom ook rustig.

Het wegvak Limburglaan – Graafschap Hornelaan oogt wat drukker. Dit komt doordat aan één zijde van de rijbaan geparkeerd wordt. Aan de andere zijde van de rijbaan (zijde school) is een stopverbod van kracht. Op dit wegvak zijn geen fietssuggestiestroken aanwezig.

De Maaslandlaan is grofweg in te delen in twee delen. Het wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan (afbeelding 2.2) en het wegvak Limburglaan - Ringbaan Oost (afbeelding 2.3). De Maaslandlaan is een voorrangsweg en de volgende wegen sluiten aan op de Maaslandlaan:

- Thornstraat (4-taks voorrangskruispunt)
- Nedermaaslaan (3-taks voorrangskruispunt)
- Groenewoudlaan (4-taks voorrangskruispunt)
- Prins Bisdomstraat (3-taks voorrangskruispunt)
- Gulikstraat (3-taks voorrangskruispunt)
- Limburglaan (4-taks rotonde)
- Oppergelrestraat (3-taks voorrangskruispunt)
- Voogdenstraat (3-taks voorrangskruispunt)

Afbeelding 2.2 – Wegvak Graafschap Hornelaan - Limburglaan

Afbeelding 2.3 - Wegvak – Limburglaan – Ringbaan Oost

2.2 Verkeersgegevens

Intensiteit gemotoriseerd verkeer

Uit enerzijds verkeerstellingen en anderzijds de gegevens van het verkeersmodel is inzichtelijk gemaakt hoeveel verkeer er rijdt op de Maaslandlaan. Onderstaande grafieken geven het aantal voertuigen aan per locatie. Op de Maaslandlaan is op twee locaties gemeten. Te weten op het wegvak tussen de Voogdenstraat en de Oppergelrestraat én op het wegvak Limburglaan – Gulikstraat. De aantallen fietsers zijn eveneens inzichtelijk gemaakt verderop. De tellingen dateren uit 2019 en hebben als basis gediend voor het verkeersmodel. Er zijn geen recentere gegevens beschikbaar. Verderop wordt hierop teruggekomen.

Wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan (2019)

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidoost	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	**5919**	100%	5650	100%	2990	2857	2930	2793
Dag (7-19u)	4694	79,3%	4462	79,0%	2368	2238	2326	2224
Avond (19-23u)	910	15,4%	865	15,3%	496	474	414	391
Nacht (23-7u)	315	5,3%	323	5,7%	126	145	190	178
Ochtendspits (7-9u)	614	10,4%	495	8,8%	213	174	401	322
Avondspits (16-18u)	1014	17,1%	940	16,6%	598	544	416	396

De verdeling tussen de voertuigcategorieën wordt in drie stappen gedaan. Lichte motorvoertuigen (auto, motor), middelzware voertuigen (kleine bestelbussen, bakwagens, vuilniswagen) en zware voertuigen (trekker+ oplegger e.d.). De verdeling bedraagt op dit telpunt **91,8%** lichte voertuigen, **4,7%** middelzware voertuigen en **3,6%** zware voertuigen. Het aandeel vrachtverkeer is hier laag te noemen.

Wegvak Limburglaan – Gulickstraat (2019)

	Doorsnede				Ri. Oost		Ri. West	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	**5338**	100%	5035	100%	2734	2565	2604	2469
Dag (7-19u)	4427	82,9%	4172	82,9%	2259	2107	2169	2065
Avond (19-23u)	721	13,5%	664	13,2%	382	353	340	311
Nacht (23-7u)	190	3,6%	199	3,9%	94	105	96	93
Ochtendspits (7-9u)	543	10,2%	432	8,6%	214	173	329	260
Avondspits (16-18u)	1007	18,9%	919	18,3%	572	514	435	405

Ook hier is de verdeling van de voertuigcategorieën bekend. De verdeling bedraagt op dit telpunt **97,4%** lichte voertuigen, **2,4%** middelzware voertuigen en **0,2%** zware voertuigen. Het aandeel vrachtverkeer is hier laag te noemen. Duidelijk minder vrachtwagens op het wegvak tussen de Limburglaan en de Graafschap Hornelaan.

Voor beide wegvakken geldt dat de intensiteiten gebaseerd zijn op de telling uit 2019. Deze telling heeft als basis gediend voor het verkeersmodel, waarmee de toekomstige intensiteiten berekend kunnen worden. Uit het verkeersmodel blijkt dat de groei op de Maaslandlaan de komende jaren met 1% per jaar is toegenomen. Voor 2023 betekent dit een toename van circa 250 voertuigen. Op het wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan rijdt er geprognotiseerd circa **6.300 motorvoertuigen** en op het wegvak Limburglaan – Gulickstraat rijdt er geprognotiseerd circa **5.600 motorvoertuigen**.

Fietsers

Van de fietser zijn verkeerstellingen uit 2019 de meest recente gegevens. Het verkeersmodel is nog niet in staat om fietsprognoses uit te voeren op dit moment. Op het wegvak Limburglaan – Ringbaan Zuid zijn per etmaal circa 475 fietsers waargenomen. Een belangrijk deel van deze fietsers gaat naar de Philips van Horne en de basisschool.

	Doorsnede				Ri. Noordwest		Ri. Zuidwest	
	Werkdag		Weekdag		Werkdag	Weekdag	Werkdag	Weekdag
Etmaal (0-24u)	474	100%	498	100%	233	245	240	253
Dag (7-19u)	405	85,6%	431	86,5%	201	213	205	218
Avond (19-23u)	58	12,2%	55	11,0%	27	26	30	29
Nacht (23-7u)	11	2,2%	13	2,5%	5	6	5	6
Ochtendspits (7-9u)	77	16,2%	59	11,9%	59	45	17	14
Avondspits (16-18u)	79	16,7%	83	16,7%	26	32	53	51

Snelheden gemotoriseerd verkeer

Tijdens de tellingen in 2019 zijn ook de snelheden gemeten. Kijkend naar de rijsnelheid op de Maaslandlaan, blijkt uit de telling dat de V^{85} (snelheid die door 85% van de gebruikers niet wordt overschreden) destijds 55 km/u vs. 53 km/u bedroeg. Deze snelheid is hoger dan de toegestane maximumsnelheid van 50 km/u en heeft daarmee de aandacht. De onderstaande tabellen geven hier per wegvak het detailinzicht.

Wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan
In onderstaande tabel is de snelheid op het wegvak in 2019 weergeven. Uit floating car data blijkt dat in juni 2023 de V85; 53,3 km/u bedroeg.

	Doorsnede	Ri. Oost	Ri. West
Gem. snelheid	46	46	47
V85	**55**	**55**	**55**
< 20 km/u	0,5%	0,5%	0,5%
20 - 30 km/u	2,7%	3,6%	1,8%
30 - 40 km/u	11,9%	12,7%	11%
40 - 50 km/u	57,3%	56,1%	58,5%
50 - 60 km/u	24,4%	24,6%	24,3%
60 - 70 km/u	2,7%	2,2%	3,3%
70 - 80 km/u	0,4%	0,3%	0,5%
> 80 km/u	0,1%	0,1%	0,1%

Wegvak Limburglaan – Gulickstraat
In onderstaande tabel is de snelheid op het wegvak in 2019 weergeven. Uit floating car data blijkt dat in juni 2023 de V85; 51,8 km/u bedroeg.

	Doorsnede	Ri. Noordwest	Ri. Zuidoost
Gem. snelheid	45	44	47
V85	**53**	**50**	**54**
< 30 km/u	2,5%	2,8%	2,1%
30 - 40 km/u	15%	19,5%	10,4%
40 - 50 km/u	60,3%	63,7%	56,9%
50 - 55 km/u	13,7%	9,6%	18%
55 - 60 km/u	5,9%	3,3%	8,6%
60 - 70 km/u	2,1%	0,9%	3,3%
70 - 80 km/u	0,2%	0,1%	0,3%
> 80 km/u	0,3%	0,2%	0,3%

Objectieve verkeers(on)veiligheid

Om een beeld te krijgen van de verkeersveiligheid op een wegvak spelen meerdere factoren een rol. De eerste stap is om te onderzoeken waar en wanneer er ongevallen op het wegvak hebben plaatsgevonden. Het is interessant om daarin verder te zoeken naar mogelijke trends in het ongevallenbeeld. De locatie van het ongeval, de omstandigheid van het ongeval en de afloop van het ongeval zijn belangrijke punten. Het programma Viastat geeft deze informatie weer. Het is daarin gebruikelijk om tot 5 jaar terug te kijken naar de ongevallen. Onderstaande tabel laat een duidelijke piek zien in de jaren 2018 en 2019 met 9 respectievelijk 10 ongevallen op jaarbasis. Op basis van de gegevens uit Viastat is niet te achterhalen wat hiervan de oorzaak is geweest. In het overzicht neemt het aantal ongevallen vanaf 2020 weer af. Het jaartal 2023 is tot en met juni meegenomen in de analyse omdat recentere gegevens nog niet beschikbaar zijn. De ongevallen zijn verdeeld naar het totaal aantal ongevallen, de categorie UMS (uitsluitend materiele schade), slachtoffers en dodelijk.

Jaar	Totaal		UMS	Slachtoffer	Dodelijk
2018	9		6	3	0
2019	10		9	1	0
2020	7		5	2	0
2021	6		5	1	0
2022	4		3	1	0
2023	2		2	0	0
Totaal	**38**		**30**	**8**	**0**

In de tabel hieronder blijkt dat het gros van de ongevallen heeft plaatsgevonden tijdens droge weersomstandigheden.

Weer	Totaal		UMS	Slachtoffer	Dodelijk
Droog	30		23	7	0
Regen	2		2	0	0
Sneeuw/Hagel	2		1	1	0
Niet ingevuld	4		4	0	0
Totaal	**38**		**30**	**8**	**0**

De aard van de ongevallen geeft aan hoe het ongeval heeft plaatsgevonden. Bij 19 ongevallen is de flank het punt van impact geweest. Uit de plaatsbepaling van deze ongevallen blijkt dat flank-ongevallen met name hebben plaatsgevonden nabij de rotondes. Vaak is de oorzaak gelegen in het niet verlenen van voorrang.

Aard	Totaal		UMS	Slachtoffer	Dodelijk
Flank	19		17	2	0
Frontaal	1		0	1	0
Kop / staart	2		2	0	0
Los voorwerp	2		1	1	0
Onbekend	12		8	4	0
Vast voorwerp	1		1	0	0
Voetganger	1		1	0	0
Totaal	**38**		**30**	**8**	**0**

Onderstaande tabel geeft de locatie weer van de ongevallen. De rotondes Graafschap Hornelaan / Hofakkerstraat en Maaslandlaan / Limburglaan scoren verreweg het hoogst. De meeste slachtoffers vallen op de locatie rotonde Maaslandlaan / Limburglaan.

Locatie	Totaal		Kruispunt / wegvak	UMS	Slachtoffer	Dodelijk
Graafschap Hornelaan, Hofakkerstraat, Maaslandlaan	9		Kruispunt (rotonde)	8	1	0
Maaslandlaan, Voogdenstraat	3		Kruispunt	2	1	0
Maaslandlaan, Oppergelrestraat	1		Kruispunt	1	0	0
Maaslandlaan, Limburglaan	10		Kruispunt (rotonde)	7	3	0
Maaslandlaan (tussen Limburglaan en Gulikstraat)	1		Wegvak	1	0	0
Maaslandlaan, Groenewoudlaan	1		Kruispunt	1	0	0
Maaslandlaan (tussen Nedermaaslaan en Thornstraat)	2		Wegvak	1	1	0

Locatie	Totaal		Kruispunt / wegvak	UMS	Slachtoffer	Dodelijk
Maaslandlaan, Ringbaan Oost, Thornstraat	6		Kruispunt	5	1	0
Ringbaan Oost – rotonde oversteek	5		Kruispunt (rotonde)	4	1	0
Totaal	**38**			**30**	**8**	**0**

Het aantal ongevallen zegt niks over het aantal personen dat bij het ongeval betrokken is geraakt. Als bijvoorbeeld een auto met 3 inzittenden in botsing komt met 1 fietser dan is het totaal aantal betrokkenen in dit voorbeeld 4. Onderstaande tabel geeft het aantal betrokkenen bij de ongevallen aan, verdeeld naar leeftijdscategorie. Opvallend is de groep 60 jaar en ouder. Zij zijn het vaakst betroken bij een ongeval en in deze categorie vallen de meeste slachtoffers. Dit gegeven is ook reeds in het Mobiliteitsplan Weert 2030 vermeld.

Leeftijd	Totaal		UMS	Slachtoffer	Dodelijk
4 t/m 11 jaar	1		1	0	0
12 t/m 15 jaar	2		2	0	0
16 t/m 17 jaar	1		1	0	0
18 t/m 24 jaar	8		7	1	0
25 t/m 59 jaar	26		24	2	0
60 jaar en ouder	28		23	5	0
	3		3	0	0
Totaal	**69**		**61**	**8**	**0**

Tenslotte is het nog relevant om te bezien welke vervoerswijzen er bij de ongevallen betrokken zijn. Het meest bij een ongeval betrokken zijn de personenauto's. Hier zijn geen slachtoffers bij te betreuren. Bij de fietsers zijn 7 slachtoffers te betreuren, waarbij de meerderheid (11) niet gewond is geraakt bij de aanrijding. Ook bij de snor- en bromfietsers zijn geen slachtoffers gevallen.

Vervoerswijze	Totaal		UMS	Slachtoffer	Dodelijk
Personenauto	37		37	0	0
Fiets	18		11	7	0
Brom- snorfiets	5		5	0	0
Bestelauto	3		3	0	0
Voetganger	2		1	1	0
Niet bekend	4		4	0	0
Totaal	**69**		**61**	**8**	**0**

Gemeentelijk verkeersbeleid

Het Mobiliteitsplan Weert 2030 is door gemeenteraad vastgesteld op 17 november 2021. Hierin is het speerpunt lopen & fietsen als belangrijkste speerpunt naar voren gekomen. De focus ligt dus de komende jaren met name op het thema lopen en fietsen. Dit door het stimuleren van fietsen en lopen aan de ene kant en het zorgen dat dit op een comfortabele en veilige manier kan plaatsvinden aan de andere kant. Concreet staat er over de Maaslandlaan het volgende opgenomen:

" Twee locaties binnen Weert verdienden onze speciale aandacht als het gaat om de verkeersveiligheid: Op de Maaslandlaan en in het gebied Maaspoort / Maaseikerweg (ten Noorden van het spoor) vallen veel verkeersslachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers. De inrichting van de weg is hier waarschijnlijk een belangrijke oorzaak van de verkeersonveiligheid. De recente herinrichting van de rotonde Maaseikerweg – Sint Maartenslaan laat zien dat een goede inrichting zorgt voor een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid."

Tevens is in het mobiliteitsplan de ambitie opgenomen dat we streven naar geen ernstige verkeersslachtoffers in 2030.

Landelijke richtlijnen

Op de gebiedsontsluitingsweg geldt conform duurzaam veilig 'scheiden op de weg- vakken'. Een fietspad is meestal de oplossing, maar bij de gebiedsontsluitingsweg met maximumsnelheid 50 kilometer per uur kan dat ook een fietsstrook / suggestiestrook zijn. Het Fietsberaad stelt een profiel voor met een strook van minstens 1,70 meter voor. De rijstroken zijn zo breed dat het maatgevend passermoment (in dit geval auto / auto) elkaar goed kunnen passeren. Als gekozen wordt voor een fietsstrook dan levert dit een wegprofiel op van minstens 9,50 meter. Is er minder ruimte beschikbaar dan kan het geen volwaardige GOW zijn en komen we terecht in categorie B.

Categorie B is de tussencategorie, het zijn ruim genomen de wegen tussen 5 en 10 meter. Het zijn wegen die te breed of te druk zijn om het verkeer zonder voorzieningen te mengen en te smal om goed te scheiden. Eigenlijk zou je hier voor een echt duurzaam veilige vormgeving de weg moeten verbreden of versmallen. Als dat niet kan of als daar voorlopig geen geld voor is, dan kan er gewerkt worden met suggestiestroken.

Voor deze 'grijze wegen' en de bredere erftoegangswegen stelt het Fietsberaad een profiel voor met een fietsstrook van 1,70 tot 2 meter en een rijstrook die ruimte biedt aan een veilige afwikkeling van het maatgevend passeermoment.

2.2 Verkeerskundige analyse

Op basis van de beschikbare objectieve data is er een discrepantie aanwezig in het wegbeeld waardoor de weggebruiker niet exact weet wat van hem of haar verwacht wordt. Het is hierdoor noodzakelijk een aantal aanpassingen aan het wegvak door te voeren om de herkenbaarheid en daarmee de veiligheid te waarborgen.

- De **weginrichting** op het studietraject Maaslandlaan voldoet in principe niet aan de ontwerprichtlijnen van landelijke richtlijnen omdat idealiter bij een gebiedsonsluitingsweg 50 km/u een vrijliggend fietspad de voorkeur heeft.
- Ruimtelijk is langs de Maaslandlaan een vrijliggend fietspad niet zondermeer inpasbaar vanwege de aanwezigheid van de bomen, de kabels en leidingen en de beperkte grondpositie van de gemeente.
- In de verkeersstructuur heeft de Maaslandlaan de functie als ontsluitingsweg van en naar de Ringbaan Oost en de verbinding van de Ringbaan Oost naar het Sint Jans Gasthuis, de Philips van Horne, BS aan de Bron en St. Louis.
- Verkeer van en naar het centrum neemt met name de routes Graafschap Hornelaan of de Roermondseweg (N280).
- Gelet op de beperkte **intensiteit** van het gemotoriseerd verkeer op het wegvak (circa 6.300 voertuigen per etmaal) is een aanliggende fietsvoorziening, zoals in de huidige situatie ook deels het geval is, afdoende.
- Het **snelheidsbeeld** uit de meting in 2019 en uit recente floating car data geeft aan dat er structureel een hogere V85-waarde wordt gemeten dan de maximum toegestane snelheid van 50 km/uur.
- Het **ongevallenbeeld** geeft een duidelijk beeld weer dat met name de oudere / kwetsbare verkeersdeelnemer betrokken is bij een ongeval. Tevens is zichtbaar in de analyse dat de meeste ongevallen plaatsvinden tussen auto en fietser, waarbij de fietser in de flank aangereden wordt. Dit vindt met name bij de rotonde met de Limburglaan plaats en is terug te herleiden naar het niet verlenen van voorrang. Een aantal ongevallen vinden ook op het wegvak zelf plaats. Snelheid van gemotoriseerd verkeer speelt bij de ongevallen geen rol.
- Het aandeel vrachtverkeer op de Maaslandlaan is beperkt, het gros ruim 91% betreft licht gemotoriseerd verkeer.
- Op de Maaslandlaan is een buslijn gesitueerd waarbij de bus op de rijbaan halteert.

De kern van (on)veiligheid ligt in de beschikbare **ruimte in het wegprofiel** voor met name de fietser. In de huidige situatie is deels een suggestiestrook aanwezig. Onderstaand een nadere toespitsing op fietsstroken en fietssuggestiestroken en de toepassing daarvan.

Bij toepassing van **fietsstroken** is het niet mogelijk om het aanwezige parkeren op een veilige manier, binnen het bestaande dwarsprofiel op te vangen. Een verbreding van de rijbaan is dan noodzakelijk. Fietsstroken mogen door gemotoriseerd verkeer ook niet gebruikt worden als extra ruimte bij een manoeuvre. Verbreding van de rijbaan is o.a. door de situering van kabels & leidingen direct langs de rijbaan niet eenvoudig in te passen.

Voor **fietssuggestiestroken** schrijven de ontwerprichtlijnen een wenselijke breedte van minimaal 1,70 m voor. Smallere fiets(suggestie)stroken brengen schijnveiligheid met zich mee en zijn dan ook af te raden. Dit resulteert op de Maaslandlaan tot een rijloper van maximaal 4,8 meter. Dit is voldoende voor een passeermoment auto – auto, maar onvoldoende bij een passeermoment waarbij een vrachtauto betrokken is. Over een fietssuggestiestrook mag een automobilist uitwijken cq. parkeren. Het huidige regime wat nu op de Maaslandlaan aanwezig is, kan hierbij gehandhaafd blijven.

Ten aanzien van de snelheid is in de huidige situatie geen sprake van snelheidsremmende maatregelen. Richtlijnen voor het wel of niet toepassen van deze snelheidsremmende maatregelen zijn er niet en is in feite vormvrij.

3: Voorstel te nemen maatregelen

3.1 Fietssuggestiestroken

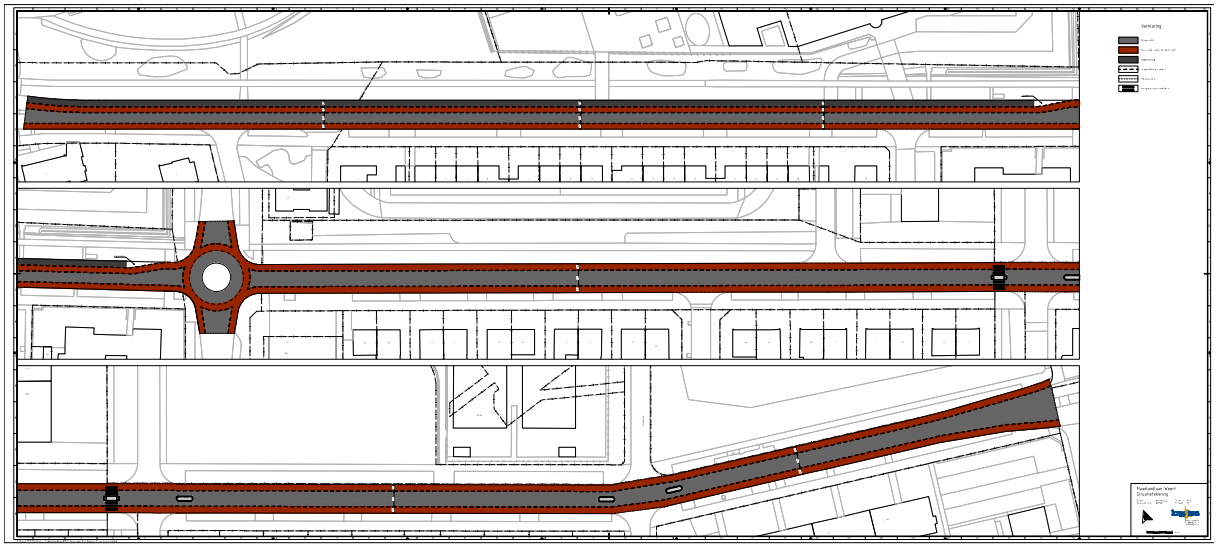
Kijkend naar de verkeerskundige gegevens en de uitgevoerde analyse dan is het advies om op de gehele Maaslandlaan fietssuggestiestroken toe te passen. Hiermee blijft het mogelijk om het parkeren op de rijbaan toe te staan en wordt hier geen nadeel gecreëerd. Door de suggestiestroken minimaal 1,70m breed te maken wordt voldoende ruimte gecreëerd om met twee personen langs elkaar te fietsen. Tevens heeft deze maatregel tot gevolg dat de rijbaan optisch smaller lijkt.

Op het wegvak Ringbaan Oost – Limburglaan worden de huidige suggestiestroken breder. Auto's kunnen desgewenst hier nog op parkeren. Op het wegvak Limburglaan – Graafschap Hornelaan worden eveneens suggestiestroken aangebracht van minimaal 1,70 meter breed zodat ook hier het wegbeeld doorgezet wordt en de fietser een eigen plek in het dwarsprofiel heeft.

Op het laatstgenoemde wegvak is de uitdaging aanwezig van het veel parkeren op de rijbaan. Daarom wordt hier voorgesteld om een aparte parkeerstrook aan te wijzen (zoals nu ook reeds gebruikt wordt) en dan een suggestiestrook aan te brengen. In de praktijk rijden voertuigen hier meer over deze suggestiestrook, maar draagt het wel bij aan het verminderen van de snelheid. Tevens is door de veelheid aan geparkeerde auto's de effectieve wegbreedte smaller, wat de verkeersveiligheid voor de basisschool ten goede komt.

De suggestiestroken worden in rood uitgevoerd. Op de rotonde Limburglaan zijn suggestiestroken aanwezig. Deze worden eveneens in rood uitgevoerd zodat de herkenbaarheid van de fietsers op de rotonde wordt vergroot.

Onderstaande afbeelding geeft de voorgestelde situatie weer. In bijlage 1 is de originele tekening op ware grootte toegevoegd.



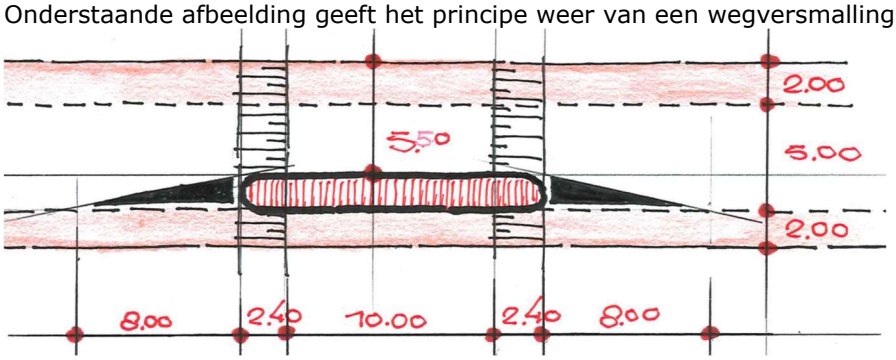
3.2 Snelheidsremmende maatregelen

Uit de analyse blijkt dat zowel in 2019 als ook uit de recente data de V85 structureel hoger is dan de maximum toegestane snelheid van 50 km/u. Uit de ongevallenanalyse blijkt niet dat de hogere snelheid de reden is geweest voor de ongevallen.

Daarnaast is het toepassen van snelheidsremmende maatregelen een keuze van de wegbeheerder en is de wijze waarop niet bepaald door richtlijnen. Er zijn een aantal varianten te bedenken voor snelheidsremmende maatregelen:

Allereerst zorgt een bredere suggestiestrook, uitgevoerd in rood, voor een optische versmalling van de rijbaan. Er is minder grijs zichtbaar en dat heeft invloed op het gedrag van de automobilist. De onder 3.1 voorgestelde maatregelen kan dus al bijdragen aan het verlagen van de snelheid op de Maaslandlaan. Een andere snelheidsremmende maatregel is het toepassen van drempels c.q. kruispuntplateau's. Het toepassen van drempels wordt niet geadviseerd vanwege de aanwezigheid van een buslijn. Daarnaast kan een drempel als maatregel vaak niet op steun rekenen van de omgeving gelet op de mogelijke trillingen en geluidshinder. Het toepassen van een kruispuntplateau wordt in de regel niet toegepast op 50 km/u wegen waar de voorrang geregeld is, zoals op de Maaslandlaan.

Onderstaande afbeelding geeft het principe weer van een wegversmalling.



3.3 Financieel

Bij het opstellen van de raming is op geconstateerd dat er veel craquelé aanwezig is in het asfalt. Het advies is om de fietssuggestiestroken uit te voeren in combinatie met groot asfalt onderhoud. Dit om te voorkomen dat de aan te brengen coating binnen afzienbare tijd los zal laten.

Er zijn twee varianten voor de uitvoering, zie onderstaand:

- Alleen aanbrengen coating en markering zoals gevraagd (variant 1).
- Verwijderen en opnieuw aanbrengen van een volledige deklaag gevolgd door het aanbrengen van coating en markering (variant 2)

Variant 2 is een indicatie van de in te schatten werkzaamheden. Het kan zijn dat uit asfalt onderzoek meer nodig is dan alleen de deklaag vervangen, dit is op dit moment niet in te schatten.

Variant 1: alleen fietsstroken en markering					
Omschrijving	**Type**	**Hoeveelheid**	**Eenheid**	**Eenheidsprijs**	**Prijs**
Aanbrengen fietspadcoating rood		3650	m2	€ 50,00	€ 182.500,00
Aanbrengen langsmarkering 1-1 10cm dik	thermoplastisch	2200	m	€ 2,50	€ 5.500,00
Verwijderen bestaande thermoplast	langsmarkering	1000	m	€ 5,00	€ 5.000,00
Subtotaal					€ 193.000,00
Onvoorzien 10%					€ 19.300,00
Staartkosten 20%					€ 42.460,00
Totaal					**€ 254.760,00**

Variant 2: fietsstroken gecoat					
Omschrijving	**Type**	**Hoeveelheid**	**Eenheid**	**Eenheidsprijs**	**Prijs**
Aanbrengen fietspadcoating rood		3650	m2	€ 42,00	€ 153.300,00
Verwijderen en aanbrengen deklaag asfalt		8500	m2	€ 15,00	€ 127.500,00
Aanbrengen langsmarkering 1-1 10cm dik	thermoplastisch	2200	m	€ 2,50	€ 5.500,00
Subtotaal					€ 286.300,00
Onvoorzien 10%					€ 28.630,00
Staartkosten 20%					€ 62.986,00
Totaal					**€ 377.916,00**

4: Conclusies & aanbevelingen

4.1 Conclusies

Op basis van voorliggende quickscan naar de verkeersveiligheid op de Maaslandlaan tussen de Ringbaan Oost en de Graafschap Hornelaan, volgen onderstaande conclusies. Hierbij dient in acht genomen te worden dat de insteek van deze quickscan gericht is op praktisch uitvoerbare maatregelen op relatief korte termijn, zoals ook benoemd in de inleiding.

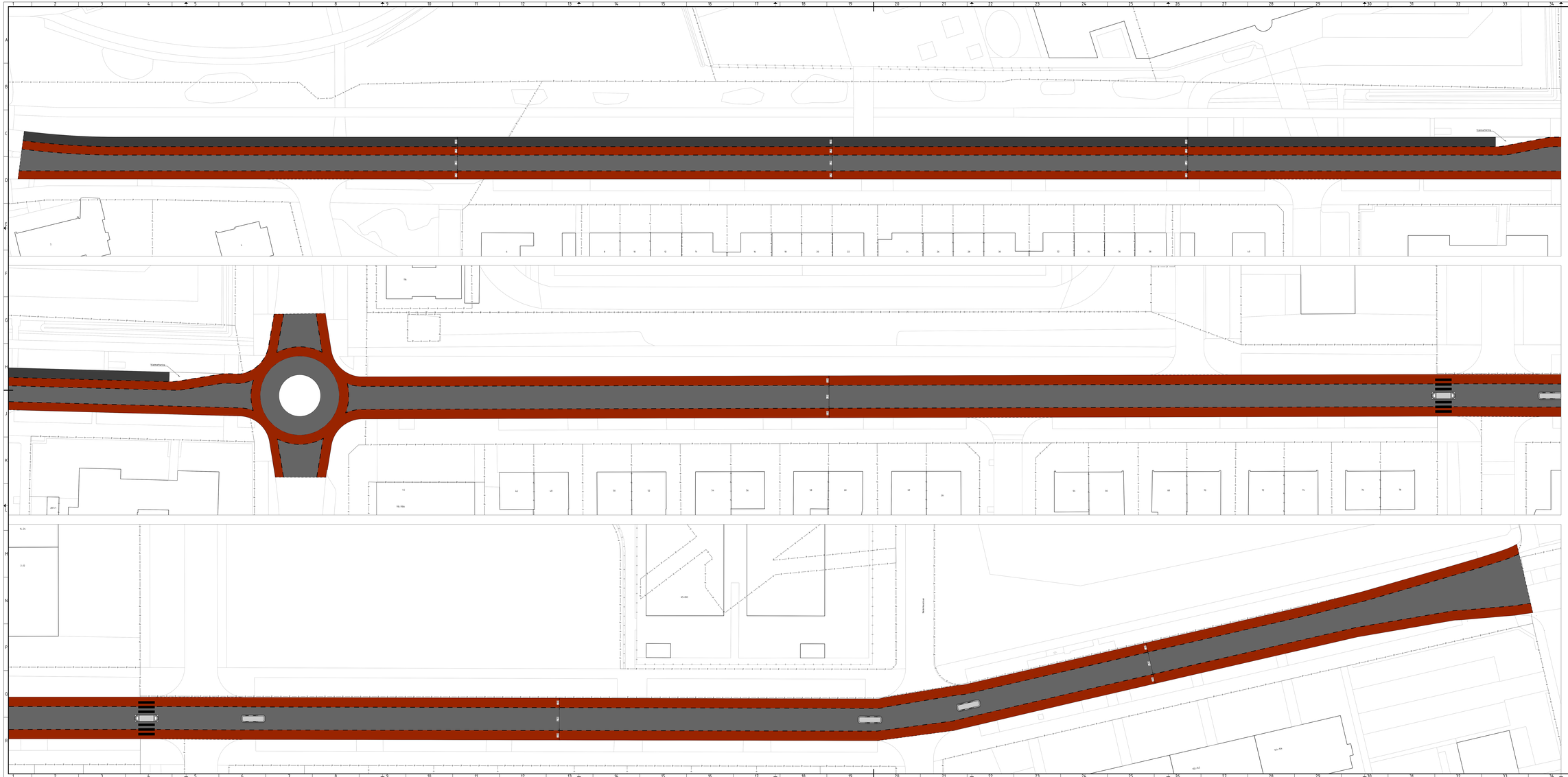
- Het aantal voertuigen op de Maaslandlaan en de voertuigverdeling is gangbaar op een weg met een gebiedsontsluitende functie (6.300 mvt / etmaal in 2023).
- Het aantal parkerende voertuigen is op het wegvak Ringbaan Oost – Limburglaan minimaal. Het aantal geparkeerde voertuigen op het wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan is groter. Dit is verklaarbaar uit het feit dat hier meer functies zijn gelegen die vragen om op de rijbaan te parkeren. O.a. de aanwezigheid van de school, maar zeker ook het feit dat het bij de woningen aan een eigen oprit ontbreekt zijn hier debet aan.
- De aanwezige fietssuggestiestrook is smal, gelet op de ambitie om lopen en fietsen te stimuleren. Onderzoek van het Fietsberaad toont ook aan dat minimaal 1,7 meter benodigd is, maar dat 2,0 meter ideaal is.
- Op het wegvak Graafschap Hornelaan – Limburglaan is aan éénzijde parkeren voorzien, dit dient behouden te blijven om de parkeerbalans in dat gebied niet te verstoren.
- De variant vrijliggende fietspaden heeft een beperkt oplossend vermogen omdat dit, ruimtelijk moeilijk inpasbaar is gelet op de grondpositie van de gemeente.
- De rijbaan is voldoende breed om de fietssuggestiestroken breder aan te leggen, hierdoor oogt de rijbaan ook smaller, wat de rijbaan optisch versmald.
- Ten aanzien van de snelheid is het toepassen van snelheidsremmende maatregelen wenselijk.

4.2 Aanbevelingen

Op basis van dit rapport en de conclusies is het aan te bevelen om op de Maaslandlaan fietssuggestiestroken toe te passen. Het is daarnaast wenselijk deze, conform de richtlijnen uit te voeren waarbij de breedte minimaal 1,70 meter en idealiter 2,00 meter bedraagt.

Het toepassen van snelheidsremmende maatregelen kan in een aantal varianten plaatsvinden. Geadviseerd wordt hier een pilot voor op te zetten waarin met de omgeving gekeken kan worden welke maatregel het beste functioneert. Kijkend naar de aanwezigheid van de lijnbus, het comfort voor de fietser en het draagvlak in de omgeving wordt het toepassen van wegversmallingen (met eventueel een voorrangsregeling) aanbevolen.

Bijlage 1: Situatietekening



Verklaring

- Rijbaan asfalt
- Fietsstrook coating of asfalt rood
- Parkeerstrook
- Langsmarkering streep 1:1
- Meterlaadgrens
- Voetgangersoversteekplaats

Maaslandlaan Weert
Situatietekening

Datum	03-09-2023	Projectnr.	N.V.T.
Getekend door:	MEZ01	Formaat:	A0

kragten
Postbus 1
6000 AA Weert
T 0495 - 538 43 55
info@kragten.nl
www.kragten.nl

0 5 10 15 20 25 30
1:200

L:\Users\MEZ01\OneDrive - Kragten\Desktop\WEERT\Tekeningen\3D-Tekeningen\Situatietekening.dwg

GEMEENTE WEERT

Postbus 950
6000 AZ Weert
www.weert.nl