

Gemeente Weert
T.a.v. de heer P. Dekker
Postbus 950
6000 AZ Weert

HaskoningDHV Nederland B.V.
Amerikalaan 110
6199 AE Maastricht Airport
Postbus 302
6199 ZN Maastricht Airport
T (088) 348 78 48
F (088) 348 78 99
E info@rhdhv.com
W www.royalhaskoningdhv.com

Maastricht Airport, 7 december 2015

ons kenmerk : MO-MA20150130a
dossier : BD8240.100.100
project : Beatrixlaan-Maaseikerweg
betreft : Advies
behandeld door : Albert Erhardt
telefoon, e-mail : 06 50 21 35 48, albert.erhardt@rhdhv.com
classificatie : Klant vertrouwelijk

1. INLEIDING

In 2014 heeft de gemeente Weert, in het kader van de Houtstraatlossing, het kruispunt Maaseikerweg – Beatrixlaan gereconstrueerd. Voor aanvang van de reconstructie heeft adviesbureau Grontmij in 2011 een uitgebreide studie verricht naar de gewenste inrichting van het kruispunt Maaseikerweg – Beatrixlaan.

De resultaten uit de studie waren het uitgangspunt voor de reconstructie. Echter geven weggebruikers en bewoners aan niet tevreden te zijn met de recente aanpassing van het kruispunt.



Afbeelding 1: Foto van de huidige situatie

Daarom zijn voorstellen gedaan ter verbetering van de verkeerssituatie, waarbij Royal HaskoningDHV voorstelt een kruisingsvlak te verkleinen, de middenberm te verbreden en de opvallendheid van de kruising te verbeteren.

Deze oplossing is ook op 2 december 2015 gepresenteerd in een informele Raadsvergadering. Enkele bewoners, met name vertegenwoordigd in het Buurtschap Moesel 1, blijven echter voorstander van een (micro)rotonde. Na afloop van de raadsinformatiebijeenkomst is vervolgens afgesproken dat zowel Royal HaskoningDHV als CROW een schets van het Buurtschap betreffende een punaise-/microrotonde zouden ontvangen en deze vervolgens nader zouden beoordelen en bekijken in hoeverre deze (verder) te optimaliseren is.



Afbeelding 2 Voorstel RHDHV

2. BEOORDELING NIEUW SCHETSONTWERP BUURTSCHAP

Op 30 november 2015 heeft het Buurtschap een presentatie gegeven aan de gemeenteraadsleden. In deze presentatie is een globaal schetsontwerp gepresenteerd. Dit globale schetsontwerp van het Buurtschap is door Royal HaskoningDHV beoordeeld.

3. MICRO- OF PUNAISEROTONDE

Microrotonde algemeen

Een microrotonde (tevens punaiserotonde genoemd) is een beduidend kleinere rotonde dan een reguliere (eenstrooks)rotonde met een niet-overrijdbaar middeneiland. Een microrotonde kan volledig overrijdbaar zijn of bestaan uit een klein niet-overrijdbaar eiland. Indien mogelijk verdient een fysiek eiland, al is deze soms zeer klein, de voorkeur. Op onderstaande schets is de mogelijkheid van een microrotonde door ingenieursbureau Grontmij aangegeven.



Afbeelding 3: Schetsontwerp Grontmij, Houtstraatlossing Weert, 2011.

Een microrotonde heeft meerdere voor- en nadelen. Een microrotonde zorgt voor een afname van de snelheid van het verkeer, al is deze beperkter dan bij een reguliere rotonde. Daarnaast zorgt een microrotonde ervoor dat verkeer vanuit de zijstraat goed kan invoegen. Berekeningen tonen wel aan dat de doorstroming op een microrotonde, als deze op de kruising Beatrixlaan-Maaseikerweg wordt gesitueerd, matig is waarbij er enige wachtrijen zullen ontstaan tijdens de spitsuren, ongeveer vergelijkbaar met de nabij gelegen microrotonde Nassaulaan. Dit komt doordat de rijrichtingskeuze van het verkeer op de microrotonde pas laat zichtbaar is voor het wachtende verkeer.

Het belangrijkste nadeel van microrotondes is de verkeersveiligheid. Zo zal een microrotonde weer lastig(er) zijn voor bussen en vrachtverkeer en zal rechtdoorgaand fietsverkeer op de Maaseikerweg hinder ondervinden van het gemotoriseerd verkeer en zal (mede) daardoor de kans op ongevallen voor met name fietsers naar verwachting groter zijn. Mede gezien het vele fietsverkeer wordt een microrotonde door ons hier ontraden. Ook zal de microrotonde, door de excentrische ligging, in de richting Zuid -> Noord minder snelheidsremmend werken. Dit blijft ook het geval wanneer aan de oostzijde van de rotonde naast de rijbaan bermplanken worden bevestigd conform het voorstel van het Buurtschap. De boogstraal blijft aan deze zijde van de rotonde te beperkt om een lagere snelheid af te dwingen. Daarnaast bevestigen ongevalgegevens van de bestaande microrotondes in Weert het ongunstige ongevalbeeld. Op locaties met vergelijkbare intensiteiten vinden er bij de bestaande microrotondes in Weert meer ongevallen plaats dan momenteel op de kruising Beatrixlaan-Maaseikerweg.

Schets Buurtschap:



In bovenstaande globale schets van het Buurtschap wordt gekozen voor een meer ovale microrotonde, verhoogde middengeleiders op de Maaseikerweg en visuele scheiding met reflectorpalen of bermplanken tussen fietspad en rijbaan.

Onze conclusie:

Verhoogde middengeleiders zijn, gezien de rijcurves van bussen en vrachtwagens hier helaas niet mogelijk. Bij een dergelijke microrotonde kunnen alleen overrijdbare middengeleiders (al dan niet enigszins bol gestraat) worden toegepast. In het ontwerp dient voorkomen te worden dat fietsers op de rotonde van en naar het fietspad Karekiethof rijden. Deze fietsbeweging zorgt juist voor grote onveiligheid, aangezien pas laat duidelijk is of fietsers hier de microrotonde op rijden of (rechtdoor) over de Maaseikerweg rijden. Een ovale vorm leidt in de regel tot groter ruimtegebruik en biedt hier weinig toegevoegde waarde. Beter is het om hier dan te kiezen voor een ronde vorm die al in een eerder stadium op verzoek van het Buurtschap Moesel 1 is uitgewerkt. Resumerend kan gesteld worden dat de opmerkingen als aangegeven in de presentatie van het Buurtschap niet leiden tot verbetering van de verkeersveiligheid voor de fietsers.

4. ONS ADVIES

Het realiseren van een microrotonde op deze locatie wordt afgeraden. Zowel de microrotonde met een rond overrijdbaar middeneiland, welke al eerder op verzoek van het Buurtschap (door Royal HaskoningDHV) is gemaakt, als de globale schets van het Buurtschap Moesel 1 die aan de gemeenteraad is voorgelegd, leiden op deze locatie tot verkeersonveilige situaties. Het schetsontwerp van de Grontmij (Houtstraatlossing, september 2011) is nog minst onveiligst van de 3 ontwerpen voor een microrotonde. Nadeel van deze (Grontmij) rotonde is dat er (nog) te weinig rekening is gehouden met de aansluiting Karekiethof. Verdere optimalisatie van dit schetsontwerp is mogelijk, maar zal de nadelen ten aanzien van verkeersonveiligheid voor de fietser niet opheffen. Een rotonde op deze locatie is alleen wenselijk wanneer hier vrijliggende fietspaden worden aangebracht en de juiste boogstralen voor het verkeer worden toegepast. Echter is dit niet inpasbaar zonder de aankoop van percelen van derden.