

MEMO

AAN

Susanne Eurlings, gemeente Weert

KOPIE

VAN

ir. J.P. Boender

DATUM

4 december 2015

NUMMER

20164K/JBOE/1

ONDERWERP

Advies nieuwste variant Buurtschap Moesel 1

Opdracht aan CROW

De opdracht van de gemeente Weert aan CROW is om, onafhankelijk van RHDHV, een advies uit te brengen over de aangepaste variant van het Buurtschap Moesel 1 voor het kruispunt Beatrixlaan-Maaseikerweg, zoals die is opgenomen in de presentatie van het Buurtschap aan de raadsleden van 30 november jl. (zie figuur hieronder).

Zowel de voordelen als de nadelen dienen benoemd te worden. Tevens wordt verzocht om een advies uit te brengen op welke manier eventuele verkeerskundige belemmeringen en/of onveilige aspecten verholpen kunnen worden. De oplossing hiervoor dient ook op tekening uit gewerkt te worden. Wanneer er verkeerskundige belemmeringen zijn die niet verholpen kunnen worden of die niet leiden tot verkeerskundige verbeteringen dienen deze ook benoemd te worden.

Randvoorwaarden vanuit CROW

CROW is geen advies- of ingenieursbureau en kan derhalve geen uitgewerkte tekeningen leveren. Ook kijkt CROW naar de bewuste variant vanuit de CROW-ontwerprichtlijnen, alsmede de bekende praktijkervaringen met verschillende kruispuntoplossingen.



De betreffende variant.

Advies van CROW

De betreffende variant (zie bovenstaande figuur) is een drietaks punaiserotonde met fietsstroken.

De voordelen van deze variant zijn:

1. Door de rotondevorm zal de snelheid voor alle verkeer verlaagd worden (ten opzichte van de huidige situatie).
2. Het oprijden vanuit de Beatrixlaan wordt eenvoudiger (ten opzichte van de huidige situatie).
3. Het aanbrengen van fysieke middengeleiders op de Maaseikerweg naar de rotonde alsmede een fysieke verhoging (voorgesteld zijn reflectorpalen ook wel bermplanken genoemd) geleidt het verkeer richting de rotonde, waardoor loodrecht wordt aangesloten op de rotonde en de snelheid wordt gereduceerd.
4. Het aanbrengen van een fysieke middengeleider op de twee takken van de Maaseikerweg naar de rotonde biedt de mogelijkheid voor voetgangers om de Maaseikerweg in twee fasen over te steken.

De nadelen van deze variant zijn:

1. Het is geen standaard rotonde met een fysiek verhoogd middeneiland en vrijliggende fietspaden. De punaiserotonde vergroot de verkeersonveiligheid voor fietsers met een factor 4 ten opzichte van een standaardrotonde.
2. Een punaiserotonde heeft geen fysiek verhoogd middeneiland, waardoor het voor voertuigen, zeker vrachtauto's mogelijk wordt dit middelvlak te berijden met een hogere snelheid dan gewenst. Dit is nadeling voor de verkeersveiligheid.
3. Het overrijdbare gedeelte heeft een ovale vorm (blauw), waarvan het nut mij ontgaat.
4. Op de rotonde is een fietsstrook aangegeven, die alleen gescheiden is van de rijbaan door onderbroken markering. Dit is voor de fietsers de meest onveilige fietsvoorziening bij een rotonde, aangezien vrachtverkeer de fietsstrook als extra ruimte gaat gebruiken bij het berijden van de rotonde (zeker bij een rotonde met een kleine diameter) en de fietsers zich veilig wanen op de (rode) fietsstrook.
5. Het aanbrengen van fysieke middengeleiders op de Maaseikerweg naar de rotonde alsmede een fysieke verhoging (voorgesteld zijn reflectorpalen of bermplanken) kan ervoor zorgen dat vrachtverkeer de punaiserotonde niet meer goed kan berijden (rijcurves). (1)
6. Het volledig bestraten van de ruimte tussen het vrijliggende fietspad langs de Maaseikerweg en de rotonde zorgt voor een enorm brede fietsvoorziening, die onduidelijkheid geeft over de plaats van de fiets in dit (ter plaatse van de rotonde) zeer brede fietspad.
7. Het fietsverkeer van de noordkant van de Maaseikerweg naar de zuidkant hiervan zal niet altijd de fietsstrook op de rotonde volgen, aangezien dit een behoorlijke omrijlengte geeft, maar zal gaan zwerven over de punaiserotonde met een toename van de verkeersonveiligheid tot gevolg.
8. Het aanbrengen van een fysieke middengeleider op de twee takken van de Maaseikerweg naar de rotonde biedt de mogelijkheid voor voetgangers om de Maaseikerweg in twee fasen over te steken. Dan moet de zebra wel als onderdeel van de rotonde worden gezien. De getekende zebra's liggen echter ver van de rotonde zodat de zebra's in het wegvak van de gebiedsontsluitingsweg (Maaseikerweg) komen te liggen. Over (drukke) gebiedsontsluitingswegen wordt echter geen vrijliggend zebra-pad aangelegd. Een zebra is namelijk een voorrangregeling waarbij het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg 'opeens' voorrang moet verlenen. Zebra-paden kunnen dan leiden tot kopstaartongevallen en derhalve een vergroting van de verkeersonveiligheid..

Mogelijke verbeteringen om de nadelen van deze variant te beperken of weg te nemen (hierbij is dezelfde nummering gehanteerd als bij de nadelen):

1. Het eerstgenoemde nadeel kan alleen worden weggenomen door een standaardrotonde met vrijliggende fietspaden toe te passen. Aangezien de opdracht is om een zo verkeersveilige oplossing te realiseren verdient deze oplossing dan ook hier de voorkeur.

2. Het aanbrengen van een fysiek middeneiland kan een oplossing bieden, maar dan moet zeker de maatvoering van de punaiserotonde worden vergroot in verband met overrijdbaarheid van de rotonde.
3. Verander de ovale gelijkvloerse vorm in een fysiek verhoogd rond middeneiland (zie ook punt 2). Hierdoor moet waarschijnlijk de diameter van de rotonde worden vergroot in verband met de berijdbaarheid van vrachtauto's. (1)
4. Om de verkeersveiligheid voor de fietsers te verbeteren op de fietsstrook op de rotonde is het aanbrengen van een fysieke scheiding tussen de rijbaan voor het autoverkeer en de fietsstrook nodig. Hierdoor moet de diameter van de punaiserotonde worden vergroot om het voor het vrachtverkeer fysiek mogelijk te maken de rotonde te berijden. (1)
5. Het niet fysiek maken van de middengeleiders (toepassen overrijdbare middengeleiders) lost dit probleem op, maar zorgt ervoor dat het overige verkeer met een hogere snelheid de rotonde op kan rijden, hetgeen tot verkeersonveilige situaties kan leiden.
6. Het verplaatsen van het vrijliggende fietspad langs de Maaseikerweg naar de strook langs de voorgestelde fysieke verhoging (voorgesteld zijn reflectorpalen of bermplanken) kan hierbij een herkenbaarder oplossing bieden. Dus even breed houden en slechts verschuiven naar de rotonde toe.
7. Hiervoor is geen verkeerskundige oplossing beschikbaar binnen de punaiserotonde.
8. Breng de zebra's dichtbij de rotonde aan zodat zij als onderdeel van de rotonde worden gezien.

(1) Voor verschillende punten wordt aangegeven dat de berijdbaarheid door vrachtverkeer mogelijk een probleem is. De maatvoering van de punaiserotonde is bij CROW niet bekend en CROW kan ook niet met een rijcurvesimulatie nagaan of de rotonde dan nog berijdbaar is voor bijv. het vrachtverkeer.

Conclusie

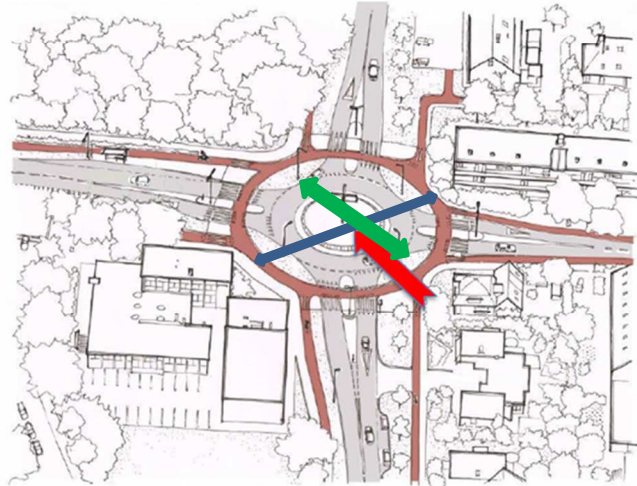
De door Buurtschap Moesel 1 bedachte aangepaste variant heeft enkele voordelen en de nodige nadelen. Het aanpassen van het ontwerp kan voor een aantal nadelen een verbetering opleveren om de verkeersveiligheid relatief te vergroten. Daardoor moet de rotonde echter een grotere diameter krijgen (in verband met de berijdbaarheid van vrachtauto's). De verkeersonveiligheid voor het fietsverkeer blijft bij de punaiserotonde echter een punt van zorg!

De enige echt goede 'aanpassing', bekeken vanuit verkeersveiligheid, is een standaardrotonde met vrijliggende fietspaden. Hiermee worden alle genoemde nadelen van de punaiserotonde opgelost. De diameter van de standaardrotonde zonder fietspaden is 32 meter (groene pijl in onderstaande figuur).

Rekening houden met een afstand van 5 meter tussen de rotonde en het fietspad en 1,50 m voor het fietspad zelf kom ik op een maat van 45 m (blauwe pijl in onderstaande figuur). De rijbaanbreedte is 5,50 m en het middeneiland heeft een straal van 10,50 m (diameter 21 m).

Ideale oplossing rotonde 50 km/h-weg en 30 km/h-weg

50 km/h-weg



Diameter = 32 m

30 km/h-weg

