

Sector	: Ruimte	Openbaar: <input checked="" type="checkbox"/>
Afdeling	: Projectontwikkeling	Niet openbaar: <input type="checkbox"/>
Zaaknummer(s) ingekomen stuk(ken)	:	Kabinet: <input type="checkbox"/>
Behandelend medewerk(st)er	: Susanne Eurlings	Tel.: (0495) 57 53 32
Portefeuillehouder(s)	: H.A. Litjens	Nummer B&W-advies: BW-008122

ONDERWERP

Aanpassing T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan

ADVIES

Instemmen met:

1. De aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan.
2. De kosten voor de uitvoering, begroot op € 175.000,-, te dekken uit het restant van het krediet Houtstraatlossing fase 2.
3. Geheimhouding opleggen met betrekking tot de kostenramingen als niet-openbare bijlage.

TOELICHTING

De kostenramingen van de herinrichting van het kruispunt Maaseikerweg - Beatrixlaan zijn niet openbaar gelet op de financiële belangen van de gemeente Weert en ter voorkoming van onevenredige bevoordeling (artikel 10 lid 2 onder b en g WOB).

Relatie met vorig voorstel:

Op 15 november 2011 heeft uw college ingestemd met het ontwerp voor de herinrichting van het openbaar gebied dat deel uitmaakt van het project Houtstraatlossing fase 2.

Algemeen:

De T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan maakte deel uit van het integrale ontwerp herinrichting openbaar gebied Houtstraatlossing fase 2. Dit ontwerp is in opdracht van de gemeente Weert uitgevoerd door Ingenieursbureau Grontmij. Gedurende het ontwerptraject

Weert, 21 oktober 2015 De directeur,	Commissie Ruimte van 8 december 2015	S		B	W	W	W	W
			akkoord		HL	FvE	PS	GG
	Raad van 16 december 2015		bespreken					
		Behandeling uiterlijk in college van 3 november 2015						

In te vullen door het B&W secretariaat:

- | | | |
|---|---|---------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Akkoord | <input type="checkbox"/> Niet akkoord | <input type="checkbox"/> A-stuk |
| <input type="checkbox"/> Akkoord met tekstuele aanpassing door portefeuillehouder | <input checked="" type="checkbox"/> Gewijzigde versie | <input type="checkbox"/> B-stuk |
| <input type="checkbox"/> Anders, nl.: | | <input type="checkbox"/> C-stuk |

Beslissing d.d.: **3-11-2015**

Nummer: **2**

De secretaris,


heeft het ingenieursbureau zich niet gehouden aan de verkeerskundige uitgangspunten die door de gemeente op basis van een verkeersonderzoek zijn vastgesteld. Dit heeft geleid tot fouten in het ontwerp en in de bestekstekeningen.

Bij het in gebruik nemen van de Maaseikerweg, na de aanleg, zijn deze fouten pas aan het licht gekomen. De huidige T-splitsing kent de volgende problemen:

- De rijcurve van de rijbaan ter hoogte van de T-splitsing en het aangrenzend fietspad voor verkeer van het centrum richting Stramproy is te scherp. Hierdoor is er voor motorvoertuigen onvoldoende ruimte om fietsers te passeren.
- De bochtstralen zijn voor vrachtwagens en bussen vanaf de Beatrixlaan richting het centrum te krap gedimensioneerd;
- De opstelruimte voor fietsers in het midden van de weg is te smal. Hierdoor is het niet mogelijk het kruispunt in twee keer over te steken;
- Door het gebruik van schuine trottoirbanden is het voor bestuurders van een scootmobiel minder comfortabel om over te steken.

Vanuit de omwonenden en de wijkraden zijn hierover diverse klachten binnengekomen. De omwonenden van de Maaseikerweg ervaren de weg als erg druk en vinden dat er te hard wordt gereden. Aan de gemeente is verzocht om de gesignaleerde problemen te verhelpen en de meest verkeersveilige oplossing voor de huidige T-splitsing te realiseren.

Met de omwonenden van de huidige T-splitsing, het Buurtschap Moesel 1 en de wijkraden Moesel en Graswinkel heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden. Het Buurtschap Moesel 1 heeft haar voorkeur uitgesproken voor een oplossing die (verkeers)veiligheid biedt aan alle gebruikers en die tevens het woongenot van alle omwonenden garandeert.

Argumenten:

In september 2011 heeft Grontmij een verkeerskundig onderzoek gehouden naar herinrichting van het toenmalige kruispunt. In dit onderzoek zijn 7 varianten onderzocht, waarbij vier rotondevarianten en drie kruispuntvarianten. In april 2015 heeft de gemeente Royal Haskoning DHV gevraagd om een onafhankelijk advies uit te brengen voor een meest verkeersveilige aanpassing van de bestaande situatie. Dit onafhankelijk advies is gebaseerd op nieuwe verkeerstellingen, gehouden tussen 28 mei en 12 juni 2015 en een nieuwe update van het gemeentelijk verkeersmodel. Het definitieve advies van Royal Haskoning DHV is als bijlage 1 toegevoegd. In dit onderzoek zijn de volgende verkeersoplossingen tegen het licht gehouden:

- een volwaardige rotonde met vrij liggende fietspaden
- een rotonde met fietsers op de rijbaan
- een punaise rotonde met aan één zijde een vrij liggend fietspad
- een T-splitsing met ruime middengeleider
- Microrotonde

In de tabel op de volgende pagina is per oplossingsvariant aangegeven of wordt voldaan aan de belangrijkste (verkeerskundige) kaders.

	Rotonde met vrijliggende fietspaden	Rotonde met fietsers op de rijbaan	Microrotonde met aan oostzijde vrijliggend fietspad	Microrotonde Met fietsers op de rotonde	Voorrangs-kruising met ruime midden geleider
Ruimtelijk inpasbaar (in de beschikbare ruimte)	-- Niet inpasbaar (in het openbaar gebied)	+/- Alleen inpasbaar bij grote ingreep in het groen	+ Goed ruimtelijk inpasbaar	+ Goed ruimtelijk inpasbaar	+ Goed ruimtelijk inpasbaar
Verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer	++ Goede snelheidsverlaging en beperking conflictpunten	+ Redelijke snelheidsverlaging (wel excentrische ligging)	- Gemotoriseerd verkeer ziet pas laat of verkeer afslaat	- Gemotoriseerd verkeer ziet pas laat of verkeer afslaat	+ Verkleind kruisingsvlak en extra accentuerend kruispunt
Verkeersveiligheid voor fietsers	++ Fietsers in het zicht en in de voorrang	- Kans op hoger ongevalbeeld (conform rotonde Sint Maartenslaan)	-- Grote kans op hoger ongevalbeeld (conform Nassaulaan)	-- Grote kans op hoger ongevalbeeld (conform Nassaulaan)	+ Fietsers kunnen in twee stappen oversteken
Verkeersveiligheid voor voetgangers (oversteek)	++ In twee keer oversteken mogelijk	++ In twee keer oversteken mogelijk	- Voetgangers moeten beide rijrichtingen in één keer oversteken	- Voetgangers moeten beide rijrichtingen in één keer oversteken	++ In twee keer oversteken mogelijk
Doorstroming en bereikbaarheid voor alle verkeer	+ Goed, voldoende zicht waardoor anticiperen mogelijk is	+/- Matig, door remmen, wachten en oprijden gemengd verkeer (vracht, auto en (brom)fiets)	- Beperkt, lastig anticiperen op rijrichting verkeer	- Beperkt, lastig anticiperen op rijrichting verkeer	+ Vooraf zicht, waardoor anticiperen mogelijk is

Tabel 1: Score ten opzichte van de huidige situatie

Legenda:

- ++ heel goed
- + goed
- +/- redelijk
- matig
- slecht/niet acceptabel

Voorstel voor aanpassing:

De aanpassing van de T-splitsing met ruime middengeleiders is de meest verkeersveilige oplossing. Het uitgewerkt schetsontwerp is als bijlage 2 toegevoegd. In dit ontwerp zijn de volgende onderdelen verwerkt:

- De middengeleiders worden op de as van de weg gerealiseerd, waarbij er geen uitbuiging meer is naar één zijde.
- De middengeleiders worden verbreed naar 3 meter, zodat fietsers en voetgangers gefaseerd kunnen oversteken.
- Het kruisingsvlak wordt verkleind, zodat de ontruimingstijd kort is.
- De entree van de Beatrixlaan wordt versmald, zodat beter zicht ontstaat bij het naderen van de Maaseikerweg en verkeer niet naast elkaar kan opstellen.
- Het kruisingsvlak wordt voorzien van een visueel kruisingsplateau (geen verhoging), waarbij de kruising wordt voorzien van een attentieverhogende kleur en taludmarkering.
- Ter plaatse van de oversteekplaatsen voor voetgangers worden de trottoirbanden verzonken, zodat er geen obstakels meer zijn ten aanzien van de toegankelijkheid voor minder validen.
- Het gebruik van de T-splitsing is voor vrachtwagens en bussen verbeterd door de aanpassing van de bochtstralen.

Alternatief voor aanpassing:

Op verzoek van de wijkraden Graswinkel, Moesel en het Buurtschap Moesel 1 is een ontwerp met een rotonde met een vrijliggend fietspad aan de oostzijde uitgewerkt. Gelet op de benodigde ruimte voor het vrijliggende fietspad is alleen een punaiserotonde of te wel microrotonde ruimtelijk inpasbaar. Dit alternatief is ook verwoord in het definitieve advies van Royal Haskoning DHV. Het ontwerp is als bijlage 3 toegevoegd.

In dit ontwerp zijn de volgende onderdelen verwerkt:

- Eenvoudige benadering; Het oprijden vanuit de Beatrixlaan wordt eenvoudiger (zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor fietsers);
- Fietsers die in noordelijke richting op de Maaseikerweg rijden zijn afgeschermd van de rijbaan voor gemotoriseerd verkeer.

Advies verkeerscommissie:

Op 20 oktober 2015 is het definitieve advies van Royal Haskoning DHV behandeld in de verkeerscommissie. Het advies van de verkeerscommissie is als bijlage 4 toegevoegd. Kort samengevat heeft de verkeerscommissie het volgende geadviseerd:

- Een voorrangskruising te realiseren.
- Geen verhoogd kruisingsvlak aanleggen in verband met geluidsoverlast.
- Kruisingsvlak ter plaatse van de Maaseikerweg uitvoeren in een attentieverhogende kleur en markering.
- Geen inritconstructie ter hoogte van de Beatrixlaan toepassen.
- De trottoirs ter plaatse van de oversteekmogelijkheden te voorzien van verlaagde banden, waarbij in de uitvoeringfase extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering ervan.
- Geen as-markering bij entree Beatrixlaan aanbrengen.
- Bekijken of de fietsstroken op kruisingsvlak die in het voorgelegde ontwerp 1,5 meter zijn, iets verbreedt kunnen worden.

Kanttekeningen:

In Nederland worden alle verkeersongevallen, die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of in registratiesets, in een bestand geregistreerd. Dit registratiebestand wordt aan het begin van het nieuwe jaar bijgewerkt. De gegevens van 2015 zijn nog niet verwerkt. Uit het registratiebestand blijkt dat er in de periode na de openstelling van de T-splitsing in juni 2013 tot eind 2014, geen verkeersongevallen zijn geregistreerd.

Het voorstel T-splitsing:

Om inzichtelijk te krijgen in hoeverre een verhoogd kruisingsvlak, dat over het algemeen een extra snelheidsremmende werking heeft, overlast veroorzaakt voor de omgeving is een trillingsonderzoek uitgevoerd.

Uit de resultaten van dit onderzoek blijkt dat voldaan wordt aan de eisen uit de SBR-Richtlijnen deel A "Schade aan gebouwen". Hieruit blijkt dat schade aan de omliggende gebouwen ten gevolgen van trillingen door verkeerspassages over een 50 km/h asfaltplateau op de T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan, onwaarschijnlijk is.

Uit de rekenresultaten blijkt dat niet voldaan wordt aan de streefwaarden uit de SBR-Richtlijn deel B "Hinder voor personen in gebouwen". Hinder in de omliggende gebouwen ten gevolgen van trillingen door verkeerspassages over een 50 km/h asfaltplateau op de T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan, is wel waarschijnlijk. Daarom wordt uw college geadviseerd om een niet verhoogd kruisingsvlak aan te leggen.

De realisatie van de aanpassing van de T-splitsing met ruime middengeleiders heeft een grote impact op de omgeving. Dit heeft een aantal gevolgen:

- Bij aanpassing van de T-splitsing dienen de aanwezige kabels en leidingen in de middenberm en het vrijliggend fietspad omgelegd te worden. Dit heeft gevolgen voor de voorbereidingstijd en de totale uitvoeringsduur.
- Er dienen 3 bomen in de middenberm en 2 bomen in de groenstrook aan de zijde van de T-splitsing, verwijderd te worden. Hiervoor dient een kapmelding c.q. -vergunning verleend te worden.

- Ten tijde van de uitvoering dient de gehele T-splitsing afgezet te worden. De weg zal vanaf de rotonde Sint Maartenslaan tot aan de rotonde Nassaulaan afgesloten worden. Voor het doorgaand verkeer dienen omleidingsroutes ingesteld te worden. De uitvoeringstijd wordt geschat op 2,5 maanden.

Het alternatief rotonde:

De verkeersveiligheid voor fietsers, met uitzondering van degenen op het vrijliggende fietspad, wordt niet vergroot. Dit heeft een aantal redenen:

- Fietsers zullen bij afslaan beweging vanuit zuidelijke richting, bijvoorbeeld fietspad Karekiethof of de Maaseikerweg, de rotonde op rijden. Gemotoriseerd verkeer zal hier niet altijd op bedacht zijn en merkt dit pas laat op.
- Fietsers vanuit noordelijke richting naar het fietspad Karekiethof zullen in de praktijk een andere route kiezen. Zij zullen naar verwachting eerder oversteken op de Maaseikerweg en tegen verkeer inrijden of op de rotonde tegen het verkeer inrijden.
- Fietsers op de Maaseikerweg in zuidelijke richting zullen op de rotonde veelal niet over de voor hun bedoelde fietsstrook rijden, maar zullen ter hoogte van de rotonde op de rijbaan rijden (kiezen vaak de kortste weg en dus de ideale lijn). Dit vergroot de kans op ongevallen.

De rijnsnelheid wordt op de Maaseikerweg niet verlaagd. In verband met de aanwezigheid van vrachtverkeer en hun rijcurves zijn overrijdbare middengeleiders nodig. Hierdoor zijn voor het overige verkeer weer hogere snelheden mogelijk. Daarnaast zorgt ook de asymmetrische ligging van de rotonde ertoe dat hogere snelheden mogelijk zijn.

De doorstroming wordt bij een dergelijke punaise rotonde niet bevorderd en is matig te noemen. Dit komt omdat er pas laat zicht is op verkeer dat van rechtskomt.

De impact van het aanleggen van een rotonde is nog groter dan die bij de realisatie van een T-splitsing met ruime middengeleiders. Dit heeft te maken met de grotere ruimtelijke inpassing. Er dienen meer kabels en leidingen aan beide zijden van de Maaseikerweg omgelegd te worden. De uitvoeringstijd wordt geschat op vier maanden. Het verkeer dient tijdens de werkzaamheden omgeleid te worden.

JURIDISCHE GEVOLGEN (o.a. FATALE TERMIJNEN/HANDHAVING)

Niet van toepassing.

FINANCIËLE EN PERSONELE GEVOLGEN

De kosten voor aanleg van een T-splitsing met brede middengeleiders zijn geraamd op € 175.000,-.

De kosten voor de aanleg van het alternatief (punaise rotonde met vrijliggende fietspad) zijn geraamd op € 297.500,-.

Begrotingspost:

Het krediet P72202824 voor project Houtstraatlossing fase 2 beschikt over een positief resultaat ter hoogte van € 307.595,08. Het krediet is niet verleend voor aanpassingen of herstel aan het oorspronkelijk ontwerp na realisatie. Echter is de realisatie zoals oorspronkelijk gedacht niet afdoende gebleken. Door de kosten van deze aanpassing ten laste van dit krediet te nemen stijgt de bijdrage uit het GRP, maar dit is niet hoger dan oorspronkelijk geraamd. Uw college wordt verzocht om een principe besluit te nemen om dit bedrag aan te wenden voor de realisatie van de aangepaste T-splitsing.

Beschikbaar bedrag:

Het oorspronkelijke krediet van de herinrichting is vastgesteld op € 10.031.600,-. Het is op dit moment nog niet mogelijk om het project financieel af te sluiten, omdat de afwikkeling van enkele subsidiebijdrages nog moet plaats vinden.

Het op EMVI-criteria gunnen van de opdracht voor de aanleg van een rotonde of een T-splitsing biedt geen meerwaarde. De reden is dat het ontwerp door de gemeente wordt bepaald en de werkomschrijving, die aan de inschrijvers wordt verstrekt, voldoende expliciet zal zijn. Een voordeel op innovatie en ontwikkelingen speelt bij de uitvoering geen rol.

COMMUNICATIE/PARTICIPATIE

Voor wie is dit advies van belang?:

- ❖ Inwoners van Weert
- ❖ Omwonenden
- ❖ Wijk- of dorpsraden
- ❖ Interne organisatie

Nadere specificatie:

Geadviseerd wordt de volgende communicatie-instrumenten te gebruiken:

- ❖ B-stuk Raad
- ❖ Persbericht
- ❖ Gemeentewijzer
- ❖ Gemeentelijke website
- ❖ Informatieavond

Nadere specificatie:

Geadviseerd wordt de volgende participatie-instrumenten te gebruiken:

- ❖ Informatiebijeenkomst

OVERLEG GEVOERD MET

Intern:

Charlotte van Barneveld, verkeerskundige afdeling Openbaar Gebied
Jurjen Feld, verkeerskundige afdeling Openbaar Gebied
Huub Driessen, financieel consulent afdeling Financiën

Extern:

Albert Erhardt, Royal Haskoning DHV
Verkeerscommissie
Wijkraad Moesel
Wijkraad Graswinkel
Buurtschap Moesel 1

BIJLAGEN

Openbaar:

1. Definitief advies Royal Haskoning DHV d.d. 15 oktober 2015
2. Ontwerp T-splitsing
3. Ontwerp Punaiserotonde met vrijliggend fietspad
4. Advies Verkeerscommissie behandeldatum 20 oktober 2015

Niet-openbaar:

- Kostenraming aanpassing bestaande T-splitsing
- Kostenraming alternatief punaiserotonde met vrijliggende fietspaden

Vergadering van de gemeenteraad van 16 december 2015

Portefeuillehouder : H.A. Litjens

Behandelend ambtenaar : Susanne Eurlings

Nummer raadsvoorstel: RAD-001185

Doorkiesnummer : (0495) 57 53 32

Agendapunt: -

ONDERWERP

Aanpassing T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan

VOORSTEL COLLEGE

Instemmen met:

1. De aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan.
2. De kosten voor de uitvoering, begroot op € 175.000,-, te dekken uit het restant van het krediet Houtstraatlossing fase 2.
3. Geheimhouding opleggen met betrekking tot de kostenramingen als niet-openbare bijlage.

AANLEIDING EN DOELSTELLING

De T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan maakte deel uit van het integrale ontwerp herinrichting openbaar gebied Houtstraatlossing fase 2. Dit ontwerp is in opdracht van de gemeente Weert uitgevoerd door Ingenieursbureau Grontmij. Gedurende het ontwerptraject heeft het ingenieursbureau zich niet gehouden aan de verkeerskundige uitgangspunten die door de gemeente op basis van een verkeersonderzoek zijn vastgesteld. Dit heeft geleid tot fouten in het ontwerp en in de bestekstekeningen.

Bij het in gebruik nemen van de Maaseikerweg, na de aanleg, zijn deze fouten pas aan het licht gekomen. De huidige T-splitsing kent de volgende problemen:

- De rijcurve van de rijbaan ter hoogte van de T-splitsing en het aangrenzend fietspad voor verkeer van het centrum richting Stramproy is te scherp. Hierdoor is er voor motorvoertuigen onvoldoende ruimte om fietsers te passeren.
- De bochtstralen zijn voor vrachtwagens en bussen vanaf de Beatrixlaan richting het centrum te krap gedimensioneerd;
- De opstelruimte voor fietsers in het midden van de weg is te smal. Hierdoor is het niet mogelijk het kruispunt in twee keer over te steken;
- Door het gebruik van schuine trottoirbanden is het voor bestuurders van een scootmobiel minder comfortabel om over te steken.

PROBLEEMSTELLING

Vanuit de omwonenden en de wijkraden zijn hierover diverse klachten binnengekomen. De omwonenden van de Maaseikerweg ervaren de weg als erg druk en vinden dat er te hard wordt gereden. Aan de gemeente is verzocht om de gesignaleerde problemen te verhelpen en de meest verkeersveilige oplossing voor de huidige T-splitsing te realiseren.

In Nederland worden alle verkeersongevallen, die door de politie zijn vastgelegd in processen-verbaal of in registratiesets, in een bestand geregistreerd. Dit registratiebestand wordt aan het begin van het nieuwe jaar bijgewerkt. De gegevens van 2015 zijn nog niet verwerkt. Uit het registratiebestand blijkt dat er in de periode na de openstelling van de T-splitsing in juni 2013 tot eind 2014, geen verkeersongevallen zijn geregistreerd.

In september 2011 heeft Grontmij een verkeerskundig onderzoek gehouden naar herinrichting van het toenmalige kruispunt. In dit onderzoek zijn 7 varianten onderzocht, waarbij vier rotondevarianten en drie kruispuntvarianten. In april 2015 heeft de gemeente Royal Haskoning DHV gevraagd om een onafhankelijk advies uit te brengen voor een meest verkeersveilige aanpassing van de bestaande situatie. Dit onafhankelijk advies is gebaseerd op nieuwe verkeerstellingen, gehouden tussen 28 mei en 12 juni 2015 en een nieuwe update van het gemeentelijk verkeersmodel. Het definitieve advies van Royal Haskoning DHV met de resultaten van de verkeerstellingen is als bijlage toegevoegd. In het onderzoek zijn de volgende verkeersoplossingen tegen het licht gehouden:

- een volwaardige rotonde met vrij liggende fietspaden
- een rotonde met fietsers op de rijbaan
- een punaise rotonde met aan één zijde een vrij liggend fietspad
- een T-splitsing met ruime middengeleider
- Microrotonde

In de onderstaande tabel is per oplossingsvariant aangegeven of wordt voldaan aan de belangrijkste (verkeerskundige) kaders.

	Rotonde met vrijliggende fietspaden	Rotonde met fietsers op de rijbaan	Microrotonde met aan oostzijde vrijliggend fietspad	Microrotonde Met fietsers op de rotonde	Voorrangskruising met ruime midden geleider
Ruimtelijk inpasbaar (in de beschikbare ruimte)	-- Niet inpasbaar (in het openbaar gebied)	+/- Alleen inpasbaar bij grote ingreep in het groen	+ Goed ruimtelijk inpasbaar	+ Goed ruimtelijk inpasbaar	+ Goed ruimtelijk inpasbaar
Verkeersveiligheid voor gemotoriseerd verkeer	++ Goede snelheidsverlaging en beperking conflictpunten	+ Redelijke snelheidsverlaging (wel excentrische ligging)	- Gemotoriseerd verkeer ziet pas laat of verkeer afslaat	- Gemotoriseerd verkeer ziet pas laat of verkeer afslaat	+ Verkleind kruisingsvlak en extra accentuering kruispunt
Verkeersveiligheid voor fietsers	++ Fietsers in het zicht en in de voorrang	- Kans op hoger ongevalbeeld (conform rotonde Sint Maartenslaan)	-- Grote kans op hoger ongevalbeeld (conform Nassaulaan)	-- Grote kans op hoger ongevalbeeld (conform Nassaulaan)	+ Fietsers kunnen in twee stappen oversteken
Verkeersveiligheid voor voetgangers (oversteek)	++ In twee keer oversteken mogelijk	++ In twee keer oversteken mogelijk	- Voetgangers moeten beide rijrichtingen in één keer oversteken	- Voetgangers moeten beide rijrichtingen in één keer oversteken	++ In twee keer oversteken mogelijk
Doorstroming en bereikbaarheid voor alle verkeer	+ Goed, voldoende zicht waardoor anticiperen mogelijk is	+/- Matig, door remmen, wachten en oprijden gemengd verkeer (vracht, auto en (brom)fiets)	- Beperkt, lastig anticiperen op rijrichting verkeer	- Beperkt, lastig anticiperen op rijrichting verkeer	+ Vooraf zicht, waardoor anticiperen mogelijk is

Tabel 1: Score ten opzichte van de huidige situatie

Legenda:

- ++ heel goed
- + goed
- +/- redelijk
- matig
- slecht/niet acceptabel

Op 20 oktober 2015 is het definitieve advies van Royal Haskoning DHV behandeld in de verkeerscommissie. Het concept verslag met het advies van de verkeerscommissie is als bijlage toegevoegd. Kort samengevat heeft de verkeerscommissie het volgende geadviseerd:

- Een voorrangskruising te realiseren.
- Geen verhoogd kruisingsvlak aanleggen in verband met geluidsoverlast.
- Kruisingsvlak ter plaatse van de Maaseikerweg uitvoeren in een attentieverhogende kleur en taludmarkering.
- Geen inritconstructie ter hoogte van de Beatrixlaan toepassen.
- De trottoirs ter plaatse van de oversteekmogelijkheden te voorzien van verlaagde banden, waarbij in de uitvoeringfase extra aandacht wordt besteed aan de uitvoering ervan.
- Geen as-markering bij entree Beatrixlaan aanbrengen.
- Bekijken of de fietsstroken op kruisingsvlak die in het voorgelegde ontwerp 1,5 meter zijn, iets verbreedt kunnen worden.

OPLOSSINGSRICHTINGEN

Van de varianten microrotonde met vrijliggend fietspad en de aangepaste T-splitsing is een uitgewerkt ontwerp en een kostenraming opgesteld. De ontwerpen zijn als openbare bijlage toegevoegd. De kostenramingen zijn als niet openbare bijlage toegevoegd.

Voorstel voor aanpassing:

De aanpassing van de T-splitsing met ruime middengeleiders is de meest verkeersveilige oplossing. In dit ontwerp zijn de volgende onderdelen verwerkt:

- De middengeleiders worden op de as van de weg gerealiseerd, waarbij er geen uitbuiging meer is naar één zijde.
- De middengeleiders worden verbreed naar 3 meter, zodat fietsers en voetgangers gefaseerd kunnen oversteken.
- Het kruisingsvlak wordt verkleind, zodat de ontruimingstijd kort is.
- De entree van de Beatrixlaan wordt versmald, zodat beter zicht ontstaat bij het naderen van de Maaseikerweg.
- Het kruisingsvlak wordt voorzien van een visueel kruisingsplateau (geen verhoging), waarbij de kruising wordt voorzien van een attentieverhogende kleur en taludmarkering.
- Ter plaatse van de oversteekplaatsen voor voetgangers worden de trottoirbanden verzonken, zodat er geen obstakels meer zijn ten aanzien van de toegankelijkheid voor rolstoel- of scootmobielgebruikers.
- De T-splitsing is beter toegankelijk voor vrachtwagens en bussen door de aanpassing van de bochtstralen.

Het voorstel voor aanpassing voorziet in het advies van de verkeerscommissie.

FINANCIËLE GEVOLGEN

De kosten voor aanpassing aan de T-splitsing met brede middengeleiders zijn geraamd op € 175.000,-. De kosten voor de aanleg van het alternatief (punaise rotonde met vrijliggende fietspad) zijn geraamd op € 297.500,-. De bedragen zijn inclusief de benodigde voorbereidingskosten, kosten voor het toezicht tijdens de uitvoering en interne begeleiding.

Voor het project Houtstraatlossing fase 2 is in 2011 een krediet ter hoogte van € 10.031.600,- beschikbaar gesteld. Het is op dit moment nog niet mogelijk om het project financieel af te sluiten, omdat de afwikkeling van enkele subsidiebijdrages nog moet plaats vinden.

Voorgesteld wordt om de kosten voor de aanpassing van de T-splitsing te financieren uit het restant krediet van het project Houtstraatlossing fase 2. Door de kosten van deze aanpassing ten laste van dit krediet te nemen stijgt de bijdrage uit het GRP, maar dit is niet hoger dan oorspronkelijk geraamd.

In het raadsvoorstel voor het project Houtstraatlossing fase 2 is vastgelegd dat een eventueel financieel voordeel dat ontstaat bij de aanbesteding terug naar de voorziening vervangingsinvesteringen riolering zal vloeien.

COMMUNICATIE

De kostenramingen van de herinrichting van het kruispunt Maaseikerweg - Beatrixlaan zijn niet openbaar gelet op de financiële belangen van de gemeente Weert en ter voorkoming van onevenredige bevoordeling (artikel 10 lid 2 onder b en g WOB).

Met de omwonenden van de huidige T-splitsing, het Buurtschap Moesel 1 en de wijkraden Moesel en Graswinkel heeft meerdere malen overleg plaatsgevonden. Het Buurtschap Moesel 1 heeft haar voorkeur uitgesproken voor een oplossing die (verkeers)veiligheid biedt aan alle gebruikers en die tevens het woongenot van alle omwonenden garandeert.

Na het besluit over dit raadsvoorstel zullen omwonenden en de wijkraden geïnformeerd worden over het besluit en de verder voortgang. Voorafgaand aan de uitvoering zal met de omwonenden afgestemd worden hoelang de werkzaamheden duren, op welke manier de afsluiting van de Maaseikerweg wordt geregeld, hoe de omleidingsroutes lopen en op welke manier de omliggende woningen bereikbaar zijn.

EVALUATIE

Na besluitvorming over de aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan, zal een technische tekening en een werkomschrijving opgesteld worden. Deze documenten worden vervolgens extra gecontroleerd alvorens ze uitgevoerd worden. Tijdens de uitvoering zal dagelijks toezicht plaatsvinden op de kwaliteit van het uit te voeren werk. Het proces rondom de aanpassing van het kruispunt zal na realisatie van de aanpassing worden geëvalueerd met de betrokkenen.

ADVIES RAADSCOMMISSIE

Instemmen met het voorstel om De T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan uit te voeren en de benodigde middelen ad. € 175.000,- uit het restant krediet Houtstraatlossing fase 2 te dekken.

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,
de secretaris, de burgemeester,

M.H.F. Knaapen

A.A.M.M. Heijmans

Nummer raadsvoorstel: RAD-001185

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 3 november 2015;

b e s l u i t :

Instemmen met het besluit van het college ten aanzien van het volgende:

- a. De aanpassing van de bestaande T-splitsing.
- b. De kosten voor de uitvoering, begroot op € 175.000,-, te dekken uit het restant van het krediet Houtstraatlossing fase 2.
- c. Geheimhouding opleggen met betrekking tot de kostenramingen als niet-openbare bijlage.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 16 december 2015.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans

