

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: 16

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 wijkrazen 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 wijkrazen 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

Ruimte ➤ Het advies van de raadscommissie Ruimte is:

- ◆ voorstel niet rijp voor behandeling in de raad.

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

RAADSBSLUIT

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