

Wolfs, Madeleine (M)

Van: Franssen, Dirk (DWH)
Verzonden: woensdag 25 januari 2017 11:20
Aan: Wolfs, Madeleine (M); Otten, Paul (P)
CC: Heuvel van den, Martijn (M); Dekker, Peet (PJ)
Onderwerp: FW: Waterfront + werkwijze commissie

Urgentie: Hoog

Beste griffiers,

Willen jullie aub zorgdragen voor verspreiding van onderstaande mail aan alle raads- en commissieleden die betrokken zijn bij de Raadscommissie Ruimte en aan de leden van het College van B&W?

Groetjes en dank alvast!

Dirk

Met vriendelijke groet,

D.W.H. (Dirk) Franssen

Project-engineer
Afdeling Openbaar Gebied
Gemeente Weert

tel: 0495 - 575360
mob: 06-11388712
Email: d.franssen@weert.nl

Contactgegevens:

Wilhelminasingel 101 | Postbus 950 6000 AZ Weert
Tel. 14 0495 | gemeente@weert.nl
Website: www.weert.nl
Twitter: www.twitter.com/gemeenteweert

Van: Franssen, Dirk (DWH)
Verzonden: woensdag 25 januari 2017 11:18
Aan: 'nellekeverschoor@gmail.com' <nellekeverschoor@gmail.com>; 'albert.erhardt@rhdhv.com' <albert.erhardt@rhdhv.com>; 'geervanheugten@gmail.com' <geervanheugten@gmail.com>; 'petera.pgw@gmail.com' <petera.pgw@gmail.com>; 'ton.duisters@gmail.com' <ton.duisters@gmail.com>; 'TON.peeters3@limburg-noord.politie.nl' <TON.peeters3@limburg-noord.politie.nl>
CC: Ekeren van, Rob (ACPM) <R.van.Ekeren@weert.nl>; Dekker, Peet (PJ) <P.Dekker@weert.nl>; Heuvel van den, Martijn (M) <M.van.den.Heuvel@weert.nl>
Onderwerp: RE: Waterfront + werkwijze commissie
Urgentie: Hoog

Geachte mevrouw Verschoor, beste Nelleke,
Tevens aan de leden van de verkeerscommissie,

Op 17 januari heeft u een email gestuurd met als onderwerp "Waterfront + werkwijze commissie".

Inmiddels heb ik samen met collega Rob van Ekeren vanwege zijn betrokkenheid bij de verkeerscommissie, op al uw vragen een reactie samengesteld.

Vanwege de overzichtelijkheid heb ik ervoor gekozen om in uw onderstaande email, in het rood op alle separate punten een reactie gegeven. Hiermee komt er naar mijn inschatting op een duidelijke wijze en per punt dat u heeft aangegeven, een reactie.

Algemene reactie:

Behalve dat op de afzonderlijke vragen via onderstaande beantwoording wordt gereageerd, wil ik graag voorafgaand aan de specifieke reacties een algemene reactie geven.

In het gehele planproces is erg uitvoerig en op zeer veel moment contact met en inspraak geweest van diverse gremia en stakeholders. Dit is een bewuste keuze mede gezien de aard van het project en eerdere ervaringen. Daarom zijn onder andere alle plannen ook 2x in de verkeerscommissie gepresenteerd, uitgelegd en besproken. De verkeerscommissie heeft zelf uitgesproken dat dit op een zeer gedegen wijze heeft plaatsgevonden en op punten heeft de inbreng van de verkeerscommissie en andere gremia ook geleid tot verbeteringen/aanpassingen. Daar zijn wij de verkeerscommissie en de andere gremia erg dankbaar voor.

Op deze plaats een overzicht van de gevoerde overleggen c.q. de betrokken organisaties:

- diverse overleggen met vakspecialisten Openbaar Gebied.
- diverse overleggen met beleidsadviseurs Ruimtelijk Beleid.
- twee overleggen met de verkeerscommissie.
- extern advies op het gebied van archeologie-, milieu- en bodemonderzoek.
- externe inhuur voor het uitvoeren van actuele verkeerstellingen, 7 dagen lang 24 uur.
- extern advies voor het vertalen van de verkeerstellingen naar een optimale verkeersregeling en de benodigde aanpassingen aan de verkeersregelinstantie.
- extern advies voor het dimensioneren van de openbare verlichting.
- intern en extern overleg voor het "vertalen" van alle input naar een juiste fysieke en civiele inrichting in afstemming met de verkeersregeling en verkeersregelinstantie.
- meerdere overleggen met alle direct omwonende burgers, stakeholders, belangengroeperingen en aanliggende ondernemers.
- een overleg specifiek en alleen met aanliggende ondernemers.
- aparte overleggen met burgers, stakeholders, belangengroeperingen en aanliggende ondernemers.
- twee overleggen met de organisaties van de Stadstrialton en de Kermis.
- overleg met hulpdiensten.
- diverse bilaterale overleggen.

Vanuit het projectteam kunnen wij goed begrijpen dat er in aanloop naar de werkzaamheden nog eventuele detailvragen opkomen. Die beantwoorden wij, net als nu via deze mail, dan ook graag. Al met al leeft bij alle intern betrokken collega's als ook bij de externe deskundigen die op specifiek vlak input hebben geleverd en betrokken zijn geweest, het beeld van een zeer goed doordacht planproces maar ook van een gedegen eindresultaat dat recht doet aan de projectdoelstellingen.

Tot slot:

Op verzoek van en na de toezegging door wethouder van den Heuvel in de commissie Ruimte, wordt deze email via de griffie ook verspreid onder de Raads- en Commissieleden van de commissie Ruimte.

Ik heb inmiddels via Rob van Ekeren begrepen dat u nog een nieuwe mail gestuurd heeft. Deze mail zullen wij zo snel als mogelijk is, ook beantwoorden.

Met vriendelijke groet, mede namens Rob van Ekeren

D.W.H. (Dirk) Franssen

Project-engineer
Afdeling Openbaar Gebied

Gemeente Weert

tel: 0495 - 575360

mob: 06-11388712

Email: d.franssen@weert.nl

Contactgegevens:

Wilhelminasingel 101 | Postbus 950 6000 AZ Weert

Tel. 14 0495 | gemeente@weert.nl

Website: www.weert.nl

Twitter: www.twitter.com/gemeenteweert

Begin doorgestuurd bericht:

Van: "N. Verschoor" <nellekeverschoor@gmail.com>

Datum: 17 januari 2017 15:00:51 CET

Aan: Rob van Ekeren <R.van.Ekeren@weert.nl>

Kopie: 'Geer van Heugten' <g.vanheugten@12move.nl>, Ton Duisters <ton.duisters@gmail.com>, Albert Erhardt <albert.erhardt@rhdhv.com>

Onderwerp: Waterfront + werkwijze commissie

Hallo Rob,

Woensdagavond wordt in de Commissie Ruimte het plan voor de verkeerssituatie rond het Bassin (Waterfront) besproken.

Na enig wachten op de beschikbaarheid op de site en veel moeite om er een bruikbaar document van te maken heb ik de plannen bekeken.

Het definitieve ontwerp en B&W- + Raadsvoorstel staan in het websitegedeelte bij de vergaderstukken voor de commissie. Pas als alles in de commissie en raad behandeld is wordt de projectwebsite bijgewerkt. Dat is naar onze mening de juiste volgorde. Juist omdat dan de voorbereidingsfase/ontwerpfase na besluitvorming overgaat in de realisatiefase. Zoals gebruikelijk is, komen er dan als de aannemer bekend is opnieuw bijeenkomsten voor omwonenden, ondernemers en stakeholders.

Ik ben ervan geschrokken: de vele plaatsen waar de fietsers m.i. te weinig ruimte hebben voor passeren, opstellen, draaien en invoegen.

De basis ligt bij de telcijfers van Meetel (die alles 1 week lang 24 uur alles gemonitord hebben zoals gemeld in 2^e bijeenkomst verkeerscommissie).

Vervolgens is gezocht om binnen de ruimtelijke contouren de maximaal mogelijke afmetingen en opstelruimtes te hanteren.

Deze zijn gebaseerd op intern en extern verkeerskundig advies en ook op basis van diverse besprekingen. Dit waren zowel interne als externe contacten zoals met Vialis, de verkeerscommissie, separaat met de politie en ontwerpinput vanuit ontwerp bureau Verbeek. Natuurlijk is ook rekening houdend met de beschikbare fysieke ruimte.

Dit is een verbetering t.o.v. de huidige situatie zoals in de verkeerscommissie gepresenteerd, uitgelegd en besproken.

Daarnaast zie ik ook veel onduidelijkheden opdoemen voor fietsers die ter plaatse minder bekend zijn: oversteken van Kasteelsingel naar Werthaboulevard.

De beweging waar u op doelt betrof het kleinst aantal fietsoversteken van de gehele kruising, gemiddeld nog geen 2,5 per uur op een drukke werkdag. In de

ochtend en avondspits betrof het naar boven afgerond 12 fietsbewegingen in 1 uur. Op deze plek is de opstelruimte voor fietsers gemaximaliseerd binnen de ruimtelijke contouren waardoor er 4 fietsers opgesteld kunnen staan. Door de duidelijke fysieke en civiele inrichting heeft de fietser een specifieke plek in het wegprofiel en is dit voor alle weggebruikers, dus ook de fietsers, een verbetering t.o.v. de huidige situatie.

oversteken vanaf Wilhelminasingel naar Stadsbrug,
Door de duidelijke fysieke en civiele inrichting heeft de fietser een specifieke plek in het wegprofiel en is dit voor alle weggebruikers, dus ook de fietsers, een verbetering t.o.v. de huidige situatie.

oversteken vanaf Kasteelsingel naar Wilhelminasingel,
Door de duidelijke fysieke en civiele inrichting heeft de fietser een specifieke plek in het wegprofiel en is dit voor alle weggebruikers, dus ook de fietsers, een verbetering t.o.v. de huidige situatie.

oversteken vanaf Noordkade naar Stadsbrug.
Door de duidelijke fysieke en civiele inrichting heeft de fietser een specifieke plek in het wegprofiel en is dit voor alle weggebruikers, dus ook de fietsers, een verbetering t.o.v. de huidige situatie.
De vormgeving van de geleiders zijn naar aanleiding van de 2^e bespreking in de verkeerscommissie "afgerond" t.b.v. fietsvriendelijkheid. Ze zijn nu minder spits en minder groot zodat de bocht makkelijker te maken is.

(De laatste fietsers kunnen trouwens ook niet bij de drukknop die rechts getekend is).
Er worden 2 nieuwe drukknoppen geplaatst, 1 voor de fietsers en 1 voor de voetgangers. Naar de exacte plaatsbepaling buiten wordt nog gekeken tijdens de detailengineering met de aannemer.

De commissie verkeerszaken heeft deze plannen gezien, maar zonder voorbereiding. En niet de laatste versie.

Tijdens de 1e bijeenkomst zijn de toen nog 3 varianten en de voorkeursvariant uitgebreid inclusief tekeningen en onderbouwingen gepresenteerd, uitgelegd en besproken. Tijdens de 2^e bijeenkomst is de transformatie van voorkeursvariant naar definitief concept tot in detail besproken. De nu gebruikte definitieve versie wijkt alleen op enkele kleine details af van de versie die besproken is in de 2^e bijeenkomst en het betreft geen verkeerskundige wijzigingen. Het betreft terugplaatsen van enkele p-plaatsen op Bassinplein nav bijeenkomst met ondernemers, laad-/losplaats nav bijeenkomst met ondernemers, detailengineering voor de definitieve breedte en hoogtematen, aantal bankjes, aantal bomen etc...etc...).

De laatste keer heb ik nog een aanvullende opmerking gemaild, maar daar geen reactie van jullie zijde op gehad.

Het projectteam was niet in het bezit van uw aanvullende opmerking of mail. Echter via deze weg beantwoorden wij natuurlijk graag uitgebreid uw vragen.

Ik betreur het dat er nu op enkele plaatsen wel ruimte is, maar daar zou geen gebruik van gemaakt kunnen worden omdat dat stuk van het werk al klaar is.

Kleine stukjes van de al gerealiseerde Werthaboulevard en Passantenhaven worden verwijderd en opnieuw ingericht ten gunste van het definitief ontwerp, het gewenste wegprofiel en de benodigde ruimte en komen dus allen ten gunste van de verkeersveiligheid.

Ik zou graag zien dat hier nog eens eens door deskundigen van buiten naar gekeken wordt. Er is in het gehele planproces zeer uitvoerig en door diverse personen/externen/gremia naar de verkeerssituatie gekeken, juist omdat het de belangrijkste doelstelling is om de verkeerssituatie voor de langzame verkeersdeelnemers te verbeteren en de doorstroming te optimaliseren. Er is 7 dagen lang 24 uur door Meetel geteld, de ontwerpen zijn verkeerskundig besproken zowel intern als samen met Vialis i.v.m. de nieuwe verkeersregelininstallatie waarbij de telcijfers als uitgangspunt zijn genomen. Zoals aangegeven is e.e.a. op 2 momenten uitgebreid met de verkeerscommissie gepresenteerd, uitgelegd en besproken. Los van de verkeerscommissie is separaat nog 2x met de politie en brandweer besproken i.v.m. de input vanuit de hulpdiensten. Ook is er vanuit ontwerp bureau Verbeek input gekomen hoe ontwerptechnisch de verkeerskundige input het best kan worden verwerkt. Op basis van dit gehele proces is het definitief ontwerp tot stand gekomen. Naar onze mening is dit zorgvuldig gebeurd en met input van deskundigen, dat er geen reden is om daar nog eens andere deskundigen naar te laten kijken.

Daarnaast wordt de hard- en software van de nieuwe regeling zo geïmplementeerd, dat de VRI op basis van bevindingen in de praktijk en/of nieuwe uitgangspunten, indien noodzakelijk, later nog aangepast kan worden.

Het hele plan was toch bedoeld om de fietssituatie veiliger te maken.

Het wordt voor de fietsers juist veel veiliger gemaakt. Dit blijkt ook uit de cijfers m.b.t. de cyclustijd, wachttijden en groentijden. Tevens wordt het fiets en autoverkeer van elkaar gescheiden waardoor conflicterende stromen worden uitgesloten. Door de duidelijke fysieke en civiele inrichting heeft de fietser een specifieke plek in het wegprofiel en is dit voor alle weggebruikers, dus ook de fietsers, een verbetering t.o.v. de huidige situatie.

Met betrekking tot de regeling geef ik u resumerend het volgende overzicht:

De cyclustijd van de huidige regeling is circa 65 seconden met een wachttijd van circa 29 seconden voor fietsers en 65 seconden voor gemotoriseerd verkeer.

De groentijden van de fietsers in de huidige regeling is circa 6 tot 9 seconden.

De cyclustijd van de nieuwe regeling wordt circa 63 seconden met een wachttijd van circa 15 seconden voor fietsers als er geen aanbod vanuit de Werthaboulevard is, dus een halvering.

Als er wel aanbod van de Werthaboulevard is, wordt de wachttijd circa 20 seconden voor fietsers, maar gezien de telcijfers is dit minimaal.

De wachttijd voor gemotoriseerd verkeer is 48 seconden als er geen aanbod vanuit de Werthaboulevard is en maximaal 63 als er wel aanbod vanuit de Werthaboulevard is. De groentijd voor fietsers wordt circa 14 tot 18 seconden, dus een verdubbeling.

In de ochtend en avondspits kan de groentijd voor de belangrijke fietsstromen oplopen tot wel 27 a 32 seconden. Door de dynamische regeling en extra verkeerslussen worden alle verkeerstromen van zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer continu gemeten en wordt op basis hiervan de regeling aangestuurd.

Hier wreekt zich m.i. de huidige werkwijze van de commissie verkeerszaken: vaste data en soms/vaak geen stukken vooraf. Door de vaste data is het niet altijd mogelijk de laatste versie van een plan te bekijken. Met de huidige bezetting zou het toch mogelijk moeten zijn een datum op korte termijn te kunnen plannen. In principe zou je de plannen m.i. toch ook twee weken tevoren ter beschikking moeten hebben.

Het lijkt mij nuttig om een aantal zaken nog eens goed te evalueren om maximaal rendement uit de commissie verkeerszaken te halen.

De gemeente Weert is blij met uw deelname in de verkeerscommissie. Het is een prima zaak dat de Fietsersbond Weert hierin vertegenwoordigd is.

Het is ook onze bedoeling de verkeerscommissie goed te laten functioneren. Wij staan open voor verbeteringen. De volgende vergadering in februari zullen wij dit met elkaar bespreken.

Met vriendelijke groeten,
Nelleke Verschoor
Fietsersbond Weert e.o.