

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

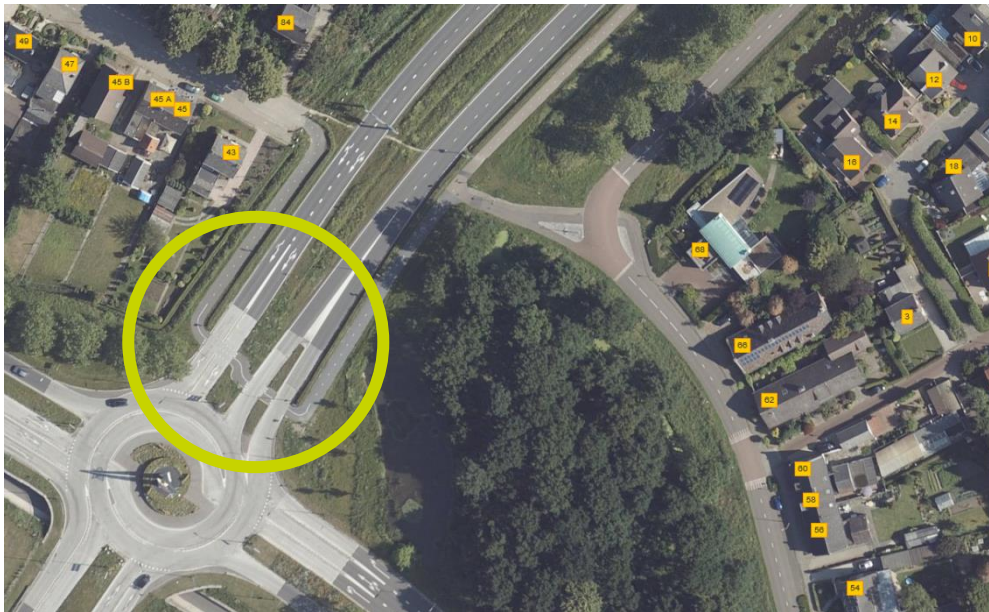
Aan: Gemeente Weert
Van: [REDACTED]
Datum: Friday, 06 March 2020
Kopie:
Ons kenmerk: [REDACTED]
Classificatie: Vertrouwelijk

Onderwerp: Beoordeling oversteek Ringbaan Noord - Hushoverweg

Aanleiding

Ten noordwesten van de Ringbaan Noord is het woongebied Laarveld in ontwikkeling. Fietsers die de wijk verlaten kunnen op dit moment de Ringbaan Noord gelijkvloers oversteken bij de turbotronde Ringbaan Noord – Eindhovenseweg en bij de verkeerslichten op het kruispunt Ringbaan Noord – Laarderweg.

De gelijkvloerse kruising betreft onderstaande oversteek, waarbij fietsers de Ringbaan dus gelijkvloers kunnen oversteken (*gebiedsontsluitingsweg 50km/u, 2x2 rijstroken, geen voorrang voor de fietsers*).



Afbeelding 1. Overzichtsfoto fietsoversteek.

De gemeenteraad heeft op 2 november 2016 een motie aangenomen waarin zij het college opdracht geeft nader onderzoek te doen naar een veilige (fiets)verbinding tussen Laar/Laarveld en Molenakker. Onderdeel van de voorkeursvariant is het realiseren van een brug over de Ringbaan Noord. Daarnaast is in de voorkeursvariant opgenomen om de bestaande oversteek ter hoogte van de Hushoverweg te verbeteren. Het college van B&W van de gemeente Weert wil echter aan de raad voorstellen om de oversteek Hushoverweg op te heffen vanwege de verkeersonveiligheid van deze oversteek.

De gemeente heeft derhalve Royal HaskoningDHV gevraagd in hoeverre de bestaande fietsovergang Hushoverweg in de toekomst verwijderd of verbeterd dient te worden, uitgaande van de realisatie van een fietsbrug naar Laarveld.

Om deze vraag te beantwoorden, behandelen we een aantal (sub)vragen.

Is de gelijkvloerse fietsoversteek Hushoverweg verkeersveilig?

Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in objectieve verkeersveilig (het aantal en de ernst van de ongevallen van de afgelopen jaren) en subjectieve verkeers(on)veilig (het gevoel van onveiligheid).

Is de huidige fietsoversteek objectief verkeers(on)veilig?

Uit een analyse van de ongevalcijfers (van 2015 tot en met 2018) blijkt dat er een vijftal ongevallen hebben plaatsgevonden (en geregistreerd) op de turborotonde Ringbaan Noord- Eindhovenseweg. Van deze ongevallen had één ongeval een relatie met de fietsoversteek. Het betrof een fietser die is aangereden bij het oversteken van de Ringbaan Noord. De verkeersveiligheidscijfers geven, door het beperkt aantal ongevallen, geen directe indicatie om de oversteek aan te passen.

Is de huidige fietsoversteek subjectief verkeers(on)veilig?

Er zijn in het verleden, maar zeker ook de laatste jaren, regelmatig klachten bij de gemeente binnengekomen over de verkeersveiligheid van deze oversteek. Een deel van de mensen ervaart een gevoel van onveiligheid bij deze oversteek. Naast deze meldingen is het ook belangrijk om ter plekke te bekijken in hoeverre de oversteek onveilig oogt. Hiertoe hebben we tijdens zowel een ochtend- als een avondspits een schouw gehouden.

Op maandagmorgen en maandagmiddag 2 maart 2020 hebben we een schouw gehouden bij deze oversteek. Op maandagmorgen (van 7.45 tot 9.00 uur) was het bewolkt doch droog weer met ca. 6 graden. Het was de eerste dag na de Carnavalvakantie (voorjaarsvakantie). In de ochtenduren gaat het merendeel van de fietsers vanuit Hushoven richting het centrum van Weert. Het betreft zowel schoolgaande jeugd als (vermoedelijk) woon-werk-verkeer. Tijdens dit uur staken er ook een tweetal voetgangers over. Het merendeel van de fietsers kon gebruik maken van hiaten in het verkeer. Het verkeer vanuit de richting Nederweert komt hoofdzakelijk in colonne aan en hiertussen is veelal ruimte om over te steken. Alleen indien niet alle verkeer op de turborotonde verwerkt kan worden en er een (kleine) wachtrij ontstaat, ontstaan er gevaarlijke situaties. Echt gevaarlijk wordt het indien verkeer voorrang geeft aan de fietser, maar er vanuit de tweede rijbaan toch verkeer komt (zie afbeelding 2). De chauffeur van de vrachtauto verleent voorrang, maar (links) langs de vrachtwagen rijdt een bestelbusje die niet zichtbaar is voor de fietser. Gelukkig houdt bijgaande fietser hier rekening mee en stopt direct voor de vrachtwagen alvorens ook de tweede rijstrook over te steken.



Afbeelding 2. Overstekende fietser krijgt voorrang van vrachtwagenchauffeur

Ook komt het regelmatig voor dat vrachtwagens de fietsoversteek volledig blokkeren. Tot gevaarlijke situaties heeft dit gedurende deze periode niet geleid (afbeelding 3).



Afbeelding 3. Een tweetal vrachtwagen(combinaties) blokkeren de fietsoversteek.

Ook op maandagmiddag 2 maart is er van 16.00 tot 17.00 uur geschouwd. Tijdens deze schouw was het circa 4 graden en regenachtig weer. Hierdoor hadden de fietsers, meer dan in de ochtend bij droog weer, de neiging om door te rijden en dus niet te wachten. Het gemotoriseerd verkeer hield hier echter ook rekening mee, en gaf de fietsers dan ook regelmatig voorrang. Opvallend is dat dit echter juist leidde tot gevaarlijke situaties omdat alleen als beide rijbanen gelijktijdig de fietser(s) voorrang geven, dit veilig kan.



Afbeelding 4. Schouw maandagmiddag tijdens regenachtig weer, waarbij gemotoriseerd verkeer de fietsers voorrang verlenen.

Ook tijdens deze periode staken er, naast tientallen fietsers, een tweetal voetgangers over. Geconcludeerd kan worden dat er tijdens de schouw zich regelmatig gevaarlijke situaties voordeden, met name doordat een deel van het gemotoriseerd verkeer de fietser(s) voorrang geeft.

Wat zeggen de richtlijnen over een gelijkvloerse fietsoversteek nabij een turborotonde? Is een gelijkvloerse kruising nabij een turborotonde (voor fietsers in twee richtingen) mogelijk / wenselijk?

“Bij de realisatie van een turborotonde is de aanwezigheid van fietsers één van de belangrijkste aandachtspunten. In de basis geldt dat bij een turborotonde (brom)fietsers ongelijkvloers dienen te kruisen, bijvoorbeeld in de vorm van een tunnel of een fietsbrug. Als ter plaatse van de turborotonde onvoldoende ruimte aanwezig is om ongelijkvloers te kruisen dan dient bekeken te worden of een alternatieve route geboden kan worden. Deze route dient dan wel te voldoen aan de vijf hoofdeisen voor een fietsvriendelijke infrastructuur (*aantrekkelijkheid, comfort, directheid, samenhang en veiligheid*). Pas als gebleken is dat een dergelijke route niet tot de mogelijkheid behoort kan worden uitgeweken naar een gelijkvloerse kruising voor (brom)fietsers ter plaatse van de turborotonde.

Fietsoversteken nabij turborotondes zijn voor zowel fietsers als automobilisten fysiek gecompliceerd. Indien een dergelijke kruising toch noodzakelijk is dan dienen fietsers uit de voorrang gehaald te worden (ook binnen de bebouwde kom). Fietsoversteken in tweerichtingen dienen terughoudend te worden toegepast omdat het tegemoetkomende fietsverkeer de fietser kan afleiden van de eigenlijke rijtaak, het kruisen van het autoverkeer.

In het kader van de verkeersveiligheid is daarnaast wenselijk om de afritten zoveel mogelijk uit te voeren als enkelstrooksafritten. Door deze enkelstrooks uit te voeren is de kans op afdekongevallen bij de afritten kleiner” (CROW 257: Turborotondes, ASVV 2012).

Geconcludeerd kan worden dat bij het realiseren van een fietsbrug over de Ringbaan een alternatief in de vorm van een ongelijkvloerse kruising aanwezig is. Belangrijk is natuurlijk wel dat deze fietsbrug goed bruikbaar is, zodat een logische, directe en comfortabele route mogelijk is. De richtlijnen ten aanzien van het ontwerp van Turborotondes zeggen vervolgens dat bij een goed (ongelijkvloers) alternatief de gelijkvloerse kruising dient te vervallen.

De voorlopige (schets)ontwerpen van de fietsbrug laten zien dat deze een logische ligging in het routenetwerk krijgt. Ze vormt hiermee een relatief directe verbinding tussen de wijk Laarveld en de aansluiting over het kanaal – centrum Weert. Zeker in de toekomst als Laarveld verder ontwikkeld wordt is de fietsbrug een logische verbinding. Alleen voor een deel van de Hushoverweg (dicht bij de Ringbaan Noord) is de fietsbrug geen directe verbinding en brengt de fietsbrug omrijafstanden met zich mee. Dit betreft een beperkt aantal woningen en is echter onvoldoende om de huidige oversteek te handhaven. Belangrijk aandachtspunt bij het ontwerp van de fietsbrug is de hellingsgraad van de toeleidende fietspaden. Deze zijn van belang voor het comfort van de fietsbrug en daarbij ook voor het gebruik. Naast de fietsbrug is er in de toekomst ook nog een verkeerslicht geregelde oversteek bij de Wiekendreef die een functie heeft voor de verbinding tussen Laarveld en de lokale voorzieningen. Een tweetal veilige fietsoversteken (verkeerslichten én fietsbrug) over een afstand van 700 meter Ringbaan Noord achten wij genoeg alternatieven om de Ringbanen over te steken.

Conclusies en aanbevelingen

Op basis van een schouw ter plaatse, de algemene uitgangspunten ten aanzien van het ontwerp van Turborotondes én de gewenste toekomstsituatie met een nieuw fietsbrug over de Ringbaan Noord kunnen we concluderen dat er in de toekomst geen noodzaak is om de fietsoversteek bij de rotonde te handhaven. De richtlijnen geven dan ook aan dat een gelijkvloerse kruising van fietsers alleen mogelijk is als een ongelijkvloerse kruising (of alternatieve route) niet mogelijk is.

Pas als gebleken is dat een dergelijke route niet tot de mogelijkheid behoort kan worden uitgeweken naar een gelijkvloerse kruising voor (brom)fietsers ter plaatse van de turborotonde Er wordt echter een fietsbrug gerealiseerd.

Na afronding van de fietsbrug is het openhouden van de oversteek bij de Hushoverweg een verkeersveiligheidsrisico en is, gezien het aanwezige alternatief, handhaven van de oversteek niet wenselijk noch noodzakelijk.