

Aa

Ringbaan-Zuid Weert

Rapportage onderzoek verkeersveiligheid en doorstroming

GEEF DE RUIMTE AAN
EEN NIEUWE INRICHTING
VAN DE RINGBAAN-ZUID



ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Colofon

Titel:	Ringbaan-Zuid Weert Rapportage onderzoek verkeersveiligheid en doorstroming
Auteur(s):	Bram Louwers, Thijs Strik en Rick van Soest
Opdrachtgever:	Gemeente Weert
Projectnaam:	Onderzoek verkeersveiligheid en doorstroming Ringbaan-Zuid in Weert
Projectnummer:	24035
Datum:	11 december 2024
Status:	Definitief

Contactadres:

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven

T 040 30 300 95

E contact@accentadviseurs.nl

I www.accentadviseurs.nl

© **Accent adviseurs, Eindhoven.** Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden door middel van druk, microfilm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande toestemming van Accent adviseurs.

Inhoudsopgave

1. Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Opdracht en resultaat	6
1.3 Proces	6
1.4 Leeswijzer	7
2. Inventarisatie	9
2.1 Startoverleg	9
2.2 Locatiebezoek	10
2.3 Visie documenten	11
2.4 Ongevallenanalyse	16
2.5 Verkeersmodel en verkeersintensiteiten	18
2.6 Ruimtelijke planologische scan	19
3. Bouwstenen en voorkeurscenario	22
3.1 Bouwstenen per weggedeelte	22
3.2 Voorkeurscenario	33
3.3 Verkeerseffecten voorkeurscenario	36
4. Schetsontwerp	37
4.1 Integraal ontwerp bouwstenen	37
4.2 Kosten	38
5. Conclusies en aanbevelingen	41
5.1 Conclusies	41
5.2 Aanbevelingen	41
Bijlagen	44
Bijlage 1 — Hoofdpijnen bijeenkomsten	45
Bijlage 2 — Kostenraming	46

Introductie

Onderzoek de doorstroming en mogelijke herinrichting van de Ringbaan-Zuid in Weert

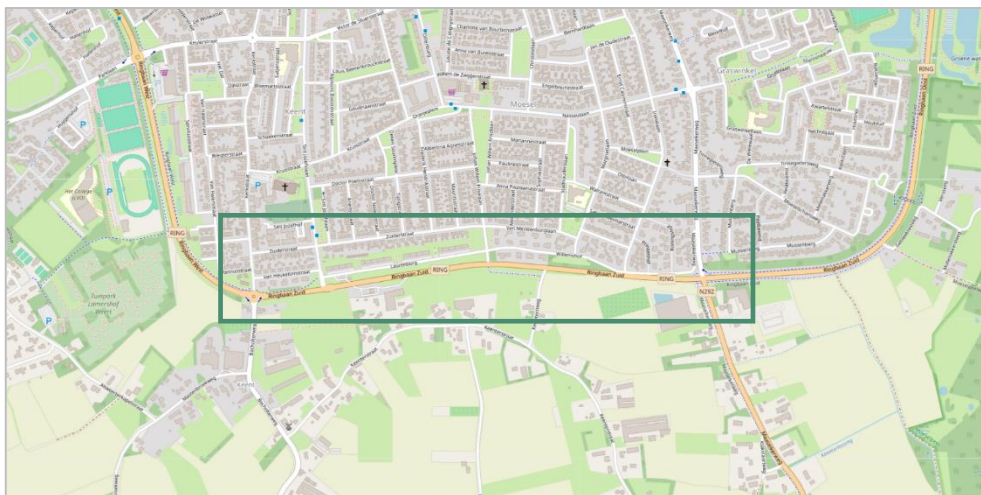
In een eerder onderzoek is vastgesteld dat de doorstroming van de Ringbaan-Zuid in Weert onder druk komt te staan. Ook de verkeersveiligheid is een aandachtspunt, met name voor het oversteken van langzaam verkeer. Voorliggend verkeersonderzoek biedt maatregelen en aanbevelingen om de doorstroming en verkeersveiligheid in de toekomst te waarborgen.

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

In 2017 stelde de gemeenteraad van Weert de 'Ringbanenvisie' vast. Hierin is de Ringbaan-Zuid benoemd, waarbij de doorstroming en verkeersveiligheid als aandachtspunten zijn benoemd. Dit heeft een directe relatie met ongewenst verkeer van en naar de Keenterstraat/Keentersteeg. Vervolgens heeft de gemeenteraad in 2021 het 'Mobiliteitsplan 2030' vastgesteld, aangevuld met een motie om binnen het beschikbaar gestelde budget een passende maatregel voor de Johan Willem Frisolaan en de Ringbaan-Zuid aan de gemeente voor te leggen.

Gemeente Weert heeft Accent adviseurs gevraagd de maatregel(en) voor de doorstroming, verkeersveiligheid en toekomstige inrichting van de Ringbaan-Zuid uit te werken. Het projectgebied bestaat uit de Ringbaan-Zuid, van de aansluiting van de Kerkstraat – Bocholterweg aan de westzijde tot en met de aansluiting van de Maaseikerweg aan de oostzijde. Het onderzoeksgebied is weergegeven in figuur 1.



figuur 1: onderzoeksgebied Ringbaan-Zuid Weert



Omgevingsaspecten

Het onderzoek dient rekening te houden met de wijkontwikkeling Keent – Moesel en de verbinding met de Stadsrandzone, aan de zuidzijde van de Ringbaan-Zuid. De wijkontwikkeling bestaat uit herontwikkelingen van de wijken Keent en Moesel, waarbij de huidige woningen worden vervangen door ongeveer 400 nieuw te realiseren woningen.

1.2 Opdracht en resultaat

Opdracht

De opdracht is om een analyse uit te voeren naar de verkeersveiligheid en afwikkeling van de Ringbaan-Zuid, met specifieke aandacht voor de verkeersveiligheid van de bestaande oversteekplekken voor langzaam verkeer. Op basis van de analyse stellen we maatregelen op.

Resultaat

De bevindingen uit de analyse verwerken wij in voorstellen voor maatregelen. Dit doen wij in twee stappen. In de eerste stap keken we naar mogelijke bouwstenen. De verkeerseffecten van de bouwstenen onderzochten we. Op basis daarvan is een voorkeursvariant benoemd.

De tweede stap bestond uit het bepalen van de kruispuntconfiguraties voor een goede afwikkeling van de voorkeursvariant. De bouwstenen werkten we vervolgens uit in een integraal schetsontwerp voor de Ringbaan-Zuid.

1.3 Proces

Onderdeel van de werkzaamheden is om de bevindingen van belanghebbenden mee te nemen en een plek te geven in het plan. Dit is gebeurd door stapsgewijs bevindingen op te halen en de maatregelen terug te koppelen. De volgende bijeenkomsten zijn georganiseerd, samen met de inrichting van de landschappelijke zone ten zuiden van het verkeerskundige plangebied:

- **Eerste bijeenkomst, 15 mei 2024.** Terugkoppelen beleidsuitgangspunten en ophalen bevindingen belanghebbenden.
- **Tweede bijeenkomst, 3 juli 2024.** Terugkoppeling bouwstenen per locatie.



- **Derde bijeenkomst, 4 september 2024.** Tijdens deze bijeenkomst presenteerden we het voorkeursscenario.

Een korte toelichting van de bevindingen en resultaten per bijeenkomst is opgenomen in bijlage 1.

1.4 Leeswijzer

Dit eerste hoofdstuk beschrijft de aanleiding en opdracht. Hoofdstuk twee gaat in op de inventarisatie. In het derde hoofdstuk beschrijven we de bouwstenen en scenario's, de beoordeling daarvan en het voorkeursscenario. Hierna werken we in hoofdstuk vier het voorkeursscenario uit tot een schetsontwerp en de rapportage sluit af met de conclusies en aanbevelingen in hoofdstuk vijf.



2. Inventarisatie

Hoofdstuk twee beschrijft de inventarisatie van het verkeersonderzoek. De inventarisatie bestaat uit de relevante informatie uit het startoverleg, het locatiebezoek en de bureaustudie.

2.1 Startoverleg

Op maandag 11 maart 2024 vond het startoverleg plaats. Tijdens dit startoverleg zijn de volgende zaken benoemd:

- De meeste sloop en bouw van nieuwe woningen vindt plaats rondom de Sint Jozefslaan. Er worden in de nieuwe situatie circa 400 woningen meer gerealiseerd dan dat er nu zijn.
- De meeste fietsers komen vanuit de Maaseikerweg en steken de Ringbaan-Zuid over bij de verkeerslichten. Figuur 2 geeft route in blauw weer.
- Veel schoolgaande kinderen fietsen vanuit de Keenterstraat naar de Keentersteeg en steken vervolgens de Ringbaan-Zuid over naar de Johan Willem Frisolaan. Figuur 2 geeft deze route in bruin weer.



Figuur 2: gebruikelijke fietsroutes richting de Ringbaan-Zuid

- Bij de gemeenschappelijke uitrit van het tankstation en de meubelwinkel is het toegestaan om linksaf te slaan, terwijl de weginrichting daar niet op is afgestemd.
- Bij congestie voor de verkeerslichten met de Maaseikerweg ontstaat er sluipverkeer vanaf de Ringbaan-Zuid, via Willemshof, naar de Maaseikerweg in noordelijke richting.

2.2 Locatiebezoek

Aansluitend aan het startoverleg heeft een locatiebezoek plaats gevonden. Tijdens dat bezoek zijn de volgende zaken opgevallen:

- Bij de verkeerslichten van de Ringbaan-Zuid met de Maaseikerweg zijn vanuit noordelijke en zuidelijke tak de richting voor rechtdoor en rechtsaf gecombineerd. Dit is onlogisch aangezien voor rechtsafslaand verkeer het gehele kruispunt stilgezet dient te worden. Meer gebruikelijk is om rechtdoor met linksaf te combineren.
- Verkeer op de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan op de Ringbaan-Zuid krijgt te maken met een grote overgang van de maximumsnelheid. Op de Johan Willem Frisolaan geldt namelijk een maximumsnelheid van 30 km/uur terwijl op de Ringbaan-Zuid een maximumsnelheid geldt van 70 km/uur.
- De aansluiting van de Sint Jozefslaan is ruim vormgegeven, terwijl hier ook een oversteek voor langzaam verkeer ligt. Overstekend verkeer moet drie rijstroken kruisen, waar een maximumsnelheid van 70 km/uur geldt.
- Verkeer op de rotonde van de Kerkstraat met de Ringbaan-Zuid krijgt te maken met een grote overgang van de maximumsnelheid. Op de Kerkstraat geldt een maximumsnelheid van 30 km/uur terwijl op de Ringbaan-Zuid een maximumsnelheid geldt van 70 km/uur.
- Fietzers op de rotonde met de Kerkstraat hebben geen voorrang, terwijl dit wel de landelijke richtlijn is voor rotondes binnen de bebouwde kom. Hier is voor gekozen uit oogpunt van verkeersveiligheid voor fietsers, vanwege de maximumsnelheid van 70 km/uur op de Ringbaan-Zuid.
- De Keentersteeg kan ingereiden worden vanaf de Ringbaan-Zuid, terwijl hier geen aparte stroken zijn voor afslaand verkeer. Ondanks de lage intensiteit is dit bij een snelheid van 70 km/uur potentieel verkeersonveilig.
- De Maaseikerweg (noord) heeft aan de oostzijde een (smalle) fietsstrook die voor fietsers mogelijk als subjectief verkeersonveilig kan worden beleefd. Aan de westzijde maken fietsers gebruik van de parallelweg die overgaat in Willemshof.

2.3 Visie documenten

2.3.1 Mobiliteitsplan Weert 2021

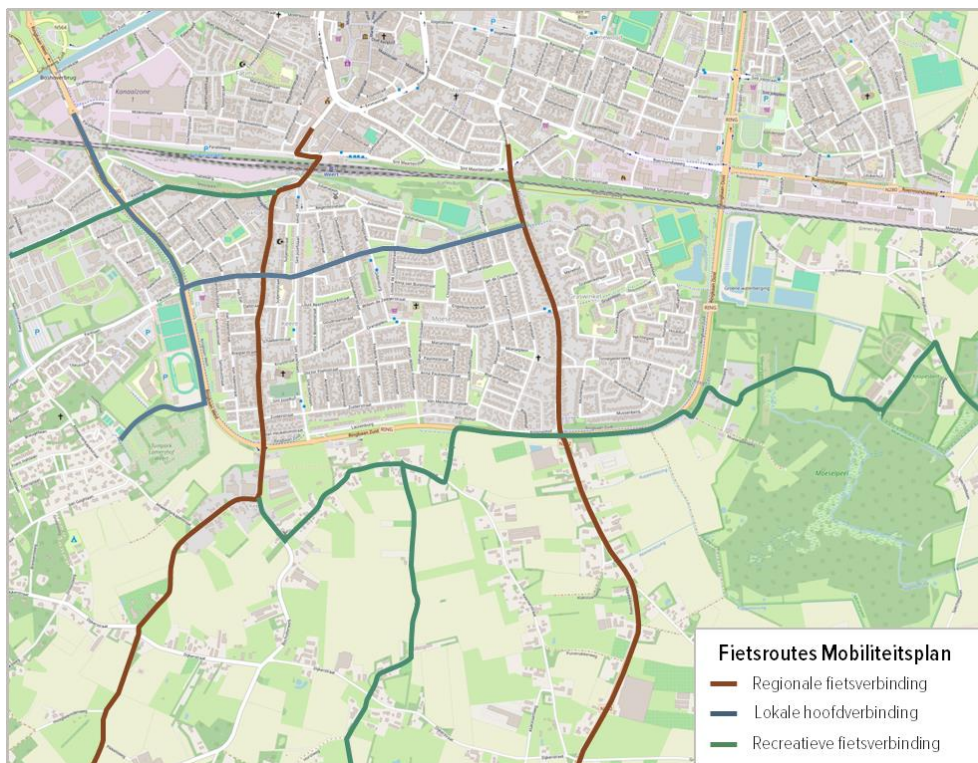
De gemeenteraad heeft in 2021 het 'Mobiliteitsplan Weert 2030' vastgesteld. Het mobiliteitsplan beschrijft de visie over de toekomst van mobiliteit in de gemeente tot 2030. De volgende punten uit het mobiliteitsplan zijn van toepassing voor het verkeersonderzoek naar de Ringbaan-Zuid:

- Het mobiliteitsplan heeft vijf speerpunten voor 2023:
 - 1 Lopen en fietsen: basisvoorzieningen voor lopen en fietsen op orde.
 - 2 Toegang tot mobiliteit: openbaar vervoer en de openbare ruimte toegankelijk voor iedereen.
 - 3 Verkeersveiligheid: snelheid van 50 naar 30 km/uur op een aantal wegen in Weert en inrichten van 60 km/uur zones.
 - 4 Regionale bereikbaarheid: investeren in gedragsverandering en basisinfrastructuur op orde voor fiets, hub, shuttles en werkgeversaanpak stimuleren.
 - 5 Beleving openbare ruimte: ruimte voor experimenten die de stad leefbaarder maken.
- Schaa sprong fietsinfrastructuur afgerond met realisatie snelle hoofd fietsroutes naar omliggende steden langs 50 en 80 km/uur wegen. In 2030 streeft Weert ernaar dat lopen en fietsen de belangrijkste vervoerswijzen zijn.
- De toegankelijkheid van het openbaar vervoersysteem moet worden verbeterd zodat iedereen, ondanks fysieke, mentale of economische beperkingen van openbaar vervoerssystemen gebruik kan maken.
- Weert moet optimaal worden verbonden met de regio, per fiets, openbaar vervoer en de auto.
- Alle wegen zijn ingericht volgens het principe van Duurzaam Veilig, zodat er in 2030 bij voorkeur geen ernstige verkeersslachtoffers meer vallen.
- Weert moet beter verbonden worden met het buitengebied en de dorpen, voor voetgangers en fietsers. Overlast van verkeer moet daarmee worden teruggedrongen.
- Er wordt in 2030 actiever verplaatst, er is duurzaam deelvervoer beschikbaar voor iedereen en er wordt ingezet op energieneutrale mobiliteit.
- Specifieke maatregelen in het mobiliteitsplan zijn de oversteekbaarheid van de Ringbaan-Zuid met de Johan Willem Frisolaan en de Maaseikerweg voor fietsers en voetgangers.

Naast bovenstaande punten uit het mobiliteitsplan zijn er (beoogde) routes voor het fiets- en autoverkeer opgesteld. Hieronder zijn deze weergegeven:

Fietsroutes

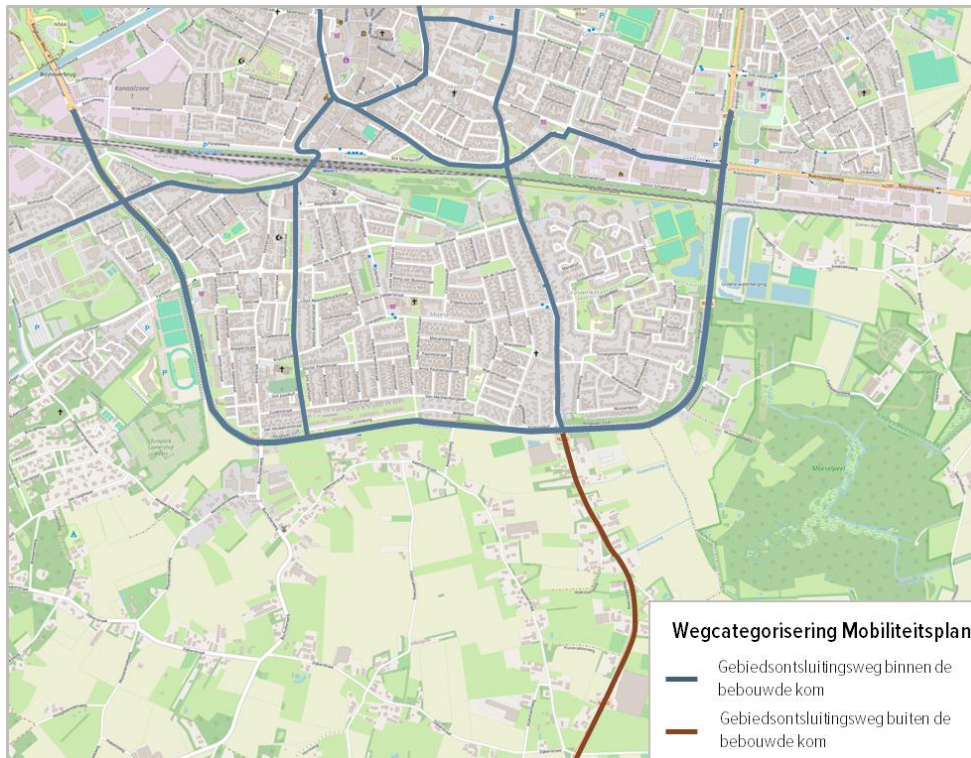
Onderstaande afbeelding (Figuur 3) laat de fietsroutes zien voor het zuidelijke deel van Weert, zoals deze zijn opgenomen in het mobiliteitsplan. Hieruit is te zien dat de Maaseikerweg en de Kerkstraat de regionale fietsverbindingen vormen van het centrum van Weert naar het zuiden. Daarnaast liggen er lokale hoofdverbindingen richting de sport- en onderwijsbestemmingen en vormt het oostelijke deel van de Ringbaan-Zuid een recreatieve fietsverbinding.



Figuur 3: fietsroutes mobiliteitsplan Weert

Gemotoriseerd verkeer

De gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer van het zuidelijke gedeelte van Weert zijn in Figuur 4 opgenomen. Uit de kaart is te zien dat de Ringbaan-Zuid een belangrijke gebiedsontsluitingsweg vormt waarop meerdere andere gebiedsontsluitingswegen aansluiten, zoals de Maaseikerweg en de Sint Jozefslaan.



Figuur 4: wegfuncties mobiliteitsplan Weert

2.3.2 Ringbanenvisie gemeente Weert 2017

De gemeenteraad heeft in 2017 de 'Ringbanenvisie gemeente Weert 2017' vastgesteld. De visie is opgesteld om tot een samenhangende visie te komen rondom het ringbanenstelsel in Weert, waarbij aandacht is voor de doorstroming in relatie tot verkeersveiligheid.

De volgende punten uit de ringbanenvisie zijn van toepassing voor het verkeersonderzoek naar de Ringbaan-Zuid:

- Kruispunt Ringbaan-Zuid – Johan Willem Frisolaan → Oversteek veiliger maken voor fietsers en voetgangers. Als mogelijke oplossing het aanbrengen van een middengeleider.
- Ringbaan-Zuid ter hoogte van oversteek tankstation → Hier is een zogenaamd 'olifantenpaadje' dat leidt tot een verkeersonveilige oversteek. Er is in algemene zin benoemd dat dergelijke doorsteken voorzien in een behoefte en het doel is ze verkeersveilig te maken.



- Ringbaan-Zuid/Maaseikerweg → Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken én het doorgaande verkeer op de Maaseikerweg verminderen. Randvoorwaarde: Zoveel mogelijk voorkomen dat er in de spits wachtrijen staan op deze kruising (doorstroming bevorderen).
- De verkeerslichten met de Maaseikerweg zijn aangemerkt als ‘ter vervanging’. Hierbij kan overwogen worden om de huidige verkeerslichten te vervangen door een rotonde. Daarbij moet er aandacht zijn voor de aanwezige fietsers en voetgangers.

In de ringbanenvisie wordt geadviseerd om de snelheid op de ringbanen te houden op 70 km/uur. Reden hiervoor is om de goede doorstroming te houden waardoor het doorgaand verkeer door het centrum en de woonwijken wordt weggetrokken. Zo wordt de leefbaarheid in de woonwijken gehandhaafd.

2.3.3 Gebiedsvisie Keent & Moesel Weert

De gemeenteraad heeft in 2021 de ‘gebiedsvisie Keent & Moesel’ vastgesteld. De gebiedsvisie is een vervolg op de ‘Stadsdeelvisie Weert-Zuid’ waarin was afgesproken om de toekomstbestendigheid van de 650 portieketagewoningen te onderzoeken. In de gebiedsvisie wordt 20 jaar vooruitgekeken naar beide wijken en beschrijft de ontwikkelrichting voor de wijken Keent en Moesel.

De volgende punten uit de gebiedsvisie zijn van toepassing voor het verkeersonderzoek naar de Ringbaan-Zuid:

- Eigen centrale as per wijk, met een autoluw karakter en nieuwe woningen langs de randen.
- Inrichting van bestaande wegen wordt aangepast, met voorzieningen voor fietsers en voetgangers en meer groen.
- Plantsoenen worden opgeknapt met meer ruimte voor spelen en ontmoeten.



Figuur 5: gebiedsvisie Keent en Moesel

De wijken Keent en Moesel hebben beide een eigen centrale as. Voor Keent is dit de Sint Jozefslaan en voor Moesel is dit de Hertogstraat – Dillenburg – Oranjeplein – Johan Willem Frisolaan. Voor de Sint Jozefslaan heeft het autoluwe deel betrekking op het gedeelte tussen Dries en Kruisstraat. De assen worden ingericht als een aantrekkelijk verblijfsgebied en er wordt meer groen aangeplant. In de woonbuurten worden de plantsoenen opgeknapt met meer ruimte voor spelen en ontmoeten. Voor de Sint Jozefslaan en Dillenburg zijn impressie uitgewerkt. Figuur 6 toont deze afbeeldingen.

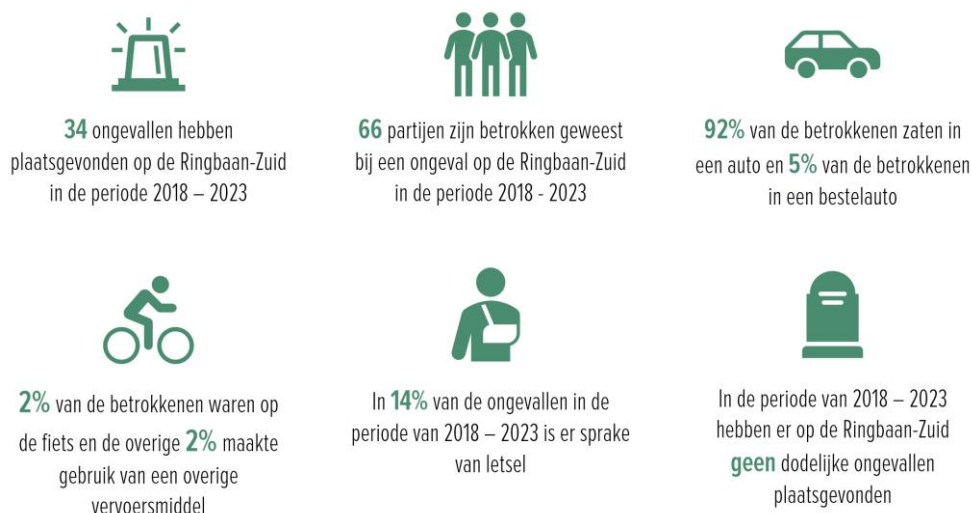


Figuur 6: impressies mogelijke inrichting Sint Jozefslaan en Dillenburg in 2040

2.4 Ongevallenanalyse

In deze paragraaf kijken we naar de verkeers(on-)veiligheid door een objectieve ongevallenanalyse op de Ringbaan-Zuid in Weert. We maken hierbij gebruik van door politie geregistreerde ongevallengegevens die worden verzameld in een landelijke database. Dit geeft inzicht in de betrokken doelgroepen en aantallen en locaties van de ongevallen.

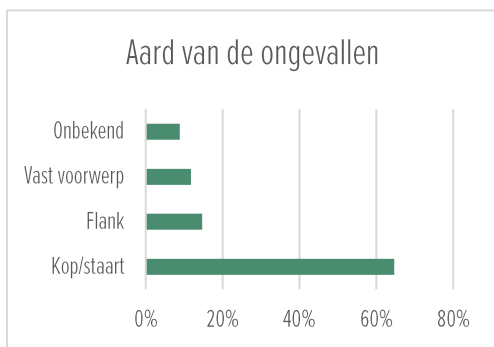
Als we terugkijken naar de ongevallen in de periode van 2018 – 2023 vallen de volgende zaken op:



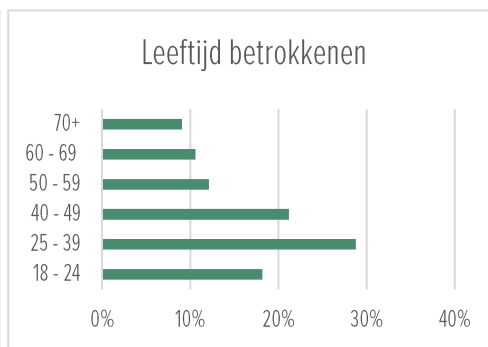
Niet alle ongevallen worden geregistreerd. Ongevallen waar hulpdiensten bij betrokken zijn worden beter geregistreerd dan bijvoorbeeld ongevallen waar alleen sprake is van lichte schade. In werkelijkheid gebeuren er dus meer ongevallen, maar is de schade vaak beperkt.

Leeftijd betrokkenen

In Figuur 8 is de aard van de ongevallen op de Ringbaan-Zuid weergegeven. In 65% van de gevallen is het ongeluk veroorzaakt door een kop/straat botsing. Andere ongevallen op deze weg zijn ongelukken op de flank, eenzijdige ongelukken met een vast voorwerp en onbekende ongevallen. Figuur 7 geeft de leeftijd van de betrokkenen bij ongevallen op de Ringbaan-Zuid weer. De meeste betrokkenen hadden een leeftijd tussen de 25 en 29 jaar (in 29% van de gevallen).



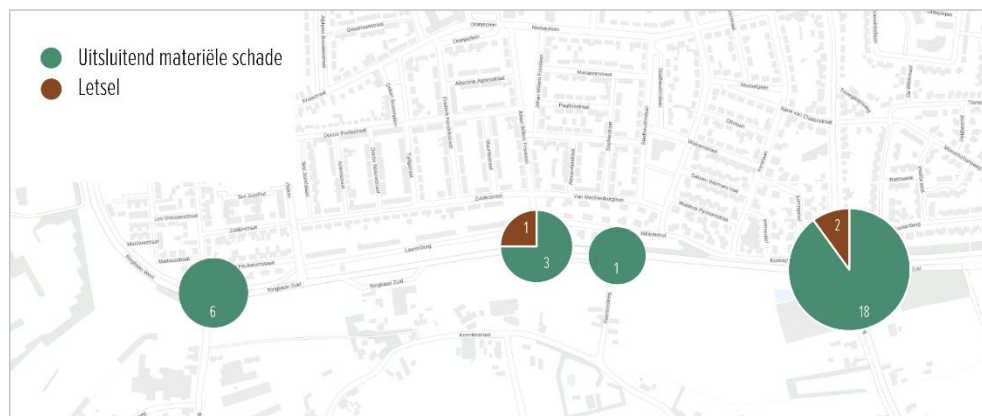
Figuur 8: Aard van ongevallen Ringbaan-Zuid



Figuur 7: leeftijd betrokkenen bij ongevallen Ringbaan-Zuid

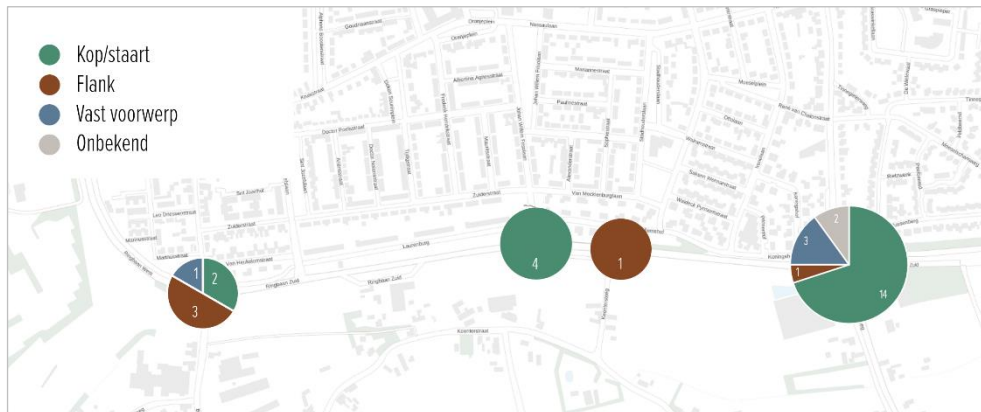
Ongevallen per kruispunt

In Figuur 10 is de aard van de ongevallen per kruispunt weergegeven. Hieruit blijkt dat de meeste ongelukken op het kruispunt met de Maaseikerweg plaatsvinden, namelijk 18. Daarnaast is te zien dat er in de periode 2018 – 2023 geen ongelukken hebben plaatsgevonden op de kruising met de Sint Jozefslaan.



Figuur 9: afloop van de ongevallen per kruispunt

Figuur 9 geeft de afloop van de ongevallen weer per kruispunt. Hieruit blijkt dat op de kruispunten met de Maaseikerweg en de Johan Willem Frisolaan ongevallen hebben plaatsgevonden waarbij een of meerdere betrokkenen een letsel aan hebben overgehouden.



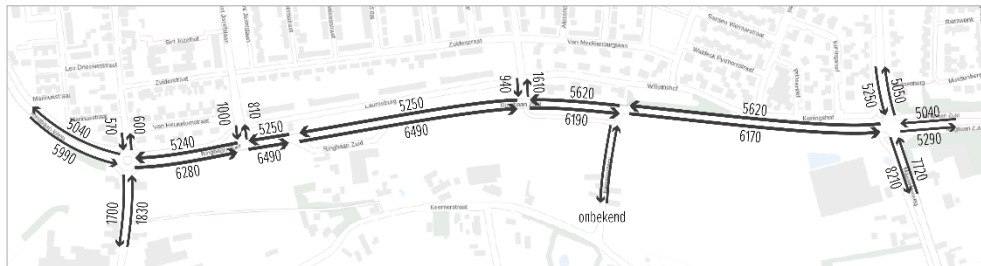
Figuur 10: aard van de ongevallen per kruispunt

Conclusie

Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de meeste ongevallen plaatsvinden tussen gemotoriseerd verkeer onderling. De meest voorkomende aard van ongevallen is een kop/staart aanrijding, die voornamelijk in de buurt van kruispunten met verkeerslichten voorkomen. Dit zijn landelijk gezien ook de meest voorkomende ongevallen.

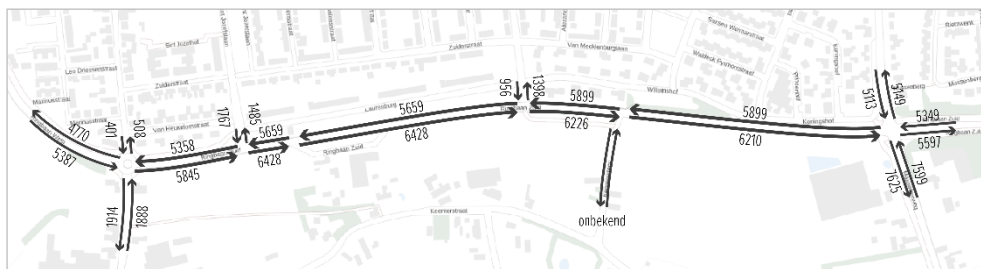
2.5 Verkeersmodel en verkeersintensiteiten

De Ringbaan-Zuid heeft een belangrijke functie in het verkeersnetwerk van Weert. Over deze weg rijden elke dag tien tot vijftienduizend voertuigen. Met behulp van het regionale verkeersmodel zijn de toekomstige verkeersintensiteiten in beeld gebracht. Hiervoor is gebruikgemaakt van het prognosejaar 2040, volgens het groeiscenario 'hoog'. Figuur 11 geeft de verkeersintensiteiten van 2040 weer voor de Ringbaan-Zuid met omgeving.



Figuur 11: verkeersintensiteiten Ringbaan-Zuid in 2040, zonder ontwikkelingen

In bovenstaande figuur is de ontwikkeling van de wijken Keent en Moesel niet meegerekend. De ontwikkeling bestaat onder andere uit de bouw van 400 extra woningen ten opzichte van de huidige situatie en een andere wegindeling. Figuur 12 geeft de verkeersintensiteiten weer voor het jaar 2040 inclusief de ontwikkeling van de wijken Keent en Moesel.



Figuur 12: verkeersintensiteiten Ringbaan-Zuid in 2040 inclusief 400 extra woningen

2.6 Ruimtelijke planologische scan

De Ringbaan-Zuid vormt een scheiding tussen de woongebieden in het zuiden van Weert en het buitengebied. Het traject heeft een redelijk breed profiel met aan de noordzijde voornamelijk woningen en groenvoorzieningen en aan de zuidzijde voornamelijk agrarische percelen. In het westen van de Ringbaan-Zuid is het profiel smaller met aan de noord- en zuidzijde woningen. Ook ligt de rotonde met fietspaden hier dicht tegen de kadastrale percelen van de woningen. Hierdoor is de rotonde krap vormgegeven.



Vigerende bestemmingsplannen

De Ringbaan-Zuid en omgeving ligt binnen de vigerende bestemmingsplannen 'Woongebieden 2019' en 'Buitengebied 2011'. De weg ligt binnen de enkelbestemming 'Verkeer' en de dubbelbestemmingen 'Waarde – Archeologie middelhoog' en 'Waarde – Archeologie hoog'. Binnen deze bestemmingen is onder andere het behoud en de aanleg van voorzieningen voor wegverkeer toegestaan. Voor werkzaamheden van meer dan 250 (in het geval van hoge archeologische waarde) of 2.500 (in het geval van middelhoge archeologische waarde) vierkante meter waar dieper dan 40 centimeter wordt gegraven dient een archeologisch onderzoek te worden uitgevoerd.

Mochten er voorzieningen voor wegverkeer worden aangelegd binnen andere bestemmingen, zoals binnen de bestemming 'Agrarisch', dan zal hier een vergunning voor aangevraagd moeten worden. Daarnaast dient er rekening te worden gehouden met omliggende beschermde bomen en leidingen die onder het wegdek liggen.



3. Bouwstenen en voorkeurscenario

Op basis van de inventarisatie stellen we diverse bouwstenen op voor de verschillende kruispunten op de Ringbaan-Zuid. Deze bouwstenen beoordelen wij op basis waarvan een voorkeurscenario wordt benoemd.

3.1 Bouwstenen per weggedeelte

Het doel uit het Weertse mobiliteitsplan is om het doorgaand verkeer door de wijken te beperken en de doorstroming op de Ringbaan-Zuid te verbeteren. In deze paragraaf beschrijven we daarom bouwstenen voor de drie verschillende kruispunten en voor de fietsverbinding tussen de Ringbaan-West en de Maaseikerweg. De bouwstenen geven een beeld van mogelijke maatregelen om de doorstroming op de Ringbaan-Zuid te verbeteren en doorgaand verkeer door de wijken te beperken. De bouwstenen worden beoordeeld op basis van acht criteria:

- doorstroming van de Ringbaan-zuid
- verkeerseffecten op de omgeving
- verkeersveiligheid voor langzaam verkeer (voetganger en fiets)
- aansluiting op het beleid (mobiliteitsplan gemeente weert)
- inpassing in de omgeving
- ruimtelijke planologische haalbaarheid
- draagvlak van belanghebbenden
- kosten van de maatregel

3.1.1 Fietsvoorzieningen Ringbaan-West – Maaseikerweg

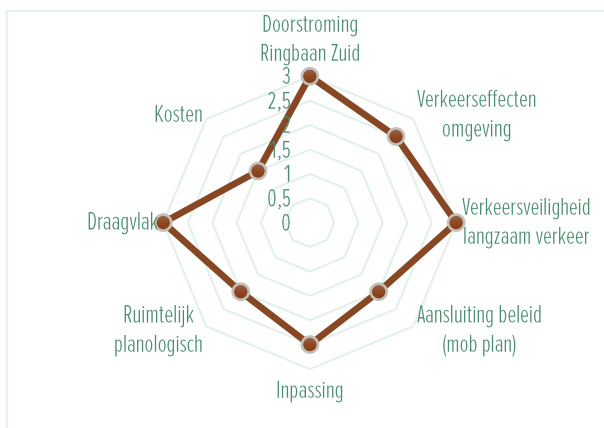
Fietsverkeer dat vanaf de Maaseikerweg richting de school- en sportaccommodaties ten westen van de Ringbaan-Zuid en Ringbaan-West fietst moet in de huidige situatie twee keer de ringbanenstructuur oversteken. Dit heeft invloed op de verkeersveiligheid van de (overstekende) fietsers en de doorstroming op de Ringbaan-Zuid.

Bouwsteen 1.1: aanleg fietspaden

Om de fietsverbinding vanaf de Maaseikerweg richting de school- en sportaccommodaties te verbeteren is deze bouwsteen uitgewerkt. De fietsverbinding komt te liggen aan de zuidzijde van de Ringbaan-Zuid, waardoor het fietsverkeer de Ringbaan-Zuid niet hoeft over te steken. De fietsverbinding loopt van de Maaseikerweg via de Keenterstraat over een nieuw te realiseren fietspad naar de Bocholterweg. Vandaar wordt parallel aan de Ringbaan-West een fietspad gerealiseerd naar de bestaande fietsvoorziening bij de sportvelden. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 14 vat de beoordeling van de bouwsteen in de vorm van een toetsweb samen.



Figuur 13: verbeelding bouwsteen 1.1: aanleg fietspaden



Figuur 14: beoordeling bouwsteen 1.1: aanleg fietspaden

3.1.2 Kruispunt Maaseikerweg

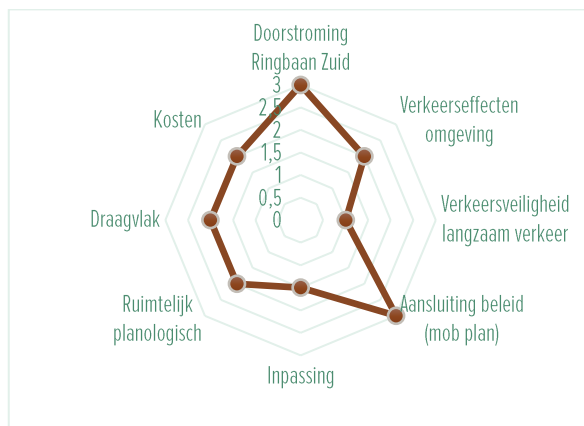
De doorstroming op het kruispunt van de Maaseikerweg met de Ringbaan-Zuid is in de huidige situatie niet optimaal. De verkeerslichten zijn aan vervanging toe. Met de wens om het doorgaand verkeer vooral over de Ringbaan-Zuid en de N292 te laten rijden dient de doorstroming in deze richting voornamelijk te worden verbeterd.

Bouwsteen 2.1: uitbreiding en aanpassing opstelstroken VRI

In deze bouwsteen zijn er opstelstroken aan het kruispunt toegevoegd zodat elke verkeersrichting een eigen strook heeft. Door elke rijrichting een eigen strook te geven verbetert de doorstroming. Deze bouwsteen past binnen de ambities zoals beschreven in het mobiliteitsplan van de gemeente. Onderstaande afbeelding geeft een schetsontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 16 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



Figuur 15: verbeelding bouwsteen 2.1: uitbreiding en aanpassing opstelstroken VRI



Figuur 16: beoordeling bouwsteen 2.1: uitbreiding en aanpassing opstelstroken VRI

Bouwsteen 2.2: transformatie tot turbo-rotonde

In deze bouwsteen wordt het huidige kruispunt met verkeerslichten getransformeerd tot een turbo-rotonde. Voor een goede verkeersafwikkeling kan niet worden volstaan met een standaard enkelstrooks rotonde. De aanleg van een turbo-rotonde is ruimtelijk en grotere ingreep dan het toevoegen van rijstroken. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Hierbij is nog geen rekening gehouden met de inpassing van fietspaden. Daarnaast is het gelijkvloers oversteken van een turborotonde door fietsers (en voetgangers) potentieel verkeersonveilig vanwege de grote oversteekafstanden. Figuur 18 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



Figuur 17: verbeelding bouwsteen 2.2: transformatie tot turbo-rotonde



Figuur 18: beoordeling bouwsteen 2.2: transformatie tot turbo-rotonde

3.1.3 Kruispunt Johan Willem Frisolaan – Keentersteeg

Het kruispunt van de Johan Willem Frisolaan en de Keentersteeg is voor langzaam verkeer geen veilige oversteekplek. Dit komt door de gelijkvloerse oversteek en de maximumsnelheid van 70 km/uur.

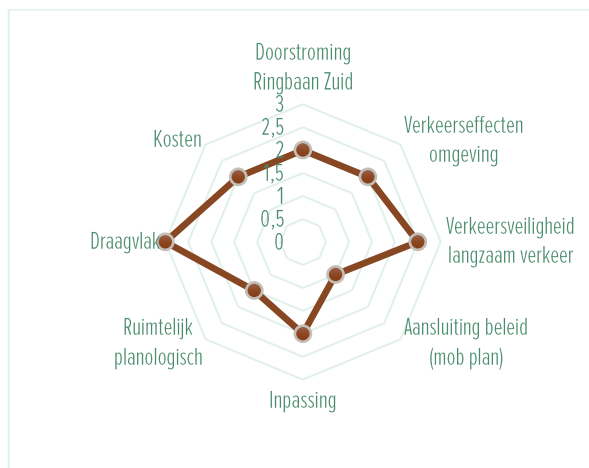
Daarnaast is de aansluiting op de Keentersteeg voor het autoverkeer ook niet optimaal, omdat dit een overgang betekent van 70 naar 30 km/uur. Aansluiten van de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid is vanwege dezelfde argumenten verkeerskundig ongewenst.

Bouwsteen 3.1: transformatie splitsing tot rotonde en afsluiting van Keentersteeg

De splitsing van de Ringbaan-Zuid met de Johan Willem Frisolaan wordt in deze situatie getransformeerd tot een rotonde, zodat het voor langzaam verkeer veiliger is om over te steken. Daarnaast wordt de aansluiting van de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid afgesloten. Deze bouwsteen is voor een deel van de belanghebbenden een gewenste maatregel. Anderen willen de aansluiting graag behouden, omdat anders omgereden moet worden. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 20 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



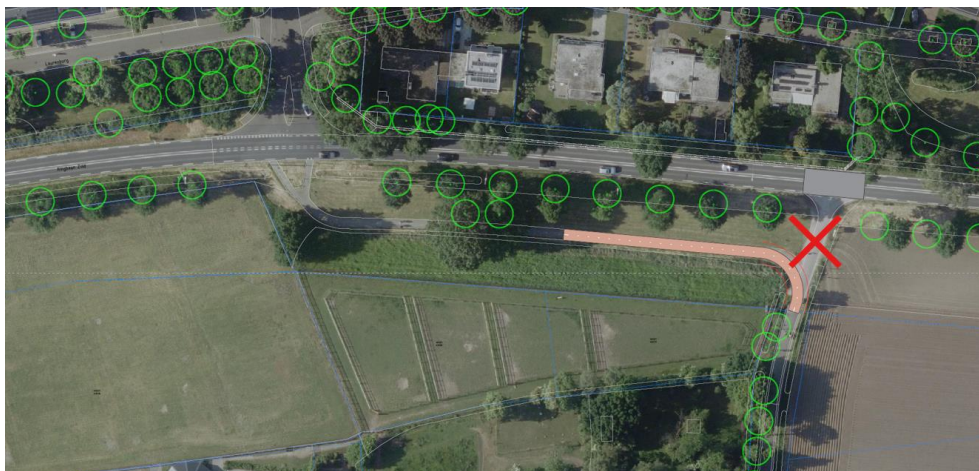
Figuur 19 verbeelding bouwsteen 3.1: transformatie splitsing tot rotonde en afsluiting Keentersteeg



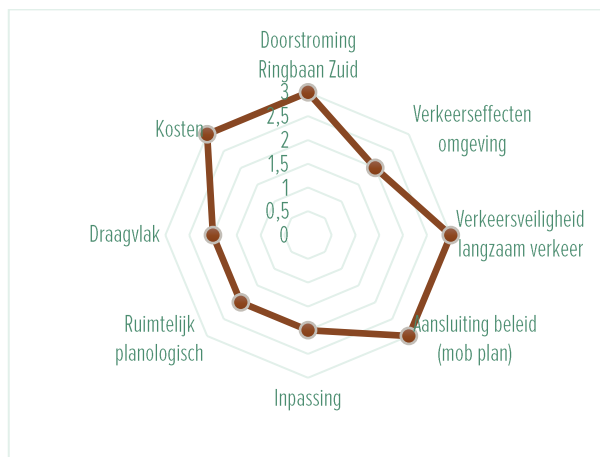
Figuur 20: beoordeling bouwsteen 3.1: transformatie splitsing tot rotonde en afsluiting Keentersteeg

Bouwsteen 3.2: aanleg fietspad en afsluiting Keentersteeg

In deze bouwsteen wordt de aansluiting van de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid opgeheven. De maatregel draagt beperkt bij aan de verkeersveiligheid. Die voor overstekende fietsers en voetgangers vanuit de Johan Willem Frisolaan wordt niet opgelost. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 22 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



Figuur 21: verbeelding bouwsteen 3.2: aanleg fietspad en afsluiting Keentersteeg



Figuur 22: beoordeling bouwsteen 3.2: aanleg fietspad en afsluiting Keentersteeg

Bouwsteen 3.3: aanleg fietsbrug en opheffing aansluiting Ringbaan-Zuid/Johan Willem Frisolaan

Om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren is er in deze bouwsteen een fietsbrug aangelegd en is de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan op de Ringbaan-Zuid afgesloten. De fietsbrug zorgt voor een veilige fietsverbinding van noord naar zuid. De hellingen hebben forse impact. Aan de noordzijde moet worden uitgegaan van een constructie omdat een grondlichaam niet goed ingepast kan worden. De Johan Willem Frisolaan wordt afgesloten om oversteken op maaiveld te voorkomen. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 24 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb. Een variant met een fietstunnel is niet mogelijk vanwege een leiding in de grond.



Figuur 23: verbeelding bouwsteen 3.3: aanleg fietsbrug en opheffing aansluiting Ringbaan-Zuid/Johan Willem Frisolaan



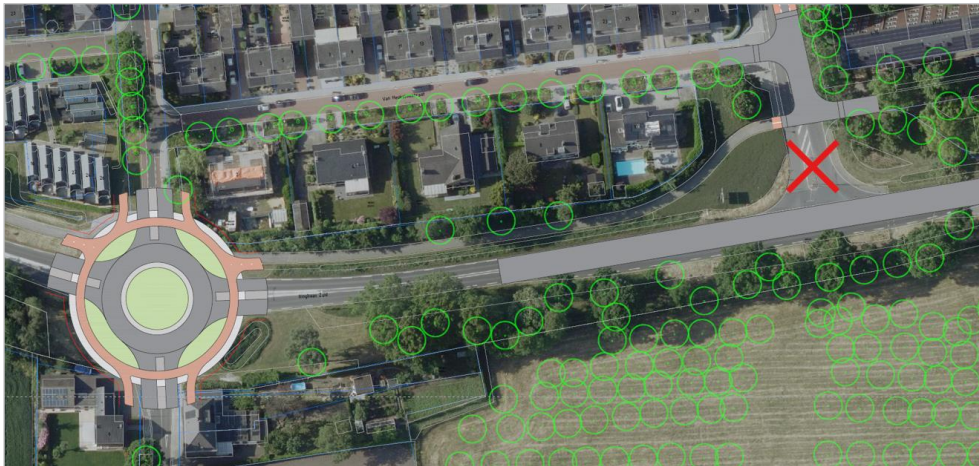
Figuur 24: beoordeling bouwsteen 3.3: aanleg fietsbrug en opheffing aansluiting Ringbaan-Zuid/Johan Willem Frisostraat

3.1.4 Kruispunt Kerkstraat – Bocholterweg – Sint Jozefslaam

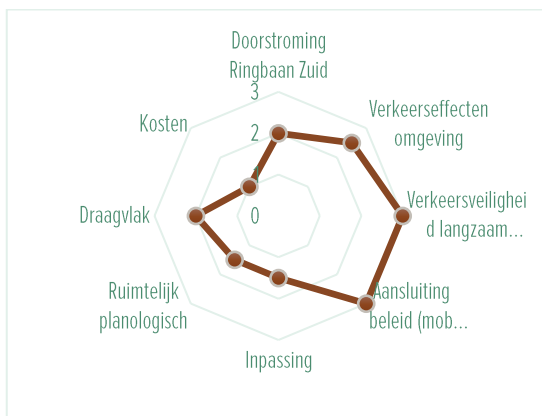
In de huidige situatie is de doorstroming op de rotonde van de Kerkstraat en Bocholterweg niet optimaal. Dit heeft onder andere te maken met de krappe rotonde. In het mobiliteitsplan van de gemeente is de Sint Jozefslaam opgenomen als een gebiedsontsluitingsweg, waar in de huidige situatie het moeilijker is om de Ringbaan-Zuid op te rijden.

Bouwsteen 4.1: transformatie rotonde Kerkstraat en opheffing aansluiting Sint Jozefslaam

De rotonde ondergaat in deze bouwsteen aangepast naar een volwaardig formaat, met een duidelijk omliggend fietspad dat voldoet aan de richtlijnen. Daarnaast wordt de aansluiting van de Sint Jozefslaam op de Ringbaan-Zuid afgesloten om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. De aanpassing van de rotonde past niet binnen de huidige beschikbare ruimte. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 26 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



Figuur 25: verbeelding bouwsteen 4.1: transformatie rotonde Kerkstraat en opheffing aansluiting Sint Jozefslaan



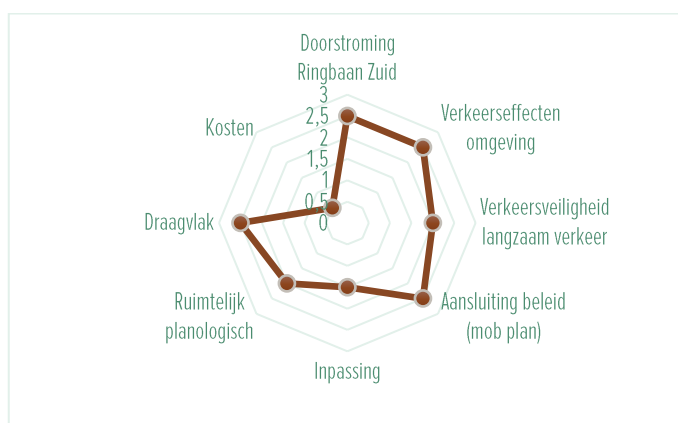
Figuur 26: beoordeling bouwsteen 4.1: transformatie rotonde Kerkstraat en opheffing aansluiting Sint Jozefslaan

Bouwsteen 4.2: opheffen rotonde Kerkstraat en aanleg rotonde met verbindingsweg Sint Jozefslaan

De rotonde van de Kerkstraat en de Bocholterweg wordt in deze situatie opgeheven waardoor er geen aansluiting van deze wegen is op de Ringbaan-Zuid. Het verkeer wordt vanuit beide kanten geleid naar de aansluiting van de Sint Jozefslaan waar een nieuwe rotonde wordt gerealiseerd voor auto en langzaam verkeer. Deze voldoet aan de (landelijke) inrichtingsrichtlijnen. Er wordt daarmee een verbindingsweg aangelegd ten zuiden van de Ringbaan. Onderstaande afbeelding geeft het ontwerp van deze bouwsteen weer. Figuur 28 geeft de beoordeling in de vorm van een toetsweb.



Figuur 27: verbeelding bouwsteen 4.2: opheffen rotonde Kerkstraat en aanleg rotonde met verbindingsweg



Figuur 28: beoordeling bouwsteen 4.2: opheffen rotonde Kerkstraat en aanleg rotonde met verbindingsweg

3.2 Voorkeurscenario

Op basis van de bouwstenen uit paragraaf 3.1 is er per locatie één voorkeur benoemd om de verkeersveiligheid voor overstekend (langzaam) verkeer en de doorstroming op de Ringbaan-Zuid te verbeteren. Hieronder is dat per weggedeelte beschreven.

3.2.1 Fietsvoorzieningen Ringbaan-West – Maaseikerweg

Om het (schoolgaand) fietsverkeer komend van de Maaseikerweg naar de westzijde van Weert beter te faciliteren wordt ingezet op een doorlopende fietsroute. De fietsverbinding komt daarmee zuidelijk van de Ringbaan-Zuid beschikbaar, waardoor het fietsverkeer niet de Ringbaan hoeft over te steken. Het beschikbaar maken van deze verbinding zorgt er daarnaast voor dat minder fietsers de verkeerslichten van de Maaseikerweg hoeven te gebruiken.

3.2.2 Kruispunt Maaseikerweg

Voor het kruispunt van de Maaseikerweg en de Ringbaan-Zuid zijn er twee varianten uitgewerkt. De eerste variant is het aanpassen van de opstelstroken voor de verkeerslichten. Als alternatief is verkend of een turbo-rotonde ingepast kan worden. De aanleg van een turbo-rotonde past niet, waarbij nog geen rekening is gehouden met de fietspaden en oversteken van de turbo rotonde. Daarnaast zorgt het uitbreiden en aanpassen van de opstelstroken van de verkeerslichten voor een betere doorstroming dan de turbo-rotonde.

Het voorkeurscenario is daarmee om de opstelstroken van de verkeerslichten aan te passen. Dit verbetert de doorstroming van het verkeer.

3.2.3 Kruispunt Johan Willem Frisolaan – Keentersteeg

Voor de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan en de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid zijn er drie varianten uitgewerkt. De eerste variant is om de splitsing met de Johan Willem Frisolaan te transformeren naar een rotonde en de Keentersteeg af te sluiten. De tweede variant is om een fietspad aan te leggen en de Keentersteeg af te sluiten en de derde variant is om een fietsbrug te realiseren waarbij de Johan Willem Frisolaan wordt afgesloten. Het aanleggen van een fietsbrug is niet wenselijk omdat hiermee de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan wordt opgeheven en dit meer verkeer in de overige straten met zich meebrengt. Alleen het opheffen van de aansluiting Keentersteeg draagt niet bij aan de verkeersveiligheid van de oversteek vanuit de Johan Willem Frisolaan.

De voorkeur gaat uit naar de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan op de Ringbaan-Zuid met een rotonde, waarbij fietsverkeer komend vanaf de Keentersteeg kan oversteken. De aansluiting van de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid wordt opgeheven.

3.2.4 Kruispunt Kerkstraat – Bocholterweg – Sint Jozefslaan

Voor het kruispunt Kerkstraat/Bocholterweg en de aansluiting van de Sint Jozefslaan zijn twee varianten uitgewerkt. De eerste variant is om de huidige rotonde Kerkstraat te vergroten, een duidelijkere fietsoversteek te realiseren en de aansluiting op de Sint Jozefslaan af te sluiten. In de tweede variant wordt de bestaande rotonde verwijderd en sluiten de Kerkstraat en de Bocholterweg niet meer aan op de Ringbaan-Zuid. Er wordt een nieuwe rotonde aangelegd met de Sint Jozefslaan waarop ook de Bocholterweg wordt aangesloten. De eerste variant past niet binnen de beschikbare ruimte en raakt omliggende percelen. Daarnaast wordt beleidsmatig de Kerkstraat niet gezien als een gebiedsontsluitingsweg en de Sint Jozefslaan wel.

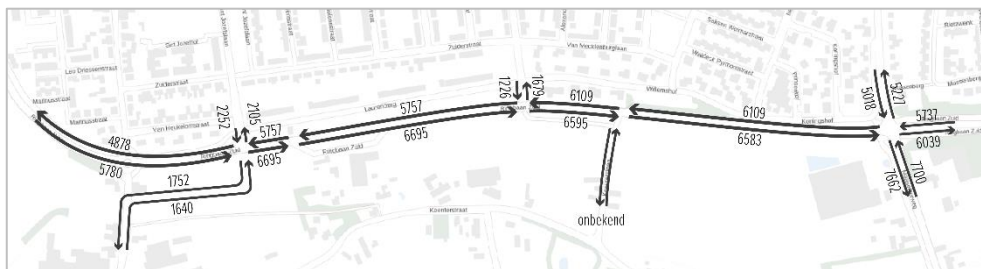
Het voorkeursscenario is daarom om de huidige rotonde op te heffen en de aansluiting van de Kerkstraat en de Bocholterweg op te heffen. Daarnaast wordt er een nieuwe rotonde aangelegd waar de Sint Jozefslaan en een nieuwe weg richting de Bocholterweg op aansluit. Hiermee wordt de doorstroming op de Ringbaan-Zuid verbeterd, neemt de verkeersveiligheid toe en heeft het een positiever verkeerseffect op de omgeving.



3.3 Verkeerseffecten voorkeurscenario

De gezamenlijke bouwstenen van het voorkeurscenario zijn in het verkeersmodel doorgerekend. Daarbij is rekening gehouden met de extra 400 toe te voegen woningen vanuit de gebiedsontwikkeling Moesel en Keent.

Figuur 29 Toont de verkeersintensiteiten in 2040 van deze modelvariant, uitgaande van het hoge groeiscenario. De intensiteiten zijn passend bij de straten en hun beleidsmatige functie.



Figuur 29: modelanalyse voorkeurscenario

De resultaten van de doorrekening met het verkeersmodel zijn:

- Meer verkeer over de ringbanenstructuur en een afname op de doorgaande routes Maaseikerweg en Sint Jozefslaan noordelijk van de Ringbaan-Zuid, ook rondom het centrum van Weert neemt het verkeer (beperkt) af.
- Verkeer van de Kerkstraat gaat gebruikmaken van de Sint Jozefslaan, de zuidelijke wegvakken van de Sint Jozefslaan worden drukker, maar dit leidt niet tot onacceptabele intensiteiten:
 - de Ringbaan-Zuid tussen Kerkstraat en Sint Jozefslaan neemt met bijna 500 voertuigen af
 - het zuidelijk deel van de Kerkstraat bij de rotonde verwerkt ruim 900 voertuigen minder
 - de Zuiderstraat krijgt te maken met deze 900 extra voertuigen, als verbinding naar de Sint Jozefslaan
 - in de referentiesituatie rijdt hier vrijwel geen verkeer, er is dus sprake van een aanzienlijke toename die verkeerskundig past bij de wegfunctie (tot 3.000 voertuigen per etmaal)
- De Johan Willem Friso laan wordt drukker omdat een rotonde beter functioneert dan aansluiting met voorrang, het verkeerseffect hiervan is beperkt en acceptabel.
- Het aanbod verkeer op de Bocholterweg neemt beperkt af.

4. Schetsontwerp

4.1 Integraal ontwerp bouwstenen

Het voorkeurscenario uit het voorgaande hoofdstuk is uitgewerkt tot een eerste integrale schetsontwerp, dat invulling aan de maatregelen en de gezamenlijke bouwstenen. Figuur 30 geeft het eerste schetsontwerp weer.



Figuur 30: schetsontwerp Ringbaan-Zuid en omgeving

Aanvullend aan de individuele bouwstenen is voor de Ringbaan-Zuid uitgegaan van een inrichting volgens Duurzaam Veilig bij een snelheid van 70 km/uur. Dat betekent dat een middenberm is toegepast, in plaats van de huidige markering. Dat vraagt meer wegbreedte. Deze is aan de zuidzijde nodig, omdat aan de noordzijde rekening moet worden gehouden met aanwezige woningen.

Fietsstructuur

De fietsstructuur loopt vanaf de Maaseikerweg via de Keenterstraat naar de huidige doorsteek richting de Sint Jozefslaan. Bij de rotonde loopt de fietsstructuur door naar het sportpark en scholen aan de westzijde van Weert.

Verkeerslichten Maaseikerweg

De huidige verkeerslichten worden vervangen en geoptimaliseerd. Er komen op de westelijke en zuidelijke tak extra opstelstroken om de doorstroming te verbeteren.

Johan Willem Frisolaan en Keentersteeg

De aansluiting Keentersteeg wordt opgeheven en de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan wordt aangepast naar een rotonde. Gemotoriseerd verkeer kan hier wel de noordelijke aansluiting gebruiken. De zuidelijke aansluiting is alleen voor fietsers.

Kerkstraat en Sint Jozefslaan

De huidige rotonde wordt opgeheven en de aansluiting van de Kerkstraat en Bocholterweg op de Ringbaan-Zuid komt te vervallen. Een nieuwe rotonde op de Sint Jozefslaan zorgt voor een veilige aansluiting, ook voor de Bocholterweg.

Het noordelijke deel van de Bocholterweg wordt gebruikt door fietsers en incidenteel door gemotoriseerd verkeer. Het gaat daarbij om verkeer dat een bestemming heeft bij de aanliggende percelen.

4.2 Kosten

De kosten van het schetsontwerp zijn globaal geraamd met behulp van kencijfers en ervaringsgegevens. Het betreft een bedrijfseconomische raming met een bandbreedte van +/- 30%. De globale kosten, per onderdeel en voor alle werkzaamheden gezamenlijk, zijn:

• Voorbereidende werkzaamheden:	€ 35.000,-	
• Herinrichting rijbaan (ideaalprofiel):	€ 849.275,-	
• Nieuwe verbinding Bocholterweg:	€ 178.915,-	
• Fietsverbinding:	€ 375.375,-	
• VRI Maaseikerweg:	€ 400.000,-	
• Rtonde Johan Willem Frisolaan:	€ 375.000,-	
• Rtonde Sint Jozefslaan:	€ 500.000,-	
• Opheffen aansluiting Kerkstraat:	€ 375.000,-	+
• Subtotaal:	€ 3.088.565,-	
• Fasering en verkeersmaatregelen:	€ 123.542,60	
• Nader te detailleren (15%):	€ 481.816,14	
• Straartkosten:	€ 738.784,75	+
• Aanneemsom (na afronding):	€ 4.450.000,00	



• VATkosten:	€ 886.541,70	
• Grondverwerving:	€ 55.275,-	
• Onvoorzien:	€ 808.772,50	
• Afronding:	€ 589,20 -/-	+
• Totaal investering:	€ 6.200.000,- excl btw	

Een uitgewerkte raming van de kosten is opgenomen in bijlage 2.



5. Conclusies en aanbevelingen

Dit hoofdstuk vat de bevindingen uit voorgaande hoofdstukken samen in conclusies en beschrijft vervolgens een aantal aanbevelingen waarin de vervolgstappen van het proces zijn beschreven.

5.1 Conclusies

Uit bovenstaande hoofdstukken zijn de volgende conclusies te trekken:

- De fietsroute voor verkeer van de Maaseikerweg naar de bestemmingen westelijk van de Ringbaan-West is niet volledig en aantrekkelijk. Met het voorgestelde voorkeursscenario wordt aan deze fietsverbinding invulling gegeven.
- Het gemotoriseerd verkeer ontwijkt de verkeerslichten met de Maaseikerweg om wachtrijen te vermijden. Een aangepaste verkeerslichtenregeling lost dit op.
- Een rotonde op de aansluiting van de Johan Willem Frisolaan zorgt voor een verkeersveilige oversteek en betere doorstroming, ook vanuit en naar de woongebieden.
- De Sint Jozefslaan is aangeduid als een gebiedsontsluitingsweg terwijl de aansluiting op de Ringbaan-Zuid niet aantrekkelijk is gemaakt. De Kerkstraat is een erftoegangsweg en fietsroute en sluit wel aan. Het voorkeursscenario geeft invulling aan het verkeersbeleid door een goede aansluiting met rotonde op de Sint Jozefslaan.
- Het uitgewerkt schetsontwerp laat een verkeersveilige inrichting van de Ringbaan-Zuid zien en houdt rekening met de (landelijke) richtlijnen vanuit Duurzaam Veilig.

5.2 Aanbevelingen

Aanbevelingen vanuit de analyse en het benoemde voorkeursscenario zijn:

- Door het opheffen van de rotonde Kerkstraat – Bocholterweg verdient het aanbeveling om de fietsroute aan te passen en te verleggen naar de Sint Jozefslaan.
- Een nieuwe fietsroute kan worden toegevoegd aan het netwerk, vanaf de Maaseikerweg via Keenterstraat en Keentersteeg naar de nieuwe verbinding langs de Ringbaan-Zuid en Ringbaan-West.



- De inrichting van de Ringbaan-Zuid voldoet aan de landelijke richtlijnen van Duurzaam Veilig. Aanbevolen wordt om ook andere onderdelen van de ringbanenstructuur hieraan te laten voldoen.
- De bestaande olifantenpaadjes worden deels opgeheven met de voorgestelde maatregelen en het schetsontwerp van het voorkeursscenario. Door aanplant van struiken of groen en/of het aanbrengen van obstakels wordt gebruik van de olifantenpaadjes ontmoedigd.
- De categorisering van de wegen aan de zuidzijde van Weert kan worden aangepast op de plannen voor Moesel en Keent, door de Sint Jozefslaan gedeeltelijk niet meer aan te wijzen als gebiedsontslutingsweg. Het gaat daarbij om het noordelijke deel. Het zuidelijke deel wordt dan inrikker vanaf de Ringbaan-Zuid.





Bijlagen



Bijlage 1 — Hoofdpijnen bijeenkomsten

Onderstaand een korte weergave van de drie bijeenkomsten met belanghebbenden. Op de projectwebsite van de gemeente is meer informatie terug te vinden:

(<https://www.weert.nl/stadsrandzone-ringbaan-zuid>)

Eerste bijeenkomst, d.d. 15 mei 2024

Terugkoppelen beleidsuitgangspunten en ophalen bevindingen belanghebbenden. De eerste bijeenkomst is aan de belanghebbenden gepresenteerd welke beleidsuitgangspunten relevant zijn. Hierbij gaat het om onder andere het mobiliteitsbeleid van de gemeente. Vervolgens zijn aanwezigen ruim in de gelegenheid geweest inbreng te geven op de huidige verkeerskundige situatie. Daaruit zijn een aantal aandachtspunten benoemd:

- Ontbreken continue fietsverbinding van Maaseikerweg naar scholen en sportvoorzieningen ten westen van de Ringbaan-West.
- Verkeersonveilige aansluitingen en oversteken (Keentersteeg, Johan Willen Frisolaan en Sint Jozefslaan).
- Slechte afwikkeling verkeerslichten Maaseikerweg.
- 'Sluipverkeer' door Willemshof.
- Doorgaand verkeer Maaseikerweg (zuid) door Weert, dat eigenlijk de ringbanen zou moeten volgen.

Tweede bijeenkomst, d.d. 3 juli 2024

Teugkoppeling bouwstenen per locatie. Op basis hiervan gaven aanwezigen reactie op de benoemde maatregelen. Men kon zich op hoofdpijnen in de voorstellen vinden. Ook was (en is) er sprake van tegenstrijdige belangen. Bijvoorbeeld over de wenselijkheid om de aansluiting van de Keentersteeg op de Ringbaan-Zuid juist wel of niet te handhaven.

Derde bijeenkomst, d.d. 4 september 2024

Tijdens deze bijeenkomst presenteerden we het voorkeursscenario. Ook op deze bijeenkomst bleek dat aanwezigen zich op hoofdpijnen kunnen vinden in de voorstellen. De maatregelen riepen reactie op. Bijvoorbeeld de voorgestelde alternatieve aansluiting van de Bocholterweg in relatie tot de ingerichte zone waardoor de weg geprojecteerd is.



Bijlage 2 — Kostenraming

Opdrachtgever: Gemeente Weert

Project: Ringbaan-Zuid

Onderwerp: Globale kostenraming

Status: concept

Datum: 22 oktober 2024



SAMENVATTING

Onderdeel	Totale investeringskosten excl. BTW
AANNEEMSOM (excl. BTW), prijspeil september 2024	€ 4.450.000,00
VAT-kosten	€ 886.541,70
Grondverwerving	€ 55.275,00
Onvoorzien	€ 808.772,50
afronding	-€ 589,20
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN EXCLUSIEF BTW	€ 6.200.000,00

Opdrachtgever: Gemeente Weert Project: Ringbaan-Zuid Onderdeel: Ringbaan-Zuid					
Datum: 22 oktober 2024					
		hoeveelheid	eenh	eenheidsprijs	totaal
1.	voorbereidende werkzaamheden				
	schonen terrein	1	EURO	€ 5.000,00	€ 5.000,00
	verwijderen bomen	30	st	€ 500,00	€ 15.000,00
	maatregelen te handhaven bomen	100	st	€ 50,00	€ 5.000,00
	verplaatsen lichtmasten	20	st	€ 500,00	€ 10.000,00
	verleggen kabels en leidingen				PM
	subtotaal onderdeel 1				€ 35.000,00
2.	herinrichting rijbaan per m1 profiel				
	grond ontgraven uit cunet (1,0 m), breed 2,5 m	2,5	m3	€ 10,00	€ 25,00
	leveren en aanbrengen zand voor zandbed (0,5 m), breed 2,5 m	1,25	m3	€ 25,00	€ 31,25
	leveren en aanbrengen teelaarde tussenberm (0,5 m), breed 2,5 m	1,25	m3	€ 25,00	€ 31,25
	grond aanbrengen in aanvulling	0,125	m3	€ 10,00	€ 1,25
	grond afvoeren	2,375	m3	€ 15,00	€ 35,63
	afwateringsvoorzieningen bermen	2,0	m2	€ 10,00	€ 20,00
	leveren en aanbrengen funderingslaag (250 mm), breed 2,3 m	2,3	m2	€ 7,50	€ 17,25
	zagen asfalt, dik 20 cm	1,0	m	€ 7,50	€ 7,50
	frezen deklaag van asfalt, breed 3,5 m	3,5	m2	€ 15,00	€ 52,50
	opbreken asfalt 20 cm, niet teerhoudend, breed 4 m	4	m2	€ 20,00	€ 80,00
	opbreken funderingslaag, dik 250 mm, breed 4 m	4	m2	€ 2,50	€ 10,00
	leveren en aanbrengen onder- en tussenlagen van asfalt (0,16 m), breed 3,6 m	1,44	ton	€ 125,00	€ 180,00
	leveren en aanbrengen deklaag van asfalt (0,04 m), breed 7 m	0,70	ton	€ 150,00	€ 105,00
	leveren en aanbrengen markeringen	4	m	€ 2,50	€ 10,00
	subtotaal onderdeel 2 per m1				€ 606,63
	aantal m1 profiel ' herinrichting rijbaan'	1.400	m		
	subtotaal onderdeel 2				€ 849.275,00
3.	nieuwe rijbaan per m1 profiel				
	grond ontgraven uit cunet (1,0 m), breed 8 m	8	m3	€ 10,00	€ 80,00
	leveren en aanbrengen zand voor zandbed (0,5 m), breed 8 m	4	m3	€ 25,00	€ 100,00
	grond aanbrengen in aanvulling	0,25	m3	€ 10,00	€ 2,50
	grond afvoeren	7,75	m3	€ 15,00	€ 116,25
	afwateringsvoorzieningen bermen	4,0	m2	€ 10,00	€ 40,00
	leveren en aanbrengen funderingslaag (250 mm), breed 7,20 m	7,2	m2	€ 7,50	€ 54,00
	leveren en aanbrengen onder- en tussenlagen van asfalt (0,16 m), breed 6,50 m	2,60	ton	€ 125,00	€ 325,00
	leveren en aanbrengen deklaag van asfalt (0,04 m), breed 6,20 m	0,62	ton	€ 150,00	€ 93,00
	leveren en aanbrengen markeringen	1	m	€ 2,50	€ 2,50
	subtotaal onderdeel 3 per m1				€ 813,25
	aantal m1 profiel ' nieuwe rijbaan'	220	m		
	subtotaal onderdeel 3 per m1				€ 178.915,00

4.	nieuw fietspad per m1 profiel				
	grond ontgraven uit cunet (0,8 m), breed 4 m	3,2	m3	€ 10,00	€ 32,00
	leveren en aanbrengen zand voor zandbed (0,5 m), breed 4 m	2	m3	€ 25,00	€ 50,00
	grond aanbrengen in aanvulling	0,125	m3	€ 10,00	€ 1,25
	grond afvoeren	3,075	m3	€ 15,00	€ 46,13
	afwateringsvoorzieningen bermen	2,0	m2	€ 10,00	€ 20,00
	leveren en aanbrengen funderingslaag (200 mm), breed 3,8 m	3,8	m2	€ 7,50	€ 28,50
	leveren en aanbrengen onder- en tussenlagen van asfalt (0,08 m), breed 3,6 m	0,72	ton	€ 125,00	€ 90,00
	leveren en aanbrengen deklaag van asfalt, kleur rood (0,04 m), breed 3,5 m	0,35	ton	€ 300,00	€ 105,00
	leveren en aanbrengen markeringen	1	m	€ 2,50	€ 2,50
	subtotaal onderdeel 4 per m1				€ 375,38
	aantal m1 profiel 'nieuw fietspad'	1.000	m		
	subtotaal onderdeel 4 per m1				€ 375.375,00
5.	Kruising Maaseikerweg				
	Aanpassen VRI inclusief infsrstructurele werkzaamheden	1	EURO	€ 400.000,00	€ 400.000,00
6.	Kruising Johan Willem Frisolaan				
	Ombouw kruising naar rotonde (3 poten)	1	EURO	€ 375.000,00	€ 375.000,00
7.	Kruising Sint Jozefslaan				
	Ombouw kruising naar rotonde (4 poten)	1	EURO	€ 500.000,00	€ 500.000,00
8.	Kruising Bocholterweg - Kerkstraat				
	Ombouw rotonde naar secundaire aansluiting	1	EURO	€ 375.000,00	€ 375.000,00
	Subtotaal				€ 3.088.565,00
9. bijkomende kosten					
	faseringskosten	2%			€ 61.771,30
	toepassen verkeersafzettingen en omleidingen	2%			€ 61.771,30
	Subtotaal				€ 3.212.107,60
10. nader te detailleren					
	nader te detailleren	15%	€ 3.212.107,60		€ 481.816,14
	Subtotaal				€ 3.693.923,74
11. Staartkosten					
	Eenmalige kosten	3%			€ 110.817,71
	(Inrichting werkterrein, opruimen werkterrein, aan- en afvoermateriaal)				
	Uitvoeringskosten	5%			€ 184.696,19
	Algemene kosten	7%			€ 258.574,66
	Winst en risico	5%			€ 184.696,19
	Subtotaal staartkosten				€ 4.432.708,49
	afronding	+0,4%			€ 17.291,51
	AANNEEMSOM (excl. BTW), prijspeil september 2024				€ 4.450.000,00

12. Bijkomende kosten buiten de aanneemsom				
VAT-kosten	20%		€	886.541,70
Grondvererving	3685 m ²	€	15,00	€ 55.275,00
Subtotaal investeringskosten			€	5.391.816,70
Onvoorzien	15%		€	808.772,50
afrondding	-0,0%		€	589,20-
TOTALE INVESTERINGSKOSTEN EXCLUSIEF BTW			€	6.200.000,00

Bedrijfseconomische raming met een bandbreedte van +/- 30%

Uitgangspunten

* globale hoeveelheden op basis van ontwerptekening Ringbaan-Zuid Weert d.d. 03-09-2024 (Accent adviseurs), met de volgende onderdelen:



- * bestaand profiel rijbaan: 7,5 m asfalt
- * nieuw profiel rijbaan: 2 x 3,5 m asfalt + tussenberm van 2,5 m (noordelijke rijstrook handhaven, zijdelijke rijstrook verplaatsen naar zuidzijde)
- * hergebruik materialen indien mogelijk, anders leverantie van nieuwe producten
- * posten opbreken c.q. verwijderen is incl. afvoeren en storten tenzij anders vermeld
- * posten aanbrengen is incl. leveren tenzij anders vermeld
- * rijbaan en fietspaden zijn / worden voorzien van fundering
- * trottoirs en loopstroken zijn / worden voorzien niet van fundering (op zand)
- * afwatering via bermen
- * geen vervuilingen in ondergrond (aanname)
- * werkzaamheden in het kader van archeologie: niet van toepassing (aanname)
- * werkzaamheden in het kader van explosieven: niet van toepassing (aanname)
- * verwervingskosten: perceel WEE01 R 3453) (aanname)
- * exclusief groenvoorzieningen en bijbehorend groenonderhoud (zie Verblijven en Water Stadsrand zone - Kragten)
- * exclusief verleggen kabels en leidingen
- * prijspeil september 2024
- * exclusief BTW

Aa

ACCENT
adviseurs

VAN DE FYSIEKE
LEEFOMGEVING

Luchthavenweg 13E
5657 EA Eindhoven
040 — 30 300 95

contact@accentadviseurs.nl
www.accentadviseurs.nl