

Fractie DUS Weert
t.a.v. de heer P. Weekers

Weert, 25 augustus 2025

Onderwerp: Beantwoording schriftelijke vragen fractie DUS Weert inzake Hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert

Geachte heer Weekers,

Op 7 augustus 2025 heeft u namens fractie DUS Weert schriftelijke vragen gesteld over de Hoogwaardige fietsverbinding Weert – Nederweert. Onderstaand bieden wij u hierbij de beantwoording aan.

Vraag 1a:

De voorkeursvariant C wordt als “niet haalbaar” bestempeld omdat er geen draagvlak is onder de hulpdiensten. Kan het college aangeven hoe vaak per jaar hulpdiensten (ambulance, politie, brandweer) gebruik maken van de route over de Helmondseweg? Graag een volledig overzicht voor de periode 2020-2025.

Antwoord vraag 1a:

De Helmondseweg is onderdeel van de calamiteitenroutes. De politie heeft negatief geadviseerd over afsluiting (variant C) omdat dit de aanrijdtijden verlengt. Exacte aantallen ritten per jaar zijn niet representatief: calamiteitenroutes worden niet geselecteerd op basis van frequentie, maar op basis van robuustheid en beschikbaarheid bij incidenten. De route over de Helmondseweg moet daarom openblijven.

Vraag 1b:

De voorkeursvariant C wordt als “niet haalbaar” bestempeld omdat er geen volwaardig alternatief beschikbaar is voor de ca. 3.500 motorvoertuigen die momenteel over de Helmondseweg rijden en die dan gebruik moeten maken van alternatieve routes die momenteel niet aanwezig zijn. Kan het college het aantal motorvoertuigbewegingen onderbouwen met telgegevens? Graag een overzicht voor de periode 2020-2025.

Antwoord vraag 1b:

Tijdens het participatieproces in 2024 is variant C als te onderzoeken alternatief naar voren gekomen. Om de effecten daarvan goed in beeld te brengen, zijn tussen 28 februari en 18 maart 2024 verkeerstellingen uitgevoerd op de Helmondseweg. Hieruit blijkt dat er circa 3.500 – 4.300 motorvoertuigen per etmaal gebruik maken van de Helmondseweg. Tijdens tijdelijke afsluitingen bleek bovendien dat verkeer uitwijkt naar de Ringbaan-Noord, met forse wachttijden bij de verkeerslichten tot gevolg. Afsluiting (variant C) is daarom niet haalbaar zonder forse aanvullende maatregelen elders.

Door de wijkraad is daarnaast opgemerkt dat afsluiting van de Helmondseweg zou leiden tot een toename van verkeer bij SV Laar en nabij OBS Molenakker, omdat automobilisten gaan omrijden via de Molenakkerdreef en de Oude Laarderweg. Dat is zeer onwenselijk gezien de verkeersveiligheid rondom school en sportvoorzieningen. In de bijlage treft u de resultaten van de uitgevoerde verkeerstellingen aan.

Vraag 2a:

Is het college voornemens om de Helmondseweg van Wiekendreef tot Laarderbrug in te richten als 30-km weg?

Antwoord vraag 2a:

Ja, het ontwerp voorziet erin de Helmondseweg in te richten als 30 km/h-weg. Dit sluit aan bij de wensen uit de werkgroep en bij de landelijke richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen binnen de bebouwde kom.

Vraag 2b:

Indien de Helmondseweg zal worden ingericht als een 30-km weg, heeft het college dan overwogen om hier een fietsstraat (een zgn. 'auto-te-gast-sstraat') van te maken?

Antwoord vraag 2b:

Een fietsstraat ('auto te gast') is bij de huidige verkeersintensiteit van ruim 3.500 mvt/etmaal niet verkeersveilig. CROW adviseert fietsstraten alleen bij veel lagere intensiteiten. Met de huidige aantallen zou een fietsstraat leiden tot onveilige situaties en conflicten.

Vraag 3:

In den lande worden steeds vaker rotondes met tweerichtingsfietspaden uit verkeersveiligheidsoverwegingen heraangelegd naar rotondes met eenrichtingsfietspaden. Opvallend is dat ook in de CROW-richtlijnen het toepassen van tweerichtingsfietspaden op rotondes wordt afgeraden. Waarom kiest het college er dan voor om op de T-splitsing van de Wiekendreef/Helmondseweg een rotonde met vrij liggende tweerichtingsfietspaden aan te leggen?

Antwoord vraag 3:

Het college is zich bewust van de CROW-richtlijnen en voorbeelden elders. In dit geval is geadviseerd om een vrijliggend tweerichtingsfietspad omdat dit aansluit op het totale tracé van de hoogwaardige fietsverbinding en een directe, logische route vormt tussen Nederweert en Weert. Eenrichtingsfietspaden zouden extra oversteken vergen, wat de kans op conflicten verhoogt. De rotonde borgt verkeersveiligheid doordat snelheden dalen en fietsers voorrang hebben.

Wij benadrukken dat het college nog geen definitief standpunt heeft ingenomen over welke variant uiteindelijk aan de raad wordt voorgelegd. De participatie-input, de second opinion en de verkeerskundige beoordeling vormen hiervoor samen de basis.

Vraag 4:

Heeft het college overwogen om de huidige T-splitsing op de Wiekendreef/Helmondseweg verkeersveiliger te maken middels adequate signalering zoals verkeersborden, knipperbollen, roodgekleurd plateau of snelheidsremmende drempels op 30-meter afstand op alle takken van de T-splitsing?

Antwoord vraag 4:

Kleinere maatregelen zijn onderzocht, maar onvoldoende robuust. De gemeenteraad heeft in februari 2022 unaniem een motie aangenomen die nadrukkelijk oproept om een duurzame en veilige oplossing te realiseren. Losse maatregelen voldoen daar niet aan en bieden geen structurele oplossing voor de verkeersstromen en de verkeersveiligheid op dit kruispunt.

Vraag 5:

Wat heeft het college gedaan met de suggesties en bezwaren van inwoners opgehaald tijdens de diverse inwonersbijeenkomsten?

Antwoord vraag 5:

Tijdens participatie zijn diverse suggesties opgehaald, waaronder variant C, de wens voor 30 km/h en aandacht voor parkeren en groen. Variant C is zorgvuldig onderzocht, maar niet haalbaar gebleken. De wens voor 30 km/h is wel verwerkt. In het ontwerp zijn bomen zoveel mogelijk gespaard en zichtlijnen verbeterd. Daarnaast hebben bewoners een alternatief aangedragen voor de kruising Wiekendreef-Helmondseweg, bijvoorbeeld een afbuigende voorrangskruising. Dit voorstel is verkeerskundig beoordeeld, maar onveilig gebleken omdat het de doorstroming voor auto's faciliteert en daarmee conflicteert met de doelstelling om de fiets centraal te stellen. De second opinion van Kragten bevestigt dat de voorkeursvariant verkeerskundig het meest toekomstbestendig is, met ruimte voor optimalisaties.

Vraag 6:

Is het college het met DUS Weert eens dat participatie met belanghebbenden en omwonenden een loze term blijft wanneer er informatieavonden gehouden worden waarbij belanghebbenden en omwonenden uitsluitend geïnformeerd worden en er geen oog is voor oplossingen die zichzelf aandragen? Gaat het college de aangedragen suggesties alsnog objectief beoordelen?

Antwoord vraag 6:

Wij begrijpen de zorgen. Participatie is in dit project vormgegeven via meerdere bijeenkomsten, een werkgroep en een extra ronde in april 2025. Niet alle wensen zijn uitvoerbaar, maar de inbreng heeft nadrukkelijk invloed gehad: zo is de rotonde verkleind (variant B3), is gekozen voor 30 km/h en is behoud van groen meegenomen. Alle aangedragen suggesties zijn beoordeeld, ook als deze niet tot overname leidden.

Vraag 7:

Is het college bereid de besluitvorming uit te stellen teneinde te bezien of een oplossing in breder perspectief, zoals verkeersstromen in de omgeving van het plangebied integraal betrekken bij de oplossing, leidt tot andere inzichten?

Antwoord vraag 7:

De verkeersstromen in de omgeving zijn integraal beschouwd in de variantenstudie en bevestigd in de second opinion. Uitstel van besluitvorming betekent uitstel van realisatie, met risico's voor subsidies en voor de samenhang met fase 1 van de hoogwaardige fietsverbinding. Daarmee dreigt de unaniem aangenomen motie uit 2022, om een veilige aansluiting bij de Wiekendreef te realiseren, niet tijdig te worden ingevuld.

Met vriendelijke groet,



Selma van Mensvoort

Afdelingshoofd Ruimte, Economie & Vastgoed

