

Toelichting

Betref	Second opinion HWF Nederweert-Weert, deelgebied Helmondseweg
Ons kenmerk	WEE174
Datum	Juni 2025
Behandeld door	■■■■■ (verificatie: ■■■■■)

INLEIDING

In het kader van de planontwikkeling van de Hoogwaardige Fietsverbinding Nederweert-Weert (hierna HWF) is in opdracht van de gemeente Weert onderzoek verricht naar de wijze waarop de HWF kan worden ingepast op het gedeelte Helmondseweg, tussen de Ringbaan Oost en de Wiekendreef. Voor dit deeltracé zijn in het verleden oorspronkelijk drie varianten beschouwd en beoordeeld door RA+ Ingenieurs (hierna RA+):

- Variant A: HWF tussen woningen en Helmondseweg, met minirotonde Wiekendreef.
- Variant B: HWF tussen Helmondseweg en Zuid Willemsvaart, met oversteek Wiekendreef in voorrang.
- Variant C: HWF tussen Helmondseweg en Zuid Willemsvaart, met 'knip' in Helmondseweg en oversteek Wiekendreef in voorrang.

Gedurende het proces is nog een vierde variant uitgewerkt, als subvariant op Variant B:

- Variant B2¹: HWF tussen Helmondseweg en Zuid Willemsvaart, met rotonde Wiekendreef.

De principe oplossing van deze vier varianten is in navolgende figuur opgenomen. De tekeningen die zijn opgesteld ten behoeve van deze varianten zijn opgenomen in bijlage 1 tot en met 4.



Figuur 1: Varianten HWF Nederweert-Weert, deelgebied Helmondseweg

¹ Er is zelfs sprake van een B2 en B3 variant, waarin het verschil alleen zit in de grootte van de rotonde. Uitgangspunt is echter de kleine rotonde en in deze notitie derhalve B2 genoemd.

In de oorspronkelijke variantenstudie van de drie varianten (A, B en C) is door RA+ Ingenieurs een beoordeling opgesteld door middel van een Multi Criteria Analyse (MCA, zie bijlage 5). Daaruit kwam variant C als voorkeursoplossing. Gebleken is echter dat geen draagvlak is voor deze variant, bij onder andere de hulpdiensten. Bovendien is er geen volwaardig alternatief beschikbaar voor de ca. 3.500 motorvoertuigen die momenteel over de Helmondseweg rijden. Door het aanbrengen van een 'knip' moeten deze voertuigen gebruik maken van alternatieve routes en momenteel zijn daarvoor geen passende alternatieve routes.

Tijdens een recente informatiebijeenkomst is door de gemeente Weert variant B2 gepresenteerd als mogelijke oplossing, met een rotonde ter plaatse van de aansluiting Helmondseweg-Wiekendreef. Voor de aanleg van de rotonde bleek weinig draagvlak bij enkele bewoners van de Wiekendreef, mede vanwege ruimtelijke impact en bomenkap die noodzakelijk is voor deze variant. Naar aanleiding daarvan heeft ook de politiek diverse vragen gesteld over de gepresenteerde oplossing(en) tijdens een commissievergadering. Gemeente Weert heeft daarom Kragten verzocht een second opinion uit te voeren, waarbij alle vier de varianten worden beschouwd. Voorliggende notitie geeft daaraan invulling.

BEOORDELING MCA RA+

RA+ heeft, zoals reeds beschreven, de oorspronkelijke drie varianten beoordeeld op basis van een MCA (bijlage 5). In deze MCA zijn diverse criteria opgenomen en daaraan zijn de drie varianten getoetst, ten opzichte van de huidige situatie (dus niet onderling). Ook is in de MCA geen weging toegekend aan de afzonderlijke criteria, waardoor alle criteria gelijkwaardig onderdeel zijn van de beoordeling.

Op basis van deze MCA is gebleken dat variant C de voorkeur heeft:

- Variant C: 21 punten.
- Variant B: 15 punten.
- Variant A: 12 punten.

SECOND OPINION OP MCA VARIANTEN, INCL. BEOORDELING VARIANT B2

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Weert om de MCA van RA+ te onderwerpen aan een second opinion, hebben wij de ontvangen documenten beoordeeld. Wij beschrijven onze bevindingen hieronder puntsgewijs:

- Wij onderschrijven de methodiek die door RA+ is gehanteerd voor de beoordeling van de varianten in de MCA. De beoordeling van de diverse deelaspecten is gedaan ten opzichte van de huidige situatie en niet ten opzichte van elkaar. Daarmee is de beoordeling zo transparant mogelijk en is de beste vergelijking te maken.
- Wij onderschrijven de methodiek om géén weging toe te kennen aan de diverse beoordelingsaspecten. Toekennen van een weging is subjectief en de zwaarte kan afhankelijk zijn van degene die het beoordeeld en dat maakt de eindbeoordeling ook gevoelig voor discussie. De beoordeling geeft op deze wijze een transparante optelsom van plussen en minnen, op basis waarvan bestuur en politiek een afgewogen besluit kunnen nemen.
- In de basis kunnen wij de beoordeling en score volgen die door RA+ is toegekend aan de varianten bij de diverse beoordelingscriteria. Desondanks valt ons een aantal zaken op en vragen die mogelijk om een nuancering of andere beoordeling:
 - o Bij het aspect kosten is onderscheid gemaakt in de toegekende punten per variant, waarbij de hoogste kosten de laagste score krijgt en andersom. De totale investering vergt in alle drie de varianten ruim € 4 miljoen euro. Het verschil tussen laagste prijs en hoogste prijs bedraagt ca. € 250.000,00. Dat is een verschil van ca. 6%, maar in de puntentelling scheelt dat twee punten. Bij een zuivere toekenning van de punten (beoordeling ten opzichte van huidige situatie)

geldt bij alle drie de varianten dat een forse, en bijna vergelijkbare, investering nodig is (> € 4 miljoen). Een gelijke puntentoekenning voor alle drie de varianten (-1 of -2) is ons inziens derhalve eerlijker en passend bij de gehanteerde systematiek (vergelijking ten opzichte van huidige situatie).

→ *De eindbeoordeling wijzigt hierdoor niet, maar het verschil tussen A ten opzichte van B en C wordt kleiner.*

- o De beoordeling op het aspect 'temperatuur' is ons inziens wat ver gezocht. De vraag is of dit aspect echt onderscheidend (merkbaar) is bij de drie varianten.
→ *Aangezien dit aspect in variant A het beste is gescoord, heeft dit geen wijziging in volgorde van beoordeling tot gevolg. Een aanpassing van de beoordeling, of het weglaten van dit aspect, zou het verschil tussen variant A en B/C weer groter maken.*
- o De beoordeling op het aspect 'handhaven bestaande bomen' is ons inziens incorrect. Bij een vergelijking van de varianten ten opzichte van de huidige situatie kan dit aspect bij variant A nooit 2 punten scoren, maar zou dit '0' moeten zijn. Of variant B en C daardoor een andere beoordeling krijgen is ons niet bekend.
→ *Per saldo scoort variant A hierdoor altijd minder goed in de totaalbeoordeling ten opzichte van variant B en C. Het verschil met B/C wordt hierdoor minimaal 1 punt groter.*
- o De beoordeling op het aspect 'totale hoeveelheid verharding' lijkt mogelijk overschat in variant C. Er wordt immers een vrijliggend fietspad aangelegd over grote lengte. Vraag is of het opheffen van een wegvak (vanwege aanbrengen knip) per saldo zorgt voor een afname van het verhard oppervlak ten opzichte van de huidige situatie. In variant B is het ook de vraag of de totale hoeveelheid verharding afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Wij hebben geen zicht op de feitelijke oppervlaktes, maar de beoordeling en puntentoekenning lijkt discutabel.
→ *Per saldo zal een aangepaste beoordeling tot een minder gunstige puntentoekenning leiden aan variant B en C voor dit aspect.*

Met het oog op voorgaande bevindingen ten aanzien van de beoordeling in de MCA, zijn ons inziens enkele toegekende punten onterecht. Daarvan is sprake bij alle varianten. Per saldo wijzigt de volgorde qua beoordeling echter niet, maar waarschijnlijk wordt het verschil tussen variant A en B iets kleiner en zal variant C nog steeds met enkele punten (ca. 5 punten) verschil als beste uit de MCA komen.

BEOORDELING VARIANT B2 VS. VARIANT A/B

Zoals reeds in de inleiding is beschreven, is variant C géén haalbaar alternatief en dient gekozen te worden voor een andere variant. Omdat variant B² als tweede uit de beoordeling is gekomen, is deze het meest kansrijk. Door de gemeente Weert is dit ook onderkend, maar de gemeente heeft daarbij gezocht naar een optimalisatie qua ontwerp en verkeersveiligheid. Om die reden is variant B2 uitgewerkt, met als uitgangspunt een rotonde op de aansluiting Helmondseweg-Wiekendreef in plaats van de oversteek (in de voorrang) ter plaatse van een T-kruispunt.

Variant B2 leidt echter tot weerstand bij enkele bewoners van de Wiekendreef. Door deze bewoners zijn onder andere bedenkingen geuit tegen:

- Aanleg van een (grote) rotonde ter plaatse van de aansluiting Helmondseweg-Wiekendreef.

²

Op blad 2 van de tekeningen van RA+ (variant B) zijn de ondergrond en de arceringen ten opzichte van elkaar verschoven.

- Bewoners vinden de rotonde veel te groot en opteren voor de kleinere rotonde die is getekend door RA+ (in variant A).
- Bewoners vinden dat vanwege de aanleg van de rotonde te veel bomen moeten worden gekapt langs de Wiekendreef.
- Bewoners hebben gevraagd of een afbuigende voorrangsweg vanaf Helmondseweg richting Biesterbrug vice versa een alternatief is voor de rotonde.
- Aanleg HWF gaat ten koste van bomen tussen appartementen en Helmondseweg.
 - De aanleg van de rotonde en de aansluiting van de Helmondseweg vergt meer ruimte. Met de inpassing van de HWF ten zuiden van de rijbaan komt de bomenrij te vervallen. De bewoners hechten hier veel waarde aan, mede in verband met schaduwwerking op de gevel en uitzicht op groen. Ook vrezen de bewoners onveiligheid ter plaatse van de aansluiting Binnenwiek.
 - Suggestie van bewoners is om de fietsers ten oosten van de Binnenwiek de Helmondseweg te laten oversteken, zodat de rotonde aan de noordzijde wordt overgestoken en er geen conflicten met kruisend verkeer van de Binnenwiek zijn. Ook hiermee zouden de bomen dan behouden kunnen worden.

Op basis van deze bedenkingen hebben wij de varianten onderstaand nader beoordeeld.

Rotonde Helmondseweg-Wiekendreef

Het realiseren van een rotonde heeft de voorkeur boven het realiseren van een gelijkvloerse oversteek (in de voorrang) over de Wiekendreef, zoals oorspronkelijk is getekend door RA+ in variant B en C. Met de aanleg van een rotonde is de verkeersveiligheid het meest geborgd, omdat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer ter plaatse van een rotonde lager is en het attentieniveau hoger. Ook verwacht men mogelijk een gelijkvloerse fietsoversteek over de Wiekendreef niet of verleent men geen voorrang aan de fietser. Bij een rotonde binnen de bebouwde kom is het bovendien gangbaar dat fietsers voorrang hebben.

In variant A is door RA+ ook reeds een (mini) rotonde indicatief getekend. De verbeelding van de rotonde is echter niet in lijn met de maatvoering die de rotonde zou moeten hebben. Naar verwachting heeft RA+ de maatregel als principe oplossing verbeeld en niet als maatvast ontwerp uitgewerkt. De toegepaste straal is te klein en de aansluitende wegen zijn haaks aangesloten op de rotonde, zonder toepassing van middengeleiders, bochtstralen etc. Indien in variant A een rotonde zou worden ontworpen/gerealiseerd, zou deze een vergelijkbare maatvoering (moeten) hebben als de rotonde die is ontworpen in variant 2B. Deze maatvoering is geschikt voor de afwikkeling van alle verkeer en alle bochtstralen en aansluitbogen sluiten aan bij het beoogde gebruik en de beoogde functie.

→ *De voorkeur van omwonenden voor de (mini) rotonde uit variant A leidt in de praktijk niet tot een andere maatvoering dan de rotonde die is ontworpen in variant 2B. Variant 2B gaat qua maatvoering uit van de minimale omvang.*

Het realiseren van een afbuigende voorrangsweg op de verbinding Helmondseweg-Biesterbrug (oost-zuid v.v.), in plaats van een rotonde of T-kruispunt, is in onze optiek eveneens niet wenselijk. Met deze maatregel faciliteer en accentueer je de primaire autoverbinding op deze relatie en mag de automobilist verwachten dat een vlotte doorgang mogelijk is. Dat conflicteert met de aanleg van de HWF in oost-westelijke richting. De HWF moet dan in deze afbuigende voorrangsweg ergens een oversteek (in de voorrang) krijgen. Enerzijds is dat niet wenselijk omdat de fietser op de HWF (m.n. van oost naar west) geen goed zicht heeft op achteropkomend autoverkeer en anderzijds verwacht de automobilist geen voorrang te moeten verlenen aan een overstekende fietser in de afbuigende voorrangsweg. De kans op

conflicten is ons inziens zeer groot. Bovendien accentueert en faciliteert een afbuigende voorrangsweg een dominante verkeersstroom. Daarvan is geen sprake vanuit huidig en toekomstig gebruik en met het inrichten van de Helmondseweg als 30 km/u wordt er juist naar gestreefd deze verbinding minder aantrekkelijk te maken.

→ Om voornoemde redenen adviseren wij de suggestie van een afbuigende voorrangsweg niet.

Bomenkap langs Helmondseweg

In het schetsontwerp dat is uitgewerkt in variant 2B komt de bomenrij ten zuiden van de Helmondseweg te vervallen, voor de appartementengebouwen. Ten behoeve van deze second opinion is bekeken of kleine aanpassingen aan het schetsontwerp kunnen voorkomen dat deze bomen gekapt moeten worden.

- Het schetsontwerp voorziet nu in de aanleg van een voetpad langs dit gedeelte van de HWF Helmondseweg. In de huidige situatie ligt er geen voetpad langs dit wegvak. Voetgangers kunnen bovenlangs via de Penbalk lopen of onderlangs via een voetpadenstructuur tussen de Wiekendreef en de Binnenwiek. Het weglaten van het voetpad biedt reeds de mogelijkheid om de bomen te behouden, de kant van de nieuwe HWF ligt namelijk op de kant van de bestaande rijbaan.
- Nadere detaillering van het rotonde ontwerp biedt mogelijk ook nog mogelijkheden om de as van de rotonde en de aansluithoek van de Helmondseweg in geringe mate aan te passen, waarmee een afwijkende aansluitboog van de Helmondseweg kan worden ontworpen. Ook daarmee kan ons inziens de kap van (een meerderheid van) de bomen langs de zuidzijde van de Helmondseweg worden voorkomen.
- De suggestie voor het realiseren van een oversteek van de Helmondseweg, ten oosten van de aansluiting Binnenwiek, is niet gewenst. Op wegvakniveau moet dan een extra oversteek worden gerealiseerd, wat vanuit oogpunt van veiligheid en doorstroming van de HWF niet wenselijk is. Bovendien is geen sprake van toegevoegde waarde, omdat in die situatie een kruising met de Oude Laarderweg ontstaat. Deze is naar verwachting drukker dan de aansluiting Binnenwiek.

→ Bomenkap langs de zuidzijde van dit gedeelte van de Helmondseweg kan ons inziens dus worden voorkomen door kleine ontwerpaanpassingen, die geen afbreuk doen aan de kwaliteit van de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid van de beoogde oplossing (rotonde). Het realiseren van een extra oversteek op de Helmondseweg wordt niet aanbevolen.

AANDACHTSPUNTEN VARIANT 2(B) NADERE PLANVORMING

Ten aanzien van de principetekeningen die zijn uitgewerkt door RA+ hebben wij, in aanvulling op de constateringen zoals die in voorgaande paragraaf zijn verwoord, nog enkele aanvullende aandachtspunten³ voor de nadere ontwerputwerking van de HWF, indien wordt gekozen voor variant B⁴.

- De HWF gaat direct ten westen van de Ringbaan Oost, nabij het viaduct, over van de noordzijde naar de zuidzijde van de rijbaan Helmondseweg. Fietsers kruisen de Helmondseweg nabij het kruispunt door middel van een verhoogd plateau in de voorrang. Bij de nadere uitwerking is het aan te bevelen om de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de oost-west relatie voldoende te reduceren en de oversteek van fietsers (in de voorrang) duidelijk te accentueren middels bebakening. Ook de maatvoering van het plateau kan worden geoptimaliseerd.

³ Niet uitputtend, uitsluitend aandachtspunten o.b.v. globale beschouwing tekeningen.

⁴ Of met toepassing van de rotonde, zoals ontworpen in variant B2.

- De bereikbaarheid van de HWF vanuit de zijweg Achtkantmolen lijkt niet te zijn gefaciliteerd in variant B. Bovendien is het aan te bevelen om de bereikbaarheid van Achtkantmolen voor fietsers, vanaf de HWF, te faciliteren met opstelruimte tussen HWF en de rijbaan. Een wachtende fietser heeft daarmee beter zicht op naderend gemotoriseerd verkeer op de Helmondseweg en blokkeert de HWF niet.
- Onduidelijk is hoe breed de berm tussen HWF en rijbaan is op het gedeelte Helmondseweg vanaf huisnummer 11 in oostelijke richting. Een geleiderail lijkt te zijn toegepast tussen HWF en rijbaan (grijze lijn). Bij de nadere planuitwerking dient rekening te worden gehouden met voldoende obstakelafstand tot de geleiderail, zowel vanuit de rijbaan als vanuit de HWF. De nu gehanteerde bermbreedte lijkt erg smal voor toepassing van een geleiderail.

Bijlagen

1. Schetsvoorstel variant A
2. Schetsvoorstel variant B
3. Schetsvoorstel variant C
4. Schetsontwerp variant B2
5. MCA variant A, B en C