

Vergadering B&W van 23-08-2016

Afdeling : Projectontwikkeling

Naam opsteller voorstel : Eurlings, Susanne

Portefeuillehouder : H.A. (Harrie) Litjens

Raadsvoorstel:

RAD-001294

Zaaknummer JOIN:

Z/16/018407

Agendapunt:

Onderwerp

Herinrichting Maaseikerweg - Beatrixlaan

Voorstel

1. Akkoord te gaan met de aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg - Beatrixlaan.
2. Akkoord te gaan met het voorstel om de kosten voor de uitvoering, begroot op € 220.000,- te dekken uit het restant van het krediet Houtstraatlossing fase 2.
3. Geheimhouding op te leggen met betrekking tot de kostenramingen als niet-openbare bijlage, gelet op art. 10 lid 2 onder b en g WOB.

Inleiding

Op 8 december 2015 heeft uw gemeenteraad het college een aanvullende opdracht gegeven betreffende de uitwerking van de door het Buurtschap Moesel 1 voorgestelde rotonde, waarbij de verbeterpunten van het CROW zijn meegenomen. Tevens heeft u verzocht om een analyse tussen voor- en nadelen van de door uw college voorgestelde aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan en de uitgewerkte rotonde variant.

Beoogd effect/doel

1. De door het CROW gemaakte opmerkingen op de rotondevariant van het Buurtschap Moesel 1 zijn van toepassing op twee verschillende soorten rotondes, namelijk een microrotonde en een ruime rotonde met deels gescheiden fietsstroken. Daarom zijn beide varianten in een ontwerp en in een advies door ingenieursbureau Royal HaskoningDHV uitgewerkt. De conclusie van het advies is dat het ontwerp met een T-splitsing voor deze locatie de meest verkeersveilige oplossing is.

De ontwerpen en het advies zijn met het Buurtschap Moesel 1 en de voorzitters van de wijkraden besproken. Door alle partijen is aangegeven dat een microrotonde voor alle partijen geen gewenste oplossing is omdat dit de minst verkeersveilige oplossing is. Op verzoek van het Buurtschap Moesel 1 zijn vervolgens enkele aanpassingen gedaan aan de rotonde met deels gescheiden fietsstroken. Dit ontwerp alsmede het ontwerp van de T-splitsing zijn in bijlage 1 en 2 opgenomen. Het advies van Royal HaskoningDHV is in bijlage 3 opgenomen.

Voorgesteld wordt om het huidige kruispunt aan te passen en te kiezen voor het ontwerp met de T-splitsingsvariant. In het ontwerp van deze variant zijn de volgende onderdelen verwerkt:

- De middengeleiders worden verbreed naar 3 meter, zodat fietsers en voetgangers gefaseerd kunnen oversteken.
- De middengeleiders worden op de as van de weg gerealiseerd, waarbij geen sterke uitbuiging meer aan één zijde is.
- Het kruisingsvlak wordt verkleind, zodat de ontruimingstijd van het kruispunt kort is.



- De entree van de Beatrixlaan wordt versmald, zodat beter zicht ontstaat bij het naderen van de Maaseikerweg.
 - Het kruisingsvlak wordt voorzien van attentieverhogende markering en talud markering, zodat een visueel kruisingsplateau ontstaat.
 - Ter plaatse van de oversteekplaatsen voor voetgangers worden de trottoirbanden verzonken, zodat er geen obstakels meer zijn ten aanzien van de toegankelijkheid voor rolstoel- of scootmobielgebruikers.
 - De oversteekplekken worden als voetgangersoversteekplaats aangeduid. Er worden geen zebrapaden aangelegd, omdat het aantal oversteekbewegingen op deze plekken gering is.
 - De T-splitsing wordt beter toegankelijk ingericht voor vrachtwagens en bussen, door de aanpassing aan de bochtstralen.
2. Voor zowel de T-splitsing als de rotonde met deels gescheiden fietsstroken, zijn kostenramingen opgesteld. Deze zijn als niet-openbare bijlage toegevoegd in bijlage I en II.
 3. Kostenramingen worden geheim gehouden om de aanbesteding aan marktpartijen niet te beïnvloeden.

Argumenten

1. Voor beide oplossingsvarianten zijn een aantal kaders, waarmee we rekening moeten houden. Deze kaders zijn:
 - De functie van de Maaseikerweg als gebiedsontsluitingsweg en de Beatrixlaan als een 30 km/h weg.
 - Het gebruik van de Maaseikerweg en de Beatrixlaan incl. het aantal verkeersbewegingen.
 - Het maximaal te benutten ruimtebeslag.
 - De bestaande bebouwing incl. de ontsluiting van deze gebouwen.

Het is onmogelijk om op basis van de hierboven genoemde kaders een optimale verkeersveilige oplossing te bedenken. Naast de verkeersveiligheid zijn ook andere aspecten van belang bij het realiseren van beide varianten. Voor beide varianten zijn deze aspecten in beeld gebracht en verwerkt in een voor- en nadelen analyse. Deze analyse is als tabel in bijlage 4 toegevoegd. Op basis van deze analyse stellen wij voor in te stemmen met de aanpassing van het huidige kruispunt op basis van de variant met de T-splitsing. De variant met de T-splitsing voorziet in de volgende onderdelen:

- Het is voor zwakkere weggebruikers zoals fietsers en voetgangers de meest verkeersveilige oplossing.
 - De oplossing voldoet zoveel mogelijk aan de in Nederland geldende richtlijnen, waarbij de wegbeheerder voldoet aan het wettelijk kader.
 - De ruimtelijke ingreep blijft beperkt en de impact die de ingreep heeft op de monumentale bomen en de aanwezige ondergrondse infra is minder groot als bij de andere variant.
 - De verkeerscommissie heeft op 20 oktober 2015 een positief advies gegeven over de variant met de T-splitsing. Op 5 april 2016 is de uitwerking van de opdracht van de gemeenteraad in de verkeerscommissie behandeld. Opnieuw heeft de verkeerscommissie het advies gegeven om het huidige kruispunt in te richten volgens de T-splitsingsvariant. De verslagen van beide overleggen zijn als bijlage 5 toegevoegd.
2. Het krediet van het project Houtstraatlossing fase 2 is niet bedoeld is om het in 2013 aangelegde kruispunt aan te passen. Derhalve dient uw raad in te stemmen met de inzet van het restant van het krediet.

3. De kostenramingen van de twee varianten zijn niet openbaar gelet op de financiële belangen van de gemeente Weert en ter voorkoming van onevenredige bevoordeling (artikel 10 lid 2 onder b en g WOB). De kostenramingen worden voor de raadsleden op de gebruikelijke wijze vertrouwelijk ter inzage gebracht.

Kanttekeningen

1. Op het voorstel zijn de volgende kanttekeningen van toepassing:
 - a. In het registratiebestand van de politie worden alle verkeersongevallen die gemeld worden vastgelegd. Uit de opgevraagde gegevens blijkt dat sinds de openstelling van de Maaseikerweg in juni 2013 zich geen geregistreerde ongevallen ter hoogte van het kruispunt zelf hebben voorgedaan. Dit in tegenstelling tot andere locaties en bij de rotondes op de Maaseikerweg.
 - b. Het Buurtschap Moesel 1 is het niet eens met de conclusie van het advies. Zij zijn van mening dat een rotondevariant met deels vrijliggende fietspaden de meest verkeersveilige oplossing is. De mening wordt gevormd op basis van algemene onderzoeken en rapporten over de verkeersveiligheid bij rotondes met geheel gescheiden fietsstroken. Deze onderzoeken en rapporten zijn niet toe gespist op de situatie ter hoogte van de Maaseikerweg – Beatrixlaan, maar zijn gebaseerd op een algemeen beeld, waarbij twee gelijkwaardige wegen elkaar kruisen. Hierbij is geen rekening gehouden twee verschillende type wegen (gebiedsontsluitingsweg en 30 km/h weg) en een asymmetrische ligging van het kruisingsvlak en het fietspad Karekiethof.
 - c. Voor het Buurtschap Moesel 1 is ook, de met name geringe snelheidsverlaging die met het ontwerp van de T-splitsing wordt bereikt, van belang. Uit de in mei/juni 2015 uitgevoerde verkeerstellingen, waarbij zowel het aantal voertuigen als de gereden snelheden zijn gemeten, blijkt dat de gemiddelde snelheid hoger is dan is toegestaan (gemeten 58 km/h, toegestaan 50 km/h). Een extra snelheidsverlaging is voor het type weg niet noodzakelijk. Desondanks is gekeken of een verhoogd plateau ter plaatse van het kruisingsvlak gerealiseerd kan worden. De resultaten van het trillingsonderzoek hebben uitgewezen dat er mogelijk hinder in de omliggende gebouwen kan ontstaan als gevolgen van trillingen door verkeerspassage ter plaatse van een verhoogd plateau. De kans op schade aan gebouwen is niet waarschijnlijk. Daarom wordt uw college geadviseerd om geen verhoogd kruisingsvlak aan te leggen.
 - d. De voorgestelde oplossing met de T-splitsing heeft een impact op het kabels- en leidingtracé in de groenstrook aan de oostelijke zijde van de Maaseikerweg. De kabels en leidingen in dit tracé dienen omgelegd te worden, omdat ze in de nieuwe situatie niet onder de rijweg mogen liggen. Bij de variant met de rotonde zal ook het tracé aan de westzijde van de Maaseikerweg en in de Beatrixlaan omgelegd moeten worden.
 - e. De voorgestelde oplossing met de T-splitsing heeft consequenties voor het groen. 4 bomen, die in 2013 in de groenstrook aan de oostzijde van de Maaseikerweg zijn geplant, moeten worden verplant en 2 bestaande bomen aan de westzijde van de Maaseikerweg moeten worden gekapt. Deze bomen zijn opgenomen in het bomenregister van de gemeente Weert. Hiervoor dient een kapmelding en -vergunning aangevraagd te worden. Het aantal monumentale bomen dat bij de variant met de rotonde moet worden verplant en gekapt is vele malen groter. In totaal moeten er 8 monumentale bomen gekapt en 6 verplant worden.
 - f. De uitvoering van beide varianten zal voor overlast zorgen bij omwonenden en aan de weggebruiker. Gedurende de werkzaamheden zal de Maaseikerweg ter plaatse van het huidige kruispunt afgesloten worden. Het doorgaand verkeer wordt omgeleid. De periode van overlast voor beide varianten is verschillend. Door de beperktere ingreep voor de variant met

de T-splitsing is de uitvoeringsduur geschat op 10 weken. Bij de twee rotondevarianten zal de uitvoeringsduur langer zijn en wordt deze geschat op circa 21 weken.

- g. Door de aanpassingen in het ontwerp van de rotondevariant, welke op verzoek van het Buurtschap Moesel 1 zijn gedaan, voldoet het ontwerp niet aan de richtlijn over de minimale diameter van een rotonde met gescheiden fietsstroken van het CROW.
2. Niet van toepassing
3. Niet van toepassing

Financiële gevolgen

Het krediet P72202824 voor project Houtstraatlossing fase 2 beschikt over een positief resultaat ter hoogte van € 633.931,--. Dit krediet is niet verleend voor aanpassingen of herstel aan het oorspronkelijk ontwerp na realisatie. Echter is de realisatie zoals oorspronkelijk gedacht niet afdoende gebleken. De kosten voor het herinrichten van de T-splitsing zijn begroot op € 220.000,-- excl. BTW.

Het door de gemeenteraad vastgesteld krediet is € 10.031.600,-- excl. BTW. In dit krediet is een bijdrage vanuit het GRP opgenomen ter hoogte van totaal € 5.644.820,--. Deze bijdrage is bedoeld om de realisatie van het transportriool en het afkoppelen van hemelwater mogelijk te maken. Vanuit andere subsidieregelingen en uit gemeentelijke begroting zijn diverse bijdrages gerealiseerd. Deze bijdrages zijn verleend voor kwaliteitsverbetering van het openbaar gebied, voor verbetering van de waterkwaliteit, het toepassen van hoogwaardigere materialen, verkeersmaatregelen en voor de noodzakelijke saneringswerkzaamheden.

Door de kosten van deze aanpassing ten laste van dit krediet te nemen stijgt de bijdrage uit het GRP, maar dit is niet hoger dan oorspronkelijk geraamd. Uw gemeenteraad wordt verzocht in te stemmen om dit restantbedrag aan te wenden voor de realisatie van de aangepaste T-splitsing. In dat geval zal dit krediet niet afgesloten worden voordat de aanpassingen zijn uitgevoerd en afgerekend. Eventueel restant na uitvoering vloeit terug naar de voorziening vervangingsinvesteringen riolering.

Uitvoering/evaluatie

De uitvoering van de werkzaamheden kan op zijn vroegst eind 2017 starten. De reden hiervoor is dat in het vierde kwartaal van 2016 het KEC aan de Beatrixlaan wordt gerealiseerd en de kruising Beatrixlaan – Maaseikerweg deel uitmaakt van de route van het bouwverkeer. De geprognoseerde bouwtijd van het KEC is 1 jaar. De werkzaamheden uitvoeren voorafgaand aan de bouw van het KEC is niet mogelijk omdat het ontwerp bestekmatig uitgewerkt moet worden en de benodigde (kap)vergunningen aangevraagd moeten worden.

Communicatie/participatie

Bij het invullen van de door de gemeenteraad gestelde opdracht zijn het bestuur van het Buurtschap Moesel 1 en de wijkraden Graswinkel en Moesel nauw betrokken geweest. De uitgewerkte rotonde varianten en de analyse is tweemaal besproken. Helaas hebben deze nauwe samenwerking en de gesprekken er niet toe geleid dat overeenstemming is bereikt over de meest gewenste verkeersveilige oplossing.

Wanneer de gemeenteraad een besluit neemt over de inrichtingskeuze zal het gekozen voorstel uitgewerkt worden en zullen omwonenden worden geïnformeerd.

Advies raadscommissie

-

Bijlagen

Openbaar

1. Ontwerp T-splitsing.
2. Ontwerp rotonde met deels vrijliggende fietspaden.
3. Notitie Royal Haskoning DHV d.d. 29 maart 2016.
4. Analyse voor- en nadelen varianten T-splitsing en rotonde.
5. Advies Verkeerscommissie behandeldatum 5 april 2016.

Niet-openbaar:

- I. Kostenraming aanpassing bestaande T-splitsing.
- II. Kostenraming rotonde met deels vrijliggende fietspaden.

Bijbehorend ontwerpraadsbesluit bieden wij u hierbij ter vaststelling aan.

Burgemeester en wethouders van Weert,
de secretaris, de burgemeester,

M.H.F. Knaapen

A.A.M.M. Heijmans

Nummer raadsvoorstel: RAD-001294

RAADSBESLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 23-08-2016;

besluit:

In te stemmen met het voorstel:

1. Voor de aanpassing van de T-splitsing Maaseikerweg – Beatrixlaan.
2. Om de kosten voor de uitvoering, begroot op € 220.000,--, te dekken uit het restant van het krediet Houtstraatlossing fase 2.
3. Om geheimhouding op te leggen met betrekking tot de kostenramingen als niet-openbare bijlage, gelet op art. 10 lid 2 onder b en g WOB.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 29-09-2016.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans