

Aan de gemeenteraad van Weert

Weert, 25 juni 2019

Onderwerp : Oversteken Laarveld - Molenakker
Kenmerk : 631074/746691

Geachte raadsleden,

Aanleiding

Op 26 september 2018 heeft de gemeenteraad ingestemd met de voorkeursvariant voor de oversteek tussen Hushoven/Laarveld en Molenakker. Bij de behandeling van het raadsvoorstel is een motie (bijlage 1) aangenomen. In deze raadsinformatiebrief wordt u geïnformeerd over de voortgang van de drie oversteken.

1. Hushoven – verbetering fietsoversteek Ringbaan Noord

In het raadsvoorstel 'Oversteek Hushoven/Laarveld' d.d. 26 september 2018 is opgenomen om op de huidige oversteeklocatie verbetermaatregelen door te voeren. In de motie is opgenomen om opnieuw met de omwonenden in gesprek te gaan over de oversteek bij de turborotonde waarbij zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met hun wensen, zodat de oversteek veiliger wordt. Op 18 december 2018 heeft een interactieve bijeenkomst plaatsgevonden waarbij circa 20 omwonenden aanwezig waren. Er zijn drie inrichtingsvarianten gepresenteerd. Het college van Burgemeester en wethouders heeft inmiddels ingestemd met het realiseren van een verbeterde oversteek op de huidige oversteeklocatie, nabij de turborotonde (zie bijlage 2).

2. Wiekendreef – realiseren gelijkvloerse oversteek Ringbaan Noord

Bij de Wiekendreef wordt een oversteek voor langzaam verkeer gerealiseerd over de Ringbaan Noord. De oversteek gaat onderdeel uitmaken van de verkeerslichtenregeling die op dit kruispunt operationeel is. In de aangenomen motie is opgenomen om zowel voor fietsers als voetgangers een veilige oversteek te realiseren. Momenteel worden voorbereidingen getroffen voor de uitvoering van de maatregelen bij de turborotonde en bij de Wiekendreef. De uitvoering van beide maatregelen is gepland in 2020.


3. Fietsbrug – realisatie ongelijkvloerse oversteek Ringbaan Noord

In het stedenbouwkundig plan van Laarveld fase 2 is een ongelijkvloerse fietsoversteek opgenomen. In het raadsvoorstel is een ongelijkvloerse kruising opgenomen, conform de locatie uit het

stedenbouwkundig plan. In de aangenomen motie heeft de raad het college opgedragen om de exacte locatie van de fietsbrug verder uit te werken, zodat deze op de meest efficiënte plaats komt te liggen voor fietsers en voetgangers in het hele plangebied Laarveld, waarbij tevens aansluiting gezocht wordt met de voorzieningen op Molenakker. Op dit moment vindt onderzoek plaats naar de verdere uitwerking van de brug. Aan de raad wordt vervolgens een voorstel voorgelegd. De voorlopige planning voor de realisatie van de brug is als volgt:

- Uitwerken ontwerp: juli 2019 – oktober 2019
- Besluitvorming gemeenteraad over ontwerp: januari 2020
- Realisatie: juni 2020 – maart 2021

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

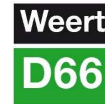


G. Brinkman
gemeentesecretaris



A.A.M.M. Heijmans
burgemeester

Bijlagen : 1. Motie 'oversteek Hushoven/Laarveld'
2. Advies 'Fietsoversteek Ringbaan Noord', 4 februari 2019, Adviesbureau Kragten.



MOTIE

Onderwerp: oversteek Hushoven/Laarveld

De raad van de gemeente Weert, in vergadering bijeen op 26 september 2018;

Constaterende dat:

- Het college een voorstel doet om de fietsoversteken Hushoven-Ringbaan Noord en Wiekendreef-Ringbaan Noord te verbeteren en een ongelijkvloerse fietsoversteek (fietsbrug) over de Ringbaan Noord tussen Laarveld en Molenakker te realiseren;
- Er bij de Wiekendreef al een verkeersregelinstallatie in werking is, welke geschikt kan worden gemaakt voor voetgangers en fietsers;
- Door omwonenden van de Hushoverweg wensen kenbaar gemaakt zijn om de oversteek veiliger te maken door verlegging van de oversteek en andere snelheidsremmende maatregelen;

Overwegende dat:

- Voor de ouderen uit het WOZOCO Hushoven, de bewoners van Hushoven en de huidige en toekomstige bewoners van Laarveld een veilige oversteek noodzakelijk is;
- De voorgestelde oversteek bij de Wiekendreef de snelste en veiligste manier is om vanuit Laarveld bij de voorzieningen in Molenakker te komen;
- De voorgestelde fietsbrug dicht op andere oversteken is geprojecteerd en de privacy van bewoners in Molenakker kan aantasten;
- De ontsluiting van de gehele wijk Laarveld in een breed verband moet worden gezien en het van belang is om deze voor zowel voetgangers, fietsers als gemotoriseerde verkeer goed te regelen;

Draagt het college op:

1. Met de omwonenden opnieuw in gesprek te gaan over de oversteek bij de turbotonde en zoveel mogelijk met hun wensen rekening te houden bij het maken van het definitief ontwerp, zodat de oversteek veiliger wordt;
2. Zorg te dragen voor een veilige oversteek voor zowel fietsers als voetgangers bij de oversteek op de Wiekendreef binnen redelijke termijn;
3. De fietsbrug als vetgedrukte prioriteit op te nemen in de begroting 2019, waarna de raad een gedetailleerd voorstel krijgt over het ontwerp, waarbij gestreefd wordt naar een zo laag mogelijk hellingspercentage, zodat deze gebruiksvriendelijk is;
4. De exacte locatie van de fietsbrug verder uit te werken, zodat deze op de meest efficiënte plaats komt te liggen voor fietsers en voetgangers in het hele plangebied Laarveld, waarbij tevens aansluiting gezocht wordt met de voorzieningen op Molenakker;

En gaat over tot de orde van de dag.

Fractie VVD,
J. Wiezer

Fractie DUS Weert,
I. Beenders

Fractie Weert Lokaal,
P. Küsters

Fractie CDA,
P. Mols

Fractie D66
M. Stokbroeks

Fractie PvdA
F. Kadra

Fractie SP
J. Goubet

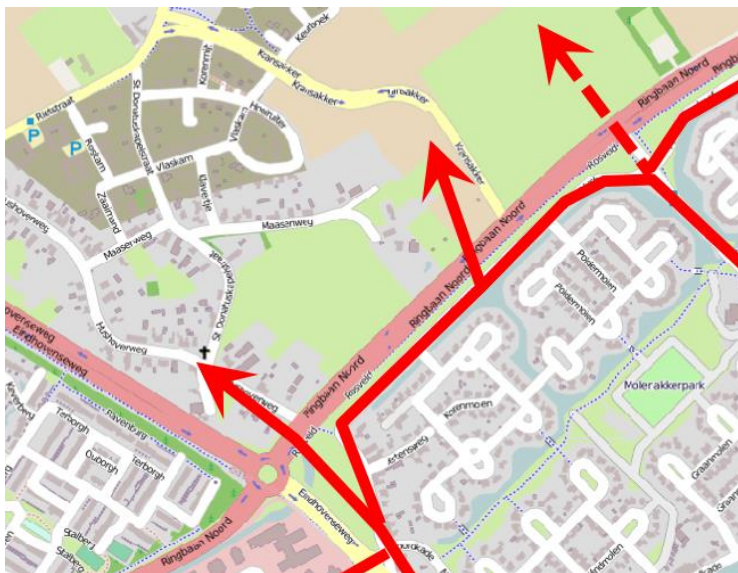
Advies

Betref	Fietsoversteek Ringbaan - Noord
Ons kenmerk	WEE089
Datum	4 februari 2019
Behandeld door	Rudy Stevens en Gertjan Hanckmann

Inleiding

In november 2016 heeft de gemeenteraad van de gemeente Weert een motie aangenomen voor het uitvoeren van nader onderzoek van een veilige (fiets)verbinding tussen Laar/Laarveld en Molenakker te Weert. Het college heeft vervolgens Kragten opdracht gegeven om dit onderzoek uit te voeren.

Na twee informatiebijeenkomsten en drie klankbordgroepbijeenkomsten is in september 2018 een raadsvoorstel ingediend om in te stemmen met de voorkeursvariant voor een veilige (fiets)verbinding tussen Laar/Laarveld en Molenakker. Deze voorkeursvariant bestond uit het verbeteren van de fietsoversteek Ringbaan-Noord ter hoogte van Hushoven, de realisatie van een met verkeerslichten geregelde gelijkvloerse oversteek bij de aansluiting Wiekendreef en de inpassing van een fietsbrug tussen beide aansluitingen (ongelijkvloerse (fiets)oversteek). In onderstaand Figuur 1 zijn deze locaties aangeduid.



Figuur 1: Aanduiding beoogde fietsoversteeklocaties Ringbaan-Noord

De gemeenteraad heeft, bij de vaststelling van het raadsvoorstel "oversteek Hushoven/laarveld, d.d. 26 september 2018, een motie aangenomen om opnieuw met omwonenden in gesprek te gaan over de fietsoversteek bij de turborotonde Eindhovenseweg - Ringbaan-Noord (Hushoven).

In dit advies staat het resultaat van het onderzoek naar de fietsoversteek bij de turborotonde Ringbaan-Noord - Eindhovenseweg.

Huidige situatie

In de huidige situatie kruist de in twee richtingen bereden fietsoversteek over de oostelijke aansluiting Ringbaan-Noord twee toe- en afritten van de turborotonde Ringbaan-Noord - Eindhovenseweg. Hierbij heeft gemotoriseerd verkeer voorrang ten opzichte van het overstekend fietsverkeer.

Tussen beide afritten van de turborotonde is in de huidige situatie een verkeersgeleider ingepast, zodat fietsers in twee etappes de afritten van de turborotonde kunnen oversteken.

Bij de fietsoversteek over de twee toeritten van de rotonde is geen geleider tussen beide toeritten aanwezig, waardoor fietsers in één etappe beide toeritten moeten oversteken. Hier schuilt een groot risico op zogenaamde afdekongevallen, doordat het zicht van fietsers wordt ontnomen door gemotoriseerd verkeer (voornamelijk bij vrachtverkeer) op de dichtstbijzijnde toerit en overstekende fietsers daardoor het achteropkomend gemotoriseerd verkeer op de andere toerit niet zien aankomen. Zie ter illustratie van de huidige situatie Figuur 2. De afgelopen jaren hebben enkele ongevallen dan ook plaatsgevonden ter plaatse van de fietsoversteek over de dubbele toerit van de turborotonde Ringbaan - Noord - Eindhovenseweg.



Figuur 2: Huidige vormgeving fietsoversteek Ringbaan-Noord (met illustratie risico afdekongeval)

Verbetervoorstel Hushoven

Voor het verbeteren van de fietsoversteek Ringbaan-Noord bij Hushoven is in het kader van de studie naar een veilige (fiets)verbinding tussen Laar/Laarveld en Molenakker onderstaande variant als verbetervoorstel voor de huidige situatie benoemd. In dit verbetervoorstel is de bestaande fietsoversteek op een verhoogd wegvakplateau voorzien, zodat de snelheid van het gemotoriseerd verkeer op de fietsoversteek wordt gereduceerd. Dit in combinatie met het toepassen van waarschuwingsborden langs de toeritten naar de turborotonde en afrit van de zuidelijke aansluiting Eindhovenseweg naar de oostelijke aansluiting Ringbaan-Oost om het gemotoriseerd verkeer te attenderen op de aanwezigheid van een fietsoversteek in twee richtingen.



Figuur 3: *Verbetervoorstel fietsoversteek Hushoven*

Toetsingscriteria verkeersveiligheid fietsoversteek

Bij het bepalen van de mate van verkeersveiligheid van een fietsoversteekplaatsen spelen de volgende twee aspecten een rol:

1. De kans op een ongeval:
De kans op een ongeval moet zo klein mogelijk zijn
2. De impact van een ongeval:
De ernst van een ongeval moet zo minimaal mogelijk zijn

Om de kans op een ongeval ter plaatse van de fietsoversteek Hushoven te minimaliseren gelden als toetsingscriteria de zichtbaarheid (is de fietsoversteek goed zichtbaar?) en begripelijkheid (is de aanwezigheid van een fietsoversteek logisch?) van de fietsoversteek.

Om de impact van een ongeval te minimaliseren is een lage snelheid van het verkeer ter plaatse van de fietsoversteek (lees: conflictpunt) vereist. Daarnaast moet sprake zijn van voldoende stopzicht/remafstand, zodat het naderend voertuig tijdig kan anticiperen op overstekende fietsers. Ten aanzien van de impact van een ongeval vormen een lage snelheid en stopzicht/remafstand de toetsingscriteria.

Varianten en toetsing fietsoversteek Hushoven

Het verbetervoorstel (Figuur 3) is als basis gehanteerd voor het verder optimaliseren van de fietsoversteek Hushoven. In een overleg met bewoners zijn de volgende inrichtingsvarianten voor de fietsoversteekplaats gepresenteerd:

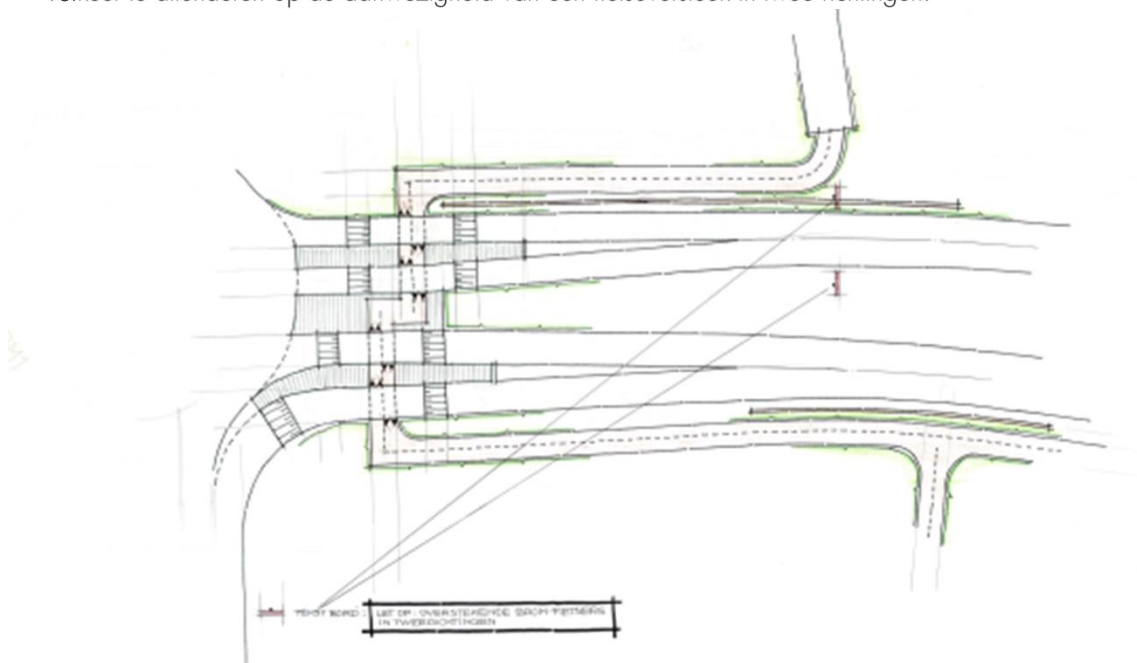
1. Handhaven huidige locatie fietsoversteek (variant 'Huidige locatie')
2. Fietsoversteek halverwege de aansluiting Eindhovenseweg en (Oude) Hushoverweg (variant 'Halverwege')
3. Fietsoversteek in het verlengde van de (Oude) Hushoverweg (variant 'Hushoverweg').

Onderstaand worden de varianten beschreven en wordt tevens de toetsing op de criteria behandeld.

Inrichtingsvariant 1 'Huidige locatie'

In deze inrichtingsvariant blijft de huidige ligging van de fietsoversteek Hushoven intact. De huidige locatie is geoptimaliseerd door de volgende aanvullende maatregelen:

- Inpassen van een verkeersgeleider tussen beide toeritten, zodat een gefaseerde oversteek over beide toeritten ontstaat en het risico op afdekongevallen wordt beperkt.
- Het aanleggen van plateaus ter plaatse van de oversteek.
- Het aanleggen van het opgaand drempeltalud van het plateau in de bocht vanuit de zuidelijke aansluiting Eindhovenseweg naar Ringbaan-Noord om op deze manier het afslaand gemotoriseerd verkeer tijdig te attenderen op de fietsoversteek direct na deze bocht.
- Het toepassen van een geleiderail tussen rijbaan en fietspad, zodat fietsers naar de fietsoversteek worden gestuurd.
- Het plaatsen van waarschuwingsborden langs de toeritten naar de turbotonde om het gemotoriseerd verkeer te attenderen op de aanwezigheid van een fietsoversteek in twee richtingen.



Figuur 4: Inrichtingsvariant 1

Zichtbaarheid toerit (noord) ++: deze is optimaal doordat deze in de rechtstand zit.
Zichtbaarheid afrit (zuid) +/-: wanneer een auto afkomstig is vanuit het centrum is het zicht niet optimaal, maar wordt deze verbeterd door het talud van het plateau op te schuiven richting de bocht naar de zuidelijke aansluiting. Hierdoor ziet men dit plateau wanneer men komt aanrijden

Begrijpelijkheid toerit (noord) ++: weggebruikers zijn gewend een fietsoversteek aan te treffen in de directe nabijheid van een rotonde. Iedereen begrijpt dan ook dat deze hier ligt.
Begrijpelijkheid afrit (zuid) +/-: weggebruikers verwachten een fietsoversteek in de directe nabijheid van een rotonde. Alleen doordat weggebruikers ook nog druk bezig zijn met de manoeuvre op de rotonde is de aandacht niet direct op de oversteek gericht. Het verplaatsen van het talud helpt hier wel bij omdat deze in het zicht ligt en dus aandacht wordt gevraagd voor iets wat komt. Ook al ziet men niet meteen waarvoor.

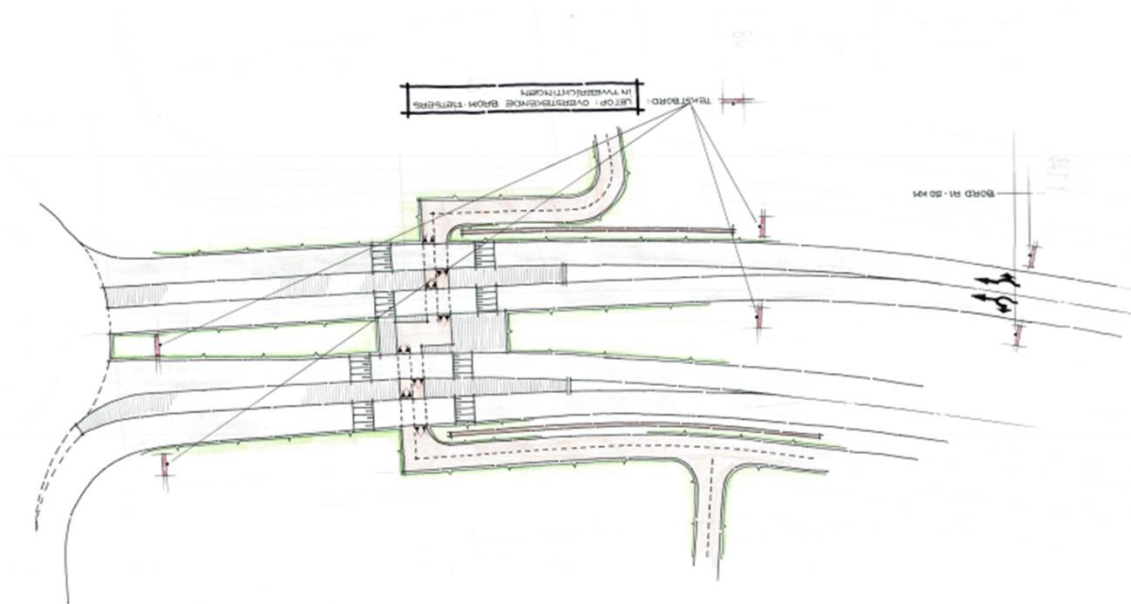
Lage snelheid toerit (noord) ++: het verkeer heeft hier een lage snelheid doordat men de rotonde nadert.
Lage snelheid afrit (zuid) ++: het verkeer heeft hier een lage snelheid doordat men net de rotonde heeft verlaten. De aanwezigheid van het plateau zorgt ervoor dat men direct na de rotonde niet meteen de snelheid verhoogd.

Stopzicht/remafstand toerit (noord) ++: het zicht is optimaal en men heeft voldoende tijd om te anticiperen om tijdig te remmen en te stoppen.
Stopzicht/remafstand afrit (zuid) +: door de aanleg van het talud wordt men geattendeerd, maar weet men nog niet waarvoor. Dit is voor het stopzicht niet ideaal. Er wordt ondersteunende bebording geplaatst bij het begin van het talud zodat gemotoriseerd verkeer geattendeerd wordt op de fietsoversteek. De snelheid is wel laag waardoor de remafstand klein is en men tijdig kan stoppen.

Inrichtingsvariant 2 'Halverwege'

Deze inrichtingsvariant voorziet in de inpassing van de fietsoversteek halverwege de aansluiting Eindhovenseweg en (Oude) Hushoverweg, zodat de zichtbaarheid van de fietsoversteek verbeterd wordt voor het gemotoriseerd verkeer op de afritten van de rotonde Eindhovenseweg - Ringbaan-Noord. Verder zijn de volgende aanvullende maatregelen voorzien:

- Inpassen van een verkeersgeleider tussen beide toeritten, zodat een gefaseerde oversteek over beide toeritten ontstaat en het risico op afdekongevallen wordt beperkt.
- Het aanleggen van plateaus ter plaatse van de oversteek.
- Het toepassen van een snelheidsregime van 50 km/u op de Ringbaan naar de rotonde Eindhovenseweg - Ringbaan-Noord om vooruitlopend op de turborotonde de aanrijdsnelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren.
- Het toepassen van een geleiderail tussen rijbaan en fietspad, zodat fietsers naar de fietsoversteek worden gestuurd.
- Het plaatsen van waarschuwborden langs de toe- en afritten van de turborotonde om het gemotoriseerd verkeer te attenderen op de aanwezigheid van een fietsoversteek in twee richtingen.



Figuur 5: Inrichtingsvariant 2

Zichtbaarheid toerit (noord) ++: deze is optimaal doordat deze in de rechtstand zit.

Zichtbaarheid afrit: (zuid) ++ : deze is optimaal doordat deze in de rechtstand zit.

Begrijpelijkheid toerit (noord) +/-: men verwacht in principe in een dergelijke rechtstand geen fietsoversteek. Omdat de rotonde al wel zichtbaar kan de link wel gelegd worden maar is dit zeker niet ideaal.

Begrijpelijkheid afrit (zuid) +/-: men verwacht in principe in een dergelijke rechtstand geen fietsoversteek. Ook omdat men net de rotonde heeft verlaten en toen geen oversteek heeft aangetroffen. Omdat het ook niet heel ver van wordt de link wellicht wel gelegd.

Lage snelheid toerit (noord) +/-: het verkeer ziet de rotonde al liggen en is al in de vertraging maar heeft nog niet de lage snelheid zoals bij de rotonde. Het instellen van 50 km/u draagt wel bij maar is nog steeds hoog.

Lage snelheid afrit (zuid) +/-: het verkeer heeft net de rotonde verlaten en gaat zijn snelheid verhogen. Hij wordt vervolgens attendeert op een oversteek door middel van de plateaus waardoor deze weer de snelheid verlaagd. Ook zal de snelheid hoger liggen dan direct bij de rotonde.

Stopzicht/remafstand toerit (noord) +: het zicht is optimaal maar door de hogere snelheid heeft men meer afstand nodig om te remmen.

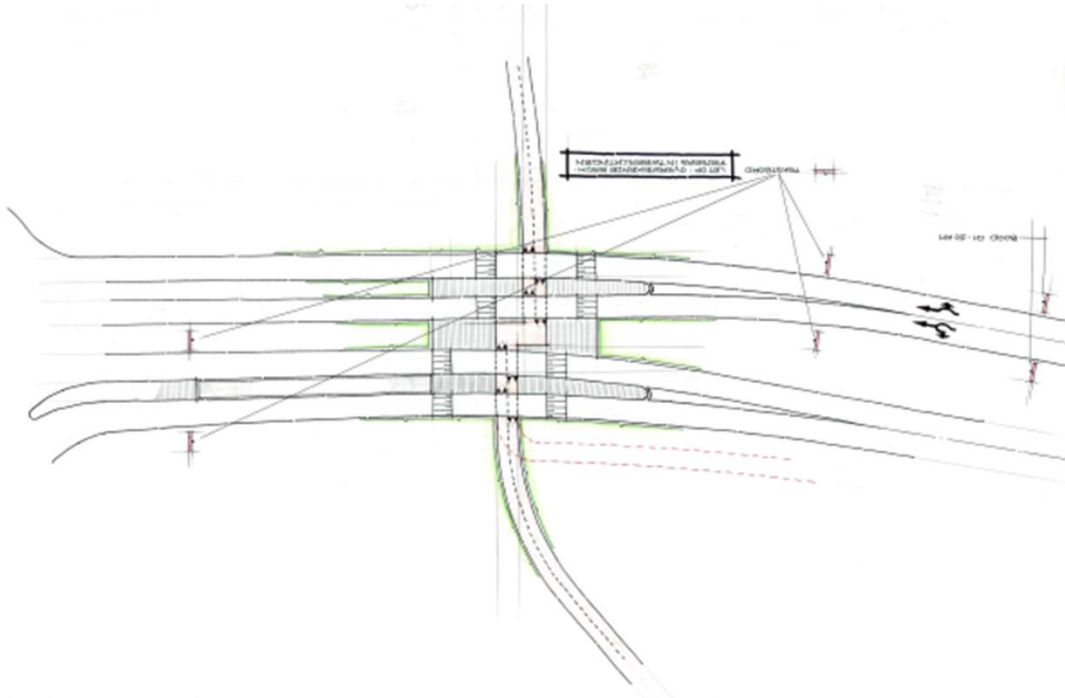
Stopzicht/remafstand afrit (zuid) +: het zicht is optimaal maar door de hogere snelheid heeft men meer afstand nodig om te remmen.

Inrichtingsvariant 3 'Hushoverweg'

Deze inrichtingsvariant voorziet in de inpassing van de fietsoversteek in het verlengde van de Hushoverweg (noord) en Oude Hushoverweg (zuid). Hierdoor ontstaat een directe fietsoversteek, waardoor een omrijdbeweging voor fietsers is voorkomen. Daarnaast is ook in deze variant sprake van een verbetering van de zichtbaarheid van de fietsoversteek voor het gemotoriseerd verkeer op de afritten van de rotonde Eindhoveneweg - Ringbaan-Noord. Aanvullend zijn de volgende aanvullende maatregelen voorzien:

- Inpassen van een verkeersgeleider tussen beide toeritten, zodat een gefaseerde oversteek over beide toeritten ontstaat en het risico op afdekongevallen wordt beperkt.
- Het aanleggen van plateaus ter plaatse van de oversteek.

- Het toepassen van een snelheidsregime van 50 km/u op de Ringbaan naar de rotonde Eindhovenseweg - Ringbaan-Noord om vooruitlopend op de turborotonde de aanrijdsnelheid van het gemotoriseerd verkeer te reduceren.
- Het plaatsen van waarschuwingsborden langs de toe- en afritten van de turborotonde om het gemotoriseerd verkeer te attenderen op de aanwezigheid van een fietsoversteek in twee richtingen.



Figuur 6: Inrichtingsvariant 3

Zichtbaarheid toerit (noord) ++: deze is optimaal doordat deze in de rechtstand zit.

Zichtbaarheid afrit: (zuid) ++ : deze is optimaal doordat deze in de rechtstand zit

Begrijpelijkheid toerit (noord) --: men verwacht hier geen fietsoversteek. De rotonde is te ver weg waardoor deze relatie ook niet gelegd kan worden.

Begrijpelijkheid afrit (zuid) --: men verwacht hier geen fietsoversteek. De rotonde is te ver weg waardoor deze relatie ook niet gelegd kan worden.

Lage snelheid toerit (noord) --: het verkeer komt hier met 70 km/u aangereden en moet plotseling vertragen als gevolg van de nieuwe snelheidslimiet (50 km/u) en de plateaus. Men zal de snelheid aanpassen maar is nog steeds te hoog.

Lage snelheid afrit (zuid) --: het verkeer komt hier met 70 km/u aangereden en moet plotseling vertragen als gevolg van de nieuwe snelheidslimiet (50 km/u) en de plateaus. Men zal de snelheid aanpassen maar is nog steeds te hoog.

Stopzicht/remafstand toerit (noord) +: het zicht is optimaal maar door de hogere snelheid heeft men meer afstand nodig om te remmen.

Stopzicht/remafstand afrit (zuid) +: het zicht is optimaal maar door de hogere snelheid heeft men meer afstand nodig om te remmen.

Toetsing inrichtingsvarianten

In onderstaande overzichtstabel zijn de resultaten van de toetsing van de varianten weergegeven:

Tabel 1: Overzichtstabel resultaat toets inrichtingsvarianten fietsoversteek Hushoven

Inrichtingsvariant	Kans op ongeval		Impact van een ongeval	
	Zichtbaarheid	Begrijpelijkheid	Lage snelheid	Stopzicht/Remafstand
Huidige locatie				
Toeritten (noord)	++	++	++	++
Afritten (zuid)	+/-	+/-	++	+
Halverwege				
Toeritten (noord)	++	+/-	+/-	+
Afritten (zuid)	++	+/-	+/-	+
Hushoverweg				
Toeritten (noord)	++	--	--	+
Afritten (zuid)	++	--	--	+

Conclusie

Voor de toerit (noord) is het duidelijk dat variant 1 (huidige locatie) de ideale locatie is. Op alle criteria scoort deze optimaal. Voor de afrit (zuid) kan in principe zowel voor variant 1 als variant 2 gekozen worden wanneer de beoordeling bij elkaar opgeteld zou worden. Om een keuze te maken wordt een afweging gemaakt tussen de criteria kans en impact. Bij variant 1 is de impact bij een ongeval kleiner en bij variant 2 is de kans op een ongeval kleiner. Omdat het hier om een kwetsbare groep gaat hebben we gekozen om deze te beschermen en te kiezen voor variant 1 dat als een ongeval gebeurd de impact zo laag mogelijk is. Er is ook gekeken of variant 1 en 2 gecombineerd zou kunnen worden (bij de toerit variant 1 en bij de afrit variant 2). Dit is niet wenselijk omdat fietsers van noord naar zuid dan met het verkeer mee rijden in de middenberm tussen de noordelijke en zuidelijke rijbaan. Bij de oversteek moeten zij dan achterom kijken of er verkeer aan komt en de ervaring is dat hier extra onveiligheid ontstaat omdat de fietser dan sneller een auto over het hoofd ziet.

Daarom adviseren wij om te kiezen voor variant 1, het realiseren van een verbeterde oversteek op de huidige locatie. Door het toepassen van een middengeleider in de noordelijke rijbaan kan hier ook in twee keer worden overgestoken. Dit draagt bij aan een toename van de veiligheid. Het aanbrengen van de plateaus draagt bij aan het eerder herkennen van de oversteek en het daadwerkelijk verlagen van de snelheid.

Wij wijzen u erop dat deze oversteek nog steeds niet aangemerkt kan worden als veilig. Fietsoversteken bij turbotorondes zijn aantoonbaar onveilig en het wordt landelijk door diverse instanties (SWOV, CROW, fietsersbond, fietsberaad) dan ook afgeraden om deze toe te passen.