

## **Commissievergadering Samenleving & Inwoners**

### **Agendapunt 8 Langzaamverkeers oversteken Laarveld Ringbaan-Noord**

#### **Fractie DUS Weert**

Hushoven – verbetering fietsoversteek Ringbaan-Noord

U gebruikt het verkeersveiligheidsargument om de gelijkvloerse overstek bij de turbo-rotonde te verwijderen. Daarbij geeft u aan dat ook met kleine verbeteringen de huidige overstek voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers niet veilig zou zijn. Uit ongevallen analysecijfers blijkt dat er in het verleden nauwelijks ongevallen gebeurden op deze overstek (Haskoning maakt melding van maar 1 geval). Bovendien maken veel bewoners nog veelvuldig gebruik van deze overstek. Kragten adviseerde te kiezen voor variant-1, een verbeterde overstek op de huidige locatie waarbij aanpassingen zullen leiden tot een toename aan veiligheid. Haskoning geeft aan dat er als gevolg van het beperkt aantal ongevallen geen directe indicatie is om de overstek aan te passen.

#### **Vraag**

Waarom kiest u dan ondanks dit alles toch voor het opheffen van deze overstek?

#### **Antwoord**

*In het onderzoek van adviesbureau Kragten van 15 februari 2018 is aangegeven dat ondanks optimalisatie sprake blijft van een verkeersonveilige overstek. Ook met verbeteringen aan de huidige overstek is de situatie voor met name kwetsbare groepen verkeersdeelnemers zoals ouderen en kinderen niet veilig. Daarom adviseert Kragten nadrukkelijk om niet te kiezen voor een gelijkvloerse overstek bij de turborotonde of in het verlengde van de Hushoverweg. Gelijkvloers oversteken bij een turbo-rotonde wordt landelijk niet geadviseerd, omwille van de grote hoeveelheid verkeer die gekruist moet worden, de vaak grote oversteeklengte en de complexiteit van de rijtaak die op dergelijke kruispunten van bestuurders van gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer gevraagd wordt. Ondanks dat belanghebbenden aangeven dat op deze locatie objectief weinig ongevallen plaatsvinden adviseert Kragten deze maatregel niet.*

*In maart 2020 is een second opinion gevraagd bij adviesbureau Royal HaskoningDHV. Royal HaskoningDHV concludeert, sec op basis van ongevallencijfers, inderdaad dat er geen noodzaak is om de overstek aan te passen. Er is in de second opinion echter ook gekeken naar andere aspecten. Op basis van een schouw ter plaatse, de algemene uitgangspunten ten aanzien van het ontwerp van turborotondes en de gewenste toekomstsituatie met een nieuwe fietsbrug over de Ringbaan-Noord is geconcludeerd dat er in de toekomst geen noodzaak is om de fietsoversteek bij de rotonde te handhaven. De richtlijnen geven dan ook aan dat een gelijkvloerse kruising van fietsers alleen mogelijk is als een ongelijkvloerse kruising (of alternatieve route) niet mogelijk is. Pas als gebleken is dat een dergelijke route niet tot de mogelijkheid behoort kan worden uitgeweken naar een gelijkvloerse kruising voor (brom)fietsers ter plaatse van de turborotonde. Er wordt echter een fietsbrug gerealiseerd. Na afronding van de fietsbrug is het openhouden van de overstek bij de Hushoverweg een verkeersveiligheidsrisico en is, gezien het aanwezige alternatief, handhaven van de overstek niet wenselijk noch noodzakelijk.*

Haskoning concludeert dat er in de toekomst geen noodzaak is om de fietsoversteek bij de rotonde te handhaven omdat er toch een nieuwe fietsbrug zal gaan komen en dat gezien het alternatief het niet noodzakelijk zal zijn om deze overstek te behouden.

#### **Vraag**

Is uw besluit om deze overstek weg te halen dan alleen maar gebaseerd op een "gemaks-argument" in plaats van een argument strikt gebaseerd op verkeersveiligheidsoverwegingen?

#### **Antwoord**

*Volgens Royal HaskoningDHV geven de richtlijnen aan dat een gelijkvloerse kruising van fietsers alleen mogelijk is als een ongelijkvloerse kruising (of alternatieve route) niet mogelijk is. Pas als gebleken is dat een dergelijke route niet tot de mogelijkheid behoort kan worden uitgeweken naar een gelijkvloerse kruising voor (brom)fietsers ter plaatse van de turborotonde.*

*Het voorstel om de overstek weg te halen is sec gebaseerd op het veiligheidsaspect. Dat voorstel is vooral als zodanig ingestoken ter bescherming van fietsers en voetgangers. De ervaring leert dat fietsers en voetgangers geneigd zijn te kiezen voor de kortste route. Een aantal gebruikers, waaronder ook kinderen, zal dus naar verwachting, geen gebruik maken van de fietsbrug. Bij het handhaven van de gelijkvloerse overstek vreest het college, met name voor kwetsbare groepen verkeersdeelnemers, voor ongevallen. Het college is van mening dat zij daarvoor moet waarschuwen en neemt haar*

*maatschappelijke verantwoordelijkheid. Daarom wordt voorgesteld om voor om de oversteek op te heffen.*

**Vraag** Is het niet wat al te ver gezocht om juist hier specifiek als argument te gebruiken dat “de oversteek voor met name kwetsbare verkeersdeelnemers niet veilig zou zijn” want geldt dat immers niet voor heel veel (verkeers)oversteken?

**Antwoord**

Dat geldt inderdaad voor veel (verkeers)oversteken. Maar de oversteek Hushoven vraagt veel meer alertheid van fietsers en voetgangers dan bijvoorbeeld bij oversteken die met verkeerslichten geregeld zijn. Juist bij kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen, is dit argument bij deze oversteek daarom van toepassing.

Fietsbrug naar Laarveld

Het laagst haalbare hellingspercentage van de fietspaden naar de fietsbrug is 3,5%.

**Vraag**

Is dit een gemiddelde waarde voor de helling van elk fietspad (noordzijde, zuidzijde)?

**Antwoord**

*Ja, voor de noordzijde 3,5%. Voor de zuidzijde 3,1%.*

**Vraag**

Hebben de hellingen over de hele lengte een vast hellingspercentage (max. 3,5%)?

**Antwoord**

*Ja, 3,5 dan wel 3,1%.*

**Vraag**

Zijn er zogenaamde rustpunten, dwz. korte stukken waar het fietspad horizontaal loopt (= hellingspercentage 0%), aangebracht zodat mensen die daar behoefte/nood aan hebben de helling niet in een keer hoeven te overbruggen?

**Antwoord**

*Nee. Het is wel mogelijk om die in te bouwen, maar dan stijgt het hellingspercentage in andere delen van de hellingbanen.*

Om de in het raadsvoorstel beschreven fietsbrug te kunnen realiseren zullen extra kosten moeten worden gemaakt bovenop de geplande €1.500.000 tot een totaal van €1.820.000. Deze extra kosten komen voort uit de noodzaak van afscherpende voorzieningen om inkijk in tuinen aan de zijde van Molenakker tegen te gaan. Daarnaast komen naast de jaarlijkse kapitaallasten ook jaarlijkse kosten (€ 5.500) voor beheer en (klein) onderhoud voor verhardingen, maaien taluds etc. terug op de begroting.

**Vraag**

Is het gezien de huidige situatie (Coronacrisis) te rechtvaardigen dat kosten ongeveer 20% hoger zullen gaan uitvallen?

**Antwoord**

*De extra kosten van € 320.000 hebben niet alleen te maken met de afscherpende voorziening. Deze zijn onder andere ook een gevolg van het ontwerp van een comfortabel en veilig dwarsprofiel waarbij fietsers en voetgangers ieder hun eigen gebruiksruimte hebben.*

*Het verband tussen het maken van extra kosten en de coronacrisis is niet duidelijk. Er is nu sprake een eenmalige kans om een goed bruikbare infrastructuur aan te leggen. De kans mag niet onbenut blijven door dit soort onvoorziene omstandigheden.*

**Vraag** Kan de analyse van de enquête plus alle onderliggende responsformulieren beschikbaar worden gesteld aan de raad?

**Antwoord**

*De samenvatting is reeds beschikbaar gesteld. De responsformulieren worden ook beschikbaar gesteld.*

Wiekendreef – realisatie gelijkvloerse fietsoversteek Ringbaan-Noord

Bij de Wiekendreef kan relatief eenvoudig een veilige fietsoversteek worden gerealiseerd. Gezien de actuele woningbouwprognoses en de plannen om ook Laarveld-4 volledig te ontwikkelen is dit een goede zaak. In het oorspronkelijk stedenbouwkundig plan van Laarveld zou namelijk deze verbinding over de Ringbaan-Noord ook worden aangelegd ter hoogte van de Wiekendreef. Zowel destijds en nu ook lijkt dat de meest ideale verbinding te zijn; een verbinding op een centraal gelegen plaats tussen de winkels en scholen op Molenakker met het woongebied Laarveld en zelfs de dorpskern van Laar.

**Vraag**

Heeft men overwogen om op deze locatie een fiets-voetgangersbrug te realiseren die beide gebieden met elkaar verbindt?

**Antwoord**

*Dit idee is geen onderdeel van de variantenstudie die destijds door bureau Kragten is uitgevoerd.*

*De beoogde locatie van de brug is gelegen in de route die voor zowel een situatie dat Laarveld in zijn geheel als gedeeltelijk (fase 1 en 2) wordt gerealiseerd, de meest logische is om de stad te bereiken. Vanuit alle fasen van Laarveld, alsmede vanuit Hushoven en Laar, is de brug op deze positie goed bereikbaar. Hoe meer de positie van de route c.q. de brug wordt verschoven in de richting van Nederweert, des te slechter is deze bruikbaar voor de bewoners van Hushoven en fasen 1 en 2 van Laarveld. Dat geldt dus ook wanneer de brug wordt gerealiseerd ter hoogte van de Wiekendreef. Nader onderzoek zou moeten uitwijzen of de brug bij de Wiekendreef überhaupt ruimtelijk inpasbaar is.*

**Vraag**

Heeft men onderzocht of, gezien de actuele hogere woningbouwprognose die uitgangspunt is voor de ontwikkeling van Laarveld-4, het niet beter is voor de ontsluiting van geheel Laarveld om een fiets-voetgangersbrug bij de Wiekendreef te realiseren en zo nee, waarom heeft men dit niet onderzocht?

**Antwoord**

*Zie antwoord op de vorige vraag.*

**Vraag.** Momenteel, maar ook in de toekomst zal de ontsluiting van geheel Laarveld verlopen via de Rietstraat en/of Laarderweg. De verkeersdruk op beide wegen zal in de toekomst nog veel hoger worden. Waarom realiseert men voor autoverkeer geen centraal voor Laarveld gelegen in/uitgaande weg ter hoogte van de Wiekendreef die aansluit op de Ringbaan-Noord?

**Antwoord**

*In het verleden heeft met de toenmalige wijk- en dorpsraden alsmede met andere belanghebbenden uitvoerig overleg plaatsgevonden over de ontsluiting van Laarveld. Dit proces heeft ca. 2 jaar geduurd. Uiteindelijk heeft de toenmalige gemeenteraad besloten om Laarveld te ontsluiten via de Laarderweg naar de Ringbaan-Noord en via de Rietstraat naar de Eindhovenseweg. Het alsnog realiseren van een aansluiting op deze plek zal leiden tot andere verkeersstromen. Deze leiden naar verwachting tot drukkere verkeersstromen in Laarveld dan is voorzien. De bewoners van Laarveld hebben een bepaalde verwachting bij de invulling en ontsluiting van Laarveld. Het definitief maken van de aansluiting zal zeker bij een deel van de inwoners op weerstand stuiten. Dit t.g.v. andere c.q. drukkere verkeersstromen in de wijk. Bovendien kan door het definitief maken van de aansluiting de geluidswerende voorziening niet worden doorgezet maar moet deze worden onderbroken. Dit heeft een negatief effect op een aantal woningen in het gebied. Ook heeft het maken van een aansluiting op deze plek een negatief effect op de doorstroming op de Ringbaan-Noord. Bovendien zijn 2 ontsluitingen voor een wijk in de omvang van Laarveld voldoende.*