

Vergadering van de gemeenteraad van 18 april 2012

Portefeuillehouder : A.W.P. Kirkels

Behandelend ambtenaar : Rob van Ekeren

Nummer raadsvoorstel: RAD-000608

Doorkiesnummer : (0495) 575 350

Agendapunt: -

ONDERWERP

Realiseren veilige en comfortabele oversteek voor langzaam verkeer tussen nieuwe wozoco en Boshoven

AANLEIDING EN DOELSTELLING

In de raadscommissie van 19 oktober 2011 heeft de heer Beuving namens de werkgroep Boshoven/Hushoven voor de oversteek voor langzaam verkeer tussen het nieuwe woonzorgcomplex in Laarveld en Boshoven over de Eindhovenseweg gebruik gemaakt van het spreekrecht. Toegezegd wordt dat eerst een gesprek plaatsvindt met de werkgroep Boshoven-Hushoven en vervolgens wordt het onderwerp weer in de commissie behandeld.

Er zijn twee gesprekken geweest met de werkgroep Boshoven/Hushoven. Eén op bestuurlijk niveau en een tweede op ambtelijk niveau. Ook is een advies over de oversteek ingewonnen bij de coördinator van het Regionale Mobiliteits Overleg Midden Limburg (RMO Midden Limburg), de heer G. Rutten. Lopende het proces is het ontwerp aangepast. In het laatste overleg is aan de werkgroep gevraagd hun mening in een brief vast te leggen. Deze brief is ook toegevoegd (zie bijlage 1). Op deze wijze wordt u zo volledig mogelijk geïnformeerd. Onze reactie staat in de bijgevoegde antwoordbrief. Vervolgens wordt ingegaan op het financiële kader. Op het eind worden de voor- en nadelen van een verkeerslichteninstallatie en van een rotonde inzichtelijk op een rijtje gezet.

Twee gesprekken met werkgroep Boshoven/Hushoven

Op **23 november 2011** was het eerste gesprek. Bij dit gesprek was wethouder Kirkels aanwezig. In eerste instantie is in Boshoven gezocht naar een locatie voor een woonzorgcomplex. Echter is daar geen locatie gevonden en wordt het in Laarveld gebouwd. Tegen deze achtergrond wordt er een veilige oversteek voor het langzaam verkeer gerealiseerd zodat bewoners van het woonzorgcomplex gebruik kunnen maken van de voorzieningen in Boshoven. Door de raad is gekozen voor een oversteek voor langzaam verkeer beveiligd door verkeerslichten en verkeersveiligheidsondersteunende maatregelen. De werkgroep Boshoven en Hushoven heeft en blijft de voorkeur houden voor een rotonde. Zij vindt dit de meest veilige oplossing.

De gemeente heeft aan de heer Rutten een onafhankelijk advies gevraagd. De heer Rutten werkt als verkeerskundig coördinator voor de gemeenten in Midden Limburg. Zijn advies (zie bijlage 2) is in dit gesprek besproken. Een verkeerslichtenregeling met aparte voorzieningen voor langzaam verkeer heeft zijn voorkeur. Om het risico op 'door-rood-licht-rijden' of kop-staartbotsingen te minimaliseren stelt de heer Rutten voor om door fysieke maatregelen op de Eindhovenseweg de 50km-snelheid af te dwingen. In dit overleg is ook een aangepast ontwerp (zie bijlage 3) gepresenteerd. Het advies van de heer Rutten en het aangepaste ontwerp wordt verder in dit raadsvoorstel behandeld.

Ondanks het advies van de heer Rutten en het aangepaste ontwerp blijft de voorkeur van de werkgroep Boshoven en Hushoven aanleg van een rotonde op het kruispunt Eindhovenseweg/Hushoverweg. Om een verantwoorde afweging te maken vraagt de werkgroep de kosten van een rotonde inzichtelijk te maken. De gemeente heeft deze kostenraming geleverd.

Op **26 januari 2012** is er een ambtelijk overleg geweest met de werkgroep Boshoven en Hushoven. Bij deze bijeenkomst is niet verder meer ingegaan op argumenten van een rotonde en een oversteek met verkeerslichten. In eerdere bijeenkomsten zijn deze reeds uitgebreid gedeeld. Op de bijeenkomst zijn de schets van de rotonde op grond waarvan de kostenraming is gemaakt en de kostenraming van de rotonde overhandigd aan de leden van de werkgroep. Voorts zijn er procesafspraken gemaakt. De kostenraming van de oversteek met verkeerslichten wordt toegezonden.

De werkgroep schrijft een brief over hun standpunten over aanleg van een rotonde en aanleg van een oversteekvoorziening met verkeerslichten, ook reageren zij op de kostenramingen (zie bijlage 4). De brief is onderdeel van de stukken die ter behandeling worden voorgelegd aan b&w (13 maart 2012) en aan de commissie EZ (4 april 2012).

Advies van Coördinator, Regionale Mobiliteits Overleg Midden Limburg

Om een derde onafhankelijk de ontsluiting van Laarveld op de Eindhovenseweg in combinatie met de oversteek voor langzaam verkeer te laten beoordelen is aan de heer G. Rutten gevraagd een advies uit te brengen. De heer Rutten is geïnformeerd over de gang van zaken.

De heer Rutten geeft vier argumenten om geen rotonde aan te leggen:

1. Eerste confrontatie met fietsverkeer voor het autoverkeer van de A2;
2. Overstekend fietsverkeer vanuit Hushoven ligt niet in verwachtingspatroon van een automobilist op de rotonde;
3. Ouderen en jeugdige scholieren zijn oververtegenwoordigd op de rotonde;
4. Relatief veel vrachtverkeer, het gevolg 'dode hoek' problematiek.

Een verkeerslichtenregeling met aparte voorzieningen voor langzaam verkeer heeft zijn voorkeur. Om het risico op 'door-rood-licht-rijden' of kop-staartbotsingen te minimaliseren stelt de heer Rutten voor om door fysieke maatregelen op de Eindhovenseweg de 50km-snelheid af te dwingen.

Aangepast ontwerp

Het ontwerp is aangepast op twee zaken:

- Snelheid verlagen;
- Aanbrengen van een afloper voor voetgangers.

Snelheidverlagen

In de gesprekken met de werkgroep Hushoven en Boshoven kwam de te hoge snelheid steeds naar voren. Daarom worden bij het naderen van de oversteek snelheidsremmers aangebracht. Ook wordt de toegestane snelheid verlaagd naar 50 km per uur. Zowel vanuit de richting van de A2 als vanuit Weert wordt een asverspringing aangebracht. Uitgangspunt is geweest de recent aangelegde komremmers bij Stramproy. De snelheidverlagende asverspringingen zijn op de Eindhovenseweg gelijk aan de komremmers bij Stramproy. Deze asverspringingen worden uitgevoerd met markering en geplakte banden. Reflectoren en extra verlichting zorgen voor voldoende zichtbaarheid. De oostelijke rijbaan tussen de stad en Hushoverweg wordt over een groot deel teruggebracht naar één rijstrook. Dit heeft ook een snelheidremmende werking. Het verkeer zal rijden over de huidige linker rijstrook van de oostelijke rijbaan, waardoor het verder van de bebouwing van Hushoven zal rijden (zie bijlage 3). Hierdoor zal het verkeerslawaaï voor Hushoven verminderen. De verkeersafwikkeling behoudt hetzelfde niveau. Het verkeersbeeld wordt rustig en er ontstaan in de toekomst geen weefproblemen (Advies van Arcadis november 2011).

Afloper voor voetgangers

Een tweede, meer technische aanpassing is het aanbrengen van een zogenaamde afloper voor voetgangers. In het voorstel voor de oversteek voor langzaam verkeer was ook een dynamische markering in het wegdek opgenomen. Met lichtjes in de weg zou de groentijd voor de voetganger worden aangegeven. In een gesprek met een bedrijf, dat zich bezighoudt met verkeersmanagement, kwam een alternatief voor deze begeleidende markering aan de orde. Zij hadden de ervaring dat deze dynamische markering onderhoudsgevoelig is en gaven het advies om met een zogenaamde afloper te werken. Deze toont bij roodlicht de wachttijd en bij groen licht de resterende oversteektijd voor voetgangers. Beide worden in het verkeerslicht getoond met aflopende witte cijfers. Deze techniek wordt toegepast in de gemeente Zaandam.

Reactie op brief van werkgroep Boshoven en Hushoven over de veilige oversteek Eindhovenseweg.

De werkgroep Boshoven en Hushoven geeft haar mening over een veilige oversteek over de Eindhovenseweg. Zij onderbouwt haar voorkeur voor een rotonde uitgebreid. Ook gaat zij in op het kostenaspect.

De reactie op de brief van de werkgroep Boshoven en Hushoven is als antwoordbrief in bijlage 5 toegevoegd. In deze reactie wordt onze keuze voor een oversteek met een verkeerslichteninstallatie onderbouwd. Hiermee wordt antwoord gegeven op verschillende vragen in de brief. Voorts wordt ingegaan op het kostenaspect en op de vijf bijlagen bij de brief.

Het financiële kader

In november 2010 heeft de raad € 285.000,-- beschikbaar gesteld voor het kruispunt Eindhovenseweg-Hushoverweg. De raad heeft gekozen voor een veilige oversteek door middel van de verkeerslichteninstallatie met de bijbehorende attentieverhogende maatregelen. Vanuit vervangingsinvesteringen verkeerslichten is ook € 80.000,-- beschikbaar. Het totale beschikbare budget is € 365.000,--

De kosten van een oversteek met een VRI installatie bedragen € 358.972,-- en die van een driepootrotonde € 643.747,--.

De aanleg van de nieuwe VRI installatie kan volledig gedekt worden door het beschikbare budget. Voor een rotonde zou € 285.000,-- beschikbaar zijn. Het budget vanuit de vervangingsinvesteringen verkeerslichten dient namelijk besteed te worden aan verkeerslichten. Met het beschikbare budget van € 285.000,-- kan een rotonde niet worden gedekt.

Voor- en nadelen van een verkeerslichteninstallatie en van een rotonde.

Om inzicht te krijgen in de voor- en nadelen van een verkeerslichteninstallatie en van een rotonde zijn deze in onderstaande tabellen op een rijtje gezet.

Verkeerslichten

Voordelen	Nadelen
Verkeerslichten begeleiden ouderen bij het oversteken, subjectief veilig	Door snelheidsremmers dient naderingssnelheid van verkeer te worden afgedwongen
Verkeerslichten zijn gefaciliteerd voor oudere gebruikers.	Roodlichtnegatie mogelijk
Verkeerslichten scheiden verkeersdeelnemers in tijd	Hogere beheerskosten
Beperkte invloed op verkeersafwikkeling	
€ 300.000,-- goedkoper dan een rotonde	

Rotonde

Voordelen	Nadelen
Lage snelheid op rotonde	Ouderen hebben geen begeleiding bij oversteken, subjectief onveilig.
Eén rijstrook over te steken	Vanuit A2 eerste confrontatie met overstekende voetgangers en fietsers
Minder conflictpunten	Bij oversteken van langzaam verkeer kunnen vanuit twee richtingen fietsers komen, vanuit 'rotondeperspectief' gezien de verkeerde richting
Lage snelheid fysiek door rotonde 'natuurlijk' afgedwongen	Rotonde is € 300.000,-- duurder
Goede verkeersafwikkeling	

Daar subjectieve verkeersveiligheid voor ouderen een discussiepunt blijft, zal bij het platform voor gehandicapten een advies hierover worden ingewonnen. Dit advies zal u zo snel mogelijk bereiken, in ieder geval voor 4 april 2012.

Bijgevoegde bijlagen

De bijgevoegde bijlagen zijn:

1. Brief van werkgroep Boshoven en Hushoven d.d. 9 februari 2012
2. Memo veilige en comfortale oversteek Eindhovenseweg voor langzaam verkeer tussen Boshoven en Laarveld
3. Voorkeursvariant herinrichting aansluiting Eindhovenseweg-Hushoverweg d.d. 22 november 2011
4. Kostenramingen VRI installatie en rotonde
5. Antwoordbrief aan werkgroep Boshoven en Hushoven
6. Ontsluiting Laarveld Eindhovenseweg d.d. 4 mei 2011 Arcadis

Bijlagen 1, 2 en 5 zijn toegevoegd. De overige bijlagen liggen uit praktische overwegingen ter inzage in de leeskamer.

COMMUNICATIE

Met de werkgroep Boshoven en Hushoven is in totaal vier keer overleg gepleegd. Twee keer bestuurlijk en twee keer ambtelijk. In oktober heeft de werkgroep een brief ontvangen waarin b&w hun standpunt hebben toegelicht en gegeven. Hun standpunt was: "Gezien de keuze die door de raad is gemaakt en de kostenverhogende werking van de voorgestelde oplossingen door de werkgroep, zijn andere oplossingsvormen geen alternatief. Wel wordt bekeken welke snelheidsverlagende maatregelen binnen de door de raad gekozen oplossing nog mogelijk zijn."

ADVIES RAADSCOMMISSIE

VOORSTEL COLLEGE

De raad voor te stellen in te stemmen met de aanleg van een verkeerslichteninstallatie en bijbehorende verkeersremmende maatregelen op de kruising Eindhovenseweg-Hushoverweg.

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-000608

RAADSBSLUIT

De raad van de gemeente Weert,

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 13 maart 2012;

b e s l u i t :

Instemmen met de aanleg van een verkeerslichteninstallatie en bijbehorende verkeersremmende maatregelen op de kruising Eindhovenseweg-Hushoverweg.

Aldus vastgesteld in de openbare vergadering van 18 april 2012.

De griffier,

De voorzitter,

M.H.R.M. Wolfs-Corten

A.A.M.M. Heijmans