GEMEENTE WEERT

Leden van de Gemeenteraad
p.a. Wilhelminasingel 101
6001 GS WEERT

Weert, 10 februari 2015

Onderwerp : Beantwoording vragen reconstructie kruispunt Maaseikerweg - Beatrixlaan

Beste meneer, mevrouw,

Op woensdag 14 januari 2015 bent u tijdens de informatieve commissie Ruimte geïnformeerd over het voorstel voor het aanpassen van het kruispunt Maaseikerweg - Beatrixlaan. In deze brief ontvangt u de antwoorden op de tijdens de bijeenkomst gestelde vragen.

Waar is het bij het uitwerken van een verkeerskundig ontwerp voor het kruispunt Maaseikerweg – Beatrixlaan misgegaan?
Het verkeerskundig ontwerp is in opdracht van de gemeente door een extern ingenieursbureau gemaakt. Dit bureau heeft zich bij de uitwerking van het voorlopig ontwerp niet aan de uitgangspunten gehouden. De gemeente heeft het bureau hierop aangesproken en om bijstelling gevraagd.

De gemeente heeft vervolgens een schetsvoorstel aangeleverd aan het ingenieursbureau met de opdracht om een ontwerp voor de bovengrondse inrichting (wegprofiel, groeninrichting, verlichting) te maken dat is afgestemd op de ondergrondse infrastructuur (riolering, kabels en leidingen). Onderdeel van deze opdracht is het toetsen van het ontwerp op integraliteit. Hierbij behoorde ook een toets op de verkeerskundige aspecten. Het ingenieursbureau heeft deze toets niet correct uitgevoerd. De verkeerskundig adviseur van het ingenieursbureau was niet betrokken bij de toets. Hierop is het bureau aangesproken door de gemeente.

Door deze werkwijze van het ingenieursbureau zijn de fouten in de maatvoering van het ontwerp niet geconstateerd (vormgeving middengeleiders, krappe bochtstralen) en overgenomen in de gedetailleerde bestekstekeningen. Het bestek en tekeningen zijn verder door het ingenieursbureau opgesteld en geaccordeerd door de gemeente. De gemeente heeft het bestek getoetst in projectteam verband. De beleidsmedewerker Verkeer heeft de fouten in het verkeerskundig ontwerp niet opgemerkt. De overige projectteamleden is ook niets opgevallen aan de maatvoering van de middengeleiders en de bochtstralen. Met name het conflictpunt tussen fietsers en motorvoertuigen aan de zijde van de Beatrixlaan is op dat moment door geen van de betrokkenen (projectteam ingenieursbureau, projectteam gemeente) geconstateerd.

Wilhelminasingel 101
Correspondentie: Postbus 950, 6000 AZ Weert
Telefoon: 14 0495 of (0495) 57 50 00 - E-mail: gemeente@weert.nl
Website: www.weert.nl – Twitter: www.twitter.com/gemeenteweert

Welke rol heeft het toezicht tijdens de uitvoering hierop gehad?
Tijdens de uitvoering wordt door de gemeente toezicht gehouden op de aanleg van het totale project. De toezichthouder toetst de uitvoering van de aannemer aan de hand van het bestek en de bestekstekeningen. Daarbij wordt gecontroleerd of de aannemer zich exact houdt aan de eisen die zijn opgenomen in het bestek en de bestekstekeningen. De aannemer heeft conform de bestekstekening het werk uitgevoerd. De ontwerpfout was in de bestekstekening opgenomen waardoor de aannemer en de toezichthouder de fout niet hebben geconstateerd tijdens de uitvoering. Op het moment van ingebruikname door het verkeer is geconstateerd dat er een conflictpunt is tussen langzaam en snel verkeer op de aansluiting met de Beatrixlaan.

Waarom is ten tijde van de uitvoering niet tijdig ingegrepen en heeft er geen bijstelling plaatsgevonden?
De aannemer en toezichthouder zijn eraan gehouden om het werk conform het contract te realiseren. Het werk is door de aannemer aangelegd zoals beschreven. Een toezichthouder toetst de uitvoering aan de hand van het bestek en de bestekstekeningen. De toezichthouder heeft de fouten niet opgemerkt in de geaccordeerde tekeningen. Bij oplevering van het werk is door de verkeerskundigen direct melding gedaan bij de projectleider. De verschoven aansluiting van de Beatrixlaan in relatie tot de bocht in de weg, de wegbreedte en de aanliggende fietsstrookbreedte is onveilig (conflictpunt). Tevens zijn de middengeleiders erg smal voor het opstellen van fietsers in het midden van de weg. Daarnaast zijn de bochtstralen te krap zodat (lange) motorvoertuigen komend vanuit de Beatrixlaan de bocht richting centrum moeilijk kunnen nemen. Medio 2013 is opdracht gegeven aan de projectleider om deze onvolkomenheden te herstellen. Hiertoe is intensief overleg gevoerd met het extern ingenieursbureau en de verkeersdeskundigen.
Om een verkeersveilige situatie te creëren is het noodzakelijk om de huidige gebreken te herstellen. Hierdoor dient de situatie volledig aangepast te worden.

Welke functie heeft de Maaseikerweg?
De Maaseikerweg is in het wegenplan aangemerkt als gebiedsontsluitingsweg.

Wordt de Maaseikerweg wel voor de juiste functie gebruikt?
De Maaseikerweg wordt hoofdzakelijk gebruikt voor bestemmingsverkeer.
De omwonenden van de Maaseikerweg ervaren de weg als erg druk. De Maaseikerweg ontsluit twee grote woonwijken (Graswinkel en Moesel). Dagelijks hebben 3600 auto's de bestemming wijk Graswinkel en 5800 auto's de wijk Moesel. Het betreft verkeer richting de binnenstad en het ringbanenstelsel. Ook maken er dagelijks nog circa 3500 auto's gebruik van de Maaseikerweg met ondermeer de bestemming binnenstad.
Een andere belangrijke functie van de Maaseikerweg is de primaire fietsroute. Zowel grote aantallen scholieren, als mensen die op de fiets naar de winkel of het werk gaan, gebruiken de Maaseikerweg. Voor fietsers is een veilige en comfortabele route erg belangrijk.
De hoeveelheid sluipverkeer op de Maaseikerweg is onderzocht. Het betreft circa 200 auto's per dag die eigenlijk gebruik hoort te maken van het Ringbanenstelsel.

Waarom is een rotonde op de locatie Maaseikerweg – Beatrixlaan niet verantwoord?
Een rotonde is in het algemeen een veilige verkeersoplossing indien aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. Op deze locatie is een rotonde niet de juiste oplossing voor het inrichten van een verkeersveilige kruising.

Het ontbreekt aan voldoende fysieke ruimte voor de aanleg van een rotonde.
De rotonde heeft een grote oppervlakte nodig en kan daardoor niet correct in de Maaseikerweg gepositioneerd worden. Het ontbreekt aan ruimte aan de oostzijde van de

kruising. Op een rotonde moet het verkeer op de Maaseikerweg (met rijrichting centrum) zonder af te buigen de rotonde nemen. Hierdoor vermindert het verkeer geen snelheid bij benadering van de rotonde, dwingt daarmee door de hoge snelheid voorrang af en neemt de rotonde nagenoeg rechtdoor. Vervolgens verlaat het verkeer de rotonde met een te hoge snelheid. Hierdoor ontstaan conflictpunten met fietsers en voetgangers. Vanwege de hoge snelheid met risico op ongevallen met letsel bij de zwakkere verkeersdeelnemers.

De rotonde heeft geen vier gelijkwaardige aansluitingen
Een rotonde heeft als voordeel dat de snelheid positief beïnvloedt wordt wanneer de kruising uit vier aansluitingen bestaat en het verkeersaanbod uit de verschillende richtingen gelijk is. De locatie Maaseikerweg/Beatrixlaan voldoet niet aan deze voorwaarden. De kruising heeft drie aansluitingen en het verkeersaanbod van de aansluitingen is niet gelijkwaardig. Op deze plek zal een rotonde onvoldoende invloed hebben om de snelheid te verminderen. Het verkeersaanbod op de rijrichtingen is te verschillend. Een rotonde heeft een snelheidremmende functie als het verkeer dat komt aanrijden, moet afremmen voor verkeer dat via een andere aansluiting de rotonde nadert. Deze remmende functie is vanwege het relatief beperkte verkeersaanbod vanuit de Beatrixlaan onvoldoende op deze kruising. Met name buiten de spitsuren komt er weinig verkeer vanaf de Beatrixlaan.

De rotonde heeft geen fysieke scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer
Een verkeersveilige rotonde heeft een fysieke scheiding tussen langzaam verkeer en gemotoriseerd verkeer. Op deze plek past alleen een rotonde waar fietsers en auto's samen de rijbaan delen. Tussen de rijbaan en de fietsstrook is geen fysieke afscheiding. De weggedeeltes worden alleen gescheiden door een markering. Bij iedere afslaande richting, ligt een conflictpunt tussen motorvoertuigen en fietsers. Dit omdat de rijbaan erg smal is om fietsers en motorvoertuigen naast elkaar de bocht te laten nemen. Fietsers bevinden zich al snel in de dode hoek van een auto of vrachtauto. Daarnaast moet je als fietser en automobilist veel handelingen tegelijkertijd verrichten. Fietsers worden hierdoor afgesneden door afslaande auto's. Daarnaast is het mogelijk dat fietsers de ronding van de rotonde niet volgen en "recht" oversteken. Hierdoor zijn overstekende fietsers minder goed zichtbaar omdat ze in de dode hoek van kruisende automobilisten blijven.
Door het ontbreken van een fysieke scheiding in relatie tot de kans op hoge rijsnelheiden wordt het oprijden van de rotonde door fietsers moeilijk en risicovol. Het vergroot de kans op ongevallen met letselschade.

Fietspad Karekiethof is niet aan te sluiten op rotonde
Het fietspad Karekiethof heeft geen directe aansluiting op de rotonde. Voor een goede aansluiting van het Karekiethof op de Maaseikerweg is het noodzakelijk dat de aansluiting van het Karekiethof haaks aansluit op de rotonde. De afstand tussen de rotonde en de aansluiting van het Karekiethof is ca. 9 meter. Hierdoor is het niet mogelijk om de noodzakelijke haakse aansluiting te maken op de rotonde.

Waarom wordt de rotonde Maaseikerweg – Nassaulaan wel gehandhaafd?
De rotonde Maaseikerweg – Nassaulaan heeft een positieve invloed op het beperken van de snelheid. Dit komt omdat aan de randvoorwaarde wordt voldaan van vier gelijkwaardige aansluitingen. Op deze rotonde sluiten twee aansluitingen aan, te weten Nassaulaan en Graswinkellaan. Uit deze aansluitingen nadert in gelijke mate verkeer de rotonde, waardoor dit juist zorgt voor een remmende werking. Ter hoogte van de rotonde Maaseikerweg – Nassaulaan delen auto's en fietsers samen de rijbaan. In de scherpe bocht met een fietsstrook, sturen automobilisten soms onvoldoende bij en verlaten de rotonde over de aanliggende fietsstrook. Hierdoor gebeuren er regelmatig ongevallen waarbij fietsers en auto's betrokken zijn. Vanuit verkeerskundige redenen, vermindering van het aantal ongevallen en het bevorderen van de verkeersveiligheid, is het zeer wenselijk om deze rotonde aan te passen in een kruispunt. Omdat aan de Maaseikerweg in het laatste kwartaal van 2014 groot onderhoud moest worden gepleegd, is deze verkeerskundige wens met de omwonenden gedeeld. De gemeente wilde deze onveilige locatie verbeteren en overlast van wegwerkzaamheden voorkomen door de herinrichting van de kruising gelijktijdig met de onderhoudswerkzaamheden uit te voeren. Door werk met werk te maken konden kosten worden bespaard. Tegen het plan van de gemeente, om de rotonde aan te passen, was veel weerstand van omwonenden. Daarom is alleen het noodzakelijke grootonderhoud aan de wegverharding uitgevoerd en is de rotonde niet aangepast. De rotonde blijft verkeerskundig een aandachtspunt voor de gemeente.

Op welke manier denkt de gemeente alle knelpunten te kunnen oplossen?
Een verkeerskundig ontwerp dat de knelpunten oplost, is een totale reconstructie van de T-splitsing. Een rotonde zal de hoge snelheid op de Maaseikerweg niet verminderen, het verkeersaanbod niet verminderen en geen oplossing zijn voor het fietspad Karekiethof. Er zullen nieuwe knelpunten ontstaan vanwege conflictpunten bij de aansluitingen op de rotonde en het aanliggend fietspad op de rotonde.

En hoe verhoudt dit zich tot de rotondevariant?
Op een T-kruising is veel meer overzicht dan op een rotonde en heeft iedere weggebruiker een voldoende breed rijgedeelte zonder bochten. Ook is de kans op "dode hoek" situaties kleiner en zijn het aantal handelingen die je als fietser of automobilist gelijktijdig moet verrichten minder.
De middengeleiders bij de T-splitsing zijn bedoeld om voetgangers veilig te laten oversteken en wanneer nodig in het midden van de weg bescherming te bieden om in twee keer de rijbaan over te steken.
Een T-kruising biedt veel minder risico voor het snijden van fietsers door automobilisten. Bij een rotonde treedt dit risico aanmerkelijk meer op.
Een T-kruising met ruime bochtstralen is voor bussen en vrachtwagens geen belemmering. Een rotonde is voor zwaar verkeer minder overzichtelijk en moeilijker berijdbaar.

Hoe ziet de financiële vergelijking eruit van een rotonde en een T-splitsing?
Voor de aanleg van beide varianten is op basis van kengetallen een kostenraming opgesteld. Voor de kosten van de nutsbedrijven is een globale prijsopgave aangevraagd bij het betreffende nutsbedrijf. De aanleg van een rotonde heeft een grotere ruimtelijke impact. Dit heeft direct invloed op de uit te voeren werkzaamheden en de daarmee verband houdende kosten.

De aanleg van een rotonde is geraamd op € 302.500,-. De aanleg van de T-splitsing is geraamd op € 165.000,-. Het kostenoverzicht van beide varianten van de geraamde kosten per onderdeel is opgenomen in bijlage 1.
De grote financiële verschillen zijn gelegen in het feit dat voor een rotonde meer aanpassingen aan kabels en leidingen nodig zijn dan voor een T-splitsing. Bij de aanleg van de T-splitsing is dit maar aan een zijde van de weg. Daarnaast moeten meer aanpassingen aan de fysieke openbare ruimte worden gedaan, zoals aanpassingen aan de groeninrichting en de verhardingen.

Wij vertrouwen erop de gestelde vragen tijdens de informatieavond voldoende te hebben beantwoordt.

Met vriendelijke groet,

Namens burgemeester en wethouders van Weert,

Peet Dekker
hoofd afdeling Openbaar Gebied

Bijlage: Kostenoverzicht varianten rotonde en T-splitsing

Bijlage: Kostenoverzicht varianten rotonde en T-splitsing

Uitgangspunten:

- Verleggen kabels en leidingen: op basis van globale opgave van nutsbedrijven
- Civieltechnische kosten : op basis van kengetallen
- Kosten exclusief BTW
- Prijspeil 2014, inflatie en indexatie is verwaarloosbaar in dit stadium
- Ontwerpkosten, engineering en verkeerskundig advies zijn niet meegenomen (niet ten laste van de gemeente)

Kosten rotonde

Omschrijving onderdeel	**Kosten**
Verleggen Waterleiding beide zijde	35.000,-
Verleggen Gasleiding beide zijde	14.000,-
Verleggen Electraleidingen	20.000,-
Verleggen Cai	8.000,-
Aanpassen glasvezelnet	16.000,-
Voorbereidende werkzaamheden	8.000,-
Sloop en opruimwerkzaamheden	14.000,-
Grondwerkzaamheden	3.100,-
Rioleringswerkzaamheden	5.500,-
Verhardingswerkzaamheden	100.000,-
Terreininrichting	11.000,-
Algemene werkzaamheden	1.700,-
Staartkosten	45.200,-
Begeleidingskosten uitvoering	21.000,-
Totaal	***302.500,-***

Kosten T-splitsing

Omschrijving onderdeel	**Kosten**
Verleggen waterleiding één zijde	25.000,-
Verleggen elektriciteitsleidingen	10.000,-
Voorbereidende werkzaamheden	8.000,-
Sloop en opruimwerkzaamheden	7.300,-
Grondwerkzaamheden	1.000,-
Rioleringswerkzaamheden	1.900,-
Verhardingswerkzaamheden	62.500,-
Terreininrichting	11.000,-
Algemene werkzaamheden	1.700,-
Staartkosten	15.600,-
Begeleiding tijdens de uitvoering	21.000,-
Totaal	***165.000,-***