



GEMEENTE BOEKEL

VOORSTEL AAN DE RAAD

Datum	:	7 november 2023
Voorstel van	:	college van burgemeester en wethouders
Onderwerp	:	Raadsvoorstel verbetering fietsoversteek Erpseweg
Portefeuillehouder	:	Wethouder Henri Willems

Samenvatting:

De gerealiseerde aanpassingen aan de kruising Erpseweg – De Aa uit 2020/2021 blijkt na opening niet aan de wensen te voldoen. Gebruikers, aanwonenden en weggebruikers ervaren niet alle keuzes als logisch. Ook nadere onderzoeken tonen aan dat verbeteringen gewenst zijn. Er zijn vier varianten uitgewerkt om het kruispunt te verbeteren, waarbij variant 3 het meest recht aan de opdracht doet om de kruising verkeersveilig te maken. Het college adviseert over te gaan tot aanpassing van de kruising.

Voorgesteld besluit:

1. Kennisnemen van het onderzoeksrapport van Bonno Traffic.
 2. Kiezen voor variant 3 met aanpassingen zoals voorgesteld.
 3. Daarvoor een krediet aan te vragen van € 90.000 en dit aan de raad voor te leggen met bijgaand advies.
-

Inleiding/probleemstelling:

Door de realisatie van de Randweg (N605) zijn diverse fietsverbindingen afgesneden en is het kruispunt Erpseweg – De Aa als fietsroute belangrijker geworden. De Erpseweg is afgewaardeerd van 80 kilometer per uur (gebiedsontsluitingsweg) naar 60 kilometer per uur (erftoegangsweg-type 1). In de procedure bij de Raad van State is door de gemeente aangegeven dat de fietsoversteek Erpseweg veiliger zou worden gemaakt door fysieke aanpassing van de kruising en de kap van bomen. Dat is uitgevoerd. Bij die uitvoering hebben we ons laten leiden door een schets van de nieuwe situatie zoals die in de RvS procedure is voorgesteld. We hebben echter verzuimd die schets verkeerskundig te laten uitwerken/beoordelen. Er is rechtstreeks gestart met een wegebouwkundig uitvoeringsontwerp.

Direct na de aanleg werden er de nodige meldingen gemaakt over de verkeersveiligheid en geluidsoverlast op het kruispunt. Met name komende vanuit Erp heeft de weg een onlogisch verloop waardoor bestuurders gaan remmen. Middels een aangenomen motie op 10 november 2021 heeft de raad het college opgeroepen de oversteekplaats aan te pakken en verkeersveilig te maken.

Op basis daarvan hebben we onafhankelijk verkeerskundig advies op laten stellen en geluidsonderzoek laten doen.

Relatie met eerdere besluitvorming:

- Vaststelling bestemmingsplan Randweg;
- Aangenomen motie, d.d. 10 november 2021, ingediend door Gemeenschapsbelang Venhorst-Boekel.

Beoogd resultaat:

De kruising van de Erpseweg/De Aa moet voldoen aan de ontwerprichtlijnen. Verder moet het een veilige plek voor fietsers zijn om over te steken en voor auto's om de doorgaande weg te volgen. Verder willen we een oplossing waarbij zowel de gebruikers (primair bewoners De Aa) en de aanwonenden zich gehoord voelen in hun klachten.

Keuzemogelijkheden:

Er zijn verschillende oplossingen uitgewerkt. Wij menen dat variant 3 de juiste oplossing is om het verkeersprobleem op het kruispunt aan te pakken. Hierbij is ook draagvlak onder de aanwonenden en gebruikers meegenomen.

Argumenten:

Zoals genoemd hebben we besloten om een onafhankelijk adviesbureau onderzoek te laten doen naar het verkeersprobleem bij de kruising Erpseweg/De Aa. De onderzoeksopzet bestond uit:

- Statische observatie (ontwerptoets en schouw)
- Gedragsobservatie
- Gesprek met aanwonenden
- Bevindingen en verbetervoorstellen
- Uitwerking verbetervoorstellen in schetsontwerp

Uit het onderzoek van BonoTraffic (zie bijlage) komen enkele bevindingen naar voren.

De middengeleider zorgt ervoor dat de weghelften smaller zijn geworden. Hierdoor komt vracht-en landbouwverkeer de bocht vanaf De Aa in oostelijke richting op de verkeerde weghelft terecht. Verder is de middengeleider niet aangelegd in lijn met het wegverloop van de bocht, en in combinatie met de wegversmalling is er een knik ontstaan. Hierdoor lijkt het voor het verkeer vanuit westelijke richting in een trechter te rijden. De plaatsing van het type lichtmast zorgt mogelijk ook voor onduidelijkheid in het wegverloop. Ten slotte is de middengeleider te smal voor fietsers om veilig te kunnen wachten. Uit het onderzoek blijkt ook dat de middengeleider geen meerwaarde heeft voor de oversteekbaarheid van het kruispunt, door de voldoende hiaten in de verkeersstroom die al aanwezig zijn.

Verder zorgt het hoogteverschil tussen fietspad en rijbaan en de verkanting ter hoogte van de fietsoversteek ervoor dat de oversteek erg steil wordt. Voor de fietsers en voor auto's is verder ook het zicht belemmerd vanaf De Aa, door een bomenrij en bochtschilden. Daardoor wachten fietsers vanaf De Aa ver voor de rijbaan, en fietsers richting De Aa wachten vaak op de vrijliggende fietsstrook, omdat de wachtruimte te kort is.

Verkeersveiligheid

Er zijn enkele algemene maatregelen die genomen kunnen worden die de verkeersveiligheid verbeteren, los van de gepresenteerde veranderingen. Dit zijn:

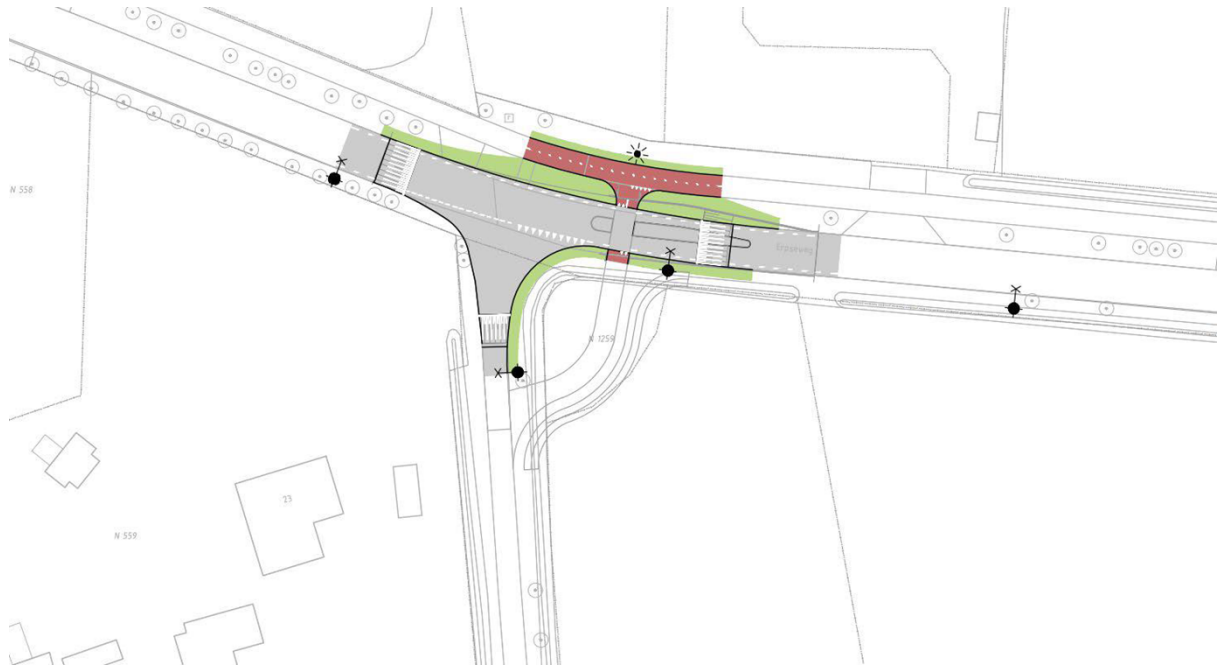
- Consistentie aanbrengen in de aanwezige bebording, zoals het verwijderen van de aanwezige bochtschilden,
- plaatsen bord J03 (gevaarlijke bocht naar links);
- Verlichting aanpassen;
- Aanbrengen bermverharding binnenbocht De Aa / Erpseweg (verplaatsen lichtmast)

Varianten en keuze

Voor een verkeersveilige en robuuste eindsituatie zijn er vier oplossingsvarianten uitgewerkt. In de bijlage vindt u de varianten terug. Alle varianten afwegend qua verkeersveiligheid en de ervaringen van gebruikers en aanwonenden afwegende komen wij tot de conclusie dat variant 3 het beste scoort.

Variant 3, geen middengeleider

Gedurende de statische observatie is geconstateerd dat voor de oversteekbaarheid geen middengeleider nodig is. Er zitten voldoende pauzes in het verkeersaanbod zodat goed in één keer overgestoken kan worden. Om die reden is in deze variant gekozen voor het verwijderen van de middengeleider. Bijkomend voordeel is dat de oversteeklengte wordt ingekort en het uitzicht wordt verbeterd. Ten opzichte van de varianten 1 en 2 zal deze qua uitvoering het minst complex zijn en daardoor het goedkoopst.



Afbeelding 3: schetsontwerp variant 3

In deze variant wordt de huidige situatie verbeterd op de volgende punten:

- Vergroten wachtruimte fietser aan de noordzijde (door vervallen middengeleider / opschuiven rijstrook);
- Verbeteren uitzicht vanaf het fietspad aan de noordzijde door opschuiven van de rijbaan in zuidelijke richting.
- Aanpassen boogstraal Erpseweg -> verbeterde berijdbaarheid en zicht;
- Aanbrengen afgeronde bogen noordzijde fietsoversteek -> betere berijdbaarheid, veiliger;
- Wijzigen/aanbrengen verlichting; Meer in lijn met de verlichting zoals die ook aan de Erpse kant wordt toegepast en zodanig geplaatst dat het wegverloop ook in het donker duidelijk is.
- Hoogtes aanpassen: fietspad gaan we over 40 meter ophogen zodat de oversteek gemakkelijker te maken is. De verkanting (hoogteverschil) in de hoofdrijbaan wordt aangepast;

(fysieke) gevolgen:

- Geen bomen verwijderen;
- Geen grondaankopen;
- Kosten € 90.000.

Ons advies: Na afstemming met Bono Traffic, na ruggenspraak met de bewoners van De Aa (gebruikers) en de bewoners van de Erpseweg (aanwonenden) komen wij tot het advies te kiezen voor variant 3. Onze argumenten:

- Door het verwijderen van de middengeleider en meer geleiding in de route zal het aantal remacties verminderen en daarmee de (piek) geluidhinder afnemen.
- We verhogen het fietspad zodat het huidige hoogteverschil afneemt en de oversteekbaarheid flink wordt verbeterd.
- De rijbaan komt verder van het fietspad af te liggen. Daardoor is er meer opstelruimte voor de fiets en wordt het uitzicht flink verbeterd. De fietser staat straks als het ware halfweg de huidige rijbaan.
- Door de verlichting uit te breiden wordt de veiligheid verbeterd en gaan we meer geleiding geven aan het doorgaande verkeer.
- De bestaande kantstreep in thermoplast markering vanaf het kruispunt tot de rotonde randweg maakt veel lawaai. Dat komt omdat deze streep een dikte heeft van enkele millimeters. Dat is vanuit onderhoud een aan te bevelen keuze omdat deze jaren meegaat. Vanuit geluidsoverlast echter een af te raden oplossing. Om tegemoet te komen aan de klachten van de aanwonenden vervangen we deze in een normale (geluidarme) wegenverf oplossing.
- We gaan nog niet over tot het kappen van bomen. Door de aanpassing wordt het zicht stevig verbeterd. Mocht na realisatie blijken dat dit effect onvoldoende is dan zal kap van enkele bomen worden geadviseerd. Daarbij laten we ons leiden door gewenst uitzichtlengtes bij een oversteek van een weg van 60 km/uur.

Reactie Aanwonenden en gebruikers De Aa: Met deze groepen is individueel gesproken. Ook zij geven de voorkeur aan deze oplossing. Met name omdat zowel de oversteekbaarheid toeneemt en het aantal remacties (en daarmee geluid) afneemt.

Met onze oplossing resteren er twee punten waarover we verschil van inzicht hebben.

1. Het vooralsnog niet kappen van bomen (wens van beide partijen). Op basis van waarnemingen ter plekke lijkt het dat door het verleggen van de rijbaan het uitzicht dusdanig verbeterd dat kap niet nodig is. Mocht na de aanpassing blijken dat de zichtafstanden nog steeds onder de norm zijn dan pas gaan we over tot een aanvraag voor kapvergunning.
2. Het handhaven van het verhoogde kruisingsvlak. Met name bij de aanwonenden is dit een punt. Men is bang voor rembewegingen met bijhorende geluidsoverlast. Wij denken dat door het verlengen van de drempel (waardoor de drempel nauwelijks merkbaar zal zijn) dit argument niet opgaat. Verder denken wij dat de verhoging de zichtbaarheid van de kruising en de drempelmarkering toeneemt wat de veiligheid ten goede komt.

Geluid

Naar aanleiding van meldingen van aanwonenden over geluidsoverlast door de nieuwe situatie op het kruispunt, is er een geluidsmeting uitgevoerd (zie bijlage). In de huidige situatie (met middengeleider) zijn er significant hogere maximale geluidsniveaus (piek) geconstateerd ten opzichte van de oude situatie (zonder middengeleider). De gemeten equivalente geluidsniveaus zijn gelijk, waardoor de meting geen directe aanpassing onderbouwt. Vanuit geluid is er aldus geen harde noodzaak om te reconstrueren.

Uit de twee onderzoeken blijkt niet waardoor het geluid in de piekmomenten is toegenomen. Door bewoners worden het asfalt, het plateau en de trechtersvorming van de weg als oorzaken genoemd. Daardoor wordt er vaak plotseling geremd en weer opgetrokken, dat brengt geluidsoverlast. Verder is door het afsluiten van de Kiesbeemd en het Leurke de verkeersdruk van landbouwverkeer toegenomen. Deze voertuigen veroorzaken meer geluidsoverlast.

Financiële gevolgen en dekking:

Gevraagd wordt de financiële middelen voor variant 3, € 90.000, beschikbaar te stellen. Dit bedrag zal worden afgeschreven in 20 jaar. Het effect van het beschikbaar stellen van € 90.000 t.o.v. de begroting 2024 zal met de voorjaarsnota 2023 worden verwerkt.

De kapitaallasten van de eerder uitgevoerde werkzaamheden worden voor de volledige boekwaarde (stand 31-12-2023) meegenomen als extra afschrijving in één termijn in 2023 van € 118.000.

Risico's:

-

Communicatie:

De naaste inwoners zijn bij de onderzoeken, analyse en voorliggende varianten nauw betrokken. Bij de definitieve planvorming informeren we ze actief.

Uitvoering en evaluatie:

De uitvoering zal zo spoedig mogelijk plaatsvinden.

Voorstel:

1. Kennisnemen van het onderzoeksrapport van Bonno Traffic.
 2. Kiezen voor variant 3 met aanpassingen zoals voorgesteld.
 3. Daarvoor een krediet aan te vragen van € 90.000 en dit aan de raad voor te leggen met bijgaand advies.
-

Burgemeester en wethouders van Boekel,

de secretaris,

de burgemeester,

Mr. J.G. Marcic

C.J.M. van den Elsen

Bijlagen ter inzage:

Bijlagen die zijn bijgevoegd:

- Onderzoeksrapport Bonotraffics
- Geluidsmetingen