GEMEENTE NOORDENVELD

MEMO

Datum	10 juni 2024
Van	Jos Schonewille
Aan	Het college van B&W van de gemeente Noordenveld
Betreft	Advisering tijdelijke verkeersmaatregelen Hullenweg
Status	Concept
Zaaknummer	-

Aanleiding
Op de Hullenweg wordt door het gemotoriseerd verkeer al geruime tijd structureel harder gereden dan de maximaal toegestane snelheid van 50 km/u. Hoewel het aantal ongevallen op de Hullenweg beperkt is en de type ongevallen die plaatsvinden breed variëren, is de Hullenweg wel een belangrijke fietsroute richting de voetbalvelden van Roden. Het gevoel van verkeersonveiligheid op de weg is dan ook sterk. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2015-2025 (hierna GVVP) is de Hullenweg opgenomen met als doel wat te doen aan deze structureel te hoge snelheid en daarmee de verkeersonveiligheid.

Het toepassen van maatregelen op de Hullenweg is de afgelopen jaren vooruitgeschoven. Voornaamste reden is de ontwikkeling van Roden-Zuid en de daarvoor nodige aanpassingen aan de Hullenweg. Daarnaast is het lastig om met tijdelijke maatregelen de Hullenweg aan te pakken. De weg heeft voor de functie die de Hullenweg heeft (een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom) een beperkte breedte. Maatregelen die passend zijn bij dit type weg vragen om meer ruimte.

6 maart 2024 is door Raad een motie aangenomen die het college verzoek tot het onderstaande:
- om zo snel mogelijk (Q2 2024) te starten met - al dan niet met tijdelijke maatregelen met het oog op een definitieve oplossing - die ertoe leiden dat de Hullenweg veilig ingericht wordt voor zowel fietsers als gemotoriseerd verkeer;
- de kosten van deze aanpassing inzichtelijk te maken en een voorstel te doen aan de raad hoe deze kosten opgenomen kunnen worden in de begroting;
- om een tijdpad aan te geven waarbinnen het college denkt de gewenste aanpassing in gewenste inrichting van de Hullenweg door te kunnen voeren.

Ter invulling van deze motie is onderzocht welke opties er zijn om toch vooruitlopend op de ontwikkeling van Roden-Zuid verkeersmaatregelen te treffen op de Hullenweg. Hier wordt onderstaand op in gegaan.

Optionele maatregelen korte termijn
Onderstaande varianten zijn in overweging genomen. Deze varianten zijn de uitkomst van een bredere afweging waarin bepaalde maatregelen afgevallen zijn, omdat ze op dit moment niet haalbaar zijn.

Variant 1: Wachten op definitieve inrichting vanuit ontwikkeling Roden-Zuid
Er zijn weinig mogelijkheden om met tijdelijke maatregelen de Hullenweg zo aan te passen dat de problemen die op de weg spelen allemaal aangepakt worden. Het toepassen van grotere maatregelen die

een definitief karakter hebben is erg risicovol, omdat deze mogelijk de definitieve inrichting van de Hullenweg, gelet op de ontwikkeling van Roden-Zuid, in de weg zitten. Er ontstaan dan een hoop extra kosten. Om te voorkomen dat maatregelen toegepast worden die niet alle, of slechts in beperkte mate, gewenste effecten hebben en om te voorkomen dat dubbele kosten gemaakt worden, is het verstandig om te wachten op de definitieve inrichting van de Hullenweg. De ontwikkeling van Roden-Zuid is echter een langlopende ontwikkeling, waardoor het wachten op een definitieve inrichting nog meerdere jaren kan duren.

Variant 2: Opwaarderen fietspad zuidkant Hullenweg en doortrekken over voetpad richting de Norgerweg
Om de verkeersveiligheid voor de fiets te verbeteren is gekeken naar het verbeteren of creëren van een specifieke voorziening voor fietsers. Door de beperkte breedte op de Hullenweg is het niet mogelijk om op de weg zelf fietsstroken te realiseren. Deze zouden dan te smal zijn, waardoor het effect van deze stroken komt te vervallen. Ten oosten van de Stinsenweg loopt aan de zuidkant van de Hullenweg deels een vrijliggend onverplicht fietspad. Net na de voetbalvelden van Oranje Nassau gaat het fietspad over in een voetpad en moeten fietsers weer de rijbaan op. Qua ruimte is het met wat aanpassingen mogelijk om het fietspad door te trekken over het voetpad. Door het fietspad door te trekken kunnen fietsers over het drukste deel van de Hullenweg gebruik maken van een vrijliggend fietspad.

Het uitvoeren van deze maatregel is echter lastig. Ter hoogte van het Noorderkroon zullen hagen teruggesnoeid moeten worden. Verder vervalt met deze optie het voetpad vanaf het Noorderkroon richting de Norgerweg en wordt dit een gecombineerd fiets-/voetpad. Dat beperkt het comfort voor bijvoorbeeld de bewoners van Fietsers zullen het pad moeten delen met voetgangers, vergelijkbaar met de bestaande situatie langs een groot deel van de Maatlanden.

Variant 3: Toepassen wegverspringingen
Door wegverspringingen toe te passen op een weg kan een rechtstand in een weg onderbroken worden. Doordat verkeer door de verspringing moet sturen wordt de snelheid teruggebracht. Ook heeft de verspringing een versmallend effect, waardoor tegemoetkomende voertuigen op elkaar moeten wachten. Deze wegverspringingen kunnen met betonelementen op de weg geplaatst worden, waardoor ze eenvoudig te plaatsen zijn, makkelijk verwijderd kunnen worden en herbruikbaar zijn.

Op de Hullenweg is de hoeveelheid verkeer in beide richtingen beperkt, waardoor het snelheidsremmende effect vooral komt van de verspringing zelf. Het effect van de verspringingen is daardoor wat beperkt. Verder kan de fietser ter hoogte van de verspringingen in de verdrukking komen wanneer zij een verspringing tegelijk met een auto passeren. Automobilisten zijn sterk geneigd om door te rijden. Deze ervaring hebben we van de Esweg waar vergelijkbare maatregelen zijn getroffen.

Variant 4: Verhogen attentie op kruispunten en oversteeklocaties
Om de veiligheid van de fietser te verbeteren is in deze variant gekeken of op de kruispunten en oversteeklocaties attentie verhogende maatregelen toegepast kunnen worden. Daarnaast is in deze variant gekeken naar het realiseren van een plateau ter hoogte van de komentree aan de westkant van de Hullenweg. Zo ontstaat een duidelijke overgang tussen de bebouwde kom en het buitengebied. Aanpassingen aan de komgrens zijn geen onderdeel van de ontwikkeling van Roden-Zuid en zitten die ontwikkeling dan ook niet in de weg.

Deze variant heeft zonder het plateau de minste kosten, maar ook het minste effect. Daar staat tegenover dat deze variant nauwelijks negatieve effecten heeft. In combinatie met een plateau bij de komentree worden de kosten wel hoger, maar wordt wel een duidelijke komentree gerealiseerd.

Voorkeursvariant
Sec verkeerskundig heeft variant 1 de voorkeur: doe het goed of doe het niet. Gelet op de motie van 6 maart, de bovenstaande overwegingen en overleg dat met de bewoners heeft plaatsgevonden, is afgewogen dat een combinatie van variant 3 en variant 4 het beste invulling geeft aan de motie. De uitwerking van deze voorkeursvariant is te zien in de bijgevoegde tekening (240530 SO Roden-Hullenweg). Bij de komentree aan de westkant van de Hullenweg wordt een plateau gerealiseerd met een afwijkende kleur om de attentie van de weggebruiker te verhogen en de snelheid te remmen. Eenzelfde inrichting, maar dan zonder een verhoogd plateau, wordt toegepast ter hoogte van de oversteek van het

fietspad parellel aan de Stinsenweg richting het fietspad aan de zuidkant van de Hullenweg. Tussen deze twee kruispunten wordt halverwege een wegverspringing aangebracht. Na de oversteek bij de fietspaden richting het oosten worden nog twee verspringingen gerealiseerd.

In overleg met de bewoners wordt aanvullend naar een vierde wegverspringing gekeken. Deze wegverspringing kan als extra snelheidsremmende maatregel toegevoegd worden tussen de komgrens en de eerste wegverspringing. De bewoners hebben echter aangeven dat zij deze vierde versmalling niet gewenst vinden. Deze is daarom ook niet opgenomen in het vervolg.

Verwacht effect maatregelen
Van de hiervoor benoemde maatregelen mag het volgende verwacht worden:

- Een (beperkte) verlaging van de gereden snelheid over de gehele Hullenweg;
- Een verbetering van het attentieniveau van de weggebruiker op de belangrijkste punten waar de fietser de Hullenweg op komt, of oversteekt.

Verder hebben deze maatregelen als voordeel dat ze een definitieve inrichting van de Hullenweg niet in de weg zitten, de dubbele kosten gelet op de herinrichting van de Hullenweg beperkt zijn en dat de betonelementen van de wegverspringingen herbruikbaar zijn.

Onderstaand een aantal kanttekeningen die geplaatst moeten worden bij deze maatregelen:

- De verwachting van het snelheidsremmende effect van de maatregelen moet getemperd worden, omdat de uitstraling van de weg niet veranderd en de hoeveelheid tegemoetkomend verkeer beperkt is door de relatief lage verkeersintensiteit.
- De maatregelen richten zich vooral op het reduceren van de gereden snelheid. De verkeersveiligheid voor de fietsers op de Hullenweg verbetert per saldo nauwelijks.
- De wegverspringingen zorgen ervoor dat fietsers in de verdrukking kunnen komen wanneer ze tegelijk met auto’s de wegverspringingen passeren.

De eerste twee kanttekeningen zijn door de tijdelijke aard die de maatregelen moeten hebben niet aan te pakken. De derde kanttekening kan mogelijk wat tegengegaan worden door langs de betonelementen van de wegverspringingen extra ruimte te creëren door de rijbaan iets te verbreden. Dan kan langs de betonelementen gefietst worden en hoeft een fietser niet door de verspringing. Het toepassen van deze extra stroken is niet meegenomen in de globale kostenraming. Of het bij alle versmallingen mogelijk is om deze stroken toe te voegen moet nog onderzocht worden. Er ontstaan dan namelijk ook een groenvraagstuk, omdat mogelijk het wortelpakket van bomen langs de Hullenweg aangetast kan worden door de verbreding van de weg.

Opzetten als pilot en monitoring effect
Het toepassen van deze tijdelijke maatregelen wijkt af van de standaard en daarmee van beleid. Deze maatregelen worden dan ook niet structureel toegepast in Noordenveld. Het advies is om deze maatregelen als pilot en bij uitzondering toe te passen en de komende jaren te monitoren of de verwachte effecten ook behaald worden. Daarnaast helpt deze monitoring om in de gaten te houden of er geen sprake is van negatieve effecten. Om dit te monitoren worden de onderstaande evaluatie momenten voorgesteld:

- Een half jaar na realisatie: controle gereden snelheid op basis van digitale snelheidsdata (eventueel aangevuld met telslangen), ophalen eerste ervaringen bij bewoners Hullenweg.
- Een jaar na realisatie: controle gereden snelheid doormiddel van een telslangen meting, ophalen ervaringen bij bewoners Hullenweg.

De monitoring na een halfjaar is bedoeld om een eerste inschatting te maken of de snelheid op de Hullenweg verlaagt wordt door de maatregelen en om te bij de bewoners van de Hullenweg na te gaan hoe zij de maatregelen tot nu toe ervaren. Een jaar na realisatie is een compleet beeld ontstaan van de manier waarop de maatregelen functioneren gedurende de verschillende periodes in het jaar. Op dat moment kunnen de bewoners ook een volledig beeld geven van de manier waarop zij de maatregelen

ervaren. Na deze evaluatie wordt gekeken of de toegepaste maatregelen blijven of aangepast moeten worden en welke verdere monitoring noodzakelijk is.

Indien tussentijds blijkt dat er sterke twijfels zijn over het effect van de maatregelen, of er ontstaan gevaarlijke situaties door de maatregelen, dan wordt daar meteen naar gekeken in afstemming met de bewoners van de Hullenweg.

Kosten en dekking
Op basis van een globale kostenraming zal voor het uitvoeren van de voorkeursvariant het onderstaande bedrag nodig zijn. Hier zitten niet de kosten in van een verbreding van de weg ter hoogte van de verspringingen:

Kosten excl. btw: *€ 73.612,20*

Voor het uitvoeren van extra stroken langs de wegverspringingen is op dit moment alleen een inschatting gemaakt van de kosten. Bij optimale uitvoering moet per wegverspringing gerekend worden met onderstaande bedrag:

Kosten verbreding ter hoogte van wegverspringingen: *ca. € 20.000,00*

Deze posten leveren gezamenlijk het volgende kostenoverzicht op:

Kosten uitvoering combivariant 3 en 4 (excl extra ruimte fietser)	*€ 73.612,20*
Kosten creëren ruimte fietser (3x)	*ca. € 60.000,00*
Totaal excl. btw	***€ 133.612,20***

Voor deze bedragen is op dit moment geen geld gereserveerd. Er zijn op dit moment drie sporen waarop financiële dekking geregeld kan worden voor deze maatregelen:

- Deze kosten opnemen in de begroting van 2025
- Deze kosten meenemen in de perspectiefnota
- Een separaat voorstel doen aan de Raad

Gelet op de wens van de Raad om op korte termijn invulling te geven aan de motie, lijkt een separaat voorstel de kortste route te zijn. Er wordt gekeken of het bedrag te kapitaliseren is. Verder wordt in de uitwerking van de civiele inpassing van de verbreding bij de wegverspringingen gekeken of daarvoor goedkopere opties zijn.