

Advies Lochterweg - Dr. de Quayweg

Rapportage

Gemeente Gemert-Bakel

Colofon

Titel:	Advies Lochterweg - Dr. de Quayweg
Auteurs(s):	Bram Louwers en Okke Feekes
Opdrachtgever:	Gemeente Gemert-Bakel
Projectnaam:	Advies herinrichting Lochterweg - Dr. de Quayweg
Projectnummer:	16137
Datum:	31 januari 2017
Status:	Definitief
Contactadres voor deze publicatie:	Accent adviseurs Luchthavenweg 13E 5657 EA EINDHOVEN T 040 – 30 300 95 E contact@accentadviseurs.nl I www.accentadviseurs.nl

Niets gebeurt zomaar.
Niets is vanzelfsprekend.

Ons denken en handelen maakt dat we met de wetenschap van nu alle projecten toekomstbestendig opleveren. 100% in dienst van de maatschappij en opdrachtgever.

Vooruit denken en vooruit zien.

Dat is niet alleen de ambitie van Accent adviseurs, het is wat we zijn.

Accent adviseurs, voor goed

Inhoudsopgave

	Pagina
1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Categoriseren van wegen	5
1.3 Beschikbare gegevens	6
1.4 Leeswijzer	6
2 Feiten op een rij	7
2.1 Situatiebeschrijving en categorisering	7
2.2 Gebruik van de weg	9
2.3 Ongevallenanalyse	10
3 Scenario's	11
3.1 Variant 60 km/uur natuurlijk sturen	12
3.2 Wegprofiel 60 km/uur met vrijliggende fietspaden	13
3.3 80 km/uur uitgaan van huidige inrichting	14
3.4 Inrichting 80 km/uur volgens Duurzaam veilig	16
4 Afstemming met belanghebbenden	18
4.1 Twee bijeenkomsten	18
4.2 Eerste bijeenkomst	19
4.3 Reactieformulieren	19
5 Advies	22
5.1 Verkeerskundig	22
5.2 Concept advies	23
5.3 Terugkoppeling belanghebbenden	24
5.4 Definitief advies	26

Bijlagen

Bijlage 1: Posters eerste bijeenkomst belanghebbenden

Bijlage 2: Reactieformulier eerste bijeenkomst

Bijlage 3: Resultaten reactie formulieren eerste bijeenkomst

Bijlage 4: Presentatie tweede bijeenkomst

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Gemert-Bakel is bezig met de verkeerskundige categorisering van het wegennet. Daarmee wordt aangegeven of wegen een verkeersfunctie hebben (gebiedsontsluitingsweg), of meer een verblijfsfunctie (erftoegangsweg). De route Lochterweg – Dr. De Quayweg is door het college van Burgemeester en Wethouders (B&W) uit het categoriseringsplan gehaald. Er moet een keuze voor deze route gemaakt worden, samen met de belanghebbenden. Daarbij is het uitgangspunt dat een robuust en toekomstbestendig fietspad aangelegd moet worden.

De gemeente Gemert-Bakel heeft Accent adviseurs gevraagd het proces met de belanghebbenden te begeleiden en een advies te geven over de wegfunctie voor de Lochterweg – Dr. de Quayweg.

1.2 Categoriseren van wegen

In het verkeersbeleid van de gemeente wordt een wegcategory opgenomen, waarin de wegfuncties benoemd worden. De gemeente Gemert-Bakel maakt onderscheid tussen gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen.

Gebiedsontsluitingswegen met een verkeersfunctie

Een gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom heeft een maximum snelheid van 80 km/uur en heeft voorrang op de aansluitende erftoegangswegen. Daarmee wordt doorstromen bevorderd en worden verbindingen gelegd tussen bijvoorbeeld kernen en het hoofdwegennet. Op gebiedsontsluitingswegen rijden fietsers over vrijliggende fietsvoorzieningen of via andere routes. Erfaansluitingen zijn niet wenselijk, vanwege de doorstroming en kans op verkeersonveiligheid. Gebiedsontsluitingswegen zijn vanwege de verkeersfunctie vaak drukker (> 6.000 voertuigen per etmaal).

Erftoegangswegen met een verblijfsfunctie

Een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom heeft een maximum snelheid van 60 km/uur en heeft tot doel aanliggende percelen te ontsluiten. Fietsers kunnen op de hoofdrijbaan worden afgewikkeld. Als de verkeersdruk (hoeveelheid auto of fietsers) of de gereden snelheid van het autoverkeer, met consequenties voor de verkeersveiligheid, daar om vragen zijn ook vrijliggende fietsvoorzieningen mogelijk. In principe heeft verkeer van rechts voorrang. In voorkomende gevallen kan een erftoegangsweg voorrang krijgen op aansluitende wegen, als dat bijvoorbeeld door verschil in uitstraling en uit oogpunt van verkeersveiligheid wenselijk is. Op een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom wordt uitgaan van een maximum intensiteit van 6.000 voertuigen per etmaal.

1.3 Beschikbare gegevens

Inventarisatie uit 2015 als input

In 2015 heeft Accent adviseurs in het kader van de vraagstelling over de Lochterweg – Dr. de Quayweg een inventarisatie uitgevoerd. Die inzichten zijn gebruikt in deze studie. De gegevens zijn voldoende actueel en nog steeds betrouwbaar.

Studie categoriseringsplan wegennet

In de studie naar de categorisering van het wegennet is de Lochterweg – Dr. de Quayweg wel meegenomen. In de besluitvorming niet. Het college van burgemeester en wethouders heeft de Lochterweg – Dr. de Quayweg uit de besluitvorming gehouden omdat er behoefte is aan een studie waarbij wordt gekeken naar de functie van de weg, waarbij een robuust en veilig fietspad wordt meegenomen. De studie naar de categorisering van het wegennet heeft hoofdzakelijk gekeken naar de hoofdrijbaan en niet naar de aanwezigheid van fietsvoorzieningen. De keuzes uit de studie over de Dr. de Quayweg is ter kennisgeving aangenomen en heeft verder geen rol gespeeld in voorliggende studie.

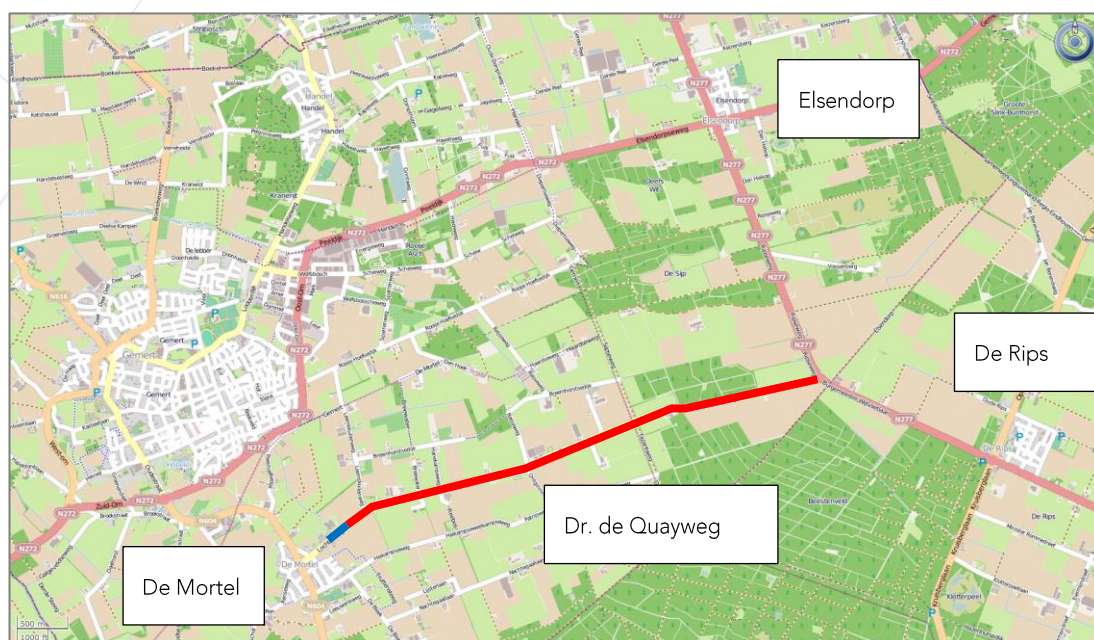
1.4 Leeswijzer

In dit eerste hoofdstuk staan de aanleiding, het categoriseren van wegen en de gebruikte gegevens kort toegelicht. In hoofdstuk twee is de situatie rondom de Lochterweg – Dr. de Quayweg beschreven, waarna in hoofdstuk drie de scenario's staan toegelicht. De scenario's zijn gepresenteerd aan de belanghebbenden. Dat is beschreven in hoofdstuk vier. De rapportage sluit in hoofdstuk vijf af met het advies over de categorisering en inrichting van de route.

2 Feiten op een rij

2.1 Situatiebeschrijving en categorisering

De Lochterweg – Dr. de Quayweg vormt een verbinding tussen De Mortel en de N277. De Mortel ligt aan de westzijde en de kernen De Rips en Elsendorp aan de oostzijde. Beide kernen aan de oostzijde liggen aan de N277. De geografische weergave is in figuur 1 opgenomen. De weg is in het huidige Verkeersveiligheid Plan (VVP) aangeduid als gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent een verkeersfunctie met een maximum snelheid van 80 km/uur. De afstand tussen de bebouwde kom van De Mortel en de N277 bedraagt ongeveer vijf kilometer. Op de eerste 200 meter vanaf de bebouwde kom grens van De Mortel is een maximum snelheid van 60 km/uur ingesteld.



figuur 1: ligging Doctor de Quayweg

Verder zijn de volgende constatering gedaan tijdens het locatiebezoek:

- De weg is niet voorzien van de bij de wegfunctie behorende dubbele asstreep (Essentiële Herkenbaarheidskenmerken, EHK).
- Kwaliteit fietspad voldoet niet meer (Wortelopdruk en breedte van 1,5 meter)
- Alleen op attentiepunten staat verlichting.
- Aan weerszijden van de rijbaan staan bomenrijen. De fietsvoorziening ligt achter de bomenrij aan de noordzijde.

Rechtdoorgaand tracé

De verbinding van de Dr. de Quayweg bestaat uit een langgerekt recht doorgaand tracé. De bochten in figuur 1 worden op straat nauwelijks beleefd. De foto in figuur 2 laat dit zien.



figuur 2: indruk recht doorgaand tracé Dr. de Quayweg

Smalle fietsvoorzieningen

Fietsers tussen de verschillende kernen en naar de middelbare school in Gemert fietsen via deze route. Er is aan de noordzijde een smal (onverplicht) fietspad beschikbaar. Fietsers mogen formeel dus gebruik maken van de hoofdrijbaan. In de praktijk is dit niet waargenomen. Het fietspad wordt in twee richtingen bereiden en is destijds deels door de omwonenden aangelegd. Een indruk van het fietspad staat in figuur 3.



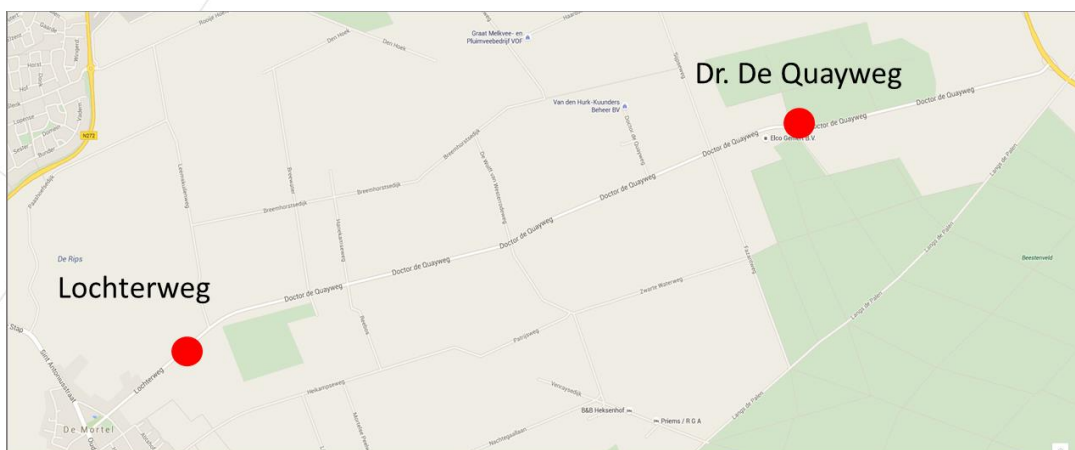
figuur 3: smal, niet verplicht, twee richtingen fietspad

2.2 Gebruik van de weg

Het gebruik is in beeld gebracht door classificatiemetingen uit te voeren, voor de rijbaan en apart voor de fietsers op het fietspad. Er is op twee punten geteld, van 24 maart tot en met 15 april 2015. Over de verkeerstellingen moet het volgende worden opgemerkt:

- Op 29 maart is de zomertijd ingegaan, er zijn daarom geen gegevens geregistreerd om 2.00 uur.
- De gegevens van 3 tot en met 6 april zijn in de overzichten niet meegenomen, vanwege goede vrijdag en het paasweekend.

De locaties van de verkeerstellingen staan in figuur 4.



figuur 4: locaties verkeerstellingen

Bevindingen verkeerstellingen

De werkdaggemiddelden van beide rijrichtingen gezamenlijk zijn in tabel 1 samengevat.

	Lochterweg	Doctor de Quayweg
Etmaalintensiteit	3.000 mvt/etm	2.180 mvt/etm
V85 ¹	84 km/uur	93 km/uur
Percentage zwaar verkeer	4%	5%
Aantal fietsers	133	110

tabel 1: werkdaggemiddelden verkeerstellingen

¹ V85 is een grenswaarde waarmee wordt bepaald wanneer er sprake is van een snelheidsprobleem. Indien de waarde de maximumsnelheid overstijgt wil dat zeggen dat meer dan 15% van het verkeer een te hoge gereden snelheid heeft.

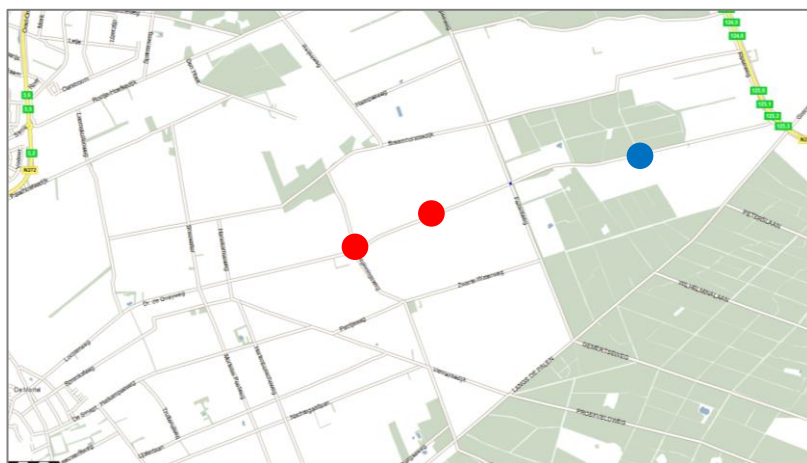
Conclusies die uit tabel 1 getrokken kunnen worden, zijn:

- De weg is rustig voor een gebiedsontsluitingsweg.
- Er wordt relatief hard gereden. Op de Lochterweg is de V85 84 km/uur (max 80 km/u), vanaf 87 km/uur wordt er door de politie bekeurd (correctiefactor). In de richting van de N277 is de V85 96 km/uur, wat ruim hoger is dan de maximum snelheid van 80 km/uur.
- Het aandeel zwaar verkeer is laag, met 4 en 5%.
- De weg wordt door fietsers goed gebruikt, maar vormt geen hoofdfietsroute.

2.3 Ongevallenanalyse

Door de politie geregistreerde ongevallen over de periode 2011 – 2015 zijn geanalyseerd. Er is landelijk sprake van een onderregistratie van de ongevallen. Er zijn in de geanalyseerde periode drie ongevallen geregistreerd op het wegvak, met de volgende kenmerken:

- twee ongevallen in 2015 en één in 2014
- ongevallen:
 - auto met twee overige voertuigen, waarbij één slachtoffer is gevallen
 - drie personenauto's, alleen blikshades
 - vrachtauto, personenauto en lichtmast, de bestuurder van de personenauto is in het ziekenhuis opgenomen
- Twee wegvakongevallen, één op een kruispunt.



figuur 5: locatie verkeersongeval Doctor de Quayweg

De rode stippen zijn slachtofferongevallen en de blauwe stip is het ongeval met blikshade. Verder zijn er weinig kenmerken van de ongevallen geregistreerd. Gezien de spreiding, de verschillende betrokken partijen en lage registratiegraad heeft de ongevallenanalyse beperkt toegevoegde waarde. De ongevallen lijken incidenten te zijn.

3 Scenario's

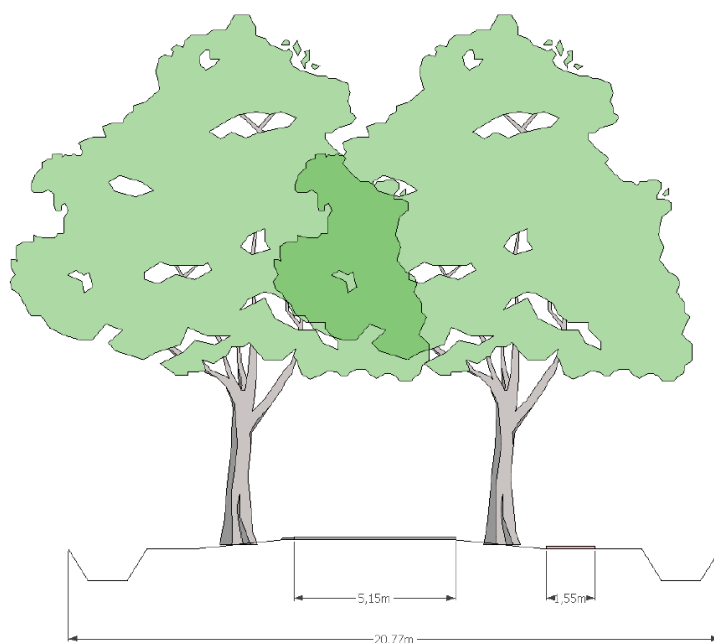
Er kunnen voor de route Lochterweg – Dr. de Quayweg verschillende scenario's voor de inrichting worden onderscheiden:

- 1 variant 60 km/uur natuurlijk sturen
- 2 wegprofiel 60 km/uur met vrijliggende fietspaden
- 3 inrichting 80 km/uur volgens Duurzaam veilig
- 4 80 km/uur uitgaan van huidige inrichting

Per scenario is samengevat wat de kenmerken zijn, wat de daar bijbehorende verwachtingen zijn en zijn consequenties benoemd. Tevens is van ieder scenario een dwarsprofiel gegeven.

Huidig dwarsprofiel

Vertrekpunt is de huidige weginrichting. Deze bestaat uit een relatief smalle rijbaan van 5,15 meter breed, met aan weersijden bomen. De bomen staan kort op de weg. Aan de noordzijde is door de aanwonenden in het verleden een vrijliggend fietspad aangelegd. Dit fietspad heeft een beperkte breedte van ongeveer 1,55 meter. Het huidige dwarsprofiel staat in figuur 6.



figuur 6: dwarsprofiel huidige situatie

3.1 Variant 60 km/uur natuurlijk sturen

Het profiel natuurlijk sturen is gevisualiseerd in figuur 7.



figuur 7: scenario natuurlijk sturen, 60 km/uur

Kenmerken

- Maximum snelheid 60 km/uur.
- Fietzers op de rijbaan.
- Hoofdrijbaan wordt verbreed van 5,15 naar 6,60 meter.
- Overrijdbare middengeleider, circa 3 – 4 cm hoog.
- Rijbaan per rijrichting is relatief smal.
- Snelheidsremmende maatregelen op kruispunt.
- Gelijkwaardige kruispunten.

Verwachtingen

- Snelheid wordt fysiek beperkt op kruispunten en door smalle rijbaan voor autoverkeer.
- Grote voertuigen rijden in het midden en wijken uit bij tegenliggers.
- Inhalen is oncomfortabel.
- Afname verkeer op Dr. de Quayweg en omliggende wegen door minder comfortabele route.
- Minder doorgaand verkeer langs school.
- Lagere snelheid leidt tot een kleinere kans op ernstige ongevallen.

Consequenties

- Geen grondaankoop nodig.
- Door verbreding van de rijbaan kunnen bomen op veel plekken niet behouden blijven.
- Beperkte kosten.
- Fietser op de rijbaan.

3.2 Wegprofiel 60 km/uur met vrijliggende fietspaden

Een alternatief voor natuurlijk sturen is dezelfde maximum snelheid voor de route, met aparte voorzieningen voor fietsers, zoals figuur 8 laat zien. De fietsvoorziening kan ook bestaan uit een fietspad aan één zijde van de weg, voor fietsers in beide richtingen. Een fietspad voor verkeer in twee richtingen is breder dan een fietspad voor één rijrichting.



figuur 8: profiel 60 km/uur, met vrijliggende fietspaden

Kenmerken

- Maximum snelheid 60 km/uur.
- Vrijliggende fietspaden (bestaand pad wordt verbreed).
- Breedte hoofdrijbaan blijft ongewijzigd.
- Snelheidsremmende maatregelen op kruispunt en/of wegvakken.
- Gelijkwaardige kruispunten (voorrangsweg is tevens mogelijk).
- Geen rijbaanscheiding, maar wel kantmarkering voor geleiding.

Verwachtingen

- Snelheid wordt fysiek beperkt op kruispunten en bij andere snelheidsremmende maatregelen.
- Fietsveiligheid en comfort verbeterd.
- Geen tot lichte afname van verkeer op Dr. De Quayweg en Leemskuilenweg.
- Minder doorgaand verkeer langs school.
- Door lagere snelheid neemt de kans op ernstige ongevallen af.
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer neemt af.
- Voorrangsweg heeft een hogere rijsnelheid als gevolg.

Consequenties

- Grondaankoop is op diverse locaties noodzakelijk voor aanleg en verbreding van het fietspad.
- Bomen blijven grotendeels behouden.
- Beperkte kosten.
- Hoofdrijbaan blijft relatief smal, aandacht voor passeersituatie.

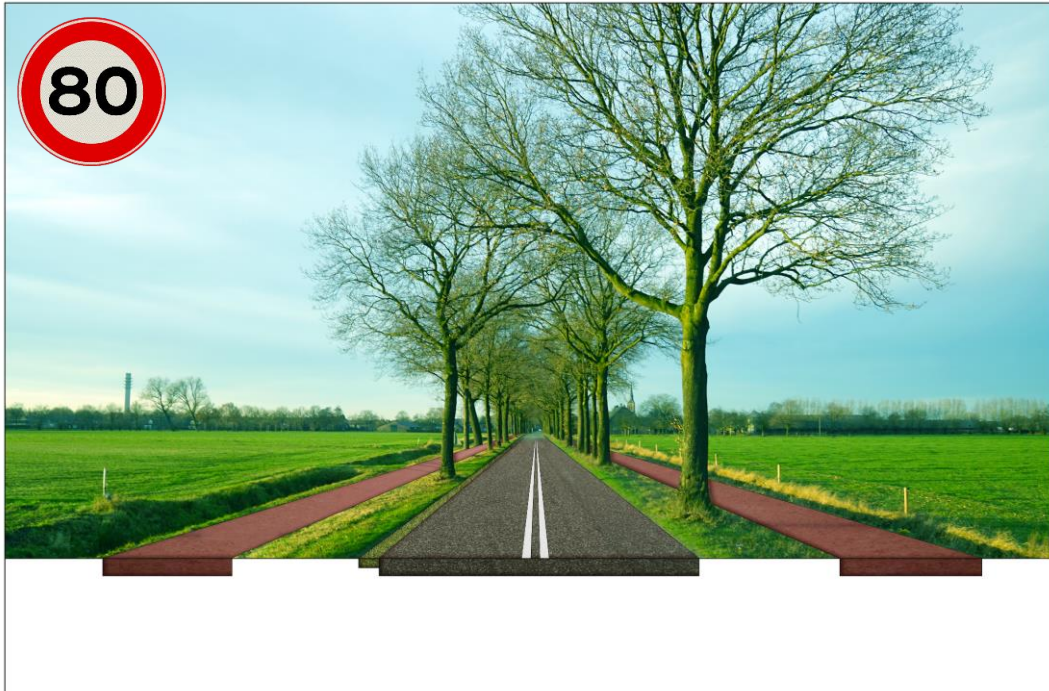
3.3 80 km/uur uitgaan van huidige inrichting

Met als vertrekpunt de huidige situatie, is de inrichting beter in overeenstemming gebracht met de richtlijnen van Duurzaam Veilig. Echter, binnen de huidige wegbreedte is een volwaardig Duurzaam Veilig profiel niet mogelijk. De huidige smalle rijbaan blijft behouden. Dit laat figuur 9 zien.

Voor een betere passeersituatie moet worden uitgegaan van bermverstevingen. Deze is opgenomen, in de vorm van grasbetonstenen. Het is niet inzichtelijk of dit consequenties zal hebben voor het behoud van de bomen. Momenteel worden de bermen periodiek gefreesd en gevuld met puin. Dat is echter geen blijvend oplossing.

Historie en ontwikkelingen

Sinds de aanleg van de Lochterweg – Dr. de Quayweg is er sprake van groei van de afmetingen van voertuigen. Met name vracht- en landbouwvoertuigen zijn de laatste jaren toegenomen in omvang. Als gevolg hiervan gelden tegenwoordig andere richtlijnen voor het inrichten van (80 km/uur) wegen. Het hanteren van de huidige verhardingsbreedte als vertrekpunt is daar strijdig mee.



figuur 9: 80 km/uur met behoud van de huidige verhardingsbreedte

Kenmerken

- Maximum snelheid 80 km/uur.
- Vrijliggende fietspaden.
- Hoofdrijbaan blijft 5,15 meter.
- Geen snelheidsremmende maatregelen.
- Voorrangsweg.
- Smalle scheiding rijrichtingen.

Verwachtingen

- Weg wordt niet aangepast waardoor de verkeersintensiteit gelijk blijft.
- Naar verwachting blijft de verkeersintensiteit op Leemskuilenweg gelijk.
- Hoeveelheid doorgaand verkeer langs school blijft gelijk.
- Fietsveiligheid verbetert door verbrede fietspaden.
- Geen verbetering verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer.
- De kans op ernstige ongevallen blijft gelijk door relatief hoge snelheid en beperkte ruimte.

Consequenties

- Voor aanleg/verbreden fietspaden is grondaankoop op diverse locaties noodzakelijk.
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overige verkeer blijft groot.
- Lage kosten.
- Herplanten van verwijderde bomen is wenselijk.

3.4 Inrichting 80 km/uur volgens Duurzaam veilig

Er zijn richtlijnen voor de inrichting van wegen, per wegfunctie. Voor gebiedsontsluitingswegen, wegen met een verkeersfunctie, geven de landelijke richtlijnen een nadrukkelijk breder dwarsprofiel. Dit staat in figuur 10.



figuur 10: profiel 80 km/uur volgens richtlijnen van Duurzaam Veilig

Kenmerken

- Maximum snelheid 80 km/uur.
- Vrijliggende fietspaden.
- Hoofdrijbaan wordt verbreed van 5,15 naar 7,50 meter.
- Geen snelheidsremmende maatregelen.
- Voorrangsweg.
- Grote scheiding rijrichtingen.

Verwachtingen

- Weg wordt aantrekkelijker gemaakt waardoor hoeveelheid verkeer kan toenemen.
- Naar verwachting neemt verkeer op Leemskuilenweg dan ook toe.
- Doorgaand verkeer langs school neemt toe.
- Fietsveiligheid verbetert.
- Snelheid verkeer neemt toe door lage verkeersintensiteiten en meer ruimte.
- Passeersituatie verbetert.
- Verkeersveiligheid neemt iets toe, maar kans op ernstige ongevallen blijft aanzienlijk door hoge snelheid.

Consequenties

- Weg is breder, waardoor grondaankoop over de hele weglengte noodzakelijk is.
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overige verkeer blijft groot.
- Bomen aan minimaal één zijde worden verwijderd.
- Zeer hoge kosten.
- Herplanten van verwijderde bomen is gewenst.

4 Afstemming met belanghebbenden

De scenario's, met hun kenmerken zijn gepresenteerd aan de belanghebbenden. Hiervoor zijn de volgende partijen uitgenodigd:

- aan- en omwonenden
- vertegenwoordiging ZLTO en Cumela
- stuurgroep De Mortel en dorpsraden Elsendorp en De Rips
- vertegenwoordiging basisschool De Mortel
- hulpdiensten
- Veilig Verkeer Nederland (VNN)
- politie (wijkagent)

4.1 Twee bijeenkomsten

In een eerste bijeenkomst zijn de scenario's gepresenteerd aan de genodigden. De impressies, met kenmerken, verwachtingen en consequenties zijn op posters geprint. Daarbij is de huidige situatie weergegeven en de effecten van het scenario. Ook is een principe dwarsprofiel weergegeven om de verschillen in wegbreedtes duidelijk te maken. Tijdens de eerste avond is uitleg gegeven en is aanwezigen gevraagd om aan te geven welke aspecten men belangrijk vindt in de keuze voor een scenario. Ook is gevraagd welk scenario de voorkeur heeft.

Van de volgende aspecten konden aanwezigen aangeven welke zij belangrijk vonden:

- breedte van het dwarsprofiel, in relatie tot de beschikbare ruimte
- doorstroming en routekeuze
- sluisverkeer
- verkeersveiligheid
- afwikkeling van landbouwverkeer
- leefbaarheid en schoolomgeving
- consequenties voor de fiets
- kosten

Op de tweede bijeenkomst waren de ontvangen reacties verwerkt en is een terugkoppeling gegeven over het advies in de keuze voor de Lochterweg – Dr. de Quayweg. Beide bijeenkomsten zijn georganiseerd in De Sprank in De Mortel. De terugkoppeling van het advies tijdens de tweede avond komt in het volgende hoofdstuk aan bod.

4.2 Eerste bijeenkomst

Op 21 december 2016 is de eerste bijeenkomst met de belanghebbenden georganiseerd in de vorm van een informatiemarkt. Na een korte algemene inleiding kon iedereen informatie ophalen over de vier verschillende scenario's. De scenario's zijn gevisualiseerd en uitgelegd op vier posters. Per scenario is een sfeerbeeld gepresenteerd met technische gegevens en (mogelijke) consequenties. De posters werden door een professional toegelicht en vragen werden beantwoord. De posters zijn verkleind opgenomen in bijlage één. In het midden van de ruimte stond een tafel met een luchtfoto van het traject Lochterweg – Dr. de Quayweg. Aan deze tafel konden aanwezigen informatie uitwisselen en discussiëren over de verschillende scenario's.

Tijdens de avond zijn deelnemers gevraagd om bij het naar buiten gaan een reactieformulier in te vullen. Hierop kon anoniem worden aangegeven welke aspecten belangrijk zijn bij het maken van een keuze en welk scenario hun voorkeur was.

Er waren iets meer dan 22 aanwezigen. Van 22 personen zijn de gegevens bekend. Zij hebben hun naam ingevuld op het aanwezigheidsformulier.

Gehoorde reacties

Tijdens de avond zijn veel gesprekken gevoerd tussen bewoners en professionals en tussen bewoners onderling. Onderstaand een aantal gehoorde reacties en kreten die sturing geven aan de keuze bij het benoemen van belangrijke aspecten en het kiezen van een voorkeur:

- tot aan Leemskuilen 60 km/uur, daarna 80
- bomen kappen en nieuwe aanplanten (eventueel uitdunnen of bomen vervangen door haag)
- natuurlijk sturen, mét fietspad
- enkelzijdig fietspad (aan andere zijde bomen)
- snoeien/onderhoud bermen
- uitzicht uitritten

4.3 Reactieformulieren

In bijlage twee is het reactieformulier opgenomen. Er zijn 23 formulieren ingevuld. De deelnemers hebben, zoals eerder aangegeven, deze formulieren anoniem ingevuld. Zij hebben op het formulier een voorkeursvolgorde aangegeven van de scenario's aangegeven. Vooraf is aan hen gevraagd om te benoemen welke aspecten met betrekking tot de weginrichting belangrijk vinden.

Belangrijke aspecten

Uit de reactieformulieren concluderen wij dat veiligheid belangrijk wordt gevonden. Dat blijkt uit de volgende, als belangrijk aangegeven aspecten:

- Verkeersveiligheid (20 uit 23)
- Fietsveiligheid (18 uit 23)
- Leefbaarheid (12 uit 23)
- Landbouwverkeer en doorstroming (7 uit 23)

Bij het benoemen van belangrijke aspecten voor de beoordeling valt op dat 'kosten' geen enkele keer als belangrijk is aangeduid.

Voorkeursscenario

Bij het benoemen van een voorkeursscenario was er sprake van verdeeldheid. De voorkeursstemmen per scenario zijn genoemd en samengevat in tabel 2.

Scenario	1 ^e voorkeur	2 ^e voorkeur	3 ^e voorkeur	4 ^e voorkeur
Huidige rijbaan met fietspad, 80 km/uur	12	3	1	1
Natuurlijk sturen, 60 km/uur	9	4	3	3
Scenario 60 km/uur	3	3	5	4
80 km/uur Duurzaam Veilig (ideaal)	0	2	3	4

tabel 2: ontvangen reacties voorkeursscenario²

Uit tabel 2 blijkt dat het handhaven van de huidige weg, met realisatie van een volwaardige fietsvoorziening de voorkeur heeft. Hier gaan de meeste stemmen naar uit. Het handhaven van de maximum snelheid van 80 km/uur met een inrichting volgens het profiel Duurzaam Veilig heeft geen enkele keer de eerste voorkeur gekregen.

De tweede variant met de meeste stemmen is scenario 60 km/uur met inrichting volgens natuurlijk sturen. In veel gevallen is hierbij opgemerkt dat het wenselijk is bij dit profiel een vrijliggend fietspad te realiseren.

Aangenomen wordt dat scenario's die als derde en vierde voorkeur zijn opgegeven eigenlijk niet gewenst zijn, ze worden niet voor niets later in volgorde geplaatst.

² De totalen wijken af van het aantal ingevulde formulieren doordat op enkele formulieren slechts één voorkeur was aangegeven en op sommige formulieren twee eerste voorkeuren waren benoemd

80 of 60 km/uur?

Als wordt gekeken naar het aantal eerste en tweede voorkeuren, dan is duidelijk de huidige rijbaan met een maximum snelheid van 80 km/uur het vaakst benoemd is, 15 keer. Natuurlijk sturen is 13 keer genoemd. Als 80 km/uur Duurzaam Veilig en het scenario 60 km/uur worden meegenomen dan zijn er in totaal 17 eerste en tweede voorkeuren voor 80 km/uur en 19 eerste en tweede voorkeuren voor 60 km/uur.

Er is geen duidelijke meerderheid voor een scenario of voor de keuze 80 of 60 km/uur op basis van de reactieformulieren. De voorkeursvariant is 80 km/uur, met het huidige wegprofiel. Het aantal stemmen voor 60 km/uur is net iets meer (19) dan voor 80 km/uur (17), op basis van de eerste en tweede voorkeur.

5 Advies

Met de inventarisatie uit 2015 en de reacties van de belanghebbenden uit de eerste avond is de verkeerssituatie voor de Lochterweg – Dr. de Quayweg beoordeeld, met als doel een keuze te maken voor de categorisering. De eerste bijeenkomst heeft laten zien dat er verdeeldheid is over hoe de weg moet worden ingericht en voor welke snelheid moet worden gekozen. Wat wel duidelijk is geworden is dat ondanks de uitgesproken wens van de aanwezigen voor behoud van de maximumsnelheid van 80 km/u men geen voorkeur uit spreekt voor de bij behorende verkeersveilige inrichting. Een meerderheid wil immers uitgaan van de huidige wegbreedte. Handhaven van de huidige wegbreedte met een maximum snelheid van 80 km/uur is niet verkeersveilig, terwijl dat wel belangrijk wordt gevonden.

5.1 Verkeerskundig

Bij het categoriseren van wegen wordt gekeken naar het gebruik van de weg (aantal voertuigen en fietsers), de ligging van de weg in het netwerk en de inrichting van de weg. Zo wordt gekeken of de weg een verbindende functie heeft (qua gebruik en ligging) en of er alternatieven in de omgeving aanwezig zijn. Op wegen met een verkeersfunctie wordt bij voorkeur geen landbouwverkeer toegelaten. Dit moet dan gebruik maken van alternatieve routes, vanwege het grote snelheidsverschil.

De N272 loopt parallel aan de Lochterweg – Dr. de Quayweg en is aan de oostzijde via de N277 gemakkelijk en snel te bereiken. Deze wegen zijn gebiedsontsluitingswegen, in beheer bij de provincie. De inrichting van de Lochterweg – Dr. de Quayweg voldoet niet aan een verkeersfunctie. Ook het gebruik van de Lochterweg – Dr. de Quayweg laat zien dat de weg geen verkeersfunctie heeft, met nog geen 3.000 voertuigen per etmaal. Pas bij een etmaalintensiteit van meer dan 6.000 voertuigen per etmaal wordt gesproken over een gebiedsontsluitingsweg. Ook op de langere termijn wordt die grens van 6.000 voertuigen niet gehaald. Vanuit het gebruik en de ligging van de route in het regionale netwerk is een verkeersfunctie (gebiedsontsluitingsweg van 80 km/uur) niet noodzakelijk.

Langs een gebiedsontsluitingsweg behoort een vrijliggend fietspad te liggen. Langs een erftoegangsweg is dit afhankelijk van het aantal autoverkeer en fietsers. Het aantal fietsers is dusdanig dat een vrijliggende voorziening niet noodzakelijk is. Vanwege de hoge gereden snelheid van het gemotoriseerde verkeer is een fietsvoorziening wel wenselijk. Ook als de maximum snelheid wordt teruggebracht naar 60 km/uur heeft een vrijliggende fietsvoorziening meerwaarde. Er blijft immers sprake van een recht tracéverloop. Daar komt bij dat een groot deel van de fietsers scholieren zijn, het is wenselijk een veilige voorziening te treffen. Dat blijkt ook uit de opdracht van B&W.

5.2 Concept advies

In de huidige situatie voldoet de Doctor de Quayweg niet aan de inrichtingskenmerken voor gebiedsontsluitingswegen (markering en vrijliggend fietspad). In het groot onderhoud kunnen ontbrekende aspecten gerealiseerd worden. Waarschijnlijk gaat dit ten koste van de bomenrijen.

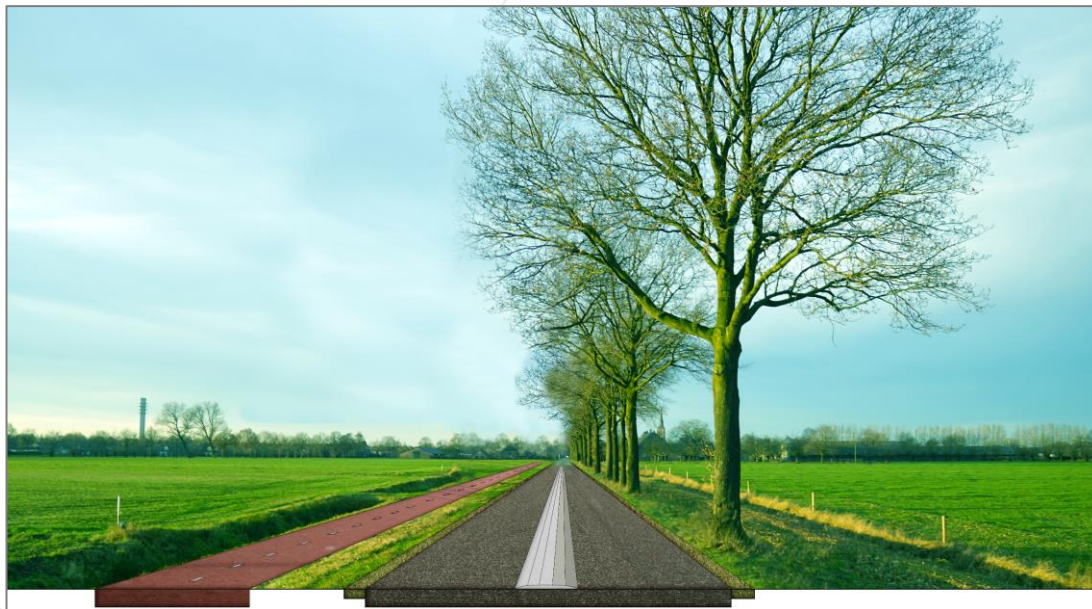
Wanneer de functie wordt aangepast naar erftoegangsweg is er sprake van een hoge rijsnelheid. Het is dan wenselijk om met de inrichting die snelheid omlaag te brengen. Vanuit de huidige hoge rijsnelheid heeft het vrijliggende fietspad nu wel meerwaarde. Dit is echter smal en wordt idealiter verbreed naar bij voorkeur 3,50 meter breedte. Minimaal moet bij een twee richtingen fietspad worden uitgegaan van 2,50 meter breedte. Ook dit zal effect hebben op de bomenrijen.

Voorgaande betekent dat zowel bij handhaven van de huidige functie gebiedsontsluitingsweg, als bij aanpassen van de functie naar erftoegangsweg aanpassingen aan het dwarsprofiel wenselijk zijn.

Met als vertrekpunt dat vanuit objectief verkeerskundig oogpunt de noodzaak voor een gebiedsontsluitingsweg ontbreekt, wordt voorgesteld te kiezen voor een erftoegangsweg volgens het profiel natuurlijk sturen. Ten opzichte van het scenario, zoals het gepresenteerd is aan de belanghebbenden worden de volgende optimalisaties aan dit profiel toegevoegd:

- Bomen aan één zijde kappen en aan de overzijde handhaven.
- Enkelzijdig tweerichtingen fietspad aan de zijde waar de bomen gekapt zijn.
- Scheiding van hoofdrijbaan en fietspad eventueel door een haag.

Een uitwerking van dit profiel is gevisualiseerd in figuur 11.



figuur 11: advies dwarsprofiel natuurlijk sturen

De smalle rijstroken met rijrichtingscheiding zorgen ervoor dat een hogere snelheid dan de maximumsnelheid met name voor personenautoverkeer oncomfortabel is. In tegenstelling tot bij een reguliere weginrichting van een 60 km/u weg zijn snelheidremmers (drempels) niet nodig. De voorrang op de ondergeschikte zijwegen kan worden gehandhaafd. Bij een reguliere inrichting is dit niet wenselijk omdat de voorspelbaarheid van een geregelde voorrang tot een hogere snelheid leidt.

5.3 Terugkoppeling belanghebbenden

Het advies is in een tweede avond op 17 januari 2017 plenair gepresenteerd aan de belanghebbenden. Een deel van de aanwezigen van de eerste avond was er ook op de tweede avond. Daarnaast was er een aantal andere mensen en omwonenden aanwezig. Op de tweede avond waren er ongeveer 28 personen aanwezig.

De presentatie van deze avond staat in bijlage vier.

Reacties tweede avond

Na de toelichting op de presentatie is door enkele dominant aanwezige personen aangegeven dat zij een voorkeur hebben voor de variant met de huidige verhardingsbreedte en snelheid, aangevuld met een enkelzijdig tweerichtingen fietspad. Een beperkt aantal mensen heeft het wordt genomen deze avond. Na wat discussie heen en weer is gebleken dat handhaven van de huidige weg wel gepaard dient te gaan met bermversteving, ook als dit ten kosten gaat van de bomen. Nieuwe aanplant is dan wenselijk. Het profiel dat uit de discussie naar voren is gekomen, wat expliciet zo is benoemd, ziet er als volgt uit:

- 80 km/uur, met nieuwe verharding op de bestaande wegbreedte.
- Bermen voorzien van bermversteving, ook als dat ten kosten gaat van de bomen.
- Enkelzijdig tweerichtingen fietspad, noord- of zuidzijde in uitwerking te bepalen.
- Scheiding tussen fietspad en rijbaan met in ieder geval een haag. Bomen zijn voor de fietsers verkeersveiliger, omdat een auto die van de weg raakt door de haag heen rijdt en fietsers kan aanrijden.

Weinig aanwezigen met een voorkeur voor erftoegangsweg

In het aantal stemmen voor 60 km/uur in de reactieformulieren van de eerste avond konden enkele aanwezigen zich niet herkennen. Er was slechts één persoon die openlijk aangaf 60 km/uur te willen. In hoeverre dit afwijkende beeld veroorzaakt wordt door de reacties van andere mensen en minder aanwezigen van de eerste avond, of door mensen die geen behoefte hadden om zich uit te spreken, is niet duidelijk. Belangrijke constatering is wel dat de reactieformulieren op de eerste avond anoniem konden worden ingevuld en enkele aanwezigen op de tweede avond dominant aanwezig waren. Dat betekent enige nuancering van het nadrukkelijk verkregen beeld van de tweede avond.

Argumenten om huidige hoofdrijbaan te willen handhaven

Redenen om niet te willen kiezen voor het verkeerskundige advies zijn:

- Onzekerheid over de toe te passen verhoogde middenstrook.
- Niet eenvoudig kunnen inhalen van landbouwverkeer, bij toepassing van het profiel natuurlijk sturen.
- Het aanbrengen van snelheidsremmende maatregelen (drempels en plateaus) bij de keuze voor scenario 60 km/uur.
- Voorrang voor de Lochterweg – Dr. de Quayweg willen handhaven. Mede vanwege het slechte uitzicht en de beperkte hoeveelheid verkeer vanuit de zijwegen.
- Geluidsoverlast door toepassing van de overrijdbare middenstrook (naar ervaringen met de Auerschootseweg in Bakel).
- Grote voertuigen zullen in het midden rijden en bij passeren niet aan de kant gaan.

In de discussie is aangegeven dat mogelijke consequenties van handhaven van 80 km/uur met een bredere inrichting zijn dat er hard blijft worden gereden en dat er mogelijk meer verkeer van de route gebruik kan gaan maken. Bijkomend effect is dan ook dat de Leemskuilen mogelijk drukker wordt. De aanwezigen verwachten deze effecten niet of vinden ze geen probleem.

5.4 Definitief advies

Verkeerskundig advies

Zoals op de tweede avond met belanghebbenden al is aangegeven, is ons advies om voor de functie erftoegangsweg te gaan. Dit is de verkeerskundig beste keuze. Er is daarbij geen voorkeur voor het natuurlijk sturen of het scenario 60 km/uur. Gezien de ligging in het netwerk is de functie gebiedsontsluitingsweg niet logisch, onduidelijk en heeft deze alleen meerwaarde op het aspect rijsnelheid.

Kanttekening

Bij dit advies geven wij als kanttekening dat uit de reactieformulieren van de eerste avond wordt geconstateerd dat een kleine meerderheid van de aanwezigen kiest voor het scenario handhaven van het huidige wegprofiel en snelheidsregime, met aanleg van een fietspad. Daarbij moet wel worden geconstateerd dat men verkeersveiligheid en fietsveiligheid zeer belangrijk vindt.

Kijkend naar de keuze tussen 80 en 60 km/uur is er op basis van de anoniem ingevulde reactieformulieren een kleine meerderheid voor 60 km/uur. Deze meerderheid werd op de tweede avond niet bevestigd. Op de tweede avond is door enkele aanwezigen een sterke voorkeur voor 80 km/uur uitgesproken, zoals eerder aangegeven met een optimalisatie van het huidige wegprofiel. De eerste bijeenkomst was in tegenstelling tot de tweede bijeenkomst objectiever en genuanceerder. Op de tweede bijeenkomst is geen objectieve meting gehouden onder de aanwezigen.

Wij zijn van mening dat bij een keuze voor 80 km/uur in ieder geval de huidige bomenrijen niet gehandhaafd kunnen worden, zeker niet in relatie tot het aspect (verkeers-)veiligheid.

Overzicht bijlagen

Bijlage 1: Posters eerste bijeenkomst belanghebbenden

Bijlage 2: Reactieformulier eerste bijeenkomst

Bijlage 3: Resultaten reactie formulieren eerste bijeenkomst

Bijlage 4: Presentatie tweede bijeenkomst

Bijlage 1

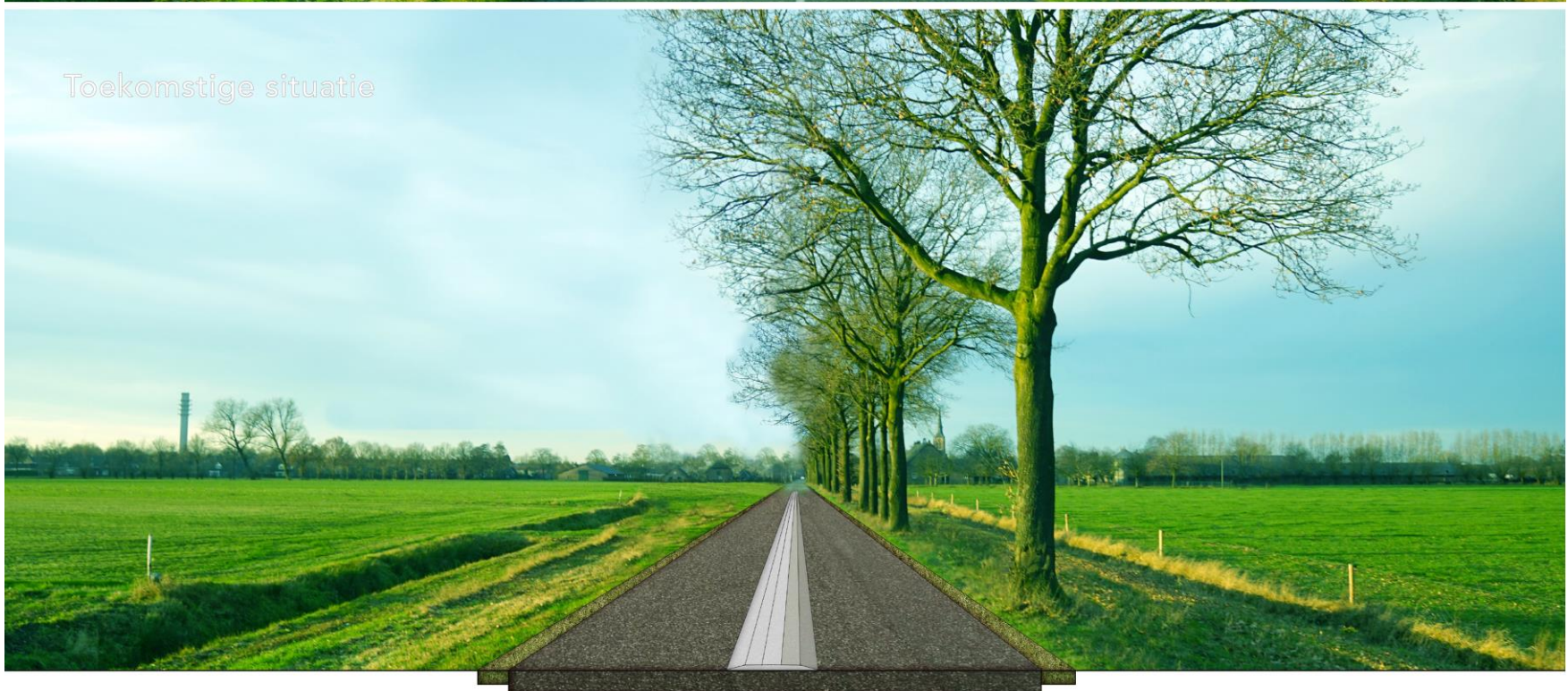
Posters eerste bijeenkomst belanghebbenden

WEGPROFIEL 60 KM/U NATUURLIJK STUREN

Huidige situatie



Toekomstige situatie



KENMERKEN

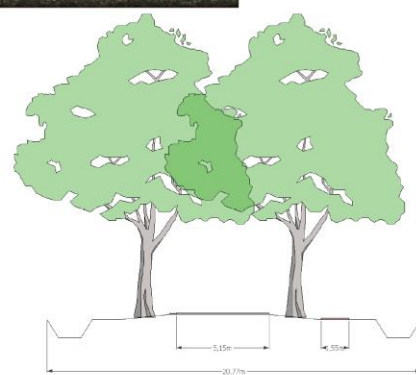
- Maximum snelheid 60 km/u
- Fietzers op de rijbaan
- Hoofdrijbaan wordt verbreed van 5,15 naar 6,60 meter
- Overrijdbare middengeleider
- Rijbaan per rijrichting is relatief smal
- Snelheidsremmende maatregelen op kruispunt
- Gelijkwaardige kruispunten

VERWACHTINGEN

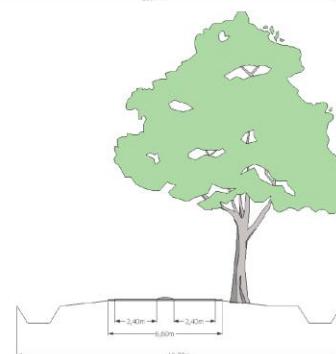
- Snelheid wordt fysiek beperkt op kruispunten en door smalle rijbaan voor autoverkeer
- Grote voertuigen rijden in het midden en wijken uit bij tegenliggers
- Inhalen is oncomfortabel
- Afname verkeer op Dr. de Quayweg en omliggende wegen door minder comfortabele route
- Minder doorgaand verkeer langs school
- Lagere snelheid leidt tot een kleinere kans op ernstige ongevallen

CONSEQUENTIES

- Geen grondaankoop nodig
- Door verbreding rijbaan kunnen bomen op veel plekken niet behouden blijven
- Beperkte kosten
- Fietser op de rijbaan
- Herplanten van verwijderde bomen is verplicht



Bestaande situatie



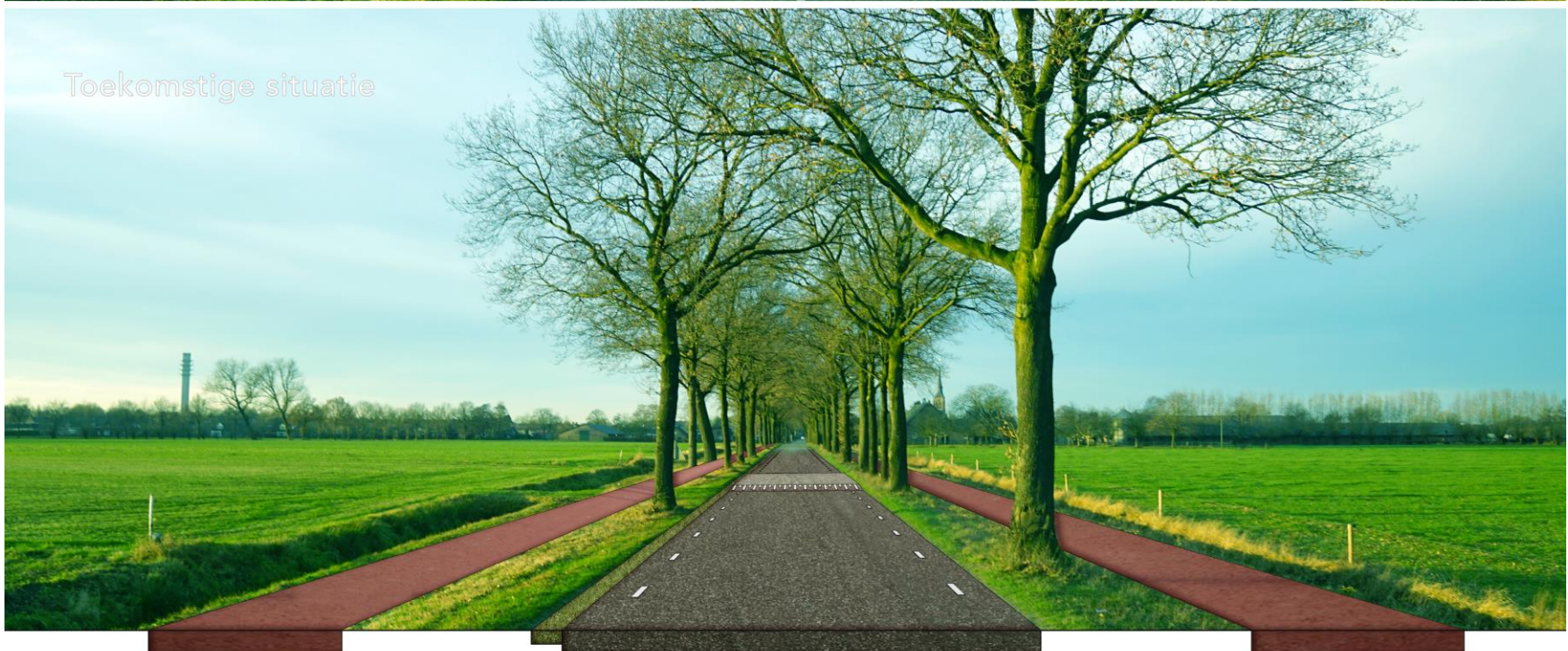
Toekomstige situatie

WEGPROFIEL 60 KM/U MET VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

Huidige situatie



Toekomstige situatie



KENMERKEN

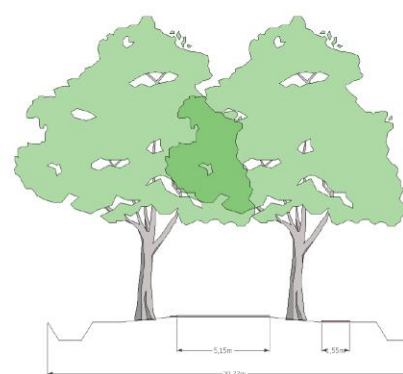
- Maximum snelheid 60 km/u
- Vrijliggende fietspaden (bestaand pad wordt verbreed)
- Breedte hoofdrijbaan blijft ongewijzigd
- Snelheidsremmende maatregelen op kruispunt en/of wegvakken
- Gelijkwaardige kruispunten (voorrangsweg is tevens mogelijk)
- Geen rijbaanscheiding maar wel kantmarkering voor geleiding

VERWACHTINGEN

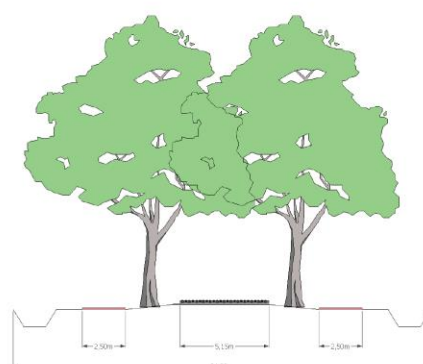
- Snelheid wordt fysiek beperkt op kruispunten en bij andere snelheidsremmende maatregelen
- Fietsveiligheid en comfort wordt verbeterd
- Geen tot lichte afname verkeer op Dr. De Quayweg en Leemskuijlenweg
- Minder doorgaand verkeer langs school
- Door lagere snelheid neemt de kans op ernstige ongevallen af
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en gemotoriseerd verkeer neemt af
- Voorrangsweg heeft een hogere rijnsnelheid als gevolg

CONSEQUENTIES

- Grondaankoop is op diverse locaties noodzakelijk voor aanleg en verbreding fietspad
- Bomen blijven behouden
- Beperkte kosten
- Hoofdrijbaan blijft relatief smal, aandacht voor passeersituatie
- Herplanten van verwijderde bomen is verplicht



Bestaande situatie



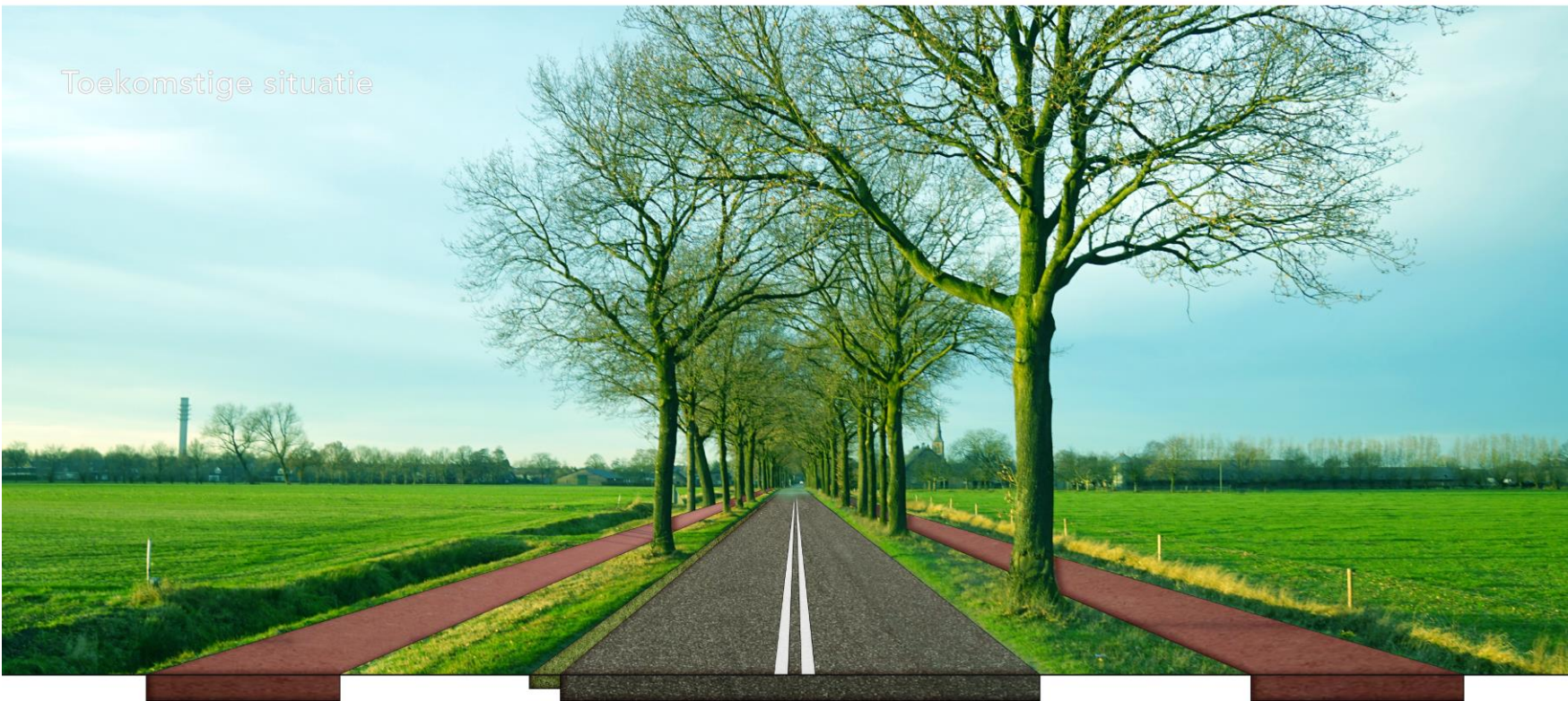
Toekomstige situatie

WEGPROFIEL HUIDIGE SITUATIE (80 KM/U) MET VRIJLIGGENDE FIETSPADEN

Huidige situatie



Toekomstige situatie



KENMERKEN

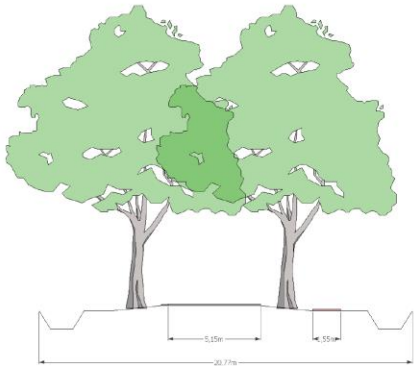
- Maximum snelheid 80 km/u
- Vrijliggende fietspaden
- Hoofdrijbaan blijft 5,15 meter
- Geen snelheidsremmende maatregelen
- Voorrangsweg
- Smalle scheiding rijrichtingen

VERWACHTINGEN

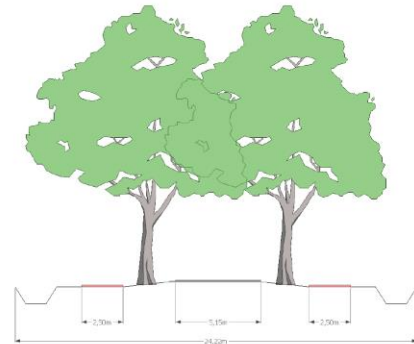
- Weg wordt niet aangepast waardoor de verkeersintensiteit gelijk blijft
- Naar verwachting blijft de verkeersintensiteit op Leemskuilenweg gelijk
- Doorgaand verkeer langs school blijft gelijk
- Fietsveiligheid verbeterd door verbrede fietspaden
- Geen verbetering verkeersveiligheid gemotoriseerd verkeer
- De kans op ernstige ongevallen blijft gelijk door relatief hoge snelheid en beperkte ruimte

CONSEQUENTIES

- Voor aanleg/verbreden fietspaden is grondaankoop over de hele weglengte noodzakelijk
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overige verkeer blijft groot
- Lage kosten
- Herplanten van verwijderde bomen is verplicht



Bestaande situatie



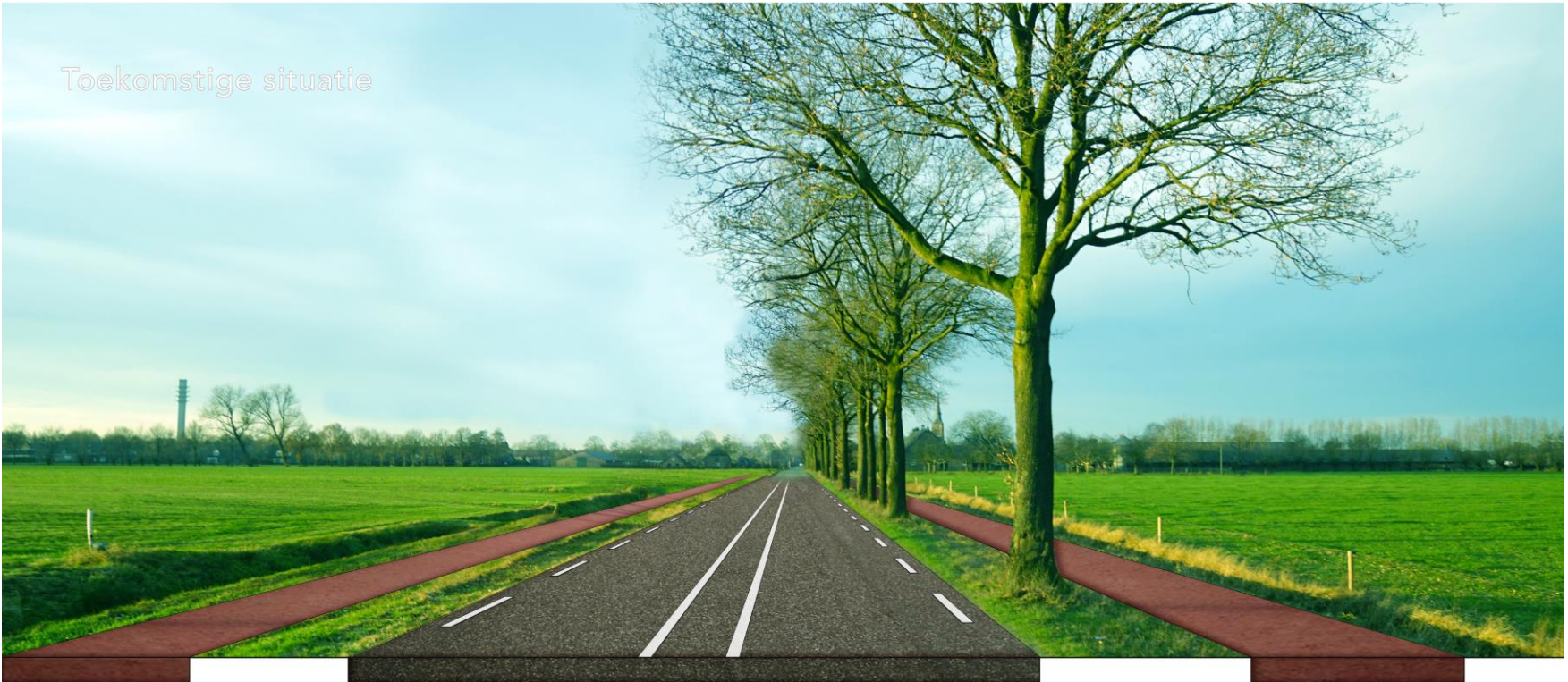
Toekomstige situatie

WEGPROFIEL 80 KM/U VOLGENS RICHTLIJNEN

Huidige situatie



Toekomstige situatie



KENMERKEN

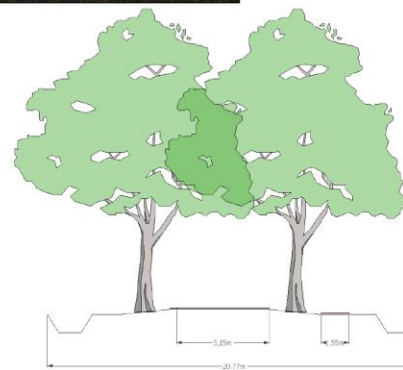
- Maximum snelheid 80 km/u
- Vrijliggende fietspaden
- Hoofdrijbaan wordt verbreed van 5,15 naar 7,50 meter
- Geen snelheidsremmende maatregelen
- Voorrangsweg
- Grote scheiding rijrichtingen

VERWACHTINGEN

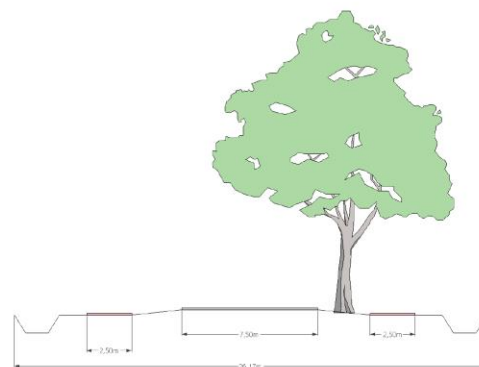
- Weg wordt aantrekkelijker gemaakt waardoor hoeveelheid verkeer kan toenemen
- Naar verwachting neemt verkeer op Leemskuilenweg dan ook toe
- Doorgaand verkeer langs school neemt toe
- Fietsveiligheid verbetert
- Snelheid verkeer neemt toe door lage verkeersintensiteiten en meer ruimte
- Passeersituatie verbetert
- Verkeersveiligheid neemt iets toe maar kans op ernstige ongevallen blijft aanzienlijk door hoge snelheid

CONSEQUENTIES

- Weg is breder waardoor grondaankoop over de hele weglengte noodzakelijk is
- Snelheidsverschil tussen landbouwverkeer en overige verkeer blijft groot
- Bomen aan minimaal één zijde worden verwijderd
- Zeer hoge kosten
- Herplanten van verwijderde bomen is verplicht



Bestaande situatie



Toekomstige situatie

Bijlage 2

Reactieformulier eerste bijeenkomst

Reactieformulier Dr. De Quayweg

Doel bijeenkomst:

Samen met belanghebbenden een keuze maken voor de wegfunctie voor de Dr. De Quayweg, rekening houdend met een robuust en toekomstbestendig fietspad.

Beoordelingsaspecten:

Welke van deze aspecten vindt u het meest belangrijk voor de beoordeling van de scenario's? Geef er maximaal drie aan, eventueel met een score 1 (meest belangrijk), 2 en 3 (minder belangrijk):

Voorkeur	Aspect
...	Breedte van het dwarsprofiel, in relatie tot de beschikbare ruimte
...	Doorstroming en routekeuze
...	Sluipverkeer
...	Verkeersveiligheid
...	Afwikkeling landbouwverkeer
...	Leefbaarheid en schoolomgeving
...	Consequenties voor de fiets
...	Kosten

Aan de achterzijde kunt u een voorkeur opgeven voor het scenario dat volgens u de beste keuze is voor de Luchtenweg en Dr de Quayweg.

Voorkeursscenario:

Er zijn een aantal scenario's gepresenteerd. Een aantal zijn meer gericht op de realisatie van een verblijfsgebied. Een aantal andere gaan uit van een verkeersfunctie. Geef hier onder uw voorkeur aan. Graag één keuze, of een prioritering met 1 (meeste voorkeur) t/m 4 (minste voorkeur):

Voorkeur	Scenario	Voorkeur	Scenario
...	60 km/uur natuurlijk sturen 	...	80 km/uur bestaand profiel met vrijliggende fietspaden 
...	60 km/uur profiel met vrijliggende fietspaden 	...	80 km/uur profiel volgens richtlijnen 

Bijlage 3

Resultaten reactie formuleren eerste bijeenkomst

Reactie nummer	Breedte	Doorstroning	Sluipverkeer	Verkeersveiligheid	Landbouwverkeer	Leefbaarheid	Fietsveiligheid	Kosten	Scenario 1 Natuurlijk sturen	Scenario 2 60 km/u	Scenario 3 Huidige situatie	Scenario 4 80 km/u ideaal	
1		3		2			1		1				Met fietsvoorziening en behoud/herplant van bomen langs de weg
2		3		2			1		1				Met enkelzijdige fietsvoorziening
3			1	2	3				1				Met enkelzijdige fietsvoorziening
4		3		1			2		1	3	2	4	Met enkelzijdige fietsvoorziening anders scenario 2
5			3	2		1			1	2	3	4	Met enkelzijdig fietspad en aandacht voor wild
6	2			1		3			1	2			
7				2	1		3		1				Rijweg verbreden met vrijliggende fietsvoorziening
8				1	2		3		1				Rijweg verbreden met vrijliggende fietsvoorziening
9				3		1	2		4	1	2	3	Breed fietspad is belangrijk
10				3		2	1		4	1	2	3	
11				1		2	3		1	1	4	4	Bomen om en om rooien
12				2		3	1				1		Breder fietspad, nieuwe bomen, meer verlichting voor fietspad
13				2		3	1				1		Bomen weg
14					3	2	1		2	3	1	4	
15				1		2			3	2	1	4	Drempels geven geluidsoverlast
16				1	3		2		3	4	1	2	Bomen weg en breed fietspad
17				1	3		2				1		Bomen weg
18		3				2	1				1		Bomen weg en breed fietspad, geen drempels
19				2		3	1		2	4	1	3	Met breed fietspad
20				1		2					1		Met breed fietspad
21		2		3			1		2	3	1	4	Met enkelzijdige fietsvoorziening
22		2		3			1		2	3	1	4	Met enkelzijdige fietsvoorziening
23		3			1		2		4	3	1	2	Bomen weg, nieuwe bomen planten, inhaal verbod en breed fietspad

Bijlage 4

Presentatie tweede bijeenkomst

Dr. De Quayweg

Terugkoppeling inventarisatieavond



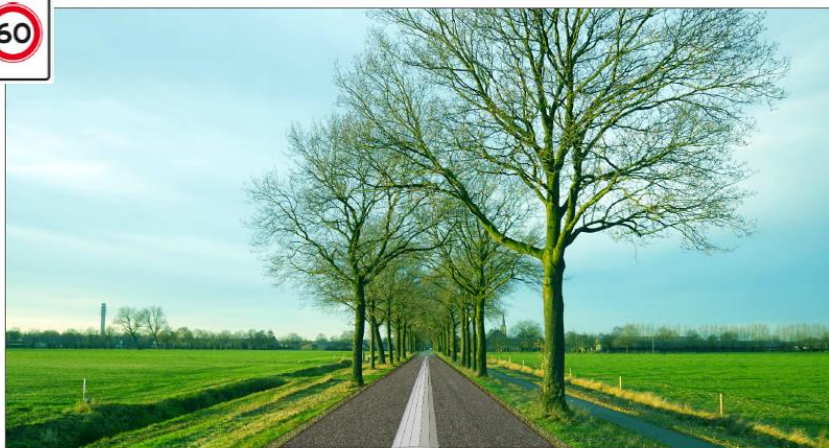
Toelichting

- Gebruik van de weg
- Vier scenario's
- Belangrijkste aspecten
- Voorkeursscenario
- Conclusies eerste avond
- Advies

Gebruik van de weg



- 3.000 mvt/etm
 - V85 = 84 km/uur
 - 4% zwaar verkeer
 - 133 fietsers per etmaal
- 2.180 mvt/etm
 - V85 = 93 km/uur
(naar De Rips 96 km/uur)
 - 5% zwaar verkeer
 - 110 fietsers per etmaal



Natuurlijk sturen





80 km/u met wegprofiel volgens de richtlijnen Duurzaam Veilig

Belangrijke aspecten

- | | |
|------------------------------------|-------------|
| 1. Verkeersveiligheid | (20 uit 23) |
| 2. Fietsveiligheid | (18 uit 23) |
| 3. Leefbaarheid | (12 uit 23) |
| 4. Landbouwverkeer en doorstroming | (7 uit 23) |

- 23 formulieren ontvangen
- Aspect kosten heeft geen score gehad

Voorkeursscenario

Scenario	1 ^{ste} voorkeur	2 ^{de} voorkeur	3 ^{de} voorkeur	4 ^{de} voorkeur
Huidige hoofdrijbaan met fietspad (80 km/uur)	12	3	1	1
Natuurlijk sturen (60 km/uur)	9	4	3	3
Scenario 60 km/uur	3	3	5	4
80 km/uur ideaal	0	2	3	4



Meerderheid wil huidige situatie met maximum snelheid van 80 km/uur behouden en alleen fietsveiligheid verbeteren. Beperkt aantal mensen willen 'ideaal' 80 km/uur



Meerderheid kiest voorverlaging maximumsnelheid maar is het niet eens over wegprofiel.

Conclusies eerste avond

Scores:

- Verkeersveiligheid en fietsveiligheid meest belangrijk
- Meerderheid wil weinig tot niets veranderen aan hoofdrijbaan
- Een meerderheid wil 60 km/uur

Reacties:

- Fietsers moeten eigen brede voorziening krijgen
- Beperkte waarde bestaande bomen
- Geen verticale snelheidsremmers

Overige opmerkingen

- Tot aan Leemskuilen 60 km/uur, daarna 80
- Bomen kappen en nieuwe aanplanten (eventueel uitdunnen of bomen vervangen door haag)
- Natuurlijk sturen, mét fietspad
- Enkelzijdig fietspad (aan andere zijde bomen)
- Snoeien/onderhoud bermen
- Uitzicht uitritten

Advies

- Weg heeft geen gebiedsontsluitende functie
 - Verkeersveiligheid is zéér belangrijk, dat is onverenigbaar met de huidige wegbreedte en gereden snelheid
 - Kleine meerderheid wil 60 km/uur
 - Geen drempels/plateaus
- Natuurlijk sturen met fietspad (enkelzijdig)
- één zijde bomenrij handhaven, overzijde weghalen
 - overzijde enkelzijdig twee richtingen fietspad
 - scheiding tussen fietspad en hoofdrijbaan door haag



Tot slot

- Vragen?
- Opmerkingen?
- Sluiting