

Voorstel actieplan Vlakwater

Verkeerskundige analyse en stappenplan voor een duurzaam veilige inrichting



Gemeente Venray
Postbus 500
5800 AM Venray

Samengesteld door

Afdeling Stad, Dorp en Wijken
Team Civiel en Verkeer

d.d. 03-04-2018 versie 6

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Gemeentelijke wegategorisering.....	3
3	Huidige situatie	4
3.1	Woongebieden	4
3.2	Weginrichting	6
3.3	Snelheid	6
3.3.1	Verkeerstellingen	6
3.3.2	VIA Signaal	7
3.4	Knelpunten aangegeven vanuit bewoners	7
4	Wenselijke inrichting	8
4.1	Gemeente.....	8
4.2	Bewoners	8
4.3	Tegenstrijdige wens Hoenderstraat en Korte Drilweg.....	9
4.3.1	Bewoners	9
4.3.2	Gemeente	9
4.3.3	Hulpdiensten	9
4.3.4	Maatregelen Hoenderstraat.....	9
4.3.5	Maatregelen Korte Drilweg	10
4.4	Verkeerstechnische maatregelen	11
5	Plan van aanpak	11
5.1	Fasering	11
5.2	Globaal geraamde kosten per fase	12
5.3	Evaluatie	12
Bijlagen		
	Kaart 1 Huidige situatie (A3).....	14
	Kaart 2 Wenselijke inrichting (A3)	15
	Kaart 3 Verkeerstechnische maatregelen (A3)	16
	Kaart 4 Legenda (A4)	17

1 Inleiding

De wijk Vlakwater is de laatste wijk binnen de bebouwde kom van Venray die nog niet is ingericht in overeenstemming met Duurzaam Veilig, zijnde een 30 kilometer zone.

Voorliggend "Actieplan Vlakwater" voorziet in een verkeerskundige analyse en een stappenplan om te komen tot een Duurzaam Veilige inrichting van de wijk Vlakwater.

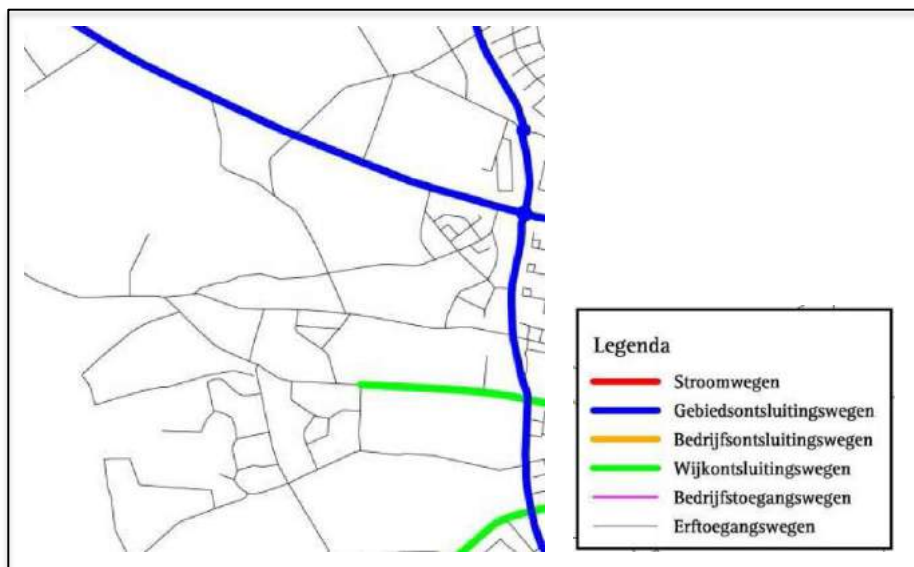
2 Gemeentelijke wegcategorysering

Alle wegen binnen de gemeente Venray zijn ingedeeld in een wegcategory volgens de door de gemeente vastgestelde wegcategorysering. In 2007 heeft de gemeenteraad het Venray's Verkeers- en vervoersplan vastgesteld en de visie wegenstructuur en wegcategorysering in 2008. Dit plan en deze visie, die nu ruim 10 jaar oud zijn, geven sindsdien richting aan het verkeersbeleid van de gemeente.

De grondslag van de wegcategorysering is te herleiden naar twaalf functionele eisen voor een duurzaam veilig wegennet.

Functionaliteit, voorspelbaarheid en homogeniteit	
	1 zo groot mogelijke aaneengesloten verblijfsgebieden
Functionaliteit van het wegennet	
	2 minimaal deel van de rit gaat over relatief onveilige wegen 3 ritten zijn zo kort mogelijk 4 kortste en veiligste route vallen samen
Voorspelbaar verkeersgedrag	
	5 zoekgedrag wordt vermeden 6 wegcategoryeën zijn herkenbaar 7 aantal verkeersoplossingen is beperkt en uniform
Homogeniteit	
	8 conflicten met tegemoetkomend verkeer worden vermeden 9 conflicten met kruisend en overstekend verkeer worden vermeden 10 verkeerssoorten zijn gescheiden 11 snelheid wordt gereduceerd op potentiële conflictpunten 12 er zijn geen obstakels langs de rijbaan

Deze functionele eisen hebben zich vertaald naar de volgende wegcategorysering voor de wijk Vlakwater



De inzichten voor de Merseloseweg zijn in de loop der jaren veranderd. In de huidige wegenstructuur is de Merseloseweg tot aan het ziekenhuis als wijkontsluitingsweg gecategoriseerd. De intentie is om de gehele Merseloseweg als Wijkontsluitingsweg (WOW) aan te wijzen. Dit past beter bij de ontwikkelingen aan de westzijde van de wijk. En zo blijft de verbindende karakter behouden tussen de kern Merselo en de kern Venray.

Aanvullend op de wegcategory is de wens voor een "derde ring" voor fietsverkeer (1^e ring is de binnenring Venray, de 2^e ring is de huidige buitenring Noordsingel, Westsingel, Zuidsingel, Oostsingel).

Met deze "derde ring" worden ontbrekende schakels ingevuld en komt er een basis voor samenhang in doorgaande routes. Daar waar deze derde ring de invalswegen voor autoverkeer kruist, komen goede (getrapte) oversteekvoorzieningen. Via uitwisselpunten zijn de "binnenringse" fietsstructuur naar het centrum en het kernwinkel-gebied, de "Derde ring" en de fietsvoorzieningen in het buitengebied goed met elkaar verbonden. De "derde ring" laat zich vertalen in concrete maatregelen zoals het opwaarderen van de voorzieningen op enkele schakels (verharding, verlichting), het aanbrengen van een doorgaande bewegwijzering en het verbeteren van de fietsoversteken met de invalswegen. Zie nevenstaande uitsnede.



3 Huidige situatie

De wijk Vlakwater ligt in het westen van de kern Venray en beslaat grofweg het gebied tussen Kempweg, Hardeweg, Beekweg en Westsingel. Het Vlakwatergebied vormt een groene long die als zodanig heel beeldbepalend is in de belevingswaarde van de kom van Venray.

De wijk Vlakwater is een ruim opgezette woonwijk met een aantal belangrijke openbare functies, waaronder het VieCuri ziekenhuis, een hospice, een bouledrome, en het stadsbos Vlakwater met stuifzandduinen waarbinnen het Odapark is gelegen.

Dwars door de wijk Vlakwater ligt de Merseloseweg die het woongebied in tweeën deelt. Hierdoor bestaat er geen samenhang tussen beide delen. In de wijk Vlakwater is de toegestane maximale snelheid 50km/h regime.

Qua fietsstructuur zijn er weinig bijzonderheden, behalve dat deze aansluiting zal moeten krijgen op de ontwikkelingen van het nabijgelegen Loobeekdal. Aan de westzijde van Venray ontbreekt nog een potentiële noord-zuidverbinding voor fietsverkeer. Deze zou door Vlakwater kunnen lopen en de wijk Brabander met de wijk Veltum verbinden (zie ook motivering van de "derde ring").

3.1 Woongebieden

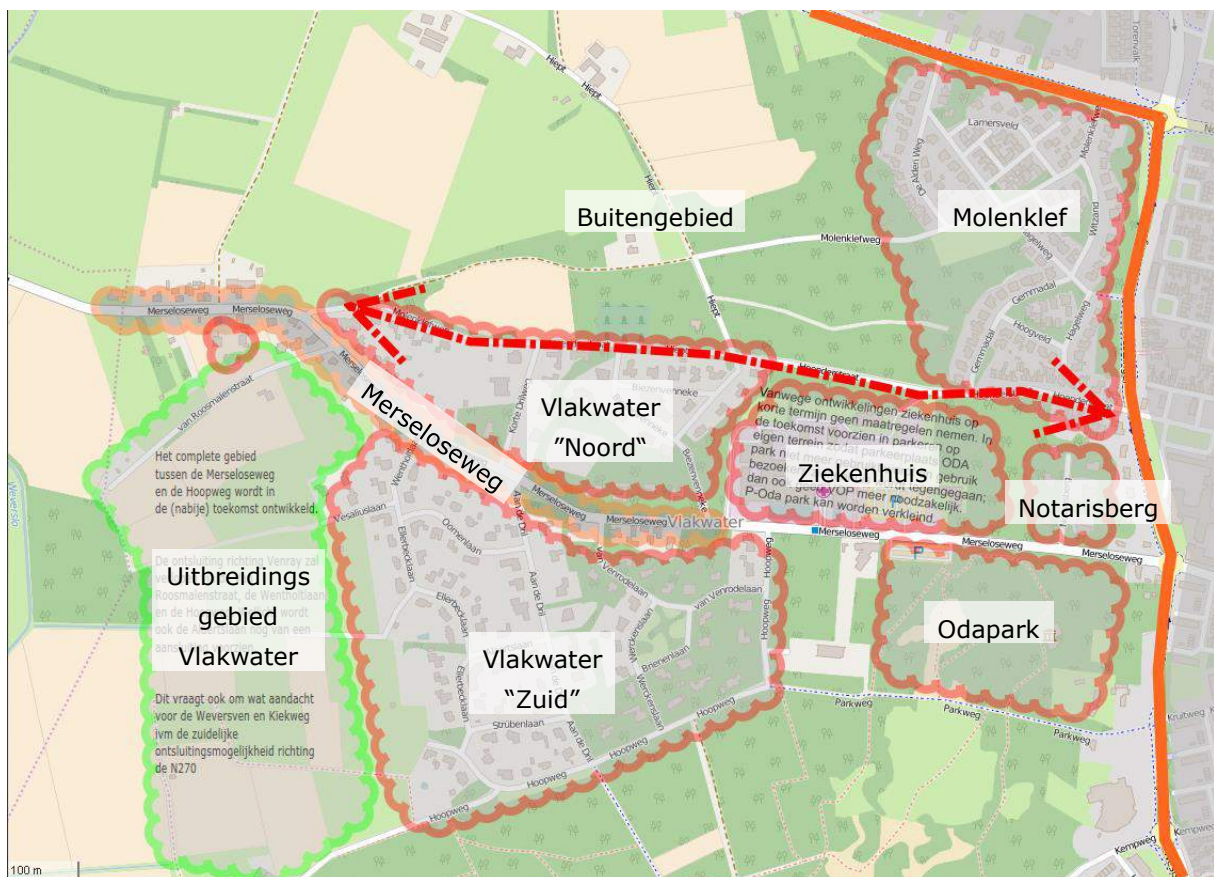
Het Vlakwatergebied kan in kleinere verblijfsgebieden worden onderverdeeld:

- De wijk Vlakwater wordt door de Merseloseweg doorsneden, waardoor Vlakwater bestaat uit twee op zichzelf staande woongebieden met een parkachtige uitstraling. Door het hoge aandeel vrijstaande woningen en door de relatief hoge leeftijd van het aanwezige groen is de groene uitstraling binnen de buurt dominant. Het openbare gebied heeft een sober karakter door de

asfaltwegen met aan weerszijden een grasberm. Dit draagt ook bij aan de groene beleving van de straat.

- Aan de Merseloseweg tussen de Hoopweg en de komgrens zijn woningen gelegen, dat gezien kan worden als een langgerekt woongebied.
- De Notarisberg is een kleine cluster van vrijstaande woningen op ruime kavels in het groen. De Notarisberg is een doodlopende zijweg van de Merseloseweg, die vanwege de bosrijke uitstraling van de Merseloseweg niet opvalt.
- Molenklef is een kleinschalige woonbuurt aan de rand van Venray, grenzend aan enerzijds een boscomplex en anderzijds tegen de Beekweg en de Westsingel aan. De buurt is opgebouwd uit enkele meanderende straten in open structuur die aansluiten op het bosrijk gebied. Het gebied is geïsoleerd gelegen door de ligging "achter" de stedelijke hoofdwegen Westsingel en Beekweg. Het gebied wordt ontsloten vanaf Beekweg en Hoenderstraat.
- Het Odapark: Rondom het Theehuis ligt het beeldenpark waar circa 70 beelden en kunstobjecten in het landschap zijn ingepast. Dit beeldenpark is uniek in Nederland en geniet bekendheid in het hele land. Het Theehuis zelf biedt plaats aan tentoonstellingen van kunstenaars, kunstmanifestaties, theater, concerten en literatuur en heeft een horecafunctie. Ook verzorgt het Odapark kunsteducatie voor kinderen, jongeren en volwassenen.
- Het ziekenhuis is een locatie op zich. Het ziekenhuis Viecuri en het Hospice Zenit vervullen een regionale functie. Het ziekenhuis VieCuri (ca. 80 bedden) is bezig met de planvorming voor verbouwing cq. uitbreiding van het huidige complex. Door de plannen wordt de functie van het ziekenhuis versterkt en uitgebreid. Er vindt mogelijk een uitbreiding plaats in oostelijke richting langs de Merseloseweg. De daadwerkelijke realisatie en invulling is nog niet bekend.
- Het "buitengebied" van Vlakwater gelegen tussen de Beekweg en de Hoenderstraat en ten westen van de Molenklef is niet gedefinieerd als gebied (van oudsher heet dit gebied De Hiept). Maar vergt wel enige aandacht om dat het gebied hier valt buiten de bebouwde kom en er een snelheidsregime van toepassing is van 60 kilometer per uur.

In onderstaande tekening zijn de woongebieden verbeeld.



3.2 Weginrichting

Zie bijlage Kaart 1 Huidige situatie

- De Merseloseweg is een wijkontsluitingsweg, met een snelheidsregime van 50 kilometer per uur.
- De gehele woonwijk Vlakwater is gecategoriseerd als 30km-zone. De wegprofielen zijn hier echter nog niet op aangepast, waardoor de huidige weginrichting qua vormgeving en functie niet op elkaar aansluiten.
- De toegestane snelheid op de Hoenderstraat is 50 kilometer per uur en alle kruisingen zijn als voorrangskruising ingericht.
- Aan de Dril heeft een inrichting overeenkomstig een wijkontsluitingsweg. De kruisingen met de zijwegen zijn voorrangskruisingen. De kruising Aan de Dril met de Merseloseweg is vormgegeven als een gelijkwaardige kruising en is voorzien van een verkeersplateau.
- Alleen in het noord-oostelijke deel van de wijk, Molenklef, is middels een sobere inrichting met bebording aangegeven dat er sprake is van een 30 km/h zone en is er sprake van gelijkwaardige kruisingen.
- Op de Hoopweg tussen de Merseloseweg en de toegang tot de Bouledrome is aan weerszijden van de weg een stopverbod van kracht. Dit stopverbod is vermoedelijk genomen vanwege het parkeren voor het toenmalige zwembad.

3.3 Snelheid

Snelheid is een belangrijke indicator voor het wegennet met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Snelheidsgegevens geven zicht op het daadwerkelijk gebruik van het wegennet en daarmee in hoeverre het snelheidsregime wordt nageleefd.

Ondanks dat de meeste mensen zich aan de snelheidslimiet willen houden is dit niet altijd zichtbaar in het gedrag. Uit onderzoek blijkt dat veel automobilisten die te hard rijden aangeven dat dit ongemerkt gebeurt. Ze realiseren zich vaak niet dat ze te hard rijden, omdat ze de snelheid niet in de gaten te hebben. Bij snelheidsmetingen wordt doorgaans de V85 gehanteerd. Dit is de snelheid waarbij 85% van de bestuurders langzamer rijdt en waarbij 15% van de bestuurders sneller rijdt. Zo ontstaat een beeld van de meerderheid van de verkeerdeelnemers.

De gemeente Venray voert met enige regelmaat snelheidsmetingen uit en maakt daarnaast gebruik van VIA Signaal. Via Signaal levert actuele snelheidsgegevens op basis van Traffic Analytics.

3.3.1 Verkeerstellingen

Op twee wegen zijn in de afgelopen jaren door de gemeente Venray verkeersmetingen uitgevoerd, namelijk op de Hoenderstraat tussen Gemmadal en Hiept en op de Merseloseweg tussen Notarisberg en Hoopweg.

Op de Merseloseweg (telgegevens uit 2014) rijden zo'n 4.000 motorvoertuigen per etmaal met een gemiddelde snelheid van 47 kilometer per uur en de V85 heeft een waarde van 57 kilometer per uur. De toegestane maximum snelheid is 50 kilometer per uur. Gezien de intensiteit en de waarde van de snelheden heeft de Merseloseweg als wijkontsluitingsweg een gebruik overeenkomstig haar functie.

Op de Hoenderstraat (telgegevens 2015) rijden - naar boven afgerond - zo'n 500 mvt/etm met een gemiddelde snelheid van 51 km/h en de V85 heeft een waarde van 67 km/h. De wettelijk maximale snelheid op dit moment is 50 km/h. Met het oog op de toekomstige gewenste wettelijke

toegestane snelheid van 30 km/h kan gesteld worden dat de intensiteit en de snelheid niet overeenkomstig haar functie als erftoegangsweg is en dat deze op dit moment met een wettelijke snelheid van 50 kilometer per uur er duidelijk boven ligt.

3.3.2 VIA Signaal

Binnen VIA Signaal is er voor de wijk Vlakwater het volgende beeld zichtbaar omtrent de gemiddelde V85 (mei 2016):



Het gemiddelde V85 beeld laat zien wat de gebruikelijke snelheden zijn en waar in de 30 km/h zone meer aandacht zal moeten zijn om de snelheid te drukken. Het gemiddelde V85 op de "gele" straten is al overeenkomstig gewenste snelheid van 30 km/h uur. Op de "gele" straten zijn ingrijpende maatregelen om de snelheden te drukken niet of minder noodzakelijk.

Aan de Dril en Hoopweg zijn groen gekleurd en geven daarmee aan dat een gemiddelde V85 hoger ligt dan 30 kilometer per uur. Al met al kan worden gesteld dat bezinning op het wegbeeld en het snelheidsregime voor de hand liggen en dat een keuze gemaakt dient te worden, tussen:

1. Of deze wegen vervullen de functie van WOW en daar past een snelheid van 50km/h bij en dus kunnen deze straten worden ingericht conform het WOW50 – wonen profiel, zoals bij Aan den Dril reeds het geval is. De structuur/licging van deze wegen ondersteund het argument dat deze wegen de functie van wijkontsluitingsweg vervullen en in de toekomst zullen blijven vervullen gezien de uitbreidingsplannen van Vlakwater aan de zuidwestzijde van de wijk. De verwachting is dan ook dat de verkeersintensiteit op deze wegen zal toenemen.
2. Of deze wegen vervullen de functie van erftoegangsweg en daar past een snelheid van 30 km/h bij en dus worden deze straten ingericht conform het ETW 30 – wonen profiel. Een van de functionele eisen voor een duurzaam veilige wegennet is het realiseren van zo groot mogelijk aaneengesloten verblijfsgebieden, waarbinnen de meeste dagelijkse verplaatsingen plaatsvinden. Ondanks de uitbreidingsplannen van Vlakwater is het gebied relatief klein in vergelijking met andere woongebieden in Venray en past het gezien de structuur en ligging van deze wegen om de functie van erftoegangsweg te vervullen.

3.4 Knelpunten aangegeven vanuit bewoners

Vanuit de wijkraad Vlakwater alsmede door een aantal meldingen zijn volgende knelpunten aangegeven:

- Het verkeer op de Hoenderstraat rijdt te hard. Dit is deels omdat het verkeer op de Hoenderstraat voorrang heeft én omdat er geen snelheidsremmende maatregelen zijn.

- Er rijdt op de Hoenderstraat doorgaand verkeer dat ook gebruik kan maken van de Merseloseweg en dus niet noodzakelijk over de Hoenderstraat rijdt.
- Ter hoogte van het bosgedeelte op de Hoenderstraat is te weinig openbare verlichting, waardoor fietsers en voetgangers zich in de avond- en nachturen zich onveilig voelen.
- Het gedeelte van de Hoenderstraat tussen de Westsingel en het Gemmadal ligt buiten de 30 zone, de wens van de bewoners aan dit deel van Hoenderstraat is om dit deel ook te betrekken bij de 30 kilometer zone.
- Het gedeelte tussen Gemmadal en de Westsingel op Hoenderstraat is 50 km/h.
- pm.
- pm.

4 Wenselijke inrichting

4.1 Gemeente

In bijlage 2 Kaart 2 Wenselijke inrichting is een beeld gegeven van wat als wenselijk wordt geacht vanuit de gemeente.

Namelijk de woonstraten ingericht als 30 kilometer zone, waarbij alleen de Merseloseweg is ingericht als wijkontsluitingsweg. Dit heeft tot gevolg dat alle toegangen tot de woongebieden worden voorzien van een inrichtingsconstructie, die wordt ondersteund met bebording.

De enige uitzondering is de kruising Merseloseweg en Aan de Dril, dit kruispunt blijft voorzien van een kruispuntplateau, maar het profiel van de Merseloseweg zal worden doorgetrokken over het verkeersplateau, als zijnde een wijkontsluitingsweg. Dit kruispunt zal zodoende veranderen in een voorrangskruising ten gunste van de Merseloseweg.

Bij de bebouwde komgrens zal de huidige bebouwde komgrens worden ingeleid met markering, waardoor de overgang van buiten de bebouwde kom naar binnen de bebouwde kom extra wordt benadrukt en de uitstraling van de weg verandert.

Aan de Dril zal worden afgewaardeerd naar een erftoegangsweg.

4.2 Bewoners

- Behouden van de knip op de Korte Drilweg.
- De Korte Drilweg wordt als te smal ervaren om elkaar te kunnen passeren. Daarnaast wordt aangegeven dat er sprake is van beperkt zicht vanuit één zijde.
- Realiseren extra knip op de Hoenderstraat.
De Hoenderstraat wordt gesloten voor het doorgaand gemotoriseerd verkeer. De Hoenderstraat blijft open als een verbinding voor fietsers en voetgangers. Zij kunnen zich veilig over de Hoenderstraat bewegen.
- Openbare Verlichting
Meer openbare verlichting in het bos gedeelte op de Hoenderstraat.
- Begin Hoenderstraat instellen 30 km zone en dit ondersteunen met snelheidsremmende maatregelen op de Hoenderstraat tussen Gemmadal en Westsingel.
- pm.
- pm.

4.3 Tegenstrijdige wens Hoenderstraat en Korte Drilweg

De wensen van de gemeente en bewoners komen over het algemeen overeen. Er is echter één tegenstrijdige wens tussen de bewoners en de gemeente op het gebied van de knippen in de Hoenderstraat en de Korte Drilweg.

4.3.1 Bewoners

De bewoners hebben de wens om enerzijds de knip op de Korte Drilweg te handhaven en anderzijds een nieuwe knip te creëren op de Hoenderstraat. De sterke wens van de bewoners voor een knip op de Hoenderstraat is met name bedoeld om het doorgaand gemotoriseerd verkeer te weren, alsmede het weren van het doorgaand gemotoriseerd verkeer op de kruising met de Korte Drilweg. De Korte Drilweg wordt als te smal ervaren en als gevaarlijk tijdens het in- en uitrijden..

4.3.2 Gemeente

De gemeente heeft verkeerskundig gezien liever geen knip op beide wegen. Regelmatig krijgt de gemeente verzoeken om een weg (geheel of gedeeltelijk) af te sluiten. Een wegafsluiting is vanwege de gevolgen ervan vaak gecompliceerd en slechts in een klein aantal gevallen kan het zonder al te ingrijpende gevolgen. Bij de beoordeling van verzoeken wordt gekeken naar de functie van de onderhavige wegen, de verkeersdrukte, de gevolgen voor parallelle routes, de verkeerscirculatie in een groter gebied voor de hulpdiensten, langzaam verkeer, openbaar vervoer, landbouwverkeer én de directe gevolgen voor de bereikbaarheid van de aanliggende percelen/woningen/bedrijven. Uitgangspunt is dat wegen niet worden afgesloten zonder een totaalplan voor de verkeerscirculatie en de weginrichting waaruit blijkt dat de problematiek substantieel verbetert, er geen onacceptabele effecten elders zijn en er geen andere maatregelen mogelijk zijn.

4.3.3 Hulpdiensten

De wenselijkheid van het knippen van de wegen is voorgelegd aan de hulpdiensten. Vanuit de hulpdiensten is zeer negatief gereageerd. Een knip betekent bij calamiteiten altijd hinder en het komt voor dat verkeer gereden wordt. Daar komt bij dat op het moment dat er stremmingen zijn op de Merseloseweg, de Hoenderstraat als alternatieve verbinding niet gebruikt kan worden.

4.3.4 Maatregelen Hoenderstraat

Het gebruik van de Hoenderstraat door het doorgaande verkeer is te verklaren door feit dat de Hoenderstraat een aantrekkelijk alternatief vormt voor de Merseloseweg. De route over de Hoenderstraat is korter, er zijn geen snelheidsremmende maatregelen, je hebt voorrang. en het plateau met de Merseloseweg biedt geen weerstand aan het doorgaand verkeer. Alleen de uitritconstructie met de Westsingel biedt enig weerstand.

Het eerste dat moet gebeuren is het verwijderen van het plateau en het realiseren van inritconstructie op de T-kruising Merseloseweg – Hoenderstraat. Hierdoor wordt het doorgaande gemotoriseerd verkeer op een natuurlijke wijze verleid om geen gebruik te maken van Hoenderstraat.

Daarnaast zal deze maatregel ondersteund moeten worden met maatregelen die het gebruik van de Hoenderstaat verder ontmoedigen, waarbij het waarborgen van de verkeersveiligheid voorop staat. In de basis wordt voorzien in het gelijkwaardig maken van alle kruisingen op de

Hoenderstraat en het instellen van ene 30 km/h zone. Op het eerste uitvoeringsvoorstel vanuit de gemeente is een alternatief uitvoeringsvoorstel vanuit de wijkraad gekomen. Beide uitvoeringsvoorstellen worden in onderstaande deelparagrafen beschreven en in gesprek met de wijk zal blijken welk voorstel de voorkeur heeft.

Oorspronkelijk uitvoeringsvoorstel

Hierbij worden in eerste instantie drie kruispuntplateaus op de Hoenderstraat met de T-kruisingen Korte Drilweg, Hiept en Gemmadal gerealiseerd (daar waar conflicten kunnen plaatsvinden). Hierdoor ligt de passeersnelheid ter hoogte van deze kruispunten lager. Dit wordt als voldoende geacht zeker ook in relatie met de aanpassing van de T-kruising Merseloseweg – Hoenderstraat.

Alternatieve uitvoeringsvoorstel

Bij het alternatieve voorstel speelt de gedachte om de 3 kruisingen met de Hoenderstraat (1) de Korte Drilweg en (2) de Gemmadal en (3) de Hiept te voorzien van insnoeringen als snelheidsremmende maatregelen en langs de wegvakken op enkele plaatsen heesters of schanskorven te plaatsen als optische versmallingen.

Bij insnoeren van een kruispunt moet gedacht worden aan het (met obstakels) versmallen van de kruispunten. Bij nadere uitwerking moet blijken of insnoering op de kruispunten inpasbaar is.

Belangrijkste kanttekeningen vanuit de gemeente voor het alternatieve voorstel zijn:

- Bij minder dan 4.000 mvt/etmaal weinig/geen snelheidsverlagend effect bij rechtdoorgaand verkeer.
- Een mogelijk negatief effect op de verkeersveiligheid (beleving) van fietsers.
- Mogelijk meer kosten t.o.v. verticale snelheidsremmers.

Uitstulplingsvariant met Gemmadal

Ongeacht de keuze van een uitvoeringsvoorstel kan ter plaatse van het kruispunt Hoenderstraat – Gemmadal wellicht een extreme vorm van uitstulping worden toegepast, zodanig dat de doorgaande route verandert. Hierbij zal dan wel ook met Wonen Limburg in overleg getreden dienen te worden, daar zij eigenaar zijn van het hoekperceel.



4.3.5 Maatregelen Korte Drilweg

De lengte van het wegvak is beperkt. Er ligt op dit moment een inrit ter hoogte van de Merseloseweg en er komt een verkeersplateau met de Hoenderstraat. Daarnaast is de Korte Drilweg relatief smal en wordt voorzien van grastegels aan weerszijden van de weg, waardoor

voertuigen elkaar kunnen passeren. Gebruik van de Korte Drilweg door gemotoriseerd verkeer zal minimaal zijn.

4.4 Verkeerstechnische maatregelen

In bijlage 3 kaart 3 verkeerstechnische maatregelen zijn de veranderingen aangegeven tussen de huidige situatie en de toekomstige situatie, zodat in één oogopslag te zien is waar wat gaat gebeuren. In het kort komt het neer op de volgende veranderingen:

1. In de woongebieden veranderen alle voorrangskruisingen in gelijkwaardige kruisingen, waarbij de kruispunten Hoenderstraat – Korte Drilweg en Hoenderstraat – Gemmadal, alsmede het kruispunt Aan de Dril – Aleartslaan, worden voorzien van een plateau.
2. Het kruispuntplateau Merseloseweg – Hoenderstraat wordt verwijderd, het profiel van de Merseloseweg wordt doorgetrokken en de Hoenderstraat wordt voorzien van een inritconstructie en ondersteunt met aan weerszijden een poortconstructie (twee portalen en 30 zone bebording).
3. Het gelijkwaardige kruispunt Merseloseweg – Aan de Dril verandert in een voorrangskruispunt. Het kruispuntplateau blijft liggen.
4. De zijwegen aan de Merseloseweg worden voorzien van een inritconstructie. Daar waar het trottoir niet kan doorlopen wordt ten gunste van het wegbeeld de inritconstructie met bebording ondersteund.
5. Aan de Dril krijgt een smaller profiel. De rijbaan wordt versmald door het asfalt over de gehele lengte weg te snijden, de huidige suggestiestroken worden verwijderd.
6. De Merseloseweg krijgt de uitstraling van een wijkontsluitingsweg. Rijbaan wordt verdeeld in rode suggestiestroken en een rijloper voor gemotoriseerd verkeer. Vanwege de relatief lange rechtstand op de Merseloseweg is een verkeerplateau op het kruispunt met de Hoopweg gewenst.

5 Plan van aanpak

5.1 Fasering

1^{ste} fase: De verkeerssituatie **ten noorden** van de Merseloseweg op orde:

1. Het kruispuntplateau Merseloseweg – Hoenderstraat wordt verwijderd en voorzien van een inritconstructie.
2. De kruispunten Hoenderstraat – Korte Dril en Hoenderstraat – Gemmadal worden voorzien van plateaus en alle kruispunten worden gelijkwaardig.
3. Bebording 30 km zone op orde.
4. Uitvoeren maatregelen in het kader van fietsinfrastructuur “3^e ring”.
5. Inritconstructie Biezenvenneke met Merseloseweg realiseren.

2^{de} fase: De verkeerssituatie **ten zuiden** van de Merseloseweg op orde:

1. Instellen voorrangssituatie Merseloseweg – Aan de Dril, waarbij Merseloseweg in de voorrang komt.
2. Realiseren inritconstructies op de zijwegen Van Roosmalenstraat, Van Venrodelaan en Hoopweg met de Merseloseweg.
3. Realiseren kommaatregel Hoopweg. Omdat de komgrens dicht op het kruispunt ligt is het denkbaar dat er gekozen wordt voor het realiseren van een verkeersplateau.
4. Bebording op orde (inclusief verwijderen stopverbodsborden).

3^{de} fase: Aan de Dril op de orde:

1. Realiseren ETW-Profiel, waarbij het kruispunt Aan de Dril – Alaertslaan wordt voorzien van een plateau. Aan de Dril krijgt een smaller profiel, overeenkomstig de uitstraling van de rest van de wijk Vlakwater. De rijbaan wordt versmald door het asfalt over de gehele lengte weg te snijden, de huidige suggestiestroken worden verwijderd.

2. Alle kruispunten Aan de Dril worden gelijkwaardig (3x Oomenlaan, Alaertslaan en Strubenlaan).

4^{de} fase: Merseloseweg op orde:

1. Realiseren WOW-Profiel over de Merseloseweg;
Afhankelijk van de ontwikkeling met het ziekenhuis de voetgangeroversteek ter hoogte van het ziekenhuis handhaven en voorzien van een verkeersplateau. Op dit moment maakt het ziekenhuis middels OV-shuttle gebruik van aanwezige bushaltes.
2. Instellen voorrangsituatie Merseloseweg- Hoopweg, waarbij de Merseloseweg in de voorrang komt te liggen. Eveneens wordt het kruispunt voorzien van een verkeersplateau.
3. Verwijderen overbodige parkeerverbodsborden.

5^{de} fase: afrondfase.

1. Sluitend maken van komgrenzen.
2. Indien noodzakelijk een extra plateau op het kruispunt Hoenderstraat – Biezenvenneke – Hiept. Echter vanwege de enorme hoogte verschillen is het denkbaar dat er gekozen wordt om voor het kruispunt bij het begin van de bebouwing een drempel te realiseren.
3. Realiseren inrit woonhofje Merseloseweg (huisnummers 163, 163A, 163B, 165, 165A). Alleen in overeenstemming met bewoners; anders huidige situatie handhaven.
4. De knip in de Korte Drilweg verwijderen en de bermen van de Korte Drilweg voorzien van grastegels.
5. De onverharde verbindingsweg / landbouwweg tussen Beekweg en Merseloseweg voorzien van een maximaal toegestane snelheid van 30 km/h versus 60 km/h. Alleen in overeenstemming met de bewoners 172 – 170 en grondeigenaren aanpalende percelen.

5.2 Globaal geraamde kosten per fase

Realisatie 1^{ste} fase: € 90.000,-

Realisatie 2^{ste} fase: € 77.500,-

Realisatie 3^{ste} fase: € 120.000,-

Realisatie 4^{ste} fase: € 750.000,-

Realisatie 5^{ste} fase: p.m. variërend, afhankelijk van de maatregelen tussen €2.500 en € 65.000,--

De weergegeven kosten zijn incl. 15% VAT en exclusief 21% BTW.

Voor de 1^{ste} fase is grotendeels budget voorzien. Voor de overige fasen is er nog geen budget gereserveerd en zal dan ook nog formeel voor gelegd moeten worden aan de Raad. Het is wel van belang om dit duidelijk naar de bewoners van Vlakwater te communiceren om te voorkomen dat we verwachtingen creëren die we niet waar kunnen maken.

5.3 Evaluatie

Na het afronden van de vijfde fase, met in achtneming van een gewenningsperiode, is het zinvol om de maatregelen die genomen zijn te evalueren en te bekijken wat het effect is van de genomen maatregelen.

In paragraaf 3.3 snelheid is aangegeven: *“Snelheid is een belangrijke indicator voor het wegennet met betrekking tot verkeersveiligheid, bereikbaarheid en leefbaarheid. Snelheidsgegevens geven zicht op het daadwerkelijk gebruik van het wegennet en daarmee in hoeverre het snelheidsregime wordt nageleefd.”*

Voorgesteld wordt om verkeersmetingen uit te voeren op dezelfde locatie en in VIA signaal het verkeersbeeld opnieuw in beeld te brengen. Uit de vergelijkingen tussen de verkeersgegevens moet blijken dat het snelheids- en verkeersbeeld is verbeterd.

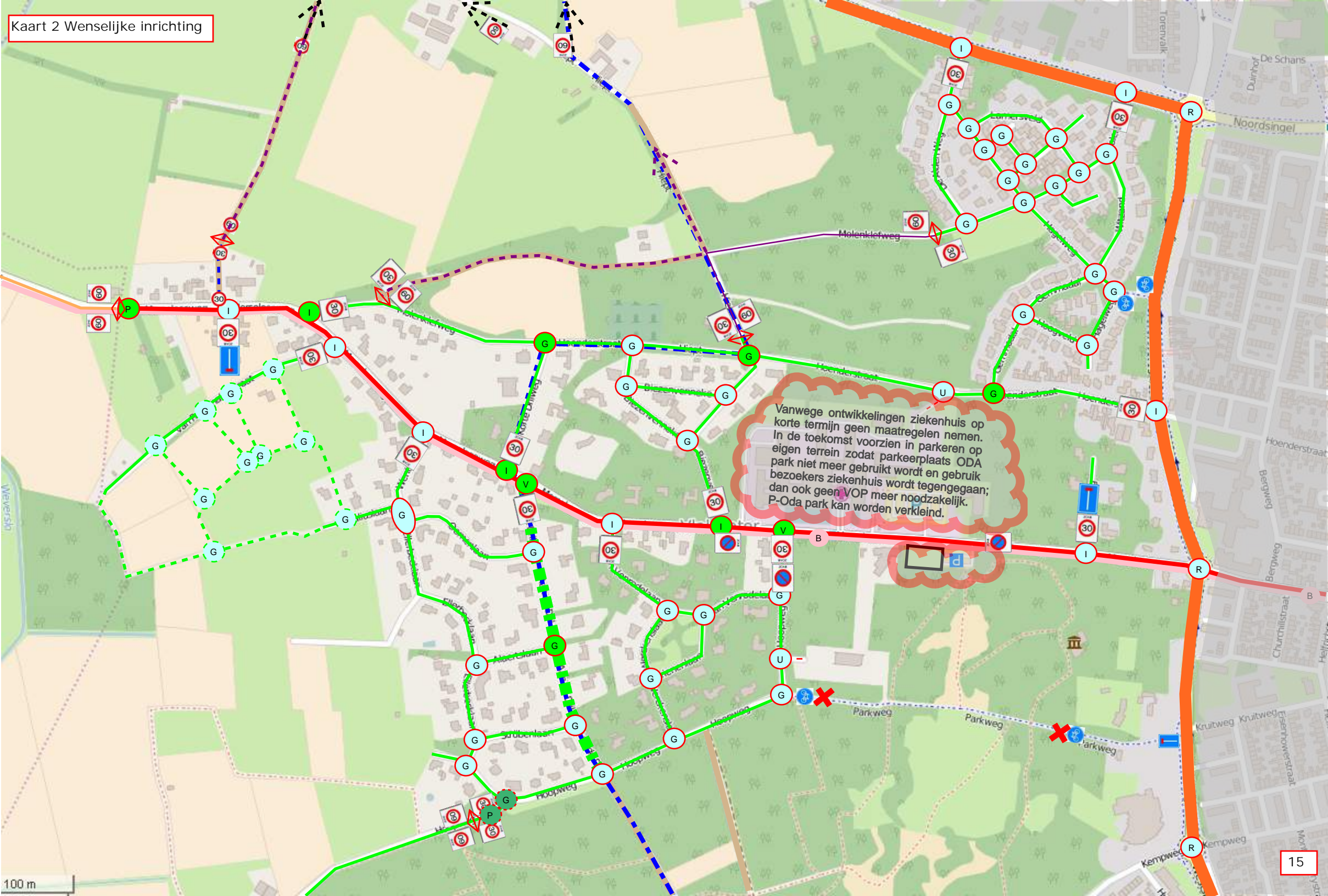
- Doel specifiek voor de Hoenderstraat
 - afname intensiteit met 40% (van 500 mvt/etm naar 300 mvt/etm)
 - afname snelheid (V85) richting de 30 km/h.
- Voor Hoenderstraat, Aan de Dril en Hoopweg is het uitgangspunt dat deze veranderen van “groene” straten naar “gele” straten in VIA Signaal.
- Na het realiseren van het WOW-profiel over de volledige lengte van de Merseloseweg zal het snelheidsbeeld gunstiger moeten uitvallen, waardoor het snelheidsregime beter wordt nageleefd.

Indien de voorkeur wordt uitgesproken voor het alternatieve uitvoeringsvoorstel, zoals beschreven in de paragraaf 4.3.4, en wanneer uit de evaluatie blijkt dat de intensiteit onvoldoende is afgenomen en het snelheidsbeeld niet richting de 30 km/h is gegaan. Dan wordt het alternatieve uitvoeringsvoorstel als niet geslaagd beschouwd en zullen alsnog – in goed overleg – plateaus op de kruispunten worden gerealiseerd.

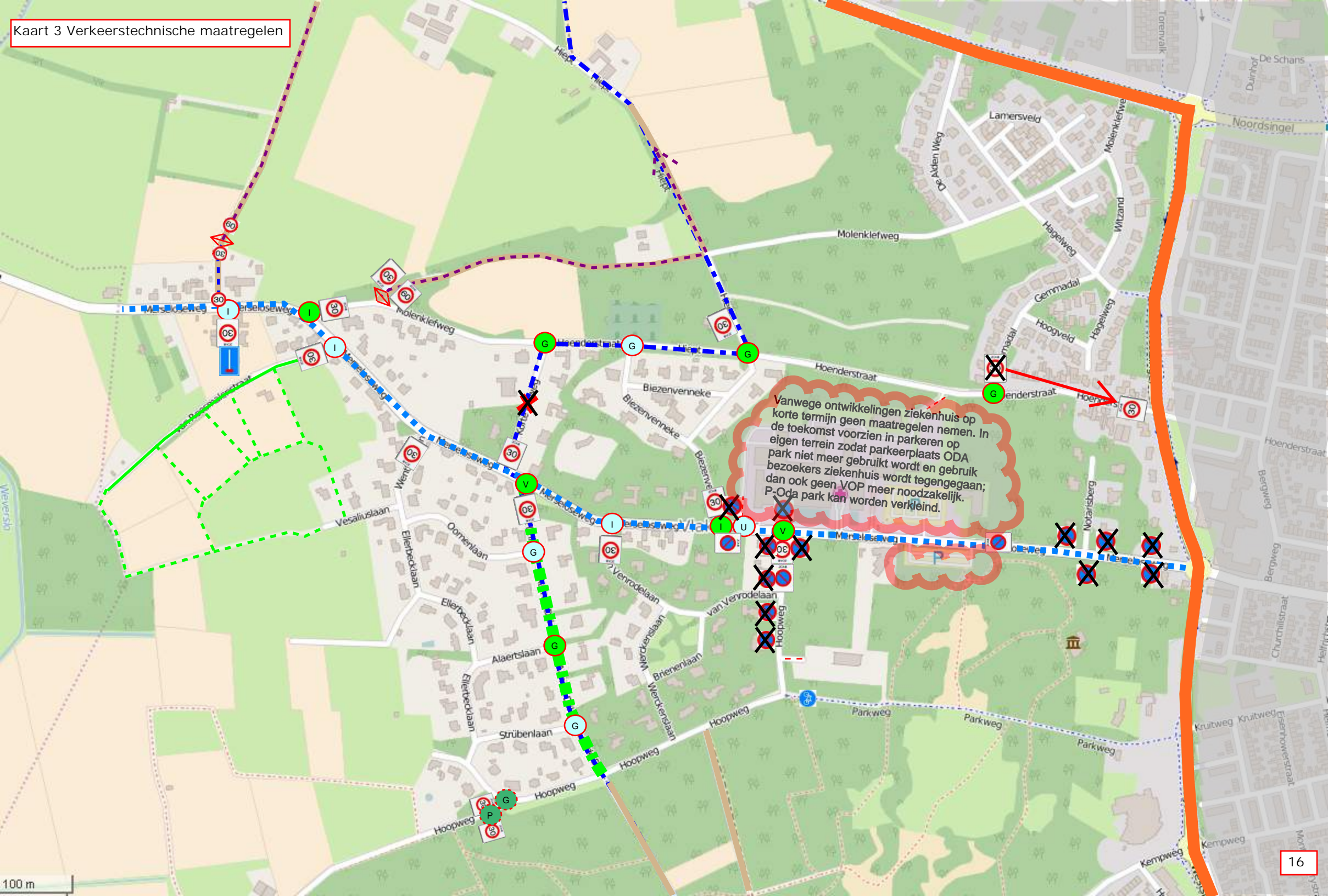
Kaart 1 Huidige situatie




Kaart 2 Wenselijke inrichting

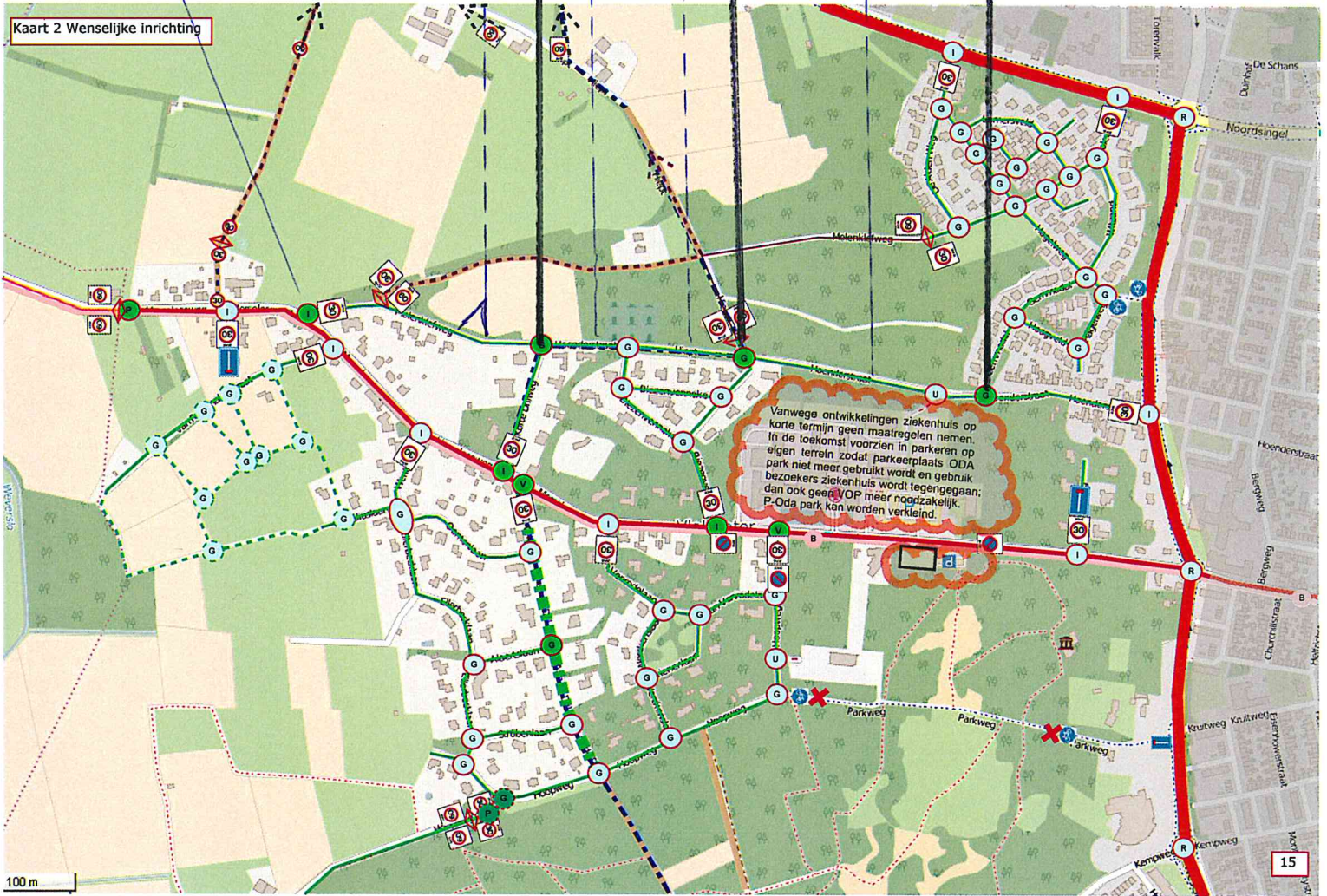


Kaart 3 Verkeerstechnische maatregelen



LEGENDA

-  Fietsroute `Derde Ring`
-  Wegvak 50 km/h - bibeko
-  Wegvak 30 km/h - bibeko
-  Wegvak 30 km/h - toekomstig - bibeko
-  Wegvak 30 km/h - toekomsitg - bibeko - grote herinrichting Aan den Dril
-  Onverhard wegvak
-  Wegvak 60 km/h buiten de bebouwde kom
-  Busroute
-  Gelijkwaardig kruispunt met verkeersplateau
-  Gelijkwaardig kruispunt
-  Uitrit
-  Inritconstructie
-  Rotonde
-  Voorrangskruispunt
-  Uitrit met voorrangsregeling
-  Verkeersplateau
-  Voorrangskruispunt met verkeersplateau
-  Gelijkwaardig kruispunt met verkeersplateau
-  Voorrangskruispunt met verkeersplateau
-  Inritconstructie
-  Optie of gelijkwaardig kruispunt met plateau of verkeersplateau bij komgrens
-  Fysieke maatregel; geen doorgang gemotoriseerd verkeer
-  Komgrens
-  Bord A0160zb - 60 zone bebording
-  Bord A0130zb - 30 zone bebording
-  Bord L08 - doodlopende weg
-  Bord E01zb - parkeerverbodzone
-  Bord A0130 - maximum snelheid 30 km/h
-  Bord A0160 - maximum snelheid 60 km/h
-  Bord E01 - Parkeerverbod
-  Bord E02 - Stopverbod
-  Bord G11 - verplicht fietspad



1 - 2 - 3 : geen plaatsen wel insnoering
 4 - 5 - 6 - 7 : weg versmalling optisch : korven - heesters
 8 : plaatsen : inrit.