



Gemeente
Woudenberg

Commissie VOORSTEL 2024

**Datum
voorstel:** 10 april 2024

Registratiekenmerk: Z.344519
Raadsvergadering van: n.v.t.
Vergadering Commissie van: 14 mei 2024
Portefeuillehouder: D. Boeve-De Kruif
Behandelend ambtenaar: [REDACTED]
Onderwerp / voorstel: Wensen en bedenkingen

Aan de raadscommissie.

Voorstel

Wij stellen u voor om uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken op de verschillende varianten voor een eventuele herinrichting van de Rotonde Europaweg

Inleiding

De nieuwe rotonde Europaweg – Stationsweg West werd in mei 2022 opgeleverd. Na oplevering zijn er veel meldingen binnengekomen van inwoners met betrekking tot de verkeersveiligheid op de rotonde. Dit zien we ook terug in de recente vragenlijst over verkeersveiligheid in Woudenberg, waarbij er door maar liefst 300 unieke inwoners meldingen zijn gemaakt over de rotonde in kwestie. Naar aanleiding van de vele meldingen heeft de gemeente een evaluatie laten uitvoeren door verkeersbureau Bono Traffics over het functioneren van de rotonde.

Uit de evaluatie, afgerond in 2023, blijkt dat er een reële kans op conflicten en mogelijk toekomstige ongevallen bestaat. Daarnaast is duidelijk geworden dat er door ruimtelijke beperkingen geen ideale vormgeving mogelijk is. Daardoor voldoen bepaalde elementen van de rotonde niet aan de gebruikelijke richtlijnen en het principe van duurzaam veilig. Hierdoor kunnen met name bij de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen onveilige situaties ontstaan. Daarnaast wordt de aansluiting van de Laan 1940-1945 op de Stationsweg West als gevaarlijk punt aangewezen. Uit de evaluatie blijkt dat er een drietal oplossingsrichtingen zijn die de situatie kunnen verbeteren.

De eerste oplossingsrichting is de fietsstructuur geheel rondom de rotonde leggen. De tweede oplossingsrichting is een 'halve-maan' fietsstructuur aan de noordzijde van de rotonde. De derde oplossingsrichting is om enkel de fiets- en voetgangersoversteekplaatsen te bundelen. Hierbij worden deze dichter op de rotonde gelegd.

Eén van de belangrijkste conclusies uit de evaluatie was dat het aantal geregistreerde ongevallen en bijna-ongevallen voornamelijk hebben plaatsgevonden bij de afslag laan 1940-1945. Deze locatie werd door de aanwezigen op de inloopavond het vaakst benoemd als onveilige situatie. Daarnaast zien we ook dat er met enige regelmaat automobilisten tegen de richting in rijden op de Laan 1940-1945, wat voor gevaarlijke situaties kan zorgen.

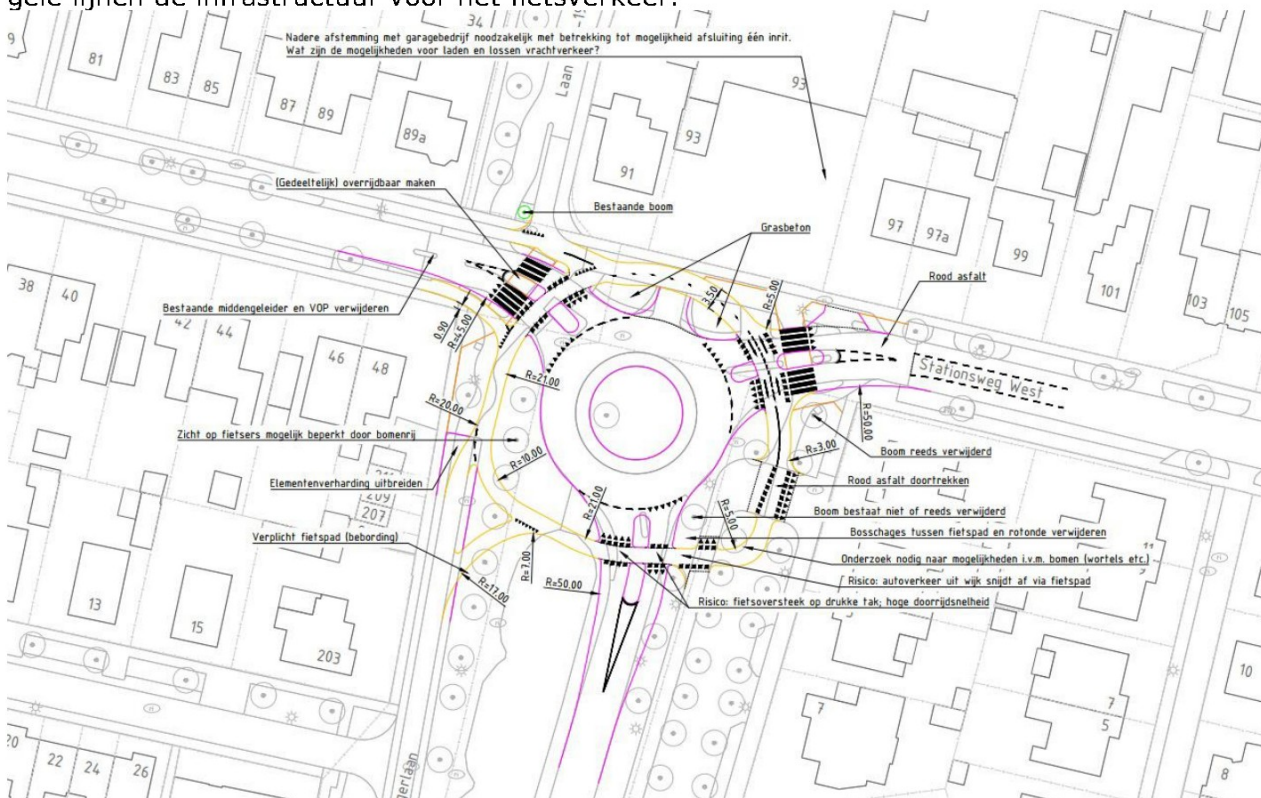
Een mogelijke oplossing is om de Laan 1940-1945 af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer.

Het is echter belangrijk om eerst te meten wat het effect is van het afsluiten van de Laan 1940-1945 op de verkeersveiligheid en het omliggende wegennet. Om dit te meten zullen we eerst het aantal voertuigen op het omliggende wegennet moeten meten door middel van een 0-meting met tellussen. Vervolgens zal de Laan 1940-1945 tijdelijk worden afgesloten. Door middel van een 1-meting op het omliggende wegennet en vragenlijsten aan omwonenden kunnen we de effecten van het afsluiten van de Laan 1940-1945 meten. Hiervoor zal een verkeersbesluit genomen moeten worden, omdat de pilot afsluiten laan 1940-1945 langer zal duren dan 4 maanden. De verkeersspecialist van de Politie, regio Utrecht Oost, is akkoord met de tijdelijke afsluiting. De verkeersspecialist van de politie mag spreken namens nood- en hulpdiensten. Voor extra draagvlak bij nood- en hulpdiensten is de brandweer geïnformeerd over de afsluiting en het akkoord van de verkeersspecialist doorgestuurd. Deze toestemming van nood- en hulpdiensten is noodzakelijk voor het te nemen verkeersbesluit voor het (tijdelijk) afsluiten van de Laan 1940-1945.

Wij raden aan het bijgeleverde rapport aandachtig door te lezen. Hieronder volgt een samenvatting van het bijgeleverde rapport. De drie oplossingsrichtingen zullen hier worden besproken. Bij elke oplossingsrichting is een subvariant mogelijk waarbij de Laan 1940-1945 wordt afgesloten voor gemotoriseerd verkeer.

Scenario 1 + 1a: Fietsstructuur rondom de rotonde (+ afsluiten Laan 1940-1945)

In de afbeelding hieronder is de variant weergegeven met de fietsstructuur rondom de rotonde. Hierbij is rekening gehouden met het behoud van monumentale bomen en met de parallelstructuur van de Kolk. De afbeelding is groter en duidelijker te vinden in het rapport in de bijlage. De paarse lijnen geven de infrastructuur voor het gemotoriseerde verkeer weer, de gele lijnen de infrastructuur voor het fietsverkeer.



De fietsstructuur rondom aanbrengen geeft de volgende uitdagingen:

- Gedeeltelijk blijft, ten behoeve van geloofwaardigheid, een tweerichtings fietspad nodig aan de oostzijde van de rotonde, omdat anders tegen de richting in gefietst wordt;
- De parallelstructuur van de Kolk en de wens om bomen te behouden zitten een ideale zuiver ronde vorm in de weg.
- Bestaand risico dat fietsers niet in de juiste richting gebruik maken van de fietsstructuur rondom de rotonde. Met name aan de westzijde.
- De doorrijdsnelheid van het autoverkeer op de Europaweg is relatief hoog, waardoor een veilige oversteek over deze weg ingewikkeld is.
- Aansluiting Laan 1940-1945 op de Stationsweg-West blijft ingewikkeld. De zichthoeken verbeteren door optimalisaties is beperkt mogelijk. De zichthoeken naar rechts, over de schouder, wanneer men de Laan 1940-1945 wil inrijden zijn slecht te verbeteren.
- De watergang aan de zuidwestzijde dient te worden aangepast. De watergang betreft een C-watergang. Daarvoor is het mogelijk om die deels te dempen, maar dat moet wel met een vergunning van het waterschap. Als eis geldt er dat het te dempen deel gecompenseerd moet worden elders in de watergang. De verwachting is dat het te dempen deel beperkt van omvang is en een vergunning verkregen kan worden.
- Voor een overzichtelijk wegbeeld en het verminderen van potentiële conflicten is maximaal één ontsluiting voor het aanliggende garagebedrijf zeer wenselijk. De gemeente is met Te Grotenhuis in gesprek om te kijken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de rotonde te verbeteren, zonder te veel impact op de bedrijfsvoering van Te Grotenhuis.

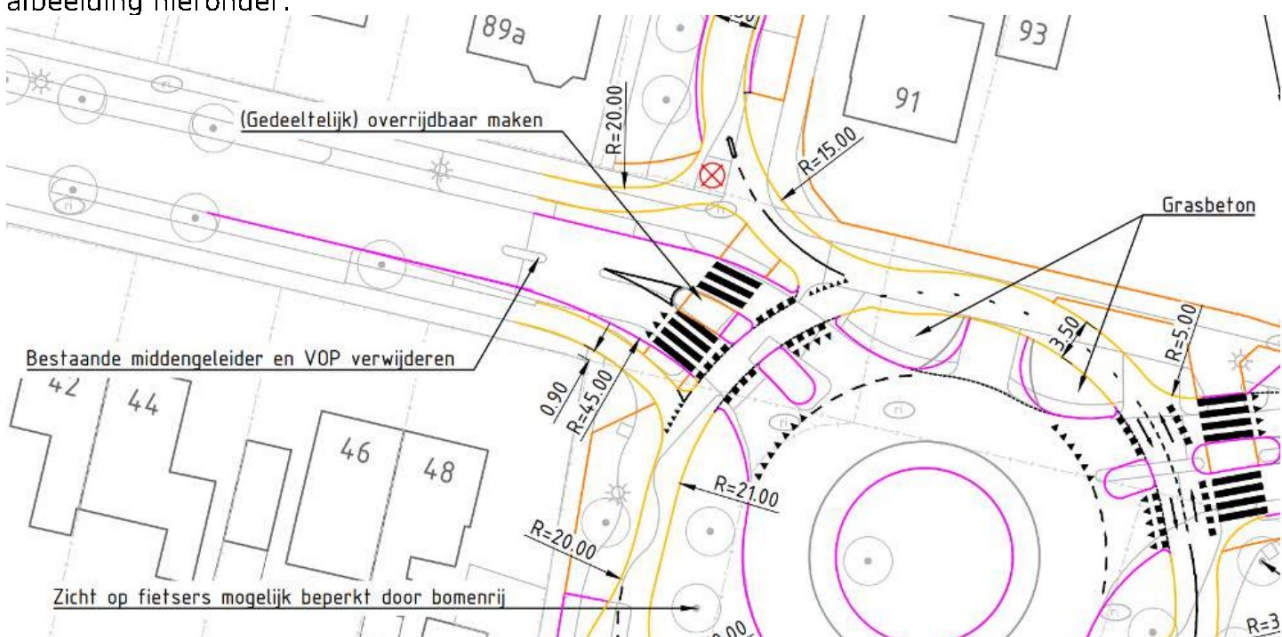
In variant 1a wordt de Laan 1940-1945 afgesloten vanaf de Stationsweg West, aanwonenden kunnen via de Nijverheidsweg naar de Laan 1940-1945. Duidelijk is dat de afsluiting vanaf de Stationsweg West voor een rustiger verkeersbeeld zorgt. Dat geldt voor zowel autoverkeer als fietsverkeer.

In variant 1a is Laan 1940-1945 vormgegeven als fietsstraat. Dit is een ideale situatie m.b.t. de verkeersveiligheid. De fietsstraat is echter een optie en niet noodzakelijk bij het afsluiten van Laan 1940-1945 en staat los van het effect van een afsluiting.

Het is mogelijk om kleinere aanpassingen te maken en de weg nog steeds af te sluiten voor motorverkeer vanaf de Stationsweg West. De aanliggende percelen moeten ontsloten blijven (met name nummer 91), dus toegang voor autoverkeer blijft naar verwachting nodig.

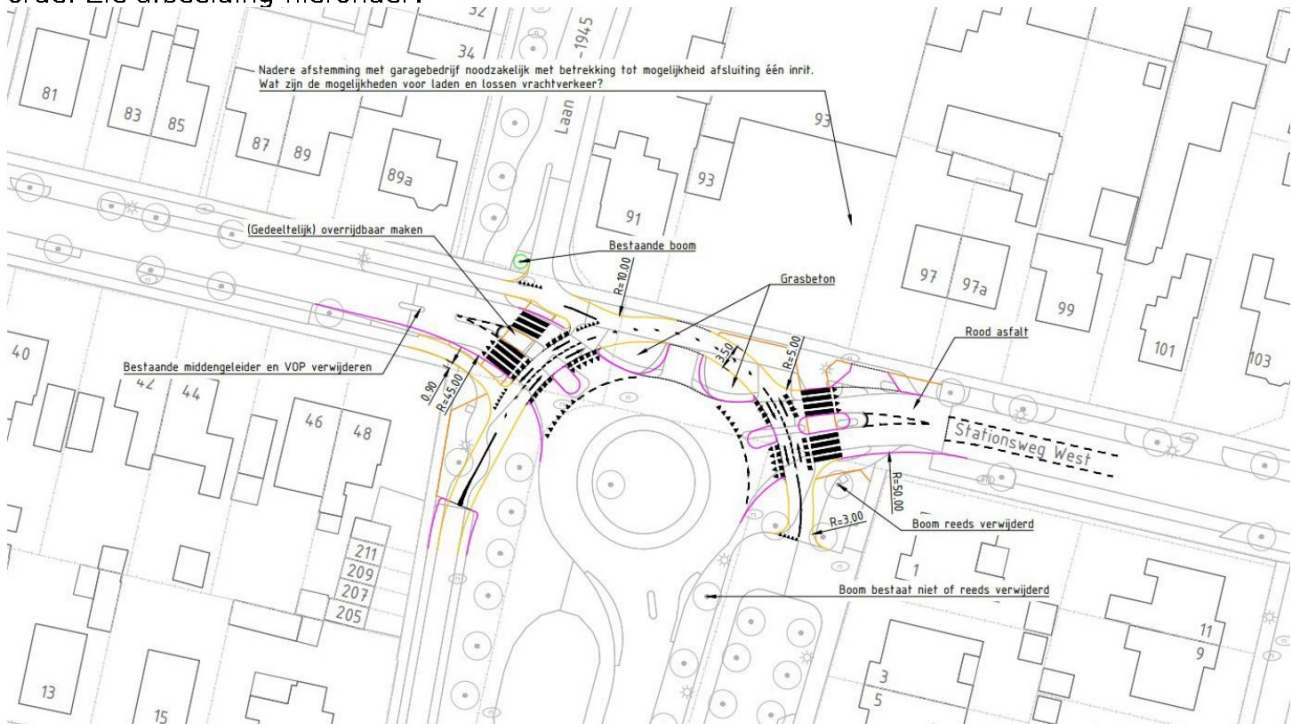
Zoals aangegeven is een vormgeving als fietsstraat niet noodzakelijk, maar deze kan de prioriteit van de fietser wel extra benadrukken.

Verder blijft er een opgave om de hoofdfietsstructuur, die langs de Stationsweg West loopt, beter naar voren te laten komen. Nu buigt de route nog af richting de Laan 1940-1945. Zie afbeelding hieronder.



Scenario 2 +2a: 'Halve maan' fietsstructuur noordzijde rotonde (+afsluiten Laan 1940-1945)

Variante 2 geeft duidelijk een veel rustiger verkeersbeeld dan variant 1. De zuidelijke tak (Europaweg) kruist als drukste tak geen fietsverkeer. Wel liggen nu op beide andere takken fietsoversteken in twee richtingen. In de basis is dit niet gewenst vanuit verkeersveiligheidsoogpunt. In deze situatie wordt het echter als meest verkeersveilig en logisch gezien. In de huidige situatie gebeurt dit ook, maar zijn de oversteken daar niet op ingericht. Bovendien is foutief gebruik door fietsers (tegen de richting in fietsen) niet aan de orde. Zie afbeelding hieronder:



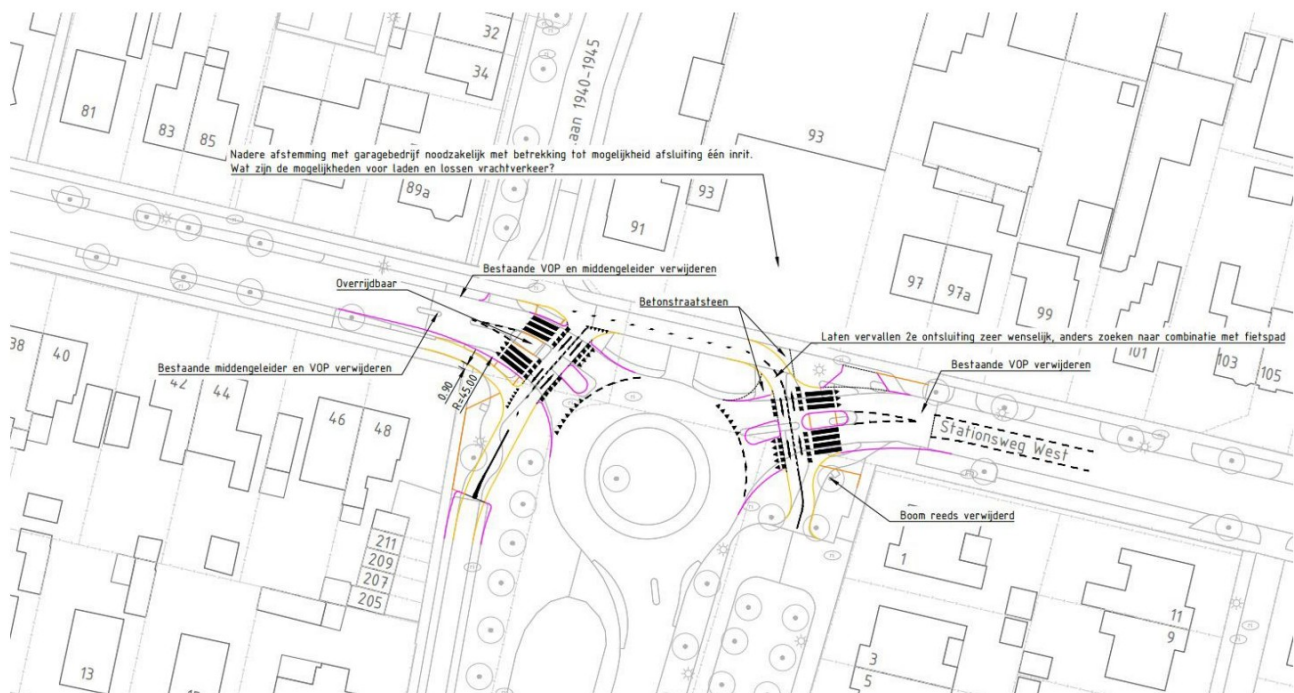
Enkele uitdagingen die gelden in variant 1 gelden ook voor deze variant.

- Aansluiting Laan 1940-1945 blijft ingewikkeld. De zichthoeken verbeteren door optimalisaties is beperkt mogelijk.
- Voor een overzichtelijk wegbeeld en het verminderen van potentiële conflicten is maximaal één ontsluiting voor het aanliggende garagebedrijf zeer wenselijk. De gemeente is met Te Grotenhuis in gesprek om te kijken naar mogelijkheden om de verkeersveiligheid op de rotonde te verbeteren, zonder dat te veel impact heeft op de bedrijfsvoering van Te Grotenhuis.
- Naast het aanpassen van de infrastructuur, wordt door middel van bebording aangegeven hoe fietsers zich over de rotonde moeten bewegen. Dit n.a.v. diverse meldingen dat fietsers niet weten hoe zich bijvoorbeeld rechtdoor moeten vanuit west naar oost. Daarnaast worden automobilisten geattendeerd dat fietsers in twee richtingen oversteken.

Variante 2a, waarbij de Laan 1940-1945 vanaf de Stationsweg West wordt afgesloten, is op dat punt gelijk aan variant 1a en wordt niet opnieuw behandeld. Tekeningen voor variant 2a zijn te vinden in de bijlage.

Scenario 3+ 3a: Bundelen oversteekplaatsen (+afsluiten Laan 1940-1945)

Variante 3 vormt een verkenning naar een situatie waarin alleen de oversteken voor voetgangers en fietsers worden geoptimaliseerd. Het bundelen van de oversteken is daarbij een belangrijk uitgangspunt, ten behoeve van een overzichtelijk en begrijpelijk wegbeeld. Zie afbeelding hieronder:



- Op de takken van de Stationsweg West blijven optimalisaties van de middengeleiders en aansluitingen voor het vrachtverkeer op de rotonde wenselijk. Deze optimalisaties zijn ook van toepassing voor de andere varianten.
- Ook in deze variant is uitgegaan van het behoud van de bomen.
- In tegenstelling tot de andere varianten (1, 1a, 2 en 2a) ligt de fietsstructuur in variant 3 niet met een zuivere (half)ronde vorm om de rotonde, zoals aangegeven in de ontwerprichtlijnen. Dat maakt de herkenbaarheid van de fietsstructuur voor auto- en fietsverkeer minder, maar zorgt wel voor een lagere snelheid en betere zichtbaarheid van het fietsverkeer ten opzichte van de huidige situatie.
- Een knelpunt in deze variant is het behoud van de tweede ontsluiting van het garagebedrijf. In verband met het verwachte lage gebruik van deze inrit is deze samengevoegd met de fietsoversteek. Het laten vervallen van de tweede inrit geniet nog altijd de voorkeur. Dit aspect geldt voor alle varianten.

Voor variant 3a geldt hetzelfde als variant 1a en 2a en zal hierom niet opnieuw worden behandeld. De tekeningen voor variant 3a zijn te vinden in de bijlage.

Centrale vraag

Wij stellen u voor om uw wensen en bedenkingen kenbaar te maken op de verschillende varianten voor een eventuele herinrichting van de Rotonde Europaweg

Beoogd resultaat (wat)

Naar aanleiding van uw wensen en bedenkingen zal worden gekeken welke variant van de rotonde het meeste aansluit op de wensen van inwoners. Verder onderzoek zal zich richten op de gekozen variant.

Kader

Het uitzetten van een nadere uitwerking op basis van uw wensen en bedenkingen valt binnen de toezegging van het college om de rotonde Europaweg te evalueren en eventueel te verbeteren.

Argumenten

Variant 1(a):

- Ronde fietsstructuur geeft de meeste duidelijkheid voor de fietser van West naar Oost en vice versa.
- Ronde vorm fietsstructuur noordzijde rotonde geeft automobilisten eerder zicht op fietsers en in welke richting zij fietsen
- Fietsoversteek over de Europaweg kan mogelijk leiden tot afremmen van autoverkeer richting de rotonde.
- Door de excentrische ligging van de rotonde kunnen automobilisten met een hogere snelheid de rotonde oprijden en is de fietsoversteek in de Europaweg ook een potentieel conflictpunt.
- Bundelen fiets- en voetgangersoversteekplaatsen zorgen voor minder kijk- en beslispunten voor automobilist.
- Afsluiten van de Laan 1940-1945 zorgt voor een rustiger verkeersbeeld bij de aftakking Laan 1940-1945 en neemt een conflictpunt tussen auto's en fietsers weg.
- In het ontwerp worden de bomen ontzien, maar bestaat de mogelijkheid dat de aan te leggen fietsinfrastructuur een negatief effect heeft op het wortelpakket.

Variant 2(a)

- Zuivere (half)ronde vorm noordzijde rotonde geeft automobilisten eerder zicht op fietsers en in welke richting zij fietsen
- Geen aanpassingen nodig aan waterberging
- Geen aanpassingen nodig aan parallelstructuur bij de Kolk
- Bundelen fiets- en voetgangersoversteekplaatsen zorgen voor minder kijk- en beslispunten voor de automobilist.
- Afsluiten van de Laan 1940-1945 zorgt voor een rustiger verkeersbeeld bij de aftakking Laan 1940-1945 en neemt een conflictpunt tussen auto's en fietsers weg.
- In deze variant gaat de fietsinfrastructuur langs minder bomen

Variant 3(a)

- Geen aanpassingen nodig aan waterberging
- Geen aanpassingen nodig aan parallelstructuur bij de Kolk
- Bundelen fiets- en voetgangersoversteekplaatsen zorgen voor minder kijk- en beslispunten voor de automobilist.
- Afsluiten van de Laan 1940-1945 zorgt voor een rustiger verkeersbeeld bij de aftakking Laan 1940-1945 en neemt een conflictpunt tussen auto's en fietsers weg
- Het eventuele effect op bomen is gelijk aan variant 2

In onderstaande tabel wordt een indicatie gegeven van de verkeerskundige effecten van de verschillende varianten op verschillende aspecten die van belang zijn voor het (beter) functioneren van de rotonde.

In de kolommen wordt twee keer Variant 1 benoemd. Variant 1 (1^e versie) is de variant met een fietspad in een zuivere cirkel rondom de rotonde zonder rekening te houden met (monumentale) bomen. Variant 1 is de versie waarbij rekening gehouden wordt met de bomen.

Over alle aspecten gezien scoort Variant 2a het beste met +4.

Als alleen naar de verkeerskundige aspecten gekeken wordt, overzichtelijkheid en verwacht gedrag, scoort deze variant +8. Ter vergelijking, de Varianten 1 (beide versies) scoren 0, Variant 1a en 2 scoren beide +5, Variant 3 scoort +3 en Variant 3a scoort +6.

Voor alle varianten geldt dat de infrastructurele maatregelen ondersteund worden met bebording en zo nodig markering om situaties duidelijker te maken en het (fiets)verkeer goed te geleiden.

Atweging	Huidig	Variant 1 (1e versie)	Variant 1	Variant 1a	Variant 2	Variant 2a	Variant 3	Variant 3a
Overzichtelijke situatie voor voetgangers	-	+	+	+	+	+	+	+
Overzichtelijke situatie voor fietsers	--	+	0	+	++	++	+	+
Comfort fietsers	--	+	0	+	+	+	0	0
Voorkomt ongewenst gebruik door fietsers	--	-	-	-	+	+	+	+
Overzichtelijke situatie voor autoverkeer	--	-	0	+	0	+	0	+
Overzichtelijke situatie Laan 1940-1945	-	-	-	+	-	+	-	+
Berijdbaarheid voor vrachtverkeer	--	0	+	+	+	+	+	+
Ruimtelijke impact	0	---	--	--	-	-	-	-
Impact op groen en water	0	---	--	--	-	-	-	-
Bereikbaarheid garagehouder	+	-	-	-	-	-	0	0
Bereikbaarheid nr. 97	0	+	+	+	+	+	+	+
Kosten	0	--	--	---	-	--	-	--
Totaal	-11	-8	-6	-2	+2	+4	+1	+2

Risico's en kanttekeningen

Een kanttekening blijft dat elke grote aanpassing aan de rotonde een vorm van kapitaalvernietiging betreft.

De situatie met de inritten bij autobedrijf te Grotenhuis wordt nog nader uitgewerkt in overleg met de eigenaar. Deze uitwerking zal voor alle varianten hetzelfde effect hebben en is daarom niet bepalend voor de keuze van een voorkeursvariant.

Een risico is dat het niet aanpassen van de rotonde een verhoogde kans op ongevallen oplevert.

Duurzaamheid en inclusie

Aanpassingen aan de rotonde zijn bij voorbaat in economische zin niet duurzaam. Veel materiaal zal niet opnieuw hergebruikt kunnen worden. Het aanpassen van de rotonde is in elke vorm kapitaalvernietiging. De hoogte hiervan is afhankelijk van de gekozen variant.

Aanpassingen aan de rotonde zorgen er wel voor dat de rotonde meer overeenkomt met het initiatief 'duurzaam veilig verkeer'. Hierbij draait het om het voorkomen van ongelukken en dus maatschappelijke kosten. Het aanpassen van de rotonde is een curatieve benadering die gedaan kan worden om de verkeersveiligheid op de rotonde Europaweg te verbeteren.

Maatschappelijke participatie

Participatie op dit vraagstuk is reeds uitgevoerd tijdens meerdere inloopavonden met betrekking tot de evaluatie van de rotonde. Uit deze evaluatie zijn de huidige oplossingsrichtingen gekomen. De oplossingsrichtingen zijn mede gebaseerd op de op- en aanmerkingen van de inwoners op de informatieavond waarin de evaluatie gepresenteerd werd. Daarnaast hebben inwoners de mogelijkheid gehad om hun zorgen te uiten in het verkeersveiligheidsonderzoek.

Beoogd resultaat (hoe)

N.v.t.

Financiële consequenties

In de tabel hieronder zijn de geschatte financiële consequenties uitgezet voor het aanpassen van de rotonde. De ramingen zijn opgesteld op basis van de SSK-methodiek en gebaseerd op Voorontwerpen (VO) en niet op basis van een Definitiefontwerp (DO) waardoor er een nauwkeurigheidsmarge van 15% is.

De laan 1940-1945 inrichten als fietsstraat is niet noodzakelijk. Deze enkel afsluiten zal significant goedkoper zijn.

Variant	Omschrijving	Geraamde kosten (excl. BTW)
Variant 1	Fietsstructuur rondom	€ 378.000,-
Variant 1a (Raming variant 2)	Fietsstructuur rondom + afsluiting Laan 1940-1945	€ 394.400,-
	Inrichting Laan 1940-1945 als fietsstraat	€ 100.600,-
	Totaal	€ 495.000,-
Variant 2 (Raming variant 3)	Fietsstructuur halve maan	€ 227.000,-
Variant 2a (Raming variant 4)	Fietsstructuur halve maan + afsluiting Laan 1940-1945	€ 242.400,-
	Inrichting Laan 1940-1945 als fietsstraat	€ 100.600,-
	Totaal	€ 343.000,-
Variant 3 (Raming variant 5)	Alleen optimalisatie oversteken	€ 197.000,-
Variant 3a (Raming variant 6)	Alleen optimalisatie oversteken + afsluiting Laan 1940-1945	€ 212.400,-
	Inrichting Laan 1940-1945 als fietsstraat	€ 100.600,-
	Totaal	€ 313.000,-
Laan 1940-1945 fietsstraat	Losse berekening inrichting van Laan 1940-1945 als fietsstraat	€ 100.600,-

Aanpak/uitvoering

Naar aanleiding van uw wensen en bedenkingen, het meten van het effect van het afsluiten van de Laan 1940-1945 komen wij in oktober bij u terug met een definitief plan en raadsvoorstel zodat de raad een definitief besluit kan nemen.

Vervolgens zal er een bestek opgemaakt en aanbesteed moeten worden. Dit kan enkele maanden duren. De verwachting is dat de uitvoering kan beginnen in Q1 2025.

Wanneer er wordt gekozen voor variant 1 of 1a, laat de uitvoering wat langer op zich wachten wegens het aanvragen van een vergunning bij het waterschap voor het deels dempen van de watergang langs de Europaweg.

Oktober beslissen -> bestek opmaken -> Q1 '25 schop in de grond

Conclusie

Op basis van het voorgaande en de bijgevoegde rapportage met een nadere beschrijving en afweging van de varianten vragen wij u uw wensen en bedenkingen aan te geven bij deze varianten.

Communicatie

Omwonenden worden van te voren middels een brief geïnformeerd over de huidige stand van zaken en het tijdspad. In dezelfde brief worden omwonenden op de hoogte gesteld van de (tijdelijke) afsluiting van de Laan 1940-1945. Op een later moment ontvangen zij een vragenlijst voor de 1-meting. Middels een persbericht wordt het bredere publiek op de hoogte gesteld van de (tijdelijke) afsluiting. Wanneer duidelijk is of de Laan definitief wordt afgesloten, wordt dit wederom middels een brief richting omwonenden gecommuniceerd.

Burgemeester en wethouders van Woudenberg

D.C.G. Ruseler
Secretaris

M. Jansen-van Harten
burgemeester

-