

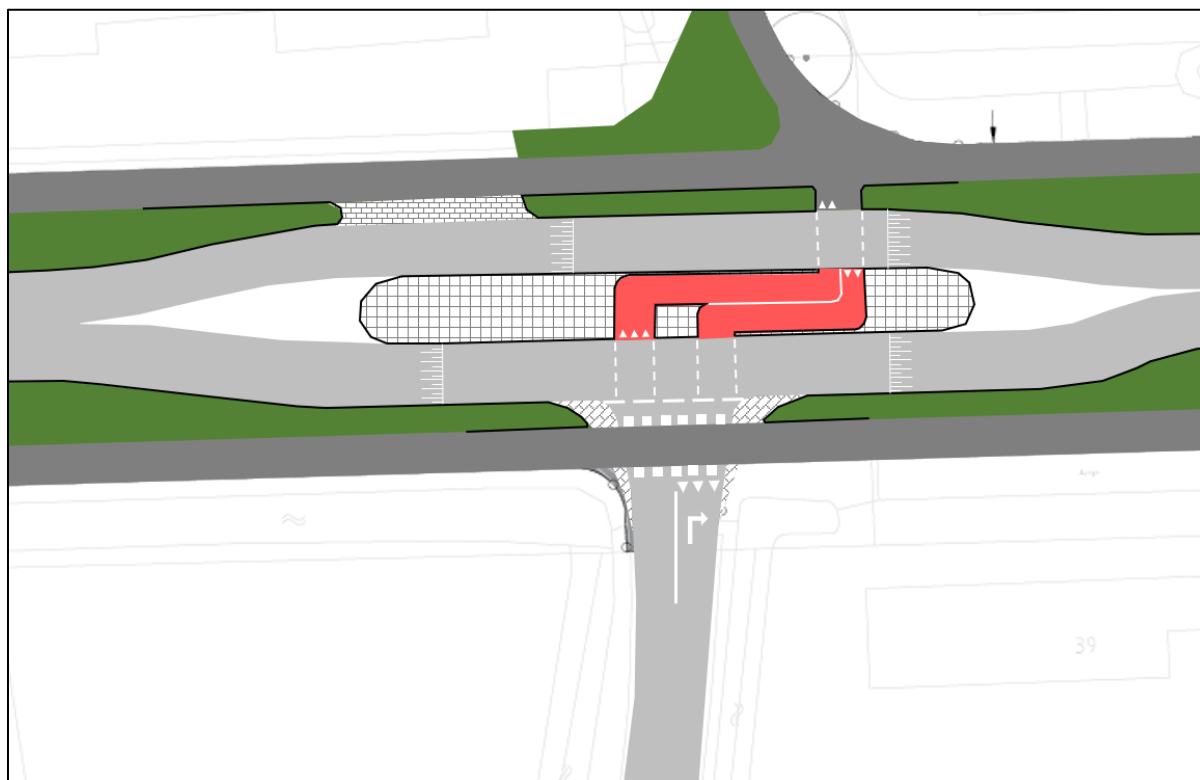
MEMO

Betreft: **Fietsoversteek Bestseweg-Lazarusbocht – variant 1B-plus**
Project: 200041_Fietsoversteek Bestseweg – gemeente Oirschot
Datum: 8 januari-2021
Kenmerk: 2000041_20210108_MEM_002_v1

Inleiding

Eind 2020 is een schetsontwerp (variant 'rechts in-rechts uit'), waarin de opmerkingen vanuit de bewoners van de Lazarusbocht op het eerdere ontwerp met 'bajonet' (bekend als variant '1B') grotendeels zijn verwerkt, opnieuw aan de bewoners voorgelegd. De bewoners van de Lazarusbocht geven aan enkele opmerkingen te hebben. Zij zien het 'rechts in-rechts uit'-beleid, in combinatie met de bestaande breedtebeperking, als een belemmering voor de bereikbaarheid. Daarbij wordt met name de bereikbaarheid van vrachtverkeer aangehaald; men doelt niet op doorgaand vrachtverkeer, maar vrachtverkeer ten behoeve van de adressen aan de Lazarusbocht (bijvoorbeeld bij verhuizingen, verbouwingen, et cetera).

De gemeente Oirschot heeft daarop een aangepaste variant opgesteld (variant '1B-plus'), waarin een de opmerkingen zijn verwerkt. De gemeente is van mening met deze variant een verbeterde oversteeksituatie voor fietsers te creëren en de bewoners van de Lazarusbocht maximaal tegemoet te komen. *Jens | Ingenieurs & Adviseurs* (verder Jens) is gevraagd variant '1B-plus' verkeerskundig te beoordelen en een advies uit te brengen.



Figuur 1: Schetsmatige weergave variant '1B-plus'.

Variant '1B-plus'

Variant '1B-plus' kan gezien worden als samenvoeging van de varianten '1B' (bajonet) en 'rechts in-rechts uit', maar met aanvullende maatregelen. Het 'rechts in-rechts uit'-beleid is onveranderd, maar door de ruimere bochten is het voor noodzakelijk vrachtverkeer mogelijk de Lazarusbocht, vanaf de Bestseweg, in en uit te rijden. In combinatie met de aangepaste fysieke breedtebeperking op de Lazarusbocht, zal de bereikbaarheid voldoende zijn.

Variant '1B-plus' is tevens voorzien van een verlengde middengeleider en verhoogde banden. Dit beperkt de mogelijkheid om routes af te snijden of inhaalmanoeuvres uit te voeren. Door het verlengen van de middengeleider is het noodzakelijk de inrit bij Kelders iets te verplaatsen/versmallen; zonder verdere gevolgen.

Om de fietsers op de juiste positie van/naar de Lazarusbocht te begeleiden, is de bajonet 'uitgerekt'. Zo komt de oversteek tegenover de door fietsers aangehouden positie op de weg te liggen, waardoor mogelijke conflicten met gemotoriseerd verkeer van/naar de Lazarusbocht worden vermindert.

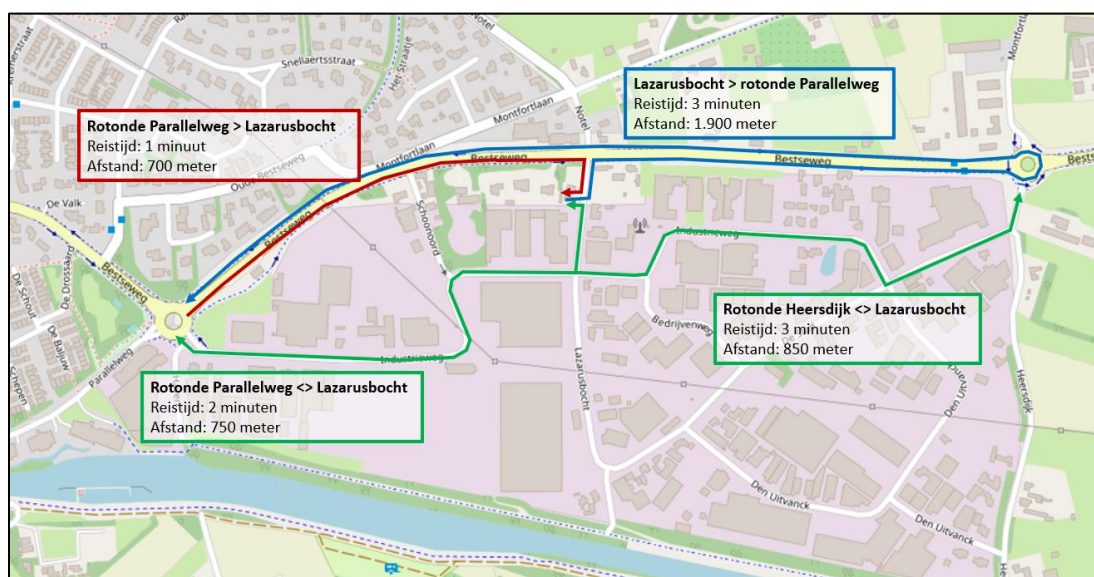
Verkeerskundige beoordeling

Voor beoordeling van de variant '1B-plus' is gekeken welke voor- en nadelen deze variant kent. Onder andere de algehele inrichting, de bereikbaarheid (reistijden en afstanden) en conflictpunten zijn tegen het licht gehouden. Daarbij is het uiteindelijke doel van de maatregelen, het verbeteren van de verkeersveiligheid van de fietsoversteek, als leidraad genomen.

Voordelen:

- Het doel van een verkeersveiliger fietsoversteek wordt gehandhaafd;
- Aanwonenden van de Lazarusbocht ontsluiten niet volledig via het bedrijventerrein;
- De bereikbaarheid voor noodzakelijk vrachtverkeer is gewaarborgd;
- Het verlengen van de middengeleider en gebruik van verhoogde banden zorgen ervoor dat de mogelijkheid tot 'afsnijden', door fietsers en gemotoriseerd verkeer, beperkt wordt;
- De directe bereikbaarheid voor verkeer vanaf het centrum richting de Lazarusbocht is zowel in reistijd als kilometers korter dan het alternatief via de Industrieweg. Via de Bestseweg gaat het om 1 minuut reistijd over een afstand van 700 meter; via de Industrieweg om een reistijd van 2 minuten over een afstand van 750 meter.

Zie figuur 2 voor een overzicht van de diverse reistijden en afstanden.



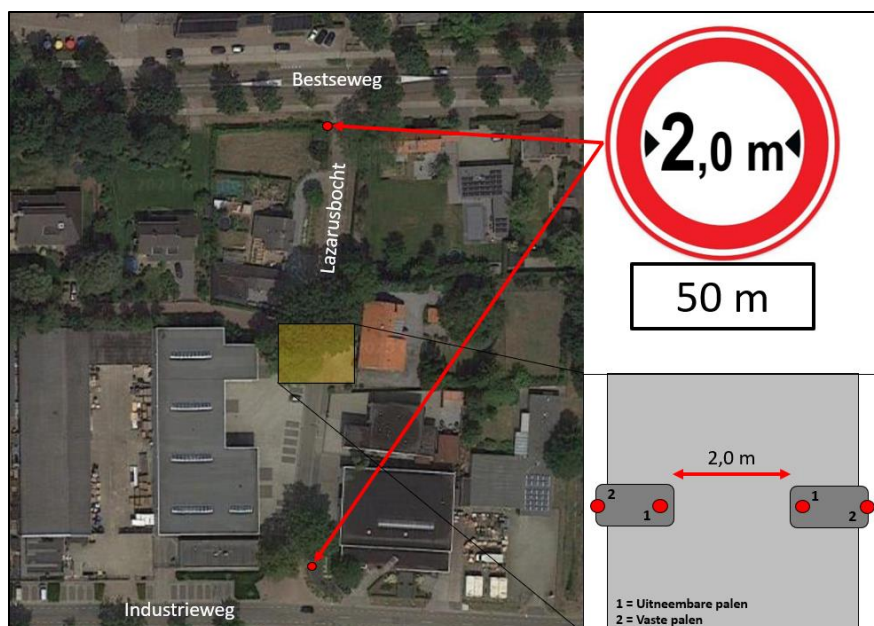
Figuur 2: Reistijden en afstanden van diverse routes van/naar de Lazarusbocht (roodbruin en blauw bij variant '1B-plus'; groen bij variant '1B' (met afsluiting aansluiting Lazarusbocht op Bestseweg)). De route vanuit Best naar de Lazarusbocht is, in het geval van variant '1B-plus', qua reistijd en afstand vergelijkbaar met de blauwe route.

Nadelen:

- Door het principe van 'rechts in-rechts uit' op de kruising Bestseweg-Lazarusbocht aan te houden, ontstaan extra conflictpunten. Gemotoriseerd verkeer en fietsers kunnen op diverse manieren met elkaar conflicteren, waaronder:
 - Doorgaand fietsverkeer op de route West naar Oost met rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer vanaf de Bestseweg;
 - Doorgaand fietsverkeer op de route West naar Oost met rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer vanaf de Lazarusbocht;
 - Overstekend fietsverkeer van Noord naar Zuid met rechtsafslaand verkeer vanaf de Bestseweg;
 - Overstekend fietsverkeer van Zuid naar Noord met rechtsafslaand verkeer vanaf de Lazarusbocht.
- Om verkeer uit de Lazarusbocht niet het kruisende fietspad te laten blokkeren, zou het doorgaande fietspad uitgebogen moeten worden. Daardoor ontstaat opstelruimte voor het wachtende verkeer. De huidige beschikbare ruimte biedt te weinig mogelijkheden tot uitbuiging van het fietspad, waardoor wachtend verkeer vóór het kruisende fietspad moet opstellen. Het zicht op de Bestseweg is daardoor beperkt;
- De reistijd en afstand voor verkeer, dat vanaf de Lazarusbocht richting het centrum van Oirschot wil, is langer. Daarbij is de route via de Industrieweg een alternatief met minimale extra reistijd- en afstand. Dat geldt ook voor het verkeer vanuit de richting Best. Zie figuur 2 voor een overzicht van de diverse reistijden en afstanden.

Breedtebeperking Lazarusbocht

In de huidige situatie is er sprake van een breedtebeperking op de Lazarusbocht, tussen de Bestseweg en Industrieweg. De ruimere bochten van de aansluiting Lazarusbocht op de Bestseweg, uit variant '1B-plus', maken het mogelijk voor vrachtverkeer de draai beter te kunnen maken. Om, met name, doorgaand vrachtverkeer op de Lazarusbocht te beperken, zal de breedtebeperking gehandhaafd moeten blijven. Daarbij is het aan te raden de fysieke wegversmalling te voorzien van uitneembare palen en de verhogingen vlak te straten/vloeiend af te laten lopen. Zodoende kunnen, bij een calamiteit of noodzakelijk vrachtverkeer, de uitneembare palen worden verwijderd en ontstaat er een tijdelijke doorgang.



Figuur 3: Breedtebeperking Lazarusbocht.

Conclusie

De variant '1B-plus' is een compromis tussen de verkeersveiligheid voor fietsers en bereikbaarheid voor bewoners van de Lazarusbocht. Gezien de beperkte verkeersintensiteit op de Lazarusbocht, zijn de mogelijke extra conflictpunten en het ontbreken van opstelruimte, tussen de Bestseweg en het doorgaande fietspad, acceptabel. Uiteraard zal de inrichting zorgen voor een verminderde bereikbaarheid voor bewoners van de Lazarusbocht; voornamelijk in de richting van het centrum van Oirschot. Deze beperking van bereikbaarheid weegt niet op tegen de verbetering van de verkeersveiligheid voor de overstekende fietsers; het uiteindelijke doel van het project.

Advies

Jens adviseert de gemeente Oirschot variant '1B-plus' als uiterste variant aan de bewoners aan te bieden. Variant '1B-plus' voorziet in het doel een veiligere verkeerssituatie voor overstekende fietsers te creëren en komt daarnaast, door de extra genomen maatregelen, tegemoet aan de wensen van de bewoners van de Lazarusbocht gezien de bereikbaarheid.