

Tracé onderzoek Ruitersweg Hoenderbos IV

Definitief

Gemeente Uden

Grontmij Nederland B.V.
Eindhoven, 5 oktober 2011

Verantwoording

Titel : Tracé onderzoek Ruitersweg Hoenderbos IV
Subtitel :
Projectnummer : 301655
Referentienummer : 301655.ehv.212.R01
Revisie : 5
Datum : 5 oktober 2011

Auteur(s) : F. Verheijen
E-mail adres : floor.verheijen@grontmij.nl
Gecontroleerd door : J.G. de Man
Paraaf gecontroleerd : 
Goedgekeurd door : R. Linschoten
Paraaf goedgekeurd : 
Contact : Grontmij Nederland B.V.
Zernikestraat 17
5612 HZ Eindhoven
Postbus 1265
5602 BG Eindhoven
T +31 40 265 12 11
F +31 40 244 37 97
www.grontmij.nl

Inhoudsopgave

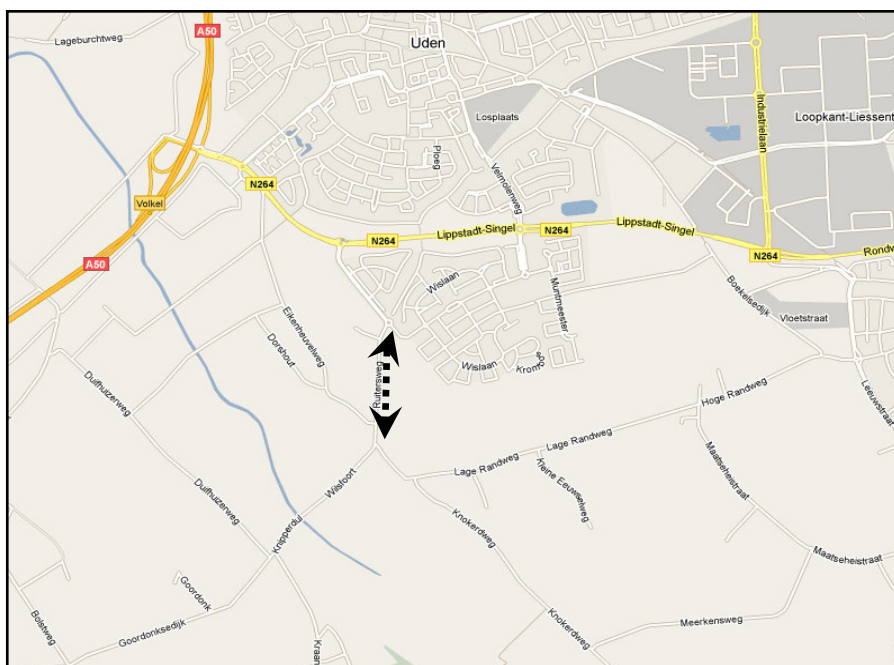
1	Inleiding.....	4
1.1	Aanleiding	4
1.2	Uitgangspunten	4
2	Ontwerpvoorstel	5
2.1	Huidige situatie	5
2.1.1	Functie en wegbeeld Ruitersweg.....	5
2.1.2	Huidig gebruik	6
2.1.3	Fietsnetwerk.....	7
2.2	Ruimtelijke ontwikkeling	9
2.3	Ontwerpuitgangspunten	10
2.3.1	Duurzaam veilig	10
2.3.2	Uitgangspunten gemeente Uden	11
2.3.3	Verwachte stedenbouwkundige situatie	11
2.4	Ontwerpvoorstel inrichting Ruitersweg	12
2.4.1	Vier wegvakken.....	12
2.4.2	Wegvak noord	12
2.4.3	Wegvak zuid.....	13
2.4.4	Ontwerpvarianten wegvak midden	13
2.4.5	Vervolgstappen	15

Bijlage 1: Lengteprofielen Ruitersweg

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Uden is aan de zuidwestzijde van de kern Uden bezig met het uitwerken van plangebied Hoenderbos IV. Parallel aan het plangebied bevindt zich de Ruitersweg. Dit is in de huidige situatie een route voor verkeer binnendoor richting Veghel, Erp en Boekel. In de huidige situatie is de Ruitersweg een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur met een vrijliggend tweerichtingen (brom)fietspad. De Ruitersweg zal met de ontwikkeling binnen de bebouwde kom gaan vallen. De weg krijgt een nieuwe functie van gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Aan Grontmij de vraag om varianten voor de herinrichting van de Ruitersweg in beeld te brengen.



Figuur 1: Ligging Ruitersweg in wegennetwerk gemeente Uden

1.2 Uitgangspunten

Bij het ontwerp van de Ruitersweg wordt rekening gehouden met:

- de richtlijnen van een duurzaam veilige gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom;
- het behoud en versterking van een groenstructuur;
- het (voorlopig) stedenbouwkundig ontwerp van Hoenderbos IV.

2 **Ontwerpvoorstel**

2.1 **Huidige situatie**

2.1.1 Functie en wegbeeld Ruitersweg

In de huidige situatie is de Ruitersweg een erftoegangsweg buiten de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 60 km/uur met een vrijliggend tweerichtingen (brom)fietspad (3,0 meter breed). Tussen de rijbaan en het (brom)fietspad bevindt zich een relatief brede middenberm (maximaal 4,7 meter breed). Het dwarsprofiel ligt aan beide zijden afgesloten met bermsloten.

De huidige rijbaan heeft een wegbreedte van ca. 5 meter en ligt tussen bomen ingeklemd. Enkele woningen worden aan de Ruitersweg direct ontsloten. De woningen zitten aan een drukriool en als gevolg daarvan bevinden zich enkele schakelkasten in de openbare ruimte naast de rijbaan. Er is openbare verlichting aanwezig. Een voetpad ontbreekt. Als gevolg van de krappe maatvoering en het gebruik zijn de bermen enigszins kapot gereden.



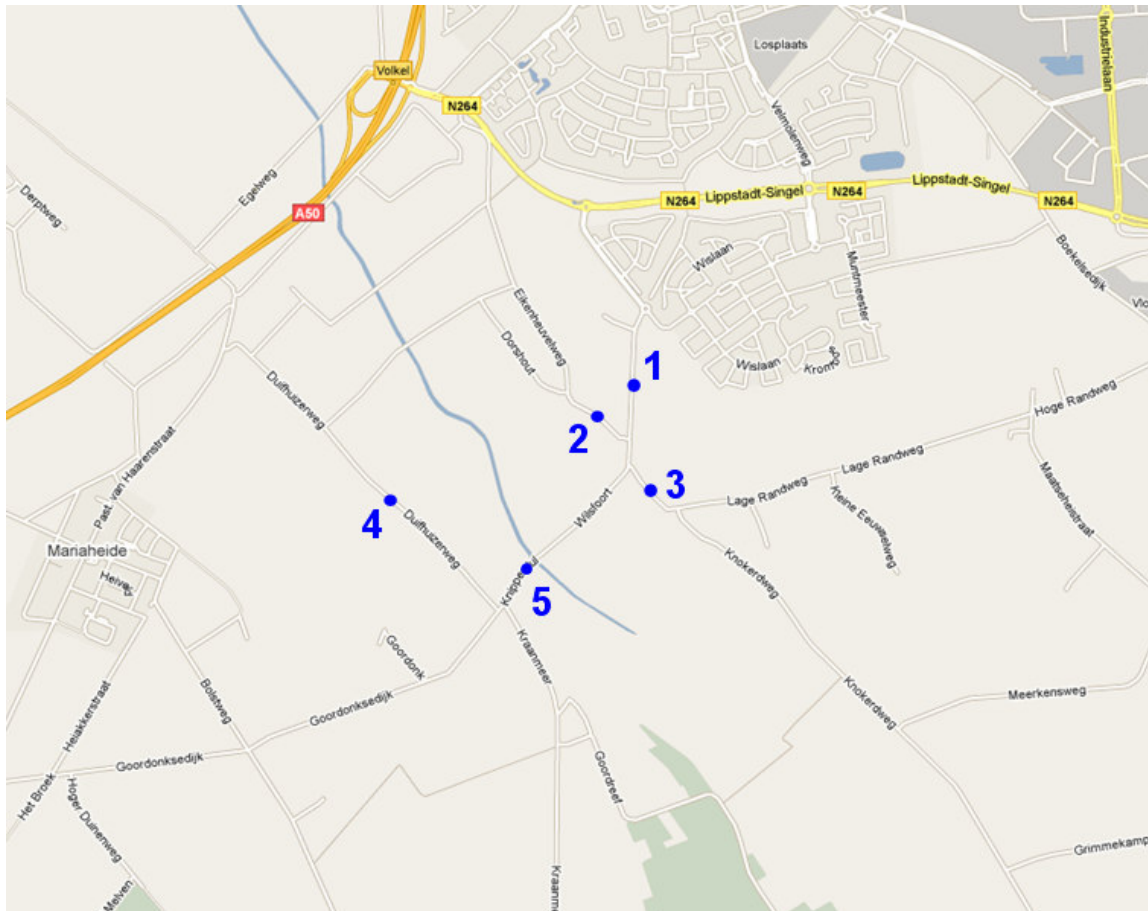
Foto 1: Ruitersweg (richting Karrevracht)



Foto 2: Ruitersweg (richting Eikenheuvelweg)

2.1.2 Huidig gebruik

In de periode van zondag 1 oktober 2010 tot en met vrijdag 17 oktober 2010 zijn op 5 locaties verkeerstellingen uitgevoerd. Het doel van de verkeerstellingen was om meer inzicht te krijgen in het gebruik (intensiteiten en samenstelling verkeer) van de Ruitersweg en de omliggende wegen. In figuur 2 en tabel 1 zijn de telpunten opgenomen met de bijbehorende verkeersgegevens.



Figuur 2: telpunten verkeerstelling oktober 2010

Tabel 1: overzicht resultaten verkeerstellingen oktober 2010

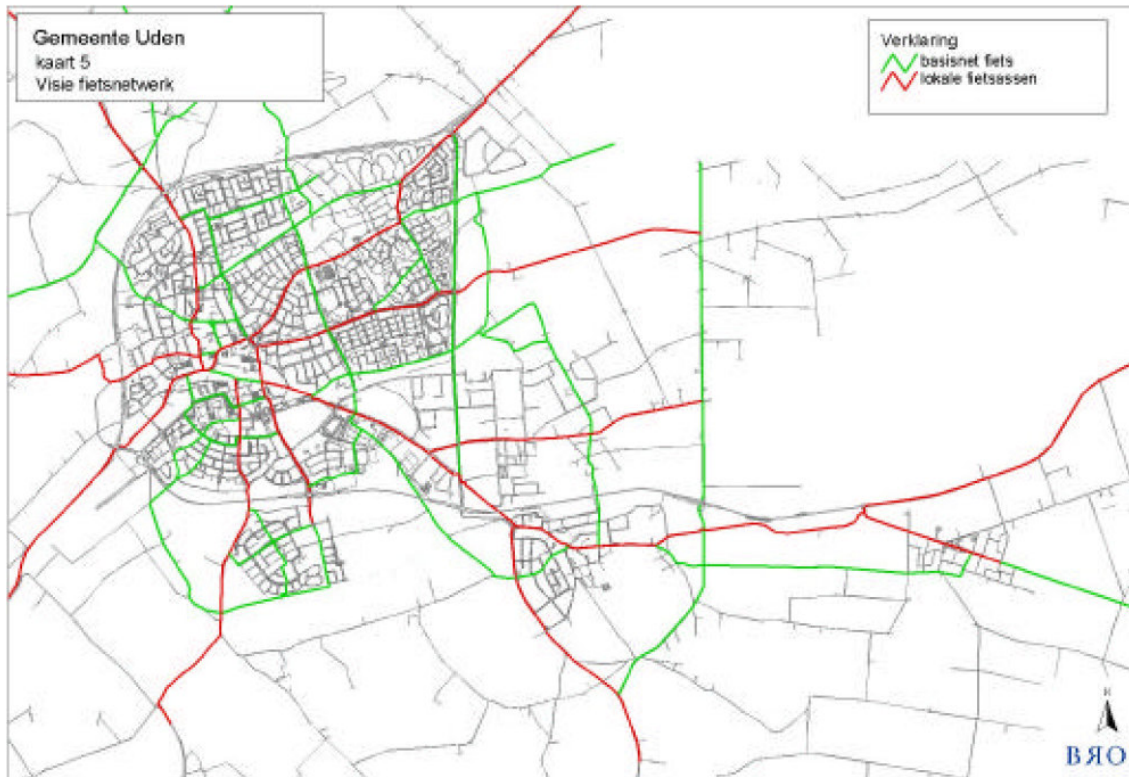
	werkdag etmaalintensiteit	licht	%	middel	%	zwaar	%	overig	fiets	V85
1) Ruitersweg	3.890	3.415	88%	364	9%	92	2%	18	367	77
2) Eikenheuvelweg	2.093	1.855	89%	193	9%	34	2%	12	30	65
3) Lage Randweg	2.151	1.775	83%	266	12%	65	3%	44	178	44
4) Duifhuizerweg	752	568	76%	125	17%	44	6%	14	52	78
5) Knipperdul	4.008	3.468	87%	425	11%	98	2%	18	-	80

De huidige maximumsnelheid bedraagt 60 km/uur op de wegen in het buitengebied. Gezien de v85-waarde luidt de conclusie dat er een forse overschrijding van de maximumsnelheid is op de Ruitersweg, Duifhuizerweg en Knipperdul. Het advies luidt snelheidsremmende maatregelen te treffen.

Het percentage middelzwaar vrachtverkeer is relatief hoog voor dit type weg, maar hangt samen met de bedrijvigheid in het gebied. Het betekent niet dat deze percentages in de huidige situatie onacceptabel zijn. Dat hangt samen met de inrichting van weg (aanwezigheid van vrijliggend bromfiets/fietspad en beschikbare wegbreedte i.c.m. aantallen voertuigen). Het advies luidt daar met de herinrichting rekening mee te houden.

2.1.3 Fietsnetwerk

In figuur 3 is het fietsnetwerk van de gemeente Uden opgenomen (GVVP, 2003). Daaruit volgt dat de Ruitersweg een zogenaamde 'lokale fietsas' is. Het solitaire fietspad, parallel aan een afwateringssloot, dat de Ruitersweg kruist en via de Eikenheuvelweg loopt, is onderdeel van het 'basisnet fiets'. Ter plekke van de fietsoversteek liggen twee woningen. Deze woningen vormen, samen met de fietsoversteek, een dwangpunt in het tracé van de Ruitersweg.



Figuur 3: Fietsnetwerk Uden (GVVP Uden 2003)



Foto 3: Fietsoversteek Ruitersweg van solitair fietspad

Hieronder een korte tekstbijdrage uit het GVVP (2003) over functie en inrichting van de onderdelen van het fietsnetwerk van Uden.

- **Lokale fietsassen**

De lokale fietsassen zijn op het centrum gerichte hoofdroutes voor de fiets met een eigen infrastructuur. Zij vormen de dragers van de fietsstructuur in Uden. De lokale fietsassen bundelen het fietsverkeer in Uden en zorgen voor een snelle en directe route op belangrijke relaties. Voor de hoofdfietsroutes is de voorrang geregeld, en wel zodanig dat de fietser voor-

rang heeft op het autoverkeer. Belangrijke voorzieningen als winkelcentra, scholen en werkgebieden worden door de fietsassen ontsloten.

De lokale fietsassen krijgen allemaal een uniforme inrichting. Het zijn allemaal comfortabele solitaire of vrijliggende asfaltfietspaden met een uniform kleurgebruik. Ook zijn het fietsroutes in de voorrang (auto's steken het fietspad over, en moeten dus voorrang verlenen, in plaats van andersom). Bovendien zijn de routes goed bewegwijzerd.

In eerste instantie wordt, mede in verband met de uitvoerbaarheid en haalbaarheid, volstaan met een beperkt aantal lokale fietsassen. In een later stadium kan dit aantal verder uitgebreid worden.

- **Basisnet fiets**

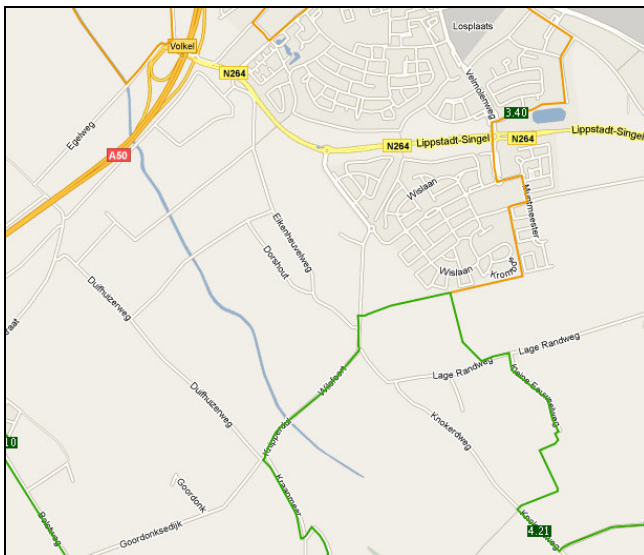
Het basisnet ontsluit de verblijfsgebieden en voedt de lokale fietsassen. Dit netwerk heeft waar mogelijk eigen infrastructuur, maar in ieder geval fietsvoorzieningen. Alle publiekstrekkende voorzieningen zijn minimaal op dit basisnet ontsloten. De fietsroutes die deel uitmaken van het basisnet fiets, bestaan waar mogelijk uit comfortabele vrijliggende fietspaden. Op de (zeer) lange termijn zullen de belangrijkste fietsroutes van het basisnet deel uit gaan maken van de lokale fietsassen. Op dat moment zullen voor deze routes vanzelfsprekend dezelfde eisen gelden als voor de lokale fietsassen.

- **Onderliggend wegennet/ fietsvriendelijke wegen**

Dit netwerk bestaat uit alle straten waar gefietst mag worden, maar waar geen grote hoeveelheden fietsers gebruik van maken. Het betreft hier bijvoorbeeld een groot aantal straten in woonwijken. Maatregelen op dit netwerk worden afgestemd op de fiets (onder andere bijvoorbeeld doorsteekjes), maar fietsvoorzieningen (bijvoorbeeld fietsstroken) zijn op dit netwerk niet noodzakelijk (tenzij de situatie daar om verkeersveiligheidsredenen om vraagt).

Uitgangspunt is overigens dat bromfietzers overal binnen de bebouwde kom van Uden gebruik maken van de auto-infrastructuur en derhalve geen gebruik maken van de fietsvoorzieningen. Op basis van het bovenstaande is de wensstructuur voor het fietsnetwerk in Uden getekend.

Op www.routesinbrabant is informatie beschikbaar over bestaande recreatieve fietsroutes. Zo is in figuur 4 te zien dat het meest zuidelijke gedeelte is aangemerkt als onderdeel van een fietsknooppuntennetwerk. Het gaat om het solitair fietspad en aansluitend de Ruitersweg in zuidelijke richting.

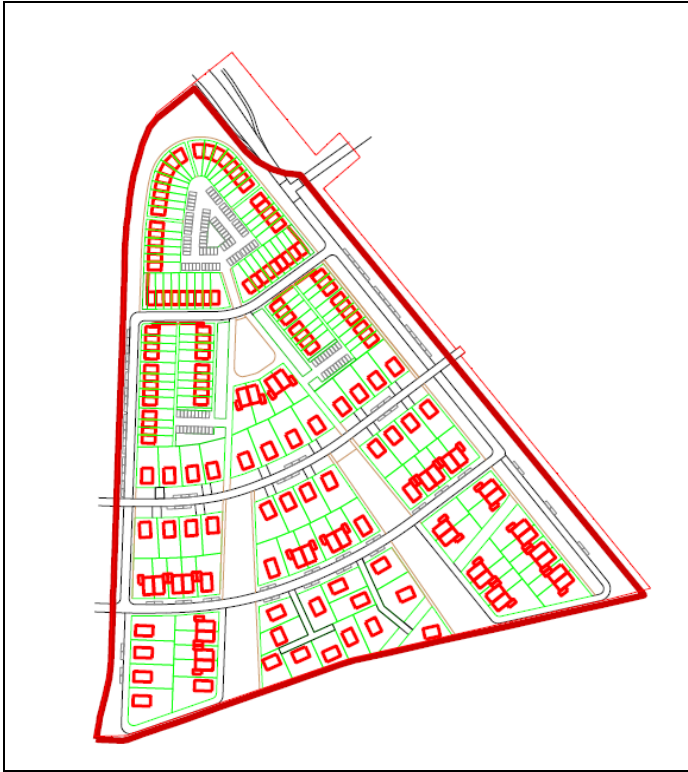


Figuur 4: Fietsknooppuntennetwerk

Het advies luidt bij de reconstructie van de Ruitersweg rekening te houden met een relatief hoog percentage vrachtverkeer en te voorzien in een vrijliggend fietspad. Gezien de hoge rij-snelheid is het advies om bij aansluitende zijwegen een kruispuntplateau te overwegen om de maximumsnelheid af te dwingen.

2.2 Ruimtelijke ontwikkeling

De ruimtelijke ontwikkeling Hoenderbos IV is aan de oostzijde van de Ruitersweg geprojecteerd (zie figuur 5). De manier waarop de Ruitersweg wordt vormgegeven hangt nauw samen met de manier waarop op dit plan wordt aangesloten. Het stedenbouwkundig ontwerp voorziet in een aansluiting voor alle verkeer aan de Ruitersweg aan de zuidzijde van het gebied. Middendoor het stedenbouwkundig ontwerp loopt een langzaam verkeersroute. In het noordoosten sluit het plangebied aan op de Karrevracht.



Figuur 5: Ontwikkeling Hoenderbos IV (voorlopig ontwerp, Uden)

Toekomstige functie Ruitersweg

In de toekomstige situaties zal de Ruitersweg de functie van gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom krijgen (maximumsnelheid 50 km/u). De Ruitersweg valt samen met de ontwikkeling van Hoenderbos IV binnen de bebouwde kom.

Toekomstig gebruik Ruitersweg

In dit onderzoek wordt een maatwerkberekening toegepast. Op basis van de verkeerstellingen, een autonome groei en de verkeersproductie van Hoenderbos IV, berekend met toepassing van landelijk toegepaste kencijfers, wordt de verwachte verkeersintensiteit bepaald.

Voor de verkeersgeneratie van de woningbouwlocatie Hoenderbos IV is uitgegaan van CROW publicatie 256: 165 woningen x 6,4 (groen-stedelijk) verplaatsingen per werkdag = **1.056** personenautobewegingen per etmaal.

Voor de toedeling van het verkeer is uitgegaan van de volgende verdeling:

- Bij de berekeningen is gerekend met 1% autonome groei.
- Voor het bestemmingsplan is rekening gehouden met een periode van 10 jaar na vaststelling. De toekomstige situatie heeft dus betrekking op het jaar 2022.
- Het vrachtverkeer zal niet toenemen als gevolg van de woningbouwontwikkelingen. In deze aantallen is slechts gerekend met 1% autonome groei.
- *Hoenderbos IV*: Aangenomen is dat circa 25% van het aantal verkeersbewegingen van/naar Hoenderbos IV in zuidelijke aansluiting over de Ruitersweg rijdt (+264 voertuigen op Rui-

tersweg zuid). Circa 20% van het verkeer rijdt van/naar Hoenderbos over de Ruitersweg in noordelijke richting (+211 voertuigen op Ruitersweg noord). Circa 55% van het verkeer rijdt van/naar Hoenderbos via de noordelijke aansluiting bij Karrevracht (+581 voertuigen). Wegvak Ruitersweg noord is minder druk dan wegvak Ruitersweg Zuid, scheiding ligt op aansluitpunt Hoenderbos IV.

- Van het verkeer in zuidelijke richting over de Ruitersweg (25%) is de aanname dat 15% de route volgt via Knipperdul en 5% de route via Eikenheuvelweg en 5% de route via de Lage Randweg.

Tabel 2: Werkdag situatie 2022 autonoom (incl. 1% autonome groei)

	etmaalintensiteit	licht	%	middel	%	zwaar	%	overig
1a) Ruitersweg noord	4.383	3.848	88%	410	9%	104	2%	20
1b) Ruitersweg zuid	4.383	3.848	88%	410	9%	104	2%	20
2) Eikenheuvelweg	2.358	2.090	89%	217	9%	38	1%	14
3) Lage Randweg	2.424	2.000	83%	300	12%	73	3%	50
4) Duifhuizerweg	847	640	76%	141	17%	50	6%	16
5) Knipperdul	4.516	3.908	87%	479	11%	110	2%	20

Tabel 3: Werkdag* situatie 2022 ontwikkeling (incl. 1% autonome groei en inclusief Hoenderbos IV)

	etmaalintensiteit	licht	%	middel	%	zwaar	%	overig
1a) Ruitersweg noord	4.594	4.059	88%	410	9%	104	2%	20
1b) Ruitersweg zuid	4.647	4.113	89%	410	9%	104	2%	20
2) Eikenheuvelweg	2.371	2.103	89%	217	9%	38	2%	14
3) Lage Randweg	2.437	2.013	83%	300	12%	73	3%	50
4) Duifhuizerweg	847	640	76%	141	17%	50	6%	16
5) Knipperdul	4.753	4.145	87%	479	11%	110	2%	20

* voor de omrekening van werkdag naar weekdag kan een factor van 0,9 aangehouden worden. Dit betekent dat de gemiddelde weekdag etmaalintensiteit voor de Ruitersweg noord 4.135 mvt/etmaal bedraagt.

2.3 Ontwerputgangspunten

2.3.1 Duurzaam veilig

De Ruitersweg krijgt de functie van een gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom met een maximumsnelheid van 50 km/uur. Een gebiedsontsluitingsweg heeft de volgende duurzaam veilig kenmerken:

- Fietzers maken gebruik van een vrijliggend fietspad;
- Bromfietzers maken gebruik van de rijbaan;
- Voetgangers maken gebruik van het trottoir;
- Geen parkeervoorzieningen en het aantal erfaansluitingen en kruispunten minimaliseren;
- Oversteeklocaties voor langzaam verkeer beperken;
- Het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg heeft voorrang op het verkeer vanuit erftoegangswegen;
- Terughoudend zijn met het toepassen van snelheidsremmende maatregelen omdat de verkeersfunctie centraal staat.

Het minimale dwarsprofiel van een gebiedsontsluitingsweg heeft de volgende maatvoering, bij het uitgangspunt van een rijbaan met trottoirbanden:

- Twee rijstroken met een breedte van 2,75 -3,0 m;
- Dubbele doorgetrokken streep van 0,10 m met een tussenruimte van 0,18 m;
- Totale breedte 5,88 – 6,38 meter.

Bij het toepassen van kantmarkering i.p.v. trottoirbanden bedraagt de breedte tussen de 6,38 – 6,88 m.

Het advies is om uit te gaan van iets bredere rijstroken dan de minimummaat: 2,90 meter in plaats van 2,75 meter. Op deze manier wordt rekening gehouden met het relatief hoge percentage vrachtverkeer en is het eenvoudiger om de percelen in- en uit te rijden en op de kruispunten te manoeuvreren. Dit betekent een voorkeursprofiel van 6,18 meter met trottoirbanden.

Voor de maatvoering van overige verkeersvoorzieningen gelden de volgende waarden:

- Tweerichtingen (brom)fietspad: minimaal 3,0 meter;
- Trottoir: 1,5 meter.

2.3.2 Uitgangspunten gemeente Uden

De gemeente Uden heeft in de offerte-uitvraag de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- (zoveel mogelijk) behoud van bomen, wegbeeld versterken met 2 rijen bomen;
- Bromfietser niet op de rijbaan, maar op een gecombineerd bromfiets/fietspad;
- bestaande erfaansluitingen en woningen behouden;
- kadastrale eigendomsgrenzen aanhouden.

In de loop van het project is door de gemeente Uden een wensprofiel ingebracht. Dat wensprofiel is vergelijkbaar met het profiel van de Karrevracht, zie foto 4. De afwatering vindt plaats via infiltratie in de bermen en bermsloten. Door uit te gaan van relatief brede bermen, kan eenvoudig een bomenrij worden ingepast.

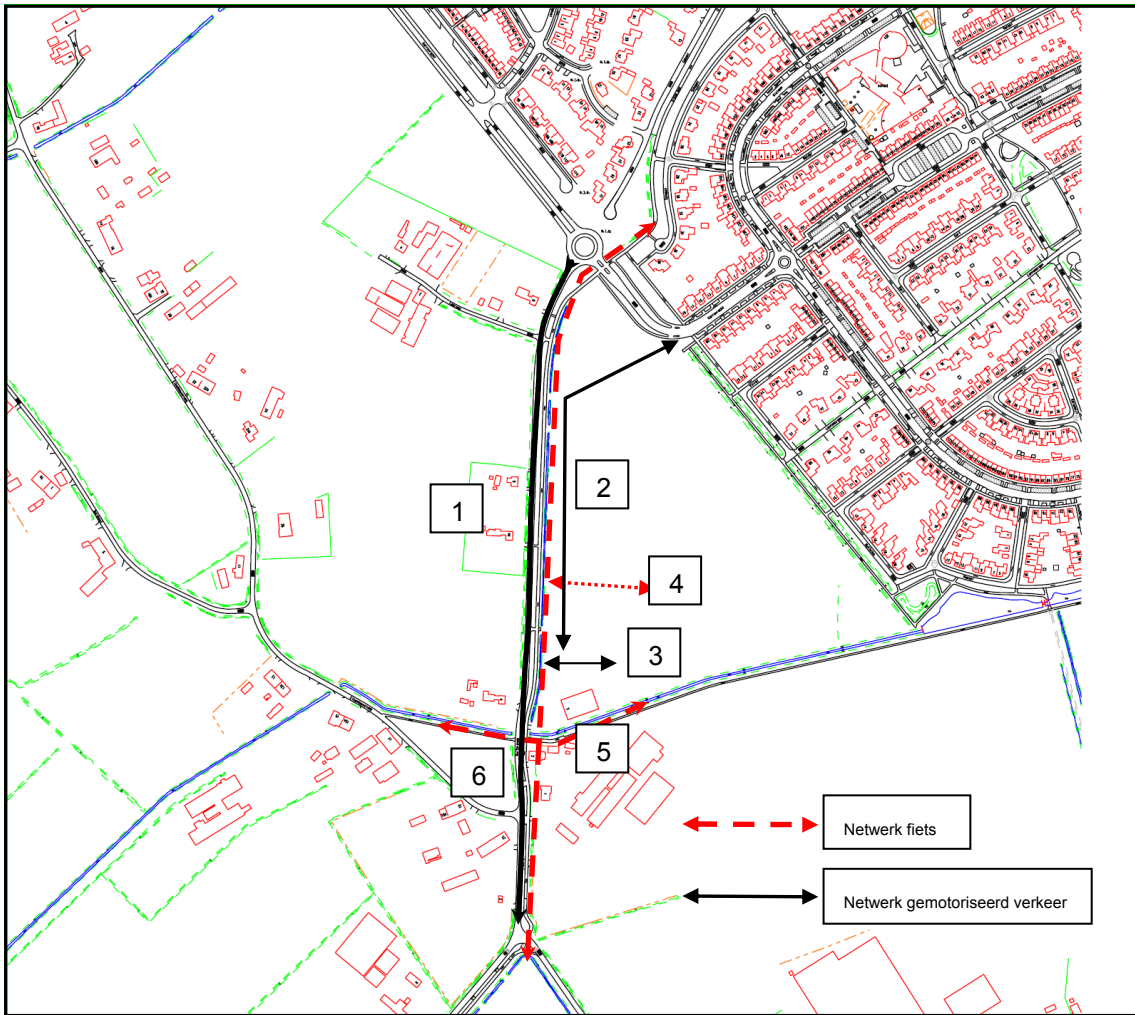


Foto 4: Karrevracht – wensprofiel voor Ruitersweg (Bron: Google Maps Streetview)

2.3.3 Verwachte stedenbouwkundige situatie

Met het oog op de ontwikkelingen Hoenderbos IV is het belangrijk dat het inrichtingsontwerp van de Ruitersweg hierop aansluit (zie figuur 6 voor het wensbeeld verkeersstructuur):

1. De bestaande woningen aan de westzijde van de Ruitersweg zijn te handhaven;
2. De nieuwe woningen aan de oostzijde liggen aan een nieuw aan te leggen woonstraat in het plangebied Hoenderbos IV (30 km/uur zone) zelf;
3. De ontsluiting van het woongebied Hoenderbos sluit aan op de Ruitersweg (zuidelijk deel);
4. Halverwege de Ruitersweg is t.z.t. een nieuwe oversteek voor fietsers voorzien, hiermee wordt voorgesorteerd op de mogelijke woningbouwontwikkeling van Eikenheuvel;
5. De bestaande oversteek van het solitair fietspad (en achterom aanliggende woning No3) blijft bestaan;
6. De woningen en bedrijven ten zuiden van het solitair fietspad blijven behouden. Zo ook het bestaande fietspad langs de Ruitersweg.



Figuur 6: Wensbeeld verkeersstructuur toekomstige situatie

2.4 Ontwerpvoorstel inrichting Ruitersweg

2.4.1 Vier wegvakken

Voor de inrichting van de Ruitersweg is onderscheid gemaakt in 4 wegvakken:

- Noord
 - tussen rotonde Karrevracht en aansluiting Laarweg: met bestaande bomen aan de westzijde in de berm.
- Midden
 - tussen de aansluiting Laarweg aan de noordzijde en aansluiting Hoenderbos IV aan de zuidzijde: zowel bestaande bomen aan de westzijde als in de tussenberm tussen fietspad en rijbaan.
- Zuid 1
 - Ten zuiden van de aansluiting Hoenderbos IV tot kruispunt Eikenheuvelweg: bestaande bomen in de tussenberm tussen fietspad en rijbaan en solitair in de berm westzijde.
- Zuid 2
 - Ten zuiden van de aansluiting Eikenheuvelweg tot en met nieuw in te stellen komgrens t.h.v. kruispunt met de Lage Randweg.

2.4.2 Wegvak noord

Het advies luidt de aansluiting op de rotonde Karrevracht zo vorm te geven dat er in de toekomst relatief eenvoudig een fietsoversteek kan worden ingepast. Daarmee wordt voorgesorteerd op een eventuele ontwikkeling in de toekomst van het gebied tussen de Karrevracht en de Eikenheuvelweg. De Ruitersweg krijgt als tak op de rotonde dan een middengeleider/-berm.

2.4.3 Wegvak zuid

Bestaande woningen en perceelsgrenzen vormen dwangpunten. Als gevolg daarvan is de beschikbare fysieke ruimte beperkt op de zuidelijke wegvakken van de Ruitersweg. Het ontwerp voor de herinrichting van de Ruitersweg is daardoor voor wegvak zuid in elke variant eender. Het bromfietspad blijft gehandhaafd en tussen rijbaan en bromfietspad kan een blokhaag worden ingepast. De rijbaanbreedte wordt afgestemd op de richtlijnen van duurzaam veilig. De Ruitersweg wordt een voorrangsweg. Het verkeer vanaf de Eikenheuvelweg moet voorrang verlenen. Aandachtspunt vormt het uitzicht op verkeer van rechts, gezien de beplanting op de erf-grens. Plaatsing van een snelheidsremmer (bijvoorbeeld een eenzijdige wegversmalling) is te overwegen.



Foto 5: Woning (Ruitersweg 3) als dwangpunt



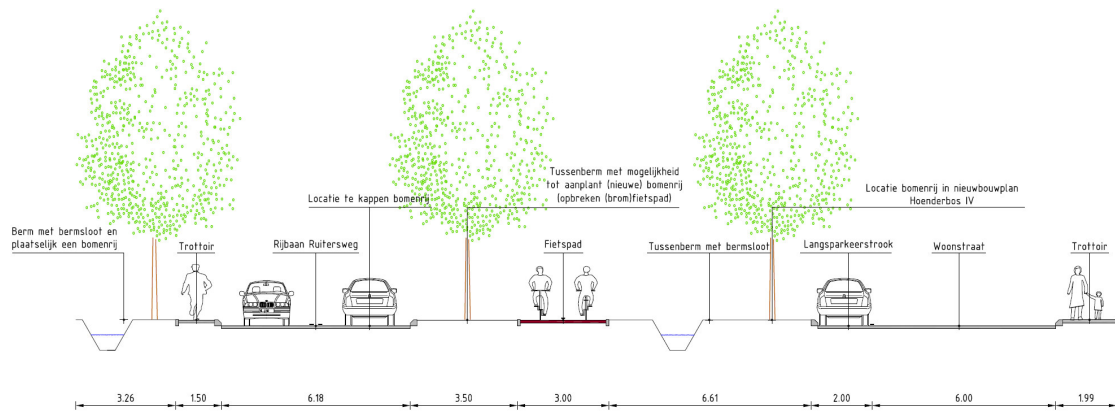
Foto 6: Uitzichtproblematiek bij kruispunt Eikenheuvelweg

2.4.4 Ontwerpvarianten wegvak midden

Voor het wegvak midden zijn 3 varianten mogelijk die hieronder zijn uitgewerkt. De lengteprofielen zijn opgenomen in de bijlagen.

Variant 1: inrichting Ruitersweg met vrijliggend fietspad

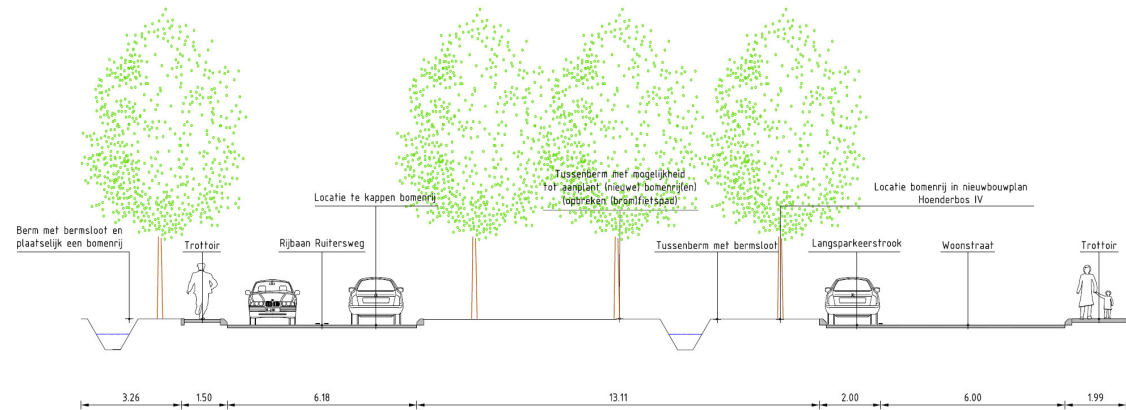
In variant 1 ligt het tracé van de Ruitersweg deels op de bestaande locatie. Met het oog op de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg is een trottoir voorzien aan de westzijde, waar bomen, verlichting en verkeerstekens kunnen worden geplaatst. Het fietspad ligt aan de oostzijde tussen de toekomstige woonstraat van Hoenderbos IV en de Ruitersweg. De bestaande bomen in de middenberm vormen het grootste knelpunt, deze dienen verplaatst c.q. verwijderd te worden. Het lengteprofiel is aangegeven in bijlage 1.



Figuur 7: dwarsprofiel variant 1 inrichting Ruitersweg met vrijliggend fietspad

Variant 2: inrichting Ruitersweg met brede tussenberm (groenstrook)

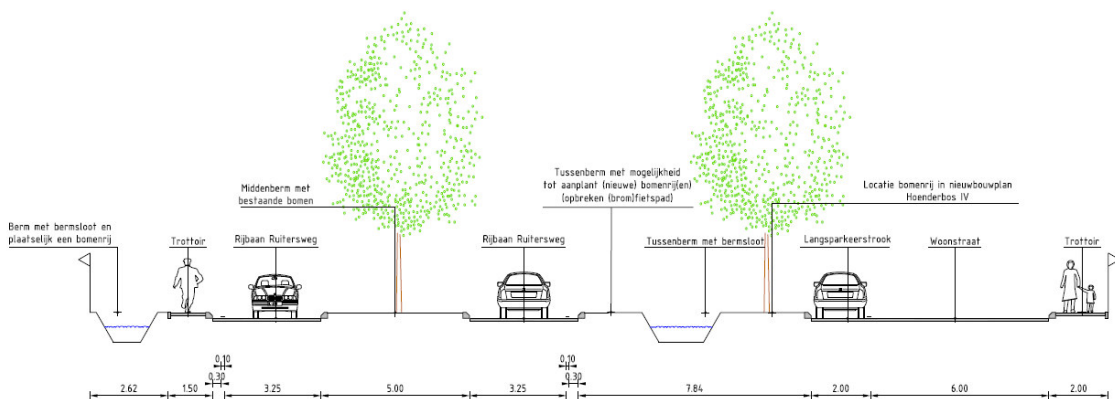
In variant 2 ligt het tracé van de Ruitersweg ook deels op de bestaande locatie. Ook hier is een trottoir voorzien aan de westzijde, waar bomen, verlichting en verkeerstekens kunnen worden geplaatst. Op het meest noordelijk deel maken fietsers gebruik van het fietspad, wat vervolgens overgaat in de beoogde woonstraat in het plan Hoenderbos IV (middendeel). Op deze manier ontstaat een zeer brede middenberm met twee parallelle bomenrijen. De bestaande bomen dienen verplaatst c.q. verwijderd te worden. In bijlage 1 is het lengteprofiel opgenomen.



Figuur 8: dwarsprofiel variant 2 inrichting Ruitersweg met brede tussenberm (groenstrook)

Variant 3: inrichting Ruitersweg met gescheiden rijbanen

In deze variant 3 zijn de rijrichtingen van de Ruitersweg gescheiden op het noordelijk deel en middendeel. Tussen de beide rijrichtingen is dan een bomenrij mogelijk. Met deze variant kan een deel van de bestaande bomen behouden blijven. Van deze variant is een schetsontwerp door de gemeente Uden aangeleverd met kenmerk 20110712. In figuur 9 is het principe dwarsprofiel opgenomen. In bijlage 1 is het lengteprofiel opgenomen dat door Grontmij is uitgewerkt.



Figuur 9: dwarsprofiel variant 3 inrichting Ruitersweg (middendeel) met gescheiden rijbanen

2.4.5 Vervolgstappen

Op basis van een nadere afweging wordt duidelijk welke variant voor de herinrichting van de Ruitersweg het meest wenselijk is. Zo kan bijvoorbeeld een afwegingstabel worden opgesteld om te zien hoe de drie varianten scoren op de diverse criteria zoals de richtlijnen van duurzaam veilig, de ligging van de geluidcontour, het realiseren/versterken van de groenstructuur, het comfort en directheid van de *lokale fietsas* parallel aan de Ruitersweg, etc..

Daarna volgt een uitwerking van de voorkeursvariant in een vervolfase (uitwerking van Voorlopig Ontwerp), met een afweging met betrekking tot:

- Een kruispuntplateau op aansluitpunten;
- Een veilige fietsoversteek van het solitair fietspad (richting Eikenheuvelweg);
- Een maatregel ten behoeve van snelheidsremming bij Ruitersweg 3 en Eikenheuvelweg;
- De maatregel bromfiets op het fietspad / op de rijbaan heroverwegen;
- Het zo vloeiend mogelijk vormgeven van de aansluiting van het tweerichtingen fietspad op de woonstraat, aangezien Ruitersweg onderdeel van lokale fietsas is en daar hoge kwaliteitseisen aan gesteld worden ten aanzien van comfort en doorstroming;
- Overige aandachtspunten die nog in het uitwerkingsproces naar voren komen.

Bijlage 1

Lengteprofielen Ruitersweg

