

Gemeente Weert



Grenze(n)loos  
bereikbaar

Quick scan  
Westtangent Weert  
Concept

*Omdat we ons verplaatsen*



adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**

Gemeente Weert

# Grenze(n)loos bereikbaar

Quick scan Westtangent Weert

CONCEPT

Datum  
Kenmerk  
Eerste versie

11 april 2013  
WRT016/Hnb/0063

## Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Weert
Titel rapport	Grenze(n)loos bereikbaar Quick scan Westtangent Weert
Kenmerk	WRT016/Hnb/0063
Datum publicatie	11 april 2013
Projectteam Goudappel Coffeng	Bart Heijnen (projectleider), Ben Peters, Viviane de Groot, Bram Klemann en Hans van Herwijnen
Projectomschrijving	Een quick scan naar nut en noodzaak van een Westtangent voor Weert.
Trefwoorden	Weert, Westtangent, quick scan, verkeer, bereikbaarheid

CONCEPT

Inhoud	Pagina
<b>Samenvatting en advies</b>	<b>I</b>
<b>1 De quick scan</b>	<b>1</b>
1.1 Grenze(n)loos bereikbaar	1
1.2 Aanleiding en doel	1
1.3 Werkwijze en proces	3
1.4 Leeswijzer	3
<b>2 De blauwdruk</b>	<b>4</b>
2.1 Het zoekgebied	4
2.2 Verkeer	5
2.3 Knelpuntenanalyse	6
2.4 Kansen en belemmeringen	7
<b>3 De oplossing?</b>	<b>10</b>
3.1 Te onderzoeken oplossingsrichtingen	10
3.2 Verkeerseffecten	11
3.3 Ruimtelijke- en leefbaarheidseffecten	14
<b>4 Het vervolg</b>	<b>1</b>
4.1 Kansen voor verduurzaming en innovatie	1
4.2 Het huishoudboekje	2
4.2.1 Kosten	2
4.2.2 Financieringsmogelijkheden - de belangen	3
4.3 Routeboek naar realisatie	3
<b>Bijlagen</b>	
1 Samenstelling projectgroep	
2 Verkeersanalyse	
3 Ongevallenanalyse	

# Samenvatting en advies

## *Doel en plaats van deze quick scan*

De belangrijkste onderzoeksvraag in deze quick scan is of nut en noodzaak voor een Westtangent kan worden aangetoond. Deze nieuwe westelijke verbinding heeft als doel het (verkeerskundig) verbeteren van de economische bereikbaarheid en leefbaarheid van het grensgebied Weert en Cranendonck.

De quick scan vormt daarmee de eerste uitwerking van een ontbrekende schakel uit het Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg. De quick scan is tevens bedoeld om een onderbouwing te geven van een 'go/no go' voor een nadere planstudie.

## *Kansen voor de regio*

Diverse bedrijventerreinen, zoals de Kempen in Weert, het DIC en de nieuwe overslaghaven in Cranendonck (Multi Modale Terminal Cranendonck) zijn volop in ontwikkeling. Deze ontwikkelingen worden voor een belangrijk deel ontsloten via het wegtransport naar het Nederlandse en Belgische achterland en vragen daarom om een hoogwaardige ontsluiting.

Deze hoogwaardige ontsluiting moet gevonden worden in het knooppunt van (boven)regionale wegen in de omgeving van Weert, Nederweert en Cranendonck. Hiertoe behoren de regionale noord-zuid en oost-west verbindingen (N564, N266, N275 en de N280) en de (inter)nationale noordzuid as (A2). De regionale oost-west verbindingen zijn nagenoeg niet doorgetrokken en lopen door de kernen van Weert en Nederweert. Als het gevolg van het ontbreken van deze 'ontbrekende' schakels in het regionaal verbindend wegennet rijdt er naar gebiedsvreemd- of sluip(vracht)verkeer door Weert, Nederweert en Budel. Dit leidt tot leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten.

De regio ontwikkeld zich ook op toeristisch-recreatief gebied. Onder andere voor natuurgebied Kempenbroek, recreatiepark Weeterbergen en Recreatiegebied IJzeren man is de aantrekkingskracht gebaat bij een betere bereikbaarheid.

De Westtangent vormt een ontbrekende schakel in de regionaal verbindende wegenstructuur in het grensgebied. De regionaal verbindende wegenstructuur gaat nu deels door Weert (N275-N564). De komst ervan zorgt voor optimalisatie van de toch enigszins kwetsbare regionaal verbindende wegenstructuur. De nieuwe schakel draagt bij aan de versterking van economische en toeristisch-recreatieve bereikbaarheid van de regio.

Daarnaast kan de Westtangent ook bijdragen aan drie van de hoofddoelstellingen van het mobiliteitsbeleid van Weert:

- het beperken van lokale milieu- en leefbaarheidshinder door wegverkeer;
- het beperken van de barrièrewerking van de huidige wegenstructuur;
- een goede en veilige overstekbaarheid van verkeersaders en;
- het gebiedsvreemde verkeer zoveel mogelijk buiten stedelijk gebied omleiden.

#### *Verkeerskundig nadere onderbouwing nodig*

Deze quick scan heeft aangetoond dat er sprake is van een verkeers- en leefbaarheidsproblematiek op met name lokaal en iets minder regionaal niveau en dat het versterken van het hoofdwegenstructuur daar de aangewezen oplossingsrichting voor is. Binnen die oplossingsrichting lost een Westtangent een deel van de problematiek op, doch de betekenis van de Westtangent als 'basisoplossing' voor de totale problematiek op het stedelijke hoofdwegen-net moet vooralsnog niet worden overschat. Flankerende maatregelen lijken op dit moment vooral het verkeer te verdringen naar wegen die daar niet voor geschikt of bedoeld zijn.

Het beschikbare onderzoeksinstrumentarium is niet toereikend gebleken om een scherpe conclusie te formuleren. Dit heeft er vooral mee te maken dat de relatie tussen de Eindhovenseweg en de Kempenweg (N564) niet aangetoond kan worden, maar dat de betrokken partijen wel verwachten dat die relatie groter is dan nu aangetoond. Wij adviseren om voorafgaand aan een mogelijke planstudie eerst met behulp van een kentekenonderzoek de relatie tussen Eindhovenseweg en de Kempenweg (N564) beter in beeld te krijgen.

#### *Nut en noodzaak*

Alles overziend en met de kennis van nu concluderen wij dat op langere termijn de Westtangent een belangrijke bijdrage kan leveren aan versterking van de economische en ruimtelijke structuur. Een Westtangent zal een nieuwe impuls vormen voor de economische en toeristisch-recreatieve bereikbaarheid van het GOML-gebied en voor bestaande en nieuwe bedrijvenlocaties (o.a. Kempen, DIC en nieuwe overslaghaven MMTC). Bovendien worden door die versterking van de (boven)regionale en/of lokale wegenstructuur tevens bestaande en toekomstige verkeersknelpunten opgelost met positieve gevolgen voor het woon- en leefmilieu. De verkeerskundige noodzaak voor een nieuwe Westtangent op korte termijn kan met deze quick scan nog onvoldoende worden aangetoond.

Wij geven in overweging om in de eerstvolgende stap een gebiedsvisie voor het zoekgebied op te stellen. Deze gebiedsvisie vormt een verdiepingsslag op deze quick scan en beschrijft op hoofdlijnen de ruimtelijke en economische kansen en kwaliteiten van het invloedsgebied van de Westtangent. Vervolgens kan voor het gebied - inclusief een Westtangent - een planMER/bestemmingsplan worden ontwikkeld.

# De quick scan

## 1.1 Grenze(n)loos bereikbaar

### *Grenzeloos, grenzenloos?*

Beide vormen zijn volgens het NRC stijlboek<sup>1</sup> toegestaan. Er is echter een nuanceverschil. Grenzeloos: waaraan geen grens is, onbeperkt (ik heb me grenzeloos geërgerd); grenzenloos: zonder landsgrenzen (een grenzenloos Europa). Vergelijk: schuldeloos (onschuldig) en schuldenloos (zonder schulden).

Voor deze quick scan zijn beide schrijfwijzen van toepassing. Immers:

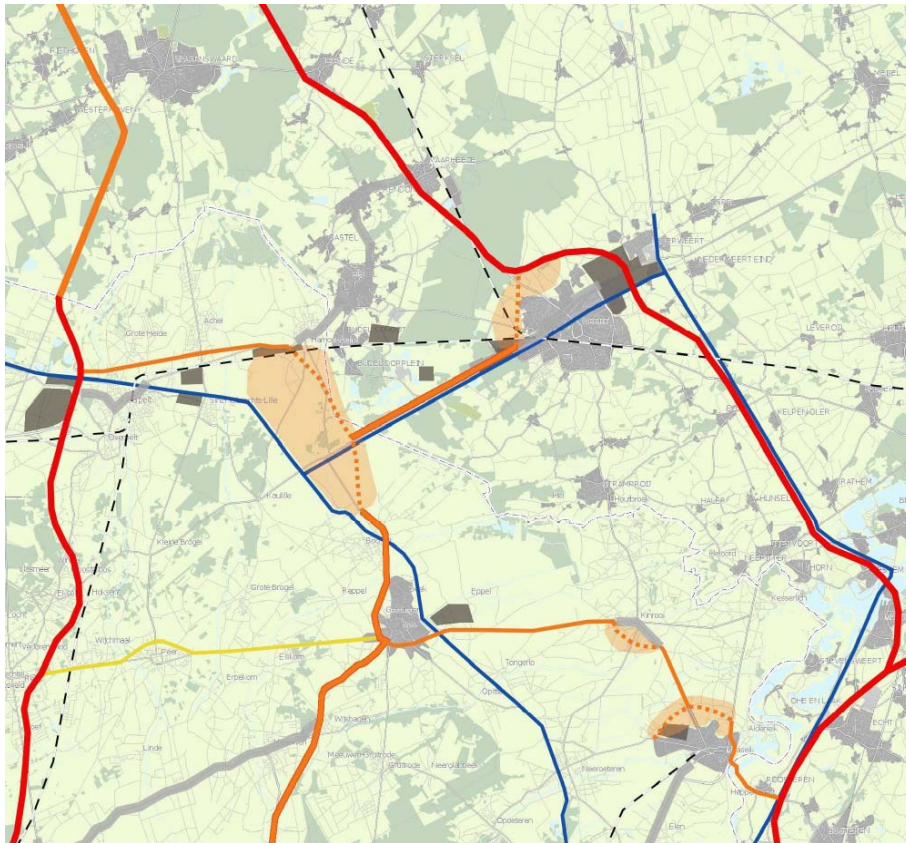
- grenzeloos: onbeperkte economische mogelijkheden voor het grensgebied bij Weert en Cranendonck;
- grenzenloos: geen mobiliteitsbarrières tussen Weert en Cranendonck en tussen Nederland en België.

De titel van dit rapport en waarom juist deze is gekozen zal u bij het lezen van deze rapportage steeds duidelijker worden.

## 1.2 Aanleiding en doel

In het najaar van 2011 heeft Goudappel Coffeng BV in opdracht van de gemeente Weert het grensoverschrijdend wensbeeld voor de hoofdwegenstructuur van Belgisch en Nederlands Limburg uitgewerkt. Hieruit bleek onder meer dat een Westtangent een missing link vormt in de as A2 - Weert - Bree - Genk. Door de onduidelijke wegenstructuur rijdt het verkeer in de huidige situatie door kernen van Weert en Budel. Dit leidt in toenemende mate tot leefbaarheids- en bereikbaarheidsknelpunten, met name in de genoemde kernen.

<sup>1</sup> Bron: NRC stijlboek: <http://apps.nrc.nl/stijlboek/grenzeloos-grenzenloos>.



*Figuur 1.1: Uitsnede uit wensbeeld uit 'Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg', van 23 november 2011*

Met een verbinding tussen de Kempenweg en de Eindhovenseweg ten noordwesten van Weert heeft de as tussen Genk, Bree en Weert een goede aansluiting op het (inter)nationale hoofdwegenet (A2). Een westelijke verbinding in het zoekgebied kan zorgen voor een betere bereikbaarheid van het gebied tussen de A2, N74/N69, A67 en E314. De bedrijven ten westen van Weert, de multimodale terminal Cranendonck en het nieuwe bedrijventerrein DIC worden door de komst van een westelijke verbinding beter ontsloten. Op de lange termijn is het eventueel mogelijk een koppeling te maken met de nieuwe N266 bij Nederweert. De nieuwe verbinding biedt ook kansen voor verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Weert, Budel en Soerendonck. Daarnaast vormt de Westtangent een impuls voor de toeristisch-recreatieve voorzieningen in het gebied, zoals Kempen-Broek en De IJzeren Man.

Tegen deze achtergrond heeft de gemeente Weert de wens geuit om in samenwerking met de gemeente Cranendonck en de provincie Limburg een quick scan te laten uitvoeren naar nut en noodzaak van een westelijke verbinding. Dit ter voorbereiding op een 'go or no-go' van een tracéstudie en een m.e.r.-procedure van een westelijke verbinding. Het zoekgebied voor een nieuwe weg ligt tussen A2 en N564 enerzijds en tussen het oosten van Budel en het westelijke deel van Weert anderzijds (zie figuur 1.1). In feite betreft het een ruit om de Weerter- en Budelerbergen.



De gemeente Weert heeft Goudappel Coffeng gevraagd deze quick scan uit te voeren. Bij deze quick scan ligt focus op het adviseren van de gemeenten Weert en Cranendonck en de provincie over de mogelijke meerwaarde van een westelijke verbinding. Opdracht en doel van de quick scan kunnen als volgt worden omschreven:

- quick scan naar het (verkeerskundig) verbeteren van de economische bereikbaarheid en leefbaarheid van het grensgebied Weert en Cranendonck;
- uitwerking van een ontbrekende schakel uit het Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg;
- het geven van zodanig informatie dat een onderbouwd besluit kan worden genomen voor verdere planstudie.

### 1.3 Werkwijze en proces

Om tot een efficiënte en doelmatige uitwerking te komen is een projectgroep in het leven geroepen. In deze projectgroep hebben deelgenomen ambtelijke vertegenwoordigers van de gemeenten Weert, Cranendonck en Nederweert, de regio Midden-Limburg en de provincie Limburg. De projectgroep is verschillende keren bij elkaar gekomen om over de materie te spreken. Tijdens een uitgebreide werksessie is uitvoerig stilgestaan bij de ontwikkelingen, knelpunten, kansen, belemmeringen en oplossingsrichtingen. Deze zijn daarna vertaald op een aantal beeldende kaarten, welke verderop in dit rapport aan de orde komen.

De eerste resultaten van de quick scan zijn besproken met de betrokken portefeuillehouders. Na gereedkoming van dit rapport wordt deze met een bredere stuurgroep (met bestuurlijke vertegenwoordiging van Cranendonck) besproken. Daarna wordt het vervolgtraject om te komen tot een 'go/no-go'-traject verder vormgegeven.

### 1.4 Leeswijzer

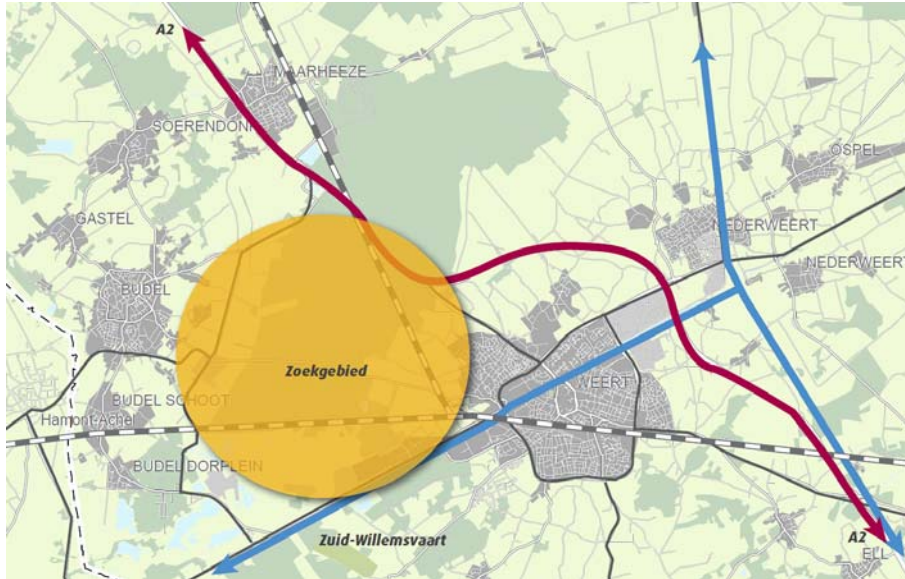
In het volgende hoofdstuk wordt de blauwdruk van het studiegebied beschreven. Aan de hand van de verkeersanalyse worden de knelpunten, kansen en belemmeringen beschreven. Hoofdstuk 3 gaat vervolgens in op de mogelijke oplossing. Allereerst wordt ingegaan op de te onderzoeken oplossingsrichtingen. Vervolgens volgt een globale maar integrale effectenanalyse. In hoofdstuk 4 schets het vervolg op deze quick scan. Er wordt ingegaan op kansen voor verduurzaming en innovatie van de Westtangent. Tevens worden de globale kosten van de oplossingsrichtingen en belangen van de diverse stakeholders beschreven. Het hoofdstuk eindigt met een uiteenzetting van het routeboek naar realisatie. De quick scan sluit af met het advies dat Goudappel Coffeng de verschillende betrokken stakeholders geeft.

## De blauwdruk

Dit hoofdstuk richt zich op de huidige en toekomstige problematiek. Wat staat er te gebeuren wanneer er geen nieuwe verbinding tot stand wordt gebracht? Primaire insteek is daarbij de toekomstige verkeerssituatie en dat vertaald naar kansen en belemmeringen voor de economische en ruimtelijke ontwikkelingen.

### 2.1 Het zoekgebied

Mede op basis van de eerdere structuurverkenningen is een nieuwe verbinding westelijk van Weert, voortaan in deze rapportage aangeduid als 'Westtangent', als potentiële oplossingsrichting aangewezen. Voor de nadere verkenning van een Westtangent is het van belang dat ter afbakening een gebied wordt gekozen waarbinnen de problematiek wordt beschouwd en (in volgende hoofdstukken) oplossingen gevonden dienen te worden. Het zoekgebied voor de Westtangent ligt centraal tussen de kernen Weert, Budel, Budel-Dorplein, Budel-Schoot en Soerendonk. Aan de zuidzijde wordt het gebied begrensd door Zuid-Willemsvaart/N564 en aan de noordzijde door de A2.



*Figuur 2.1: Zoekgebied Westtangent*

## 2.2 Verkeer

### *Verkeersintensiteiten en -afwikkeling*

Voor deze studie is met behulp van het verkeersmodel Midden-Limburg (2011) een analyse gemaakt van de verkeerssituatie in de autonome situatie 2020. Onder autonome situatie wordt verstaan de situatie in 2020 waarin uitsluitend vastgesteld beleid is gerealiseerd.

De drukste wegen in het studiegebied zijn de Eindhovenseweg, Ringbaan-Noord en Ringbaan-West (zie bijlage 2). Wanneer we de verkeersintensiteiten beschouwen, laat dit een evenwichtig beeld van het wegennet zien. Op de hoofdwegenstructuur liggen de intensiteiten beduidend hoger dan op het onderliggend wegennet.

De I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) in de ochtend- en avondspits van wegvakken zegt iets over de afwikkeling van het verkeer. Op de Eindhovenseweg en Ringbaan-Noord nabij de A2 ligt de I/C-verhouding tussen de 0,75 en 0,9. Dit duidt op verhoogde kans op afwikkelingsknelpunten in 2020. Op de Ringbaan-West/Ringbaan-Noord (nabij Boshoven) ligt de I/C-verhouding boven de 0,9. Dit leidt tot afwikkelingsknelpunten in 2020 tijdens zowel de ochtend- als de avondspits.

Met behulp van het verkeersmodel is ook gekeken naar de oriëntatie van het verkeer. Belangrijkste relatie waarvoor een Westtangent op het stedelijk en regionale hoofdwegennet een alternatief zou kunnen bieden, is voor verkeer tussen de Kempenweg en Suffolkweg Zuid richting de Eindhovenseweg en A2. Deze relatie is in het verkeersmodel beperkt.

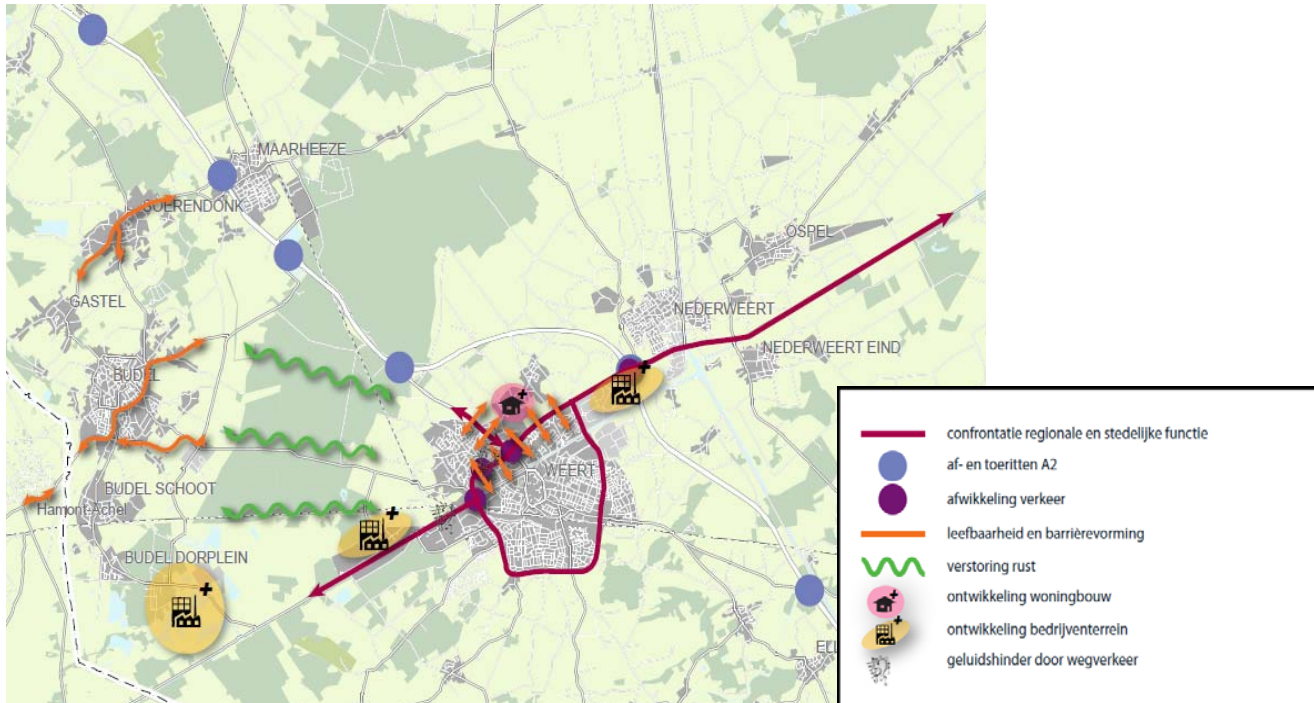
### *Ongevallenanalyse*

Met behulp van de ongevallendatabase ViaStatOnline zijn de verkeersongevallen in de periode 2007-2011 (laatste 5 jaar) geanalyseerd. Daarbij zijn de hoofdwegen in de gemeente Weert en Cranendonck beschouwd die een directe relatie hebben met de Westtangent. In het studiegebied Weert en Cranendonck laat net als de rest van Nederland een dalende trend van ongevallen zien. Deze dalende trend is het resultaat van de jarenlange inspanningen op het verbeteren van de verkeersveiligheid (infra, voertuigen, gedrag). Uit de ongevallenanalyse blijkt dat de ongevallen voornamelijk op de (voorrangs)kruispunten plaatsvinden (op de 70 en 80 km/h-wegen). Er zijn verschillende ongevallenconcentraties (meer dan drie ongevallen in afgelopen 5 jaar), maar er kan niet gesproken worden over zware black spots (tien ongevallen in vijf jaar). Dat neemt niet weg dat er diverse 'gevaarlijke kruispunten' zijn waar met enige regelmaat ongevallen plaatsvinden met letsel. In bijlage 3 is de ongevallenanalyse opgenomen.

## 2.3 Knelpuntenanalyse

Om de huidige en toekomstige knelpunten in beeld te brengen is naast de verkeersanalyse een literatuuronderzoek uitgevoerd en heeft een werksessie met de projectgroep plaatsgevonden. Op deze manier is een goed beeld ontstaan van de knelpunten in het studiegebied. In en rondom Weert, Cranendonck en Nederweert zijn dan ook een aantal knelpunten te onderkennen welke in meer of mindere mate met elkaar samenhangen. De belangrijkste verkeegerelateerde knelpunten worden hieronder beschreven en zijn in figuur 2.2 weergegeven:

- Afwikkelingsproblemen op Ringbaan-Noord (incl. aansluiting A2), Ringbaan-West (nabij Boshoven), Eindhovenseweg.
- De bestaande ontsluitingsstructuur van de gemeente Weert ligt als een barrière tussen woonwijken onderling en tussen woonwijken en het centrum. Door de intensiteiten op deze wegen staat de leefbaarheid met name in Boshoven en Laarveld onder druk. Langzaam verkeer kan als het gevolg van de verkeersdruk de wegen moeilijk oversteken.
- Ringbaan-Noord, Suffolkweg zuid en Eindhovenseweg veroorzaken lucht- en geluidhinder door het wegverkeer.
- De kernen Budel en Soerendonk worden door veel ongewenst verkeer gebruikt, dit verkeer zou eigenlijk gebruik moeten maken van een oostelijke route.
- Verstoring van de rust in Weerter- en Budelerbergen door ongewenst verkeer.
- Bedrijventerreinen (o.a. De Kempen (Lidl), DIC, Kampenhoek 2.0) worden voor een belangrijk deel ontsloten via de weg. Een goede doorstroming is van economisch belang.



Figuur 2.2: Overzichtskaat huidige en toekomstige knelpunten

## 2.4 Kansen en belemmeringen

In het zoekgebied zullen zich veel ontwikkelingen voordoen die een kans bieden voor de komst van de Westtangent. Naast kansen zijn er echter ook belemmeringen voor de ontwikkeling van de Westtangent. In deze paragraaf worden achtereenvolgende de kansen en belemmeringen beschreven, in figuur 2.3 zijn zowel de kansen als de belemmeringen in één kaartbeeld weergegeven. De kansen en belemmeringen komen voort uit de literatuurstudie en de werksessie met de projectgroep.

### Kansen

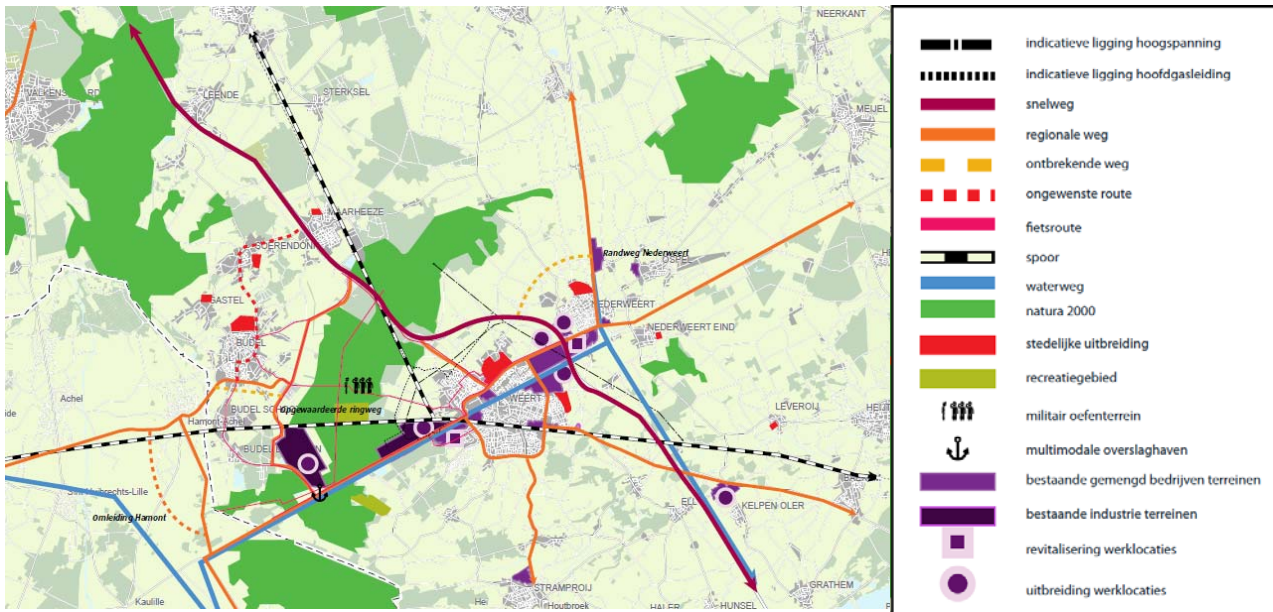
- Bedrijventerrein de Kempen in Weert, het DIC en de nieuwe overslaghaven MMTC in Cranendonck zijn volop in ontwikkeling. Deze drie ontwikkelingen plus het Airpark Budel worden voor een belangrijk deel ontsloten via de weg, zowel naar het Nederlandse en Belgische achterland en vragen daarom om een hoogwaardige ontsluiting. (*Integrale gebiedsvisie 'Kansen over Grenzen' een onderzoek naar de sociaal-economische kansen voor energie en metaal in het internationale gebied van de gemeente Cranendonck, oktober 2011 plus Visiedocument MKB Weerterland, februari 2010*).

- Omgeving Weert/Nederweert is een knooppunt van regionale noord-zuid en oost-west verbindingen (N564, N266, N275 en de N280) en de (inter)nationale noordzuid as (A2). De gemeenten Weert, Leudal, Cranendonck, Nederweert hebben in 2008 een koersnota opgesteld voor dit gebied. De oost-westverbindingen zijn nagenoeg niet doorgetrokken en liggen door de kernen van Weert en Nederweert. Dit leidt tot ondermeer leefbaarheidknelpunten. De knelpunten zijn op onder andere de Ringbaan-noord te Weert en rondom de N275 en N266. *(A2-visie, (maart 2011). Dit wordt ook onderschreven in het GVVP Cranendonck (2006), Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg, (2011)).*
- Versterken kwaliteit leefomgeving van Weert en Nederweert ten behoeve van het aantrekken inwoners die werken in de SRE (Weert Woonstad). *(A2-visie, maart 2011).*
- Woningbouwlocaties bevinden zich aan de oost en noordzijde van de kern Weert en in de bebouwde kommen van Budel, Soerendonk, Gastel en Maarheeze, dus niet direct nabij het zoekgebied.
- Veel sluihverkeer door de kern Budel. *(Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg, 2011).*
- Problemen met de verkeersafwikkeling door Weert. *(Grensoverschrijdend wensbeeld Limburg, 2011).*
- Drie van de hoofddoelstellingen van het GVVP Weert zijn het beperken van lokale milieuhinder door wegverkeer, beperken van de barrièrewerking en een goede en veilige oversteekbaarheid van verkeersaders. *(GVVP Weert, 2006).*
- Toeristisch-recreatief ontwikkelgebied. Onder andere voor natuurgebied Kempenbroek en Recreatiegebied IJzeren man is de aantrekkingskracht gebaat bij een betere bereikbaarheid vanuit het noorden.

#### *Belemmeringen*

- De Weerter- en Budelerbergen liggen centraal tussen Weert en de kernen van de gemeente Cranendonck. Het natuurgebied is onderdeel van Natura 2000, een samenhangend netwerk van beschermde natuurgebieden in de Europese unie. Recreatie en het beschermen van natuur zijn hier de belangrijkste functies. Delen van de Weerter- en Budelerbergen worden momenteel gebruikt als militair oefenterrein. In de toekomst bestaat de kans dat deze militaire functie hier komt te vervallen.
- Het zoekgebied wordt doorsneden door verschillende fietsroutes, dit leidt tot potentiële conflictpunten.
- Het zoekgebied wordt doorsneden door twee spoorlijnen: spoorlijn Weert/Eindhoven en de IJzeren (beperkt in gebruik tot zinkfabriek Budelco), dit leidt tot potentiële conflictpunten.
- Het zoekgebied wordt doorkruist door het hoogspanningstracé en een hoofdgasleiding, beide hebben een contour waarbinnen niet of beperkt gebouwd mag worden.





Figuur 2.3: Overzichtskaart met kansen en belemmeringen

# 3

## De oplossing?

Na de inventarisatie uit het vorige hoofdstuk dringt zich de vraag op of en in welke zin/mate een Westtangent een effectieve oplossing is voor de problematiek. Er wordt een globaal beeld gegeven van de te verwachten effecten.

### 3.1 Te onderzoeken oplossingsrichtingen

Een Westtangent kan op verschillende locaties en met verschillende uitrustingskenmerken (zoals kruispunten en aansluitingen, bogen/rechtstanden) binnen het zoekgebied worden geprojecteerd. De ligging ervan hangt vooral samen met de beoogde functie en gebruik. In samenspraak met de projectgroep zijn drie min of meer onderscheidende oplossingsrichtingen (alternatieven). Deze zijn weergegeven in figuur 3.1.



*Figuur 3.1: Te onderzoeken oplossingsrichtingen (alternatieven)*



De oplossingsrichtingen moeten gezocht worden in:

- stedelijke verbinding met meerdere aansluitingen en 50 of 70 km/h (paars);
- regionale verbinding met beperkt aantal aansluitingen en 80 km/h (rood);
- bovenregionale verbinding zonder extra aansluitingen en 80 of 100 km/h (blauw).

De stedelijke verbinding is vooral bedoeld om lokale verkeersknelpunten op de stedelijke noord-zuidverbinding op te lossen. Daarnaast zorgt de stedelijke verbinding voor verbetering van de leefbaarheid in onder andere Boshoven. De functie van de regionale verbinding is meer geënt op verbetering van de regionale en economische bereikbaarheid van onder andere de Hernieuwde overslaghaven MMTC en het DIC, maar zorgt ook voor verbetering van de stedelijke knelpunten. De bovenregionale verbinding moet meer gezien worden als een nieuwe belangrijke grensoverschrijdende vervoersas (oost-west) tussen België en Nederland. De regionale en bovenregionale verbinding gaan naar verwachting onderdeel uitmaken van het provinciaal verbindend wegennet.

Bij deze oplossingsrichtingen moet ook gekeken worden wat de invloed is van flankerende maatregelen op het hoofdwegennet van Weert en Cranendonck.

## 3.2 Verkeerseffecten

### *Verkeersintensiteiten en -afwikkeling*

In deze quick scan is met behulp van het verkeersmodel alleen de regionale verbinding met en zonder flankerende maatregelen (afwaardering huidige hoofdwegenstructuur) in Weert geanalyseerd. Daarmee is een goed beeld ontstaan van het oplossend vermogen van een Westtangent. In bijlage 2 zijn de effecten op de verkeersintensiteiten opgenomen.

Op basis van de verkeersintensiteiten uit het verkeersmodel zien we dat de Westtangent als regionale verbinding zonder flankerende maatregelen in beperkte mate verkeer aantrekt. Ten opzichte van de autonome situatie trekt de Westtangent maximaal 5.000 mvt/etmaal. Voor een nieuwe verbinding op het niveau van de stedelijke- en (boven)regionale hoofdwegenstructuur is de aantrekkende werking beperkt. Zonder flankerende maatregelen is de verschuiving op de andere hoofdwegen beperkt. Met flankerende maatregelen zijn de verschillen groter. Op de Ringbaan-West nabij Boshoven bijvoorbeeld is een reductie te zien van circa 30% van het autoverkeer. Dit verkeer zien we alleen niet meer terug op de beschouwde wegen. Ook de Westtangent wordt door de flankerende maatregelen niet veel drukker. Dit betekent dat door de flankerende maatregelen het verkeer onbedoeld wordt verdrongen naar andere wegen dan de hoofdwegenstructuur.

De aantrekkingskracht van de Westtangent hangt samen met de oriëntatie van het verkeer. Doordat verkeer in het verkeersmodel op de Kempenweg en Suffolkweg Zuid maar beperkte relatie heeft met Eindhovenseweg, zal de aantrekkingskracht beperkt blijven. De gemeente Weert en de leden van de projectgroep geven aan dat die relatie groter is dan het verkeersmodel nu laat zien. Bij nadere bestudering van de Westtangent zou de relatie noord-zuid een belangrijk aandachtspunt moeten vormen.

Met de gegevens van het huidige verkeersmodel is er een geringe verkeersafname op de Eindhovenseweg, Ringbaan-Noord nabij de A2 en de Ringbaan-West te zien. De lokale afwikkelings- en leefbaarheidknelpunten zullen als gevolg van de Westtangent wel afnemen, maar zullen niet worden opgelost. Door de flankerende maatregelen is een grotere afname van het verkeer te verwachten. Veronderstelt zou kunnen worden dat daardoor de afwikkelings- en leefbaarheidknelpunten daardoor afnemen. Maar doordat het verkeer juist kiest voor het onderliggend wegennet is de kans groot dat de afwikkelings- en leefbaarheidsproblemen juist zullen toenemen.

De Westtangent zorgt lokaal wel voor verschuivingen. Door een of meerdere nieuwe aansluitingen naar de wijk Boshoven wordt het verkeer lokaal beter verdeeld. Dit zorgt voor een betere bereikbaarheid van de woonwijk Boshoven. De ontsluitende wegen worden als gevolg van de aansluiting wel drukker. Doorgaand verkeer blijft op de hoofdwegenstructuur rijden. Als gevolg van de nieuwe aansluitingen van Boshoven ontstaan er geen sluiproutes door de wijk.

#### *Economische bereikbaarheid*

Goede infrastructuur is een basisvoorwaarde voor economische groei van bedrijven. Goederenvervoer en zakelijke verplaatsingen mogen niet gehinderd worden door zwakke schakels in de infrastructuur. Bij de beoordeling van vestigingslocaties laten bedrijven zich in toenemende mate leiden door de bereikbaarheid van bedrijven-terreinen. Dit blijkt uit het feit dat bereikbaarheidsaspecten als een van de belangrijkste beoordelingscriteria worden meegenomen in onder andere Rebis (van provincie Limburg) en in de businesspark monitor van LWV.

Limburg is gebaat bij goede infrastructuur, mede omdat het een aanjager vormt voor de grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit. In het topsectorenbeleid van de provincie Limburg wordt niet voor niets via het POL gezocht naar verbeteringsmogelijkheden voor de bereikbaarheid van de locaties van topsectoren. Een belangrijke speler in de Limburgse topsector (bouw)materiaaltechnologie is Trespa. Juist Trespa en de innovatieve Weerter betonfabrikanten zijn gevestigd op bedrijventerrein De Kempen, waarvoor de bereikbaarheid via de Westtangent sterk verbeterd wordt. Bovendien biedt de Westtangent voor de multimodale overslaghaven en het bedrijventerrein DIC in Budel een hoogwaardiger ontsluiting als basis voor een optimaal economisch fungeren.

De economische waarde van de huidige- en nieuwe bedrijvenlocaties neemt toe als de bereikbaarheid van deze locaties verbeterd. Met de ontwikkeling van Kampershoek 2.0 wordt een nieuwe werklocatie ontwikkeld in Weert. In vergelijking met deze nieuwe locatie scoren de bestaande werklocaties qua bereikbaarheid minder. Een impuls in de bereikbaarheid middels de Westtangent moet zorgen dat De Kempen en Kanaalzone I, II en III attractief blijven in de markt van bedrijfshuisvesting.

Ook de verschillende recreatieve voorzieningen in het gebied, zoals Kempen-broek en IJzeren Man, zijn gebaat bij een optimale bereikbaarheid vanuit de gehele regio. De Westtangent kan daar een belangrijke bijdrage aan leveren.

Een sterke (boven)regionale verbinding via de Westtangent kan bovendien een belangrijke impuls geven aan het grensoverschrijdende vervoer en de grensoverschrijdende arbeidsmobiliteit.

#### *Fietsverkeer*

Doordat de Westtangent maar een beperkte aantrekkingskracht heeft, verandert er voor de fietsstructuur naar verwachting niet veel. Het effect op de oversteekbaarheid naar de woongebieden Boshoven en Laarveld is nagenoeg nihil. Door de komst van de Westtangent verandert er wel wat op de oost-westrelatie tussen Weert en Budel en de Weerter- en Budelerbergen. De Westtangent doorsnijdt dit gebied waardoor de fietsrelaties worden verstoord. De mate waarin dit effect optreedt, is natuurlijk mede afhankelijk van de functie van de nieuwe verbinding en het aantal fietsoversteken dat zal worden gerealiseerd.

#### *Landbouwverkeer*

De Westtangent doorsnijdt landbouwgebied. Afhankelijk van de ligging en functie van de nieuwe verbinding heeft dit in meer of mindere mate effect op de verkaveling en het landbouwverkeer. Bij een stedelijke ontsluiting kan naar verwachting het landbouwverkeer gebruik maken van de nieuwe verbinding. Bij een regionale en bovenregionale functie zal dit mogelijk niet het geval zijn. Er moet dan goed gekeken worden of er parallelvoorzieningen nodig zijn en op welke locaties het landbouwverkeer de nieuwe verbinding (al dan niet ongelijkvloers) kan kruisen.

#### *Verkeersveiligheid*

Doordat de nieuwe verbinding een beperkte aantrekkingskracht heeft, zal het effect op de verkeersveiligheid ook beperkt zijn. De kans op ongevallen op de gesignaleerde ongevalconcentraties blijft aanwezig.

### 3.3 Ruimtelijke- en leefbaarheidseffecten

#### *Luchtkwaliteit en geluid*

Als gevolg van het verkeer hebben Weert en Budel te maken met lucht- en geluids-overlast. Bij Boshoven heeft onderzoek aangetoond dat veel woningen (ca. 275) langs de Eindhovenseweg, Ringbaan-Noord en suffolkweg zeer matig tot onvoldoende scores als het gaat om de geluidbelasting. In de wijk is zelfs een bewonerscomité geluidsoverlast Oda Boshoven opgericht. Dit comité heeft in 2010 een enquête uitgevoerd onder de bewoners. Daaruit bleek dat veel mensen last hebben van geluidsoverlast.

De Westtangent zorgt in meer of mindere mate voor reductie van het verkeer in met name Weert. Daardoor zal de luchtkwaliteit nabij de hoofdwegenstructuur in Weert verbeteren en neemt het geluidsniveau in Weert af. Doordat de nieuwe verbinding nabij een Natura 2000 gebied ligt vormt depositie van luchtverontreinigende stoffen een belangrijk onderdeel bij de nadere planvorming. Daarnaast krijgt de wijk Boshoven in meer of mindere mate te maken met een extra westelijk gelegen geluidsbron. Dit zorgt mogelijk voor geluidsoverlast, waardoor er geluidsreducerende maatregelen genomen moeten worden. Als gevolg van minder verkeer op de Ringbaan-Noord en Eindhovenseweg, zal daar ook een geluidsreductie optreden.

#### *Externe veiligheid*

De nieuwe verbinding is een nieuwe route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Een deel van de gevaarlijke stoffen die nu door Weert en Cranendonck worden vervoerd kunnen via de Westtangent richting het rijkswegennet worden vervoerd. Dit zorgt voor beperking van de lokale risico's. Bij de ontwikkeling van onder andere het DIC is het belangrijk dat er een goede ontsluiting is van het vervoer van gevaarlijke stoffen. Verwacht wordt dat door de economische ontwikkelingen er meer transport van gevaarlijke stoffen door Weert en Budel plaats gaat vinden. De Westtangent beperkt de risico's daarvan. In de planstudie wordt onder meer onderzoek gedaan naar de effecten op het groepsrisico en de mogelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen.

#### *Water*

Er is bij de realisatie van de Westtangent geen relatie met oppervlaktewateren. Doordat de Westtangent nabij natuurgebied wordt aangelegd kan er verstoring optreden van het grondwater.

#### *Landschap*

De Westtangent vormt een nieuw element in het landschap. Afhankelijk van de ligging, vormgeving en benodigde geluidsreducerende objecten zorgt de Westtangent voor verstoring van dit landschap. De landschappelijke inpassing van de weg moet ervoor zorgen dat deze verstoring zoveel mogelijk kan worden gereduceerd. Aan de andere kant biedt de weg ook kansen om het landschap meer als nu het geval is te positioneren. De weg kan als duidelijke scheiding gaan fungeren tussen stad/drukke en het natuurgebied/rust.

*Flora en fauna*

De Westtangent is nabij de Weerter- en Budelerbergen gelegen. Dit voormalige heidegebied is grotendeels beplant met grove dennen. In het bos liggen enkele bouwlanden die door extensieve begrazing worden gevormd tot structuurrijke graslanden. Dit gebied is rijk aan flora en fauna. Het is onder andere een belangrijk vogelgebied (nachtswaluw, boomleeuwerik en duinpieper). Door de realisatie van het ecodeuct over de A2 en de spoorlijn Eindhoven-Weert worden de nabijgelegen natuurgebieden van het Weerterbos met die van de Weerter- en Budelerbergen verbonden.

## Het vervolg

Dit hoofdstuk gaat in op onderwerpen die van belang zijn bij het verdere proces van planvorming. Naast de inhoudelijke betekenis van de Westtangent komen hier aan de orde aspecten als duurzaamheid, financiën en verdere planprocedures.

### 4.1 Kansen voor verduurzaming en innovatie

In de huidige en toekomstige planvorming voor een goede verkeerskundige oplossing gaat het niet alleen over het oplossend vermogen en daarmee de verkeerskundige effecten; ook de wijze waarop nieuwe infrastructuur kan en zal worden gerealiseerd is dan al snel een belangrijke vraag. Immers verkeer en infrastructuur brengen een aantal negatieve effecten mee - gedacht kan worden aan geluid, landschap en energie - die zoveel mogelijk beperkt dienen te worden. Het is dus verstandig om daar al vroegtijdig enige aandacht aan te schenken. Daarom wordt hier een aantal thema's benoemd waarbij in het vervolgproces nadere uitwerkingen aan kunnen worden gegeven en welke zullen bijdragen aan het ontwikkelen van duurzame oplossingen.

#### *Geluidhinder en luchtkwaliteit*

Dit zijn twee belangrijke negatieve milieueffecten van het gemotoriseerde verkeer. Standaard worden vaak maatregelen getroffen om te voldoen aan wettelijke bepalingen. Een meer duurzame benadering is om ervoor te zorgen dat dBA's en NOx en fijn stof ver(der) onder grenswaarden blijven. Daarom vinden momenteel diverse pilots plaats waarbij wegafschermingen worden ontwikkeld die niet alleen verkeersgeluid weren maar ook de luchtkwaliteit verbeteren. Daarnaast kan een andere wegdekverharding zorgen voor minder geluidshinder.

Het Duurzaamheidskompas is een voorbeeld van een instrument dat voor projecten de beoordeling van de duurzaamheid mogelijk maakt. Hierin onderscheidt het Duurzaamheidskompas zich van andere methoden om duurzaamheid te meten. De genoemde

onderwerpen maken onderdeel uit het het duurzaamheidskompas<sup>2</sup> waarbij een goed scala in beeld komt van relevante duurzaamheidsaspecten.

#### *Gedragbeïnvloeding weggebruikers*

Van groot belang is dat weggebruikers bewust zijn van hun rijgedrag en zoveel mogelijk gewenst gedrag rond bijvoorbeeld de rijsnelheden, optrekken/afremmen gaan vertonen. Daarvoor loopt het pilotproject 'Weg van de toekomst'<sup>3</sup> in de provincie Noord-Brabant (gemeente Oss, N329). Nieuwe innovaties voor de beïnvloeding van het weggedrag worden hier geïmplementeerd. Gedacht moet worden aan anticiperen op groen/rood licht, overige reisinformatie, verlenging groen voor vrachtverkeer, aankondiging van hulpdiensten etcetera.

#### *Energie*

Ook dit is een belangrijk aandachtsveld binnen duurzame ontwikkeling. Energie zal met name betrekking hebben op besparing van energiegebruik. Concreet speelt dat bij de openbare wegverlichting. Type verlichting en de omvang van plaatsing van verlichting kan veel verschil te zien geven in energiegebruik (overigens ook een thema bij Weg van de Toekomst). Maar er is op dit punt veel meer mogelijk. Gedacht kan worden aan verwarming van wegdek door koude-warmteopslag, waardoor het wegdek vrij van sneeuw en ijs kan blijven.

Momenteel wordt aan diverse pilotprojecten in de bouwwereld gewerkt om het thema duurzaamheid concreet toepasbaar te maken. Het is daarom zinvol om deze ontwikkeling verder te blijven volgen en in een volgende planfase nader en systematisch te verkennen welke concrete mogelijkheden zich voordoen en wat dat financieel (kosten, subsidies) betekent. In de volgende paragraaf gaan we iets verder op het onderwerp van kosten en financiering in.

## **4.2 Het huishoudboekje**

### **4.2.1 Kosten**

De gemeente Weert heeft een eerste globale inschatting van kostenniveau gemaakt voor de Westtangent. Dit is gedaan op basis van lengte van de tracés vermenigvuldigd met eenheidsprijzen. Tevens is een eerste inschatting gemaakt van benodigde aansluitingen, parallelvoorzieningen en kunstwerken. De kosten zijn natuurlijk mede afhankelijk van het kwaliteitsniveau en de mate van verduurzaming en innovatie van de weg. De kosten voor de Westtangent (vergelijkbaar met regionaal alternatief) zijn geschat op circa € 35 miljoen exclusief BTW (Bron: 'Kostenraming voor aanleg Westtangent in de gemeente Weert', 29 juli 2010, Breijn).

In deze kostenraming zijn drie tunnels opgenomen (twee spoor kruisingen en één ter hoogte van de Geuzendijk).

<sup>2</sup> Voor meer informatie zie o.a.: <http://www.tauw.nl/expertise/duurzaam/vooroverheden/duurzaamheidskompas/>.

<sup>3</sup> Meer informatie is te lezen op: [www.wegvandetoeekomst.nl](http://www.wegvandetoeekomst.nl).

#### 4.2.2 Financieringsmogelijkheden – de belangen

De financieringsmogelijkheden hangen vooral af van de belangen van de diverse partijen. Wanneer het belang groter wordt is ook de kans op omarming van de problematiek groter. Om de kansen in te schatten is een eerste aanzet voor een belangenanalyse gemaakt. Deze is in bijlage 2 opgenomen. De belangen zijn onderverdeeld naar de volgende aspecten:

- verkeersafwikkeling;
- economische bereikbaarheid bedrijventerreinen/ontwikkelingen;
- leefbaarheid;
- toeristisch recreatieve ontwikkelingen;
- verkeersveiligheid;
- reductie investeringen reconstructie;
- kwetsbaarheid wegenstructuur (netwerkgedachte).

De belangen zijn natuurlijk mede afhankelijk van de functie van de Westtangent. De belangen voor stakeholders als de provincie Limburg, het SRE, provincie Noord-Brabant en Vlaanderen worden groter bij de aanleg van een nieuwe regionale of bovenregionale verbinding.

Zoals nu geschat kan worden is het belang van de Westtangent vooral gericht op de lokale en (regionale) verkeersafwikkeling, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarnaast zien we een als gevolg van een verminderd ontwikkelingsniveau van de huidige wegenstructuur een kwetsbaar regionaal verbindend netwerk. Daarnaast hebben de gemeenten, de regio en ook provincies belang bij een goede economische bereikbaarheid van onder andere het DIC en multimodale overslaghaven MMTC.

Als het gaat om de aspecten verkeersafwikkeling, leefbaarheid en veiligheid kan het belang voor de gemeente Cranendonck vooralsnog onvoldoende worden aangetoond. Indien de aantrekkingskracht van de Westtangent groter is dan nu wordt geschat neemt het belang voor bovenstaande aspecten voor de gemeente Cranendonck toe. Het belang wat nu kan worden aangetoond voor Cranendonck, ligt vooral op het gebied van de economische bereikbaarheid van bestaande en nieuwe bedrijventerreinen.

### 4.3 Routeboek naar realisatie

*Vervolg op de verkeersstudie: 'planstudie/MER'*

Wanneer in de besluitvorming rondom nut en noodzaak van een Westtangent wordt besloten tot erkenning van de problematiek en de wenselijkheid van een oplossing, zullen verdere stappen in de planvorming moeten worden gezet. Belangrijk is de eerstvolgende planfase, waarin een breed en diepgaand onderzoek zal moeten plaatsvinden naar mogelijke alternatieven en hun effecten, zowel verkeerskundig gezien als uit oogpunt van ruimte, groen milieu (natuurlijk milieu), woon- en leefmilieu (grijs milieu) en economie. Deze fase wordt verder aangeduid als 'planstudiefase'.



Belangrijke vraag in dat verband is of voor het project Westtangent het proces van milieueffectrapportage (m.e.r.) moet worden gevolgd. Anders gezegd: is het initiatief om een Westtangent te realiseren een m.e.r.-plichtige activiteit.

#### *Milieueffectrapportage*

M.e.r. is een procedure die voorafgaand dan wel parallel aan de ontwikkeling van een bestemmingsplan kan worden gevolgd. Het is een (onderzoeks)instrument waarbij de milieugevolgen van een besluit in beeld komen voordat het besluit wordt genomen. Op die manier kan de overheid die het besluit neemt (het bevoegd gezag) de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken. Het doel van m.e.r. is dus om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over activiteiten met mogelijk belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu. M.e.r. heeft twee nevendoelstellingen:

- Het stroomlijnen van de besluitvorming: m.e.r. stroomlijnt verschillende procedures die nodig zijn voor het mogelijk maken van het initiatief. Dit is niet alleen positief voor de besluitvormende organen, maar biedt ook een heldere communicatie naar burgers en instanties.
- Het bundelen van (milieu)onderzoeken in één kader en het verrichten van die onderzoeken in elkaars wisselwerking.

De Wet Milieubeheer schrijft voor dat projecten met een bepaalde aard en omvang de procedure van milieueffectrapportage moet worden doorlopen alvorens een m.e.r.-plichtig besluit (vaststellen van het bestemmingsplan) mag worden genomen. Het is echter niet eenvoudig om vast te stellen of een voorgenomen activiteit wel of niet m.e.r.-plichtig is.

In deze fase van planvorming zijn geen harde uitspraken over de m.e.r.-plicht voor een Westtangent te doen. Het is echter aan te bevelen om in de onderhavige situatie de m.e.r.-procedure - hetzij verplicht, hetzij vrijwillig - te doorlopen. Op de eerste plaats omdat niet eerder een plan-m.e.r. is uitgevoerd (voor bijvoorbeeld het regionale ruimtelijke plan) zodat een nieuwe westelijke randweg nog maar zeer beperkt is onderzocht waar het de milieueffecten betreft. Op de tweede plaats wordt daarmee geïllustreerd dat de gemeente de bereidheid heeft om de plannen gedegen en in alle openbaarheid te ontwikkelen. Ten derde: er moeten diverse onderzoeken naar milieuaspecten gaan plaatsvinden (geluid, luchtkwaliteit, fauna, flora, bodem, water) hetgeen bij voorkeur in een inhoudelijke samenhang en in een navolgbaar proces kan gebeuren. De momenten van inspraak en besluitvorming zijn duidelijk te markeren, zodat ook in communicatieve zin het volgen van een m.e.r.-procedure een meerwaarde heeft. Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat een besluit tot een vrijwillige m.e.r. leidt tot dezelfde 'rechten en plichten' als een verplichte m.e.r.

De m.e.r.-procedure start met het opstellen van een notitie Reikwijdte en detailniveau door de initiatiefnemer (dat kan het college van burgemeester en wethouders van Weert zijn) en wordt door het bevoegd gezag (de Raad van Weert) vastgesteld.

Om de economische meerwaarde/noodzaak van de Westtangent aan te kunnen tonen zou in deze fase ook een MKBA (Maatschappelijk kosten baten analyse) uitgevoerd moeten worden.

*Uitwerkingsplan(nen) en planologische verankering*

In het kader van de planstudie/m.e.r. worden al veel technische en ruimtelijke aspecten bepaald en worden besluiten genomen over de te treffen maatregelen ter beperking van negatieve effecten (mitigatie) en maatregelen ter vervanging van verloren waarden (compensatie). Die keuzes zullen in verschillende plannen verder worden uitgewerkt. Centraal daarbij staat het civieltechnisch ontwerp van de wegomlegging en de inpassing van de weg in zijn omgeving.

*Tijdsspanne*

Voor de fase van planstudie/m.e.r./ontwerpbestemmingsplan is het reëel om uit te gaan van een periode van minimaal één tot anderhalf jaar (inclusief besluitvorming over het MER). In de bijlage is een schematisch tijdsoverzicht opgenomen.

# Bijlage 1

## Samenstelling projectgroep

- R. v Ekeren (gemeente Weert);
- A. Cramers (gemeente Weert);
- S. Mensvoort (gemeente Weert);
- M. Dolders (gemeente Weert);
- P. Kersten (gemeente Weert);
- J. v Asten (gemeente Cranendonck);
- N. Bos (gemeente Cranendonck);
- W. Bijlmakers (gemeente Nederweert);
- R. Roukens (PRV Limburg);
- G. Rutten (RMO Midden Limburg);
- B. Peters (Goudappel Coffeng);
- B. Heijnen (Goudappel Coffeng).

CONCEPT

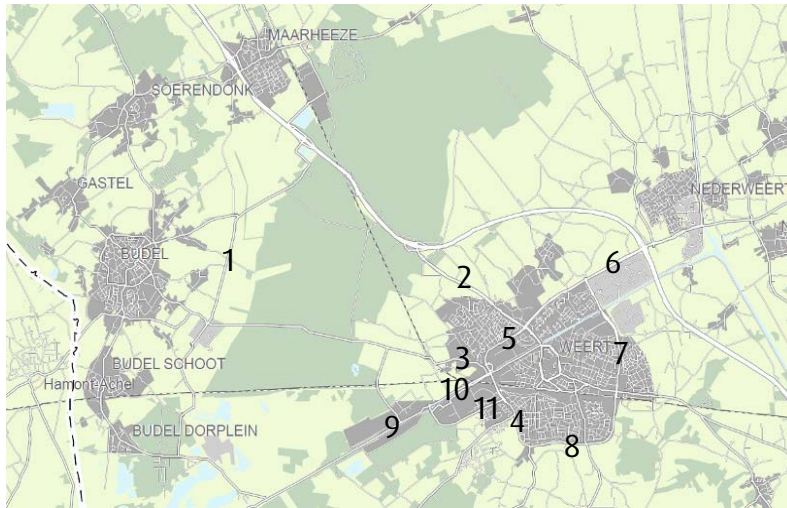
# Bijlage 2

## Verkeersanalyse

In tabel 2.1 en figuur 2.1 zijn de intensiteiten in de autonome situatie 2020 weergegeven (Verkeersmodel Midden-Limburg). De gehanteerde verkeersintensiteiten zijn afgerond en derhalve richtinggevend.

		<b>personenauto's</b>	<b>vrachtauto's</b>
1	Randweg-Oost (Budel)	10.000-15.000	2.500-5.000
2	Eindhovenseweg	15.000-20.000	2.500-5.000
3	Princenweg (hoogtebeperking)	2.500-5.000	< 1.000
4	Ringbaan-West	20.000-30.000	2.500-5.000
5	Ringbaan-Noord	20.000-30.000	2.500-5.000
6	Ringbaan-Noord (bij A2)	> 30.000	> 5.000
7	Ringbaan-Oost	10.000-15.000	1.000-2.500
8	Ringbaan-Zuid	10.000-15.000	1.000-2.500
9	Kempenweg	10.000-15.000	2.500-5.000
10	Suffolkweg Zuid	5.000-10.000	1.000-2.500
11	Kazernelaan	5.000-10.000	< 1.000 (verbod door- gaand vrachtverkeer)

Tabel B2.1: Autonome verkeersintensiteiten hoofdwegenstructuur 2020



Figuur B2.1: Autonome verkeersintensiteiten hoofdwegenstructuur 2020

Met behulp van het verkeersmodel is ook gekeken naar de oriëntatie van het verkeer. Belangrijkste relaties waarvoor een Westtangent op het hoofdwegenet een alternatief kan bieden is voor verkeer tussen de Kempenweg en Suffolkgweg richting de Eindhovenseweg. Verkeer op de Kempenweg heeft in het verkeersmodel geen relatie met de Eindhovenseweg. Dat betekent dat verkeer van de Kempenweg niet of nauwelijks via de Eindhovenseweg rijdt. Verkeer richting het noorden (A2) maakt in het verkeersmodel gebruik van Trancheeweg. Verkeer op de Suffolkgweg heeft in het verkeersmodel geen relatie met het noorden. Het merendeel van het verkeer is op de oost-westelijke relatie gericht en rijdt via de Kempenweg in westelijke richting en de Ringbaan-Noord in oostelijke richting.

De I/C-verhouding (Intensiteit/capaciteit) in de ochtend- en avondspits van wegvakken zegt iets over de afwikkeling van het verkeer. In het studiegebied zijn zowel in de ochtend- en avondspits wegvakken met hoge I/C-verhouding. Op de volgende wegvakken ligt de I/C-verhouding tussen de 0,75 en 0,9. Dit duidt op verhoogde kans op afwikkelingsknelpunten:

- Eindhovenseweg (os + as);
- Ringbaan-Noord nabij A2 (os + as).

Op de Ringbaan-West/Ringbaan-Noord nabij Boshoven (tussen Suffolkgweg Zuid en Eindhovenseweg) ligt de I/C-verhouding boven de 0,9. Dit duidt op afwikkelingsknelpunten in zowel de ochtend- als avondspits.

In deze quick scan is met behulp van het verkeersmodel alleen de regionale verbinding met en zonder flankerende maatregelen in Weert geanalyseerd. Daarmee is een goed beeld ontstaan van het oplossend vermogen van een Westtangent. In tabel B2.2 staan de procentuele verschillen van de diverse wegvakken ten opzichte van de autonome situatie.

		Westtangent (excl. flankerende maatregelen)		Westtangent (incl. flankerende maatregelen)	
		PA	VA	PA	VA
1	Randweg-Oost (Budel)	-5%	0%	-5%	0%
2	Eindhovenseweg	-5%	-5%	-20%	-35%
3	Princenweg (hoogtebeperking )	-20%	n.v.t.	-20%	n.v.t.
4	Ringbaan-West	-5%	-5%	-30%	-15%
5	Ringbaan-Noord	-5%	-5%	-20%	-40%
6	Ringbaan-Noord (nabij A2)	-5%	-5%	-5%	10%
7	Ringbaan-Oost	0%	0%	5%	10%
8	Ringbaan-Zuid	10%	10%	-5%	20%
9	Kempenweg	5%	0%	9%	0%
10	Suffolkweg Zuid	0%	-5%	-9%	-5%
11	Kazernelaan (verbod doorgaand vrachtverkeer)	5%	n.v.t.	15%	n.v.t.
12	Westtangent	1.000-2.5000	1.000-2.5000	2.500-5.000	1.000-2.5000

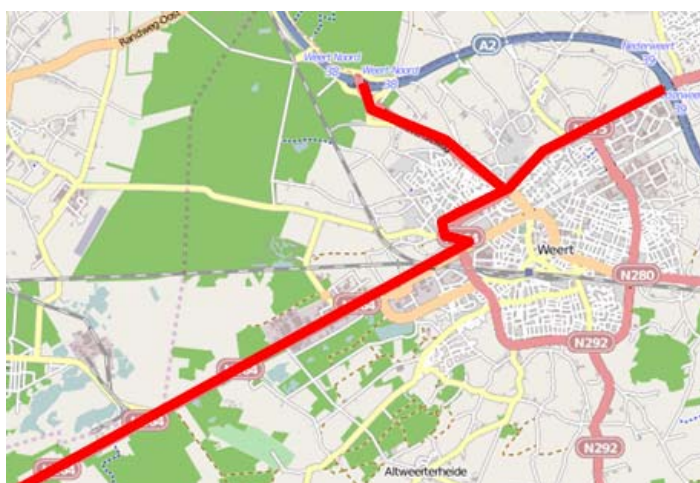
Tabel B2.2: Verschil intensiteiten Westtangent 2020 ten opzichte van autonome situatie 2020

## Bijlage 3

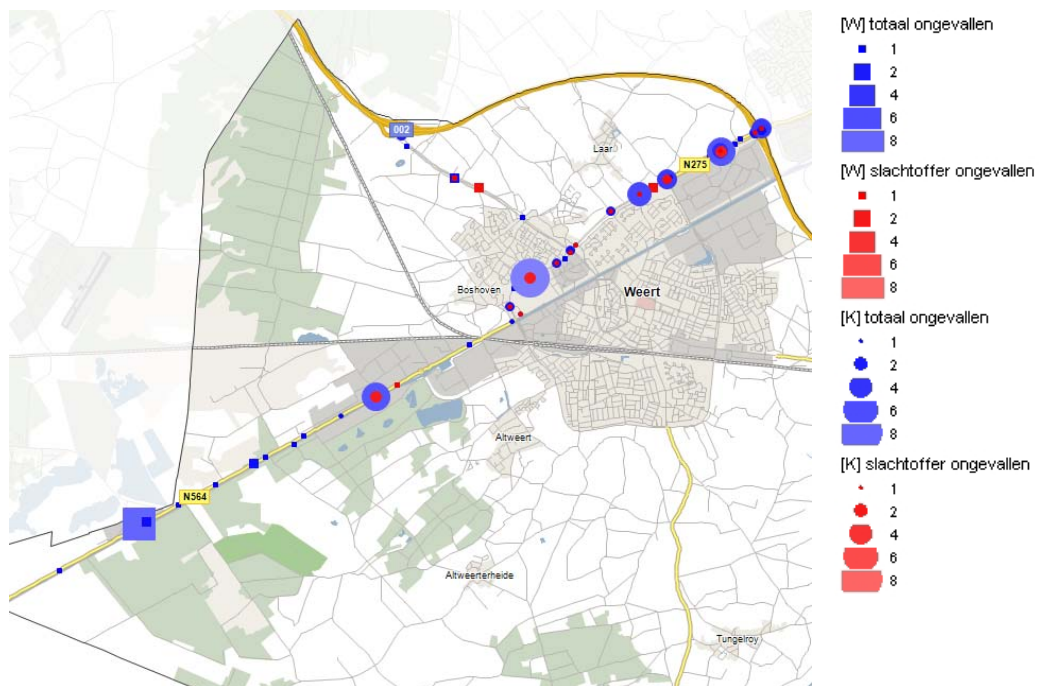
# Ongevallenanalyse

### *Weert*

Het studiegebied dat geanalyseerd is (zie figuur B3.1) betreft de Kempenweg, Suffolkweg Zuid, Eindhovensweg, Ringbaan-Noord en een klein gedeelte van de Ringbaan-West. In de ongevallenstatistiek is een dalende trend te constateren in het aantal ongevallen. Deze dalende trend is het resultaat van de jarenlange inspanningen op het verbeteren van de verkeersveiligheid (infra, voertuigen, gedrag). In totaal hebben er 111 ongevallen plaatsgevonden in de laatste vijf geregistreerde jaren. Voor het studiegebied heeft een nadere analyse van de ongevallen plaatsgevonden.



*Figuur B3.1: Studiegebied ongevallenanalyse*



*Figuur B3.2: Geregistreerde ongevallen 2007-2011*

De beschouwde ongevallen in Weert hebben voornamelijk op kruispunten plaatsgevonden, zoals goed te zien is in figuur B3.2. De belangrijkste ongevallocaties zijn (3 of meer ongevallen):

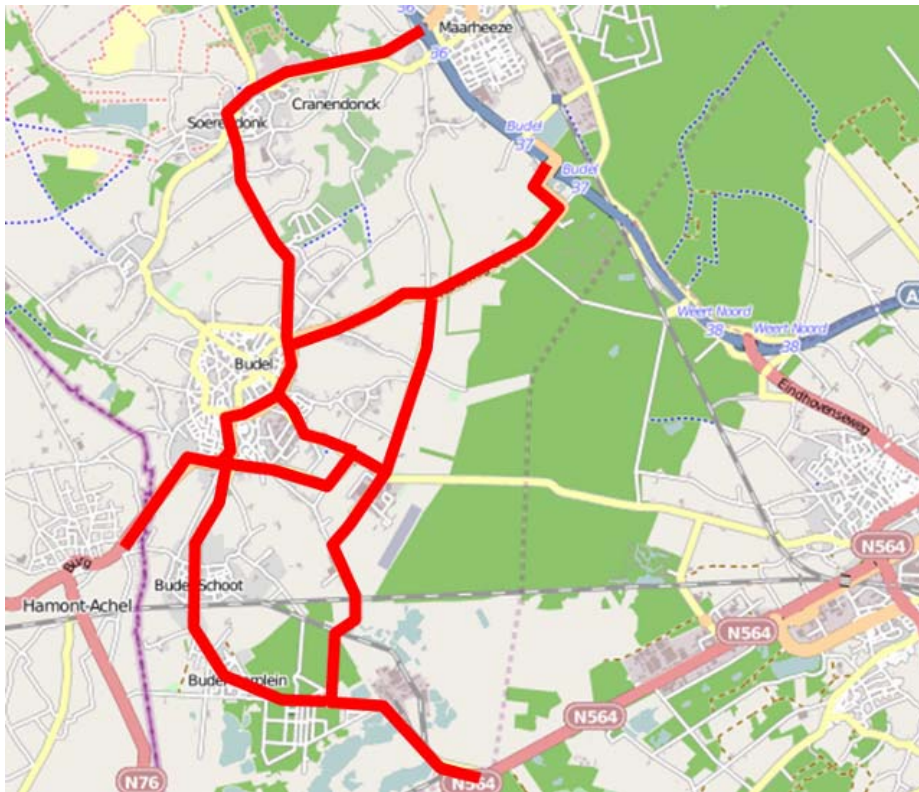
- Kempenweg - Havenweg;
- Kempenweg - Trancheeweg (dodelijk ongeval in 2010);
- Suffolkweg Zuid - Ringbaan-West;
- Ringbaan-Noord - Sint Luciastraat;
- Ringbaan-Noord - Laarderweg;
- Ringbaan-Noord - Ringbaan Oost;
- Ringbaan-Noord - Marconilaan.

Opvallend is dat de ongevallen met name plaatsvinden op de voorrangskruispunten. Dit komt ook naar voren in de toedracht van ongevallen (voorrang verlenen). Het enige ongeval met een dodelijke afloop vond plaats op een voorrangskruispunt in 2010. De slachtoffers vielen op de wegen met een maximum van 70 of 80 km/h.

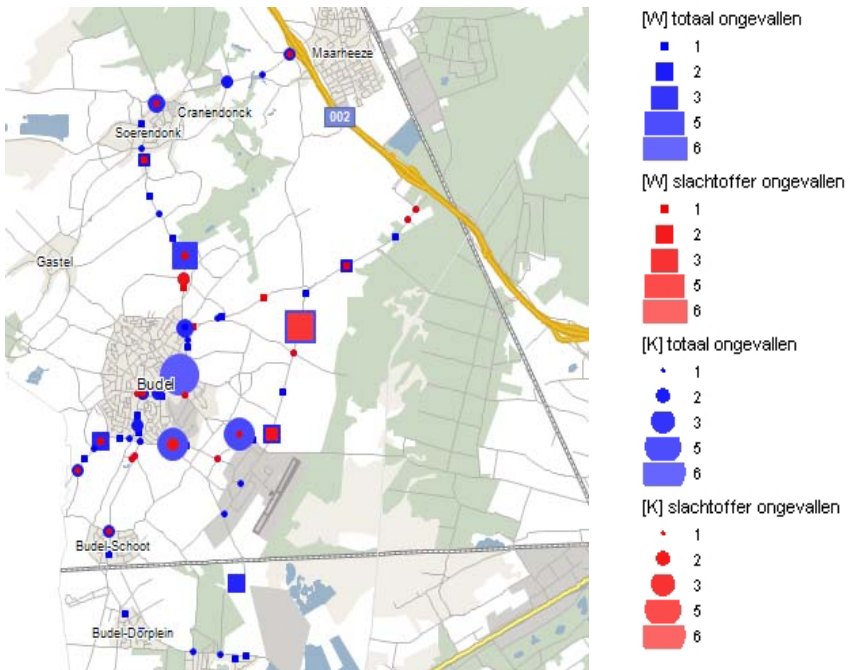
#### *Cranendonck*

De beschouwde wegen in Cranendonck betreft de voornaamste routes tussen België/ N564 en de A2 (zie figuur B3.3).





Figuur B3.3: Beschouwde wegen Cranendonck



Figuur B3.4: Geregistreerde ongevallen 2007-2011 (rechts)

Op de beschouwde wegen in Cranendonck hebben geen dodelijke ongevallen plaatsgevonden. De ongevallen in het studiegebied hebben voornamelijk op kruispunten plaatsgevonden, zoals goed te zien is in figuur B3.4. De belangrijkste ongevallocaties in het studiegebied (3 of meer ongevallen) zijn:

- Randweg-Oost (wegvak);
- Randweg-Oost (wegvak tussen Meermortel en Bosch);
- Molenheide - Strijperdijk;
- Maarheezerweg - Keunenhoek;
- Maarheezerweg - Nieuwedijk;
- Burgemeester van Houtstraat - Meermortel;
- Grensweg - Cranendoncklaan;
- Midbuulweg - Fabrikstraat;
- Meermortel - Heikantstraat.

Vestiging Eindhoven  
Flight Forum 92-94  
5657 DC Eindhoven  
T (040) 235 25 00  
F (040) 235 25 55

[www.goudappel.nl](http://www.goudappel.nl)  
[goudappel@goudappel.nl](mailto:goudappel@goudappel.nl)

adviseurs  
mobiliteit  
**Goudappel  
Coffeng**