

Inventarisatie Knelpunten
Ringbanenstelsel 2017
Gemeente Weert 2017



Mei 2017



INHOUD

1.	Inleiding	4
2.	Verkeerskundige analyse	6
	2.1 <i>Verkeersveiligheid</i>	6
	2.2 <i>Doorgaand verkeer</i>	9
	2.3 <i>Geluid Ringbanen</i>	11
	2.4 <i>Luchtkwaliteit Ringbanen</i>	12
	2.5 <i>Conclusie</i>	12
3.	Uitgangspunten	14
	3.1 <i>Ruimtelijke disciplines</i>	14
	3.2 <i>Beheer</i>	17
	3.3 <i>Conclusie</i>	20
4.	Verkeerskundige visie	22
	4.1 <i>Strategische ruimtelijke visie</i>	22
	4.2 <i>Verkeerskundige visie op het ringbanenstelsel</i>	22
5.	Maatregelen	26
	5.1 <i>Maatregelen</i>	26
	5.2 <i>Maatregelen andere disciplines</i>	27
6.	Bijlagen	30
	<i>Bijlage 1: Motie raad</i>	31
	<i>Bijlage 2: Kenmerken ringbanen</i>	31
	<i>Bijlage 3: Werkwijze verkeersmodel</i>	32
	Colofon	33

01

INLEIDING

Aanleiding

De ringbanen in Weert zijn wegen die bedoeld zijn voor de stedelijke ontsluiting van het gemotoriseerd verkeer. Zij liggen rondom de stad – op sommige delen aan de rand – en hebben een totale lengte van 10,3 kilometer. Deze wegen ontsluiten het verkeer op stedelijk niveau en hebben een belangrijke verkeerskundige functie voor de gehele stad Weert. Zowel op het gebied van verkeersontsluiting als van verkeersveiligheid.

De raad heeft op 9 juli 2014 via een motie een samenhangende visie op de ringbanen gevraagd. De motie is opgenomen als bijlage 1. Zij vraagt te kijken naar de doorstroming van het verkeer, de veiligheid en vooral naar de wisselwerking tussen beide aspecten.

Doel

Het doel van de inventarisatie is om knelpunten rond het ringbanenstelsel in Weert in beeld te brengen, waarbij aandacht moet komen voor doorstroming in relatie tot veiligheid. Doorstroming gaat over autoverkeer, vrachtverkeer en ook LZV's (Lang Zwaardere Vrachtautocombinaties). Verkeersveiligheid richt zich op de oversteekbaarheid van de ringbanen voor langzaam verkeer.

De ringbanen zijn niet alleen verkeerskundig bekeken. Er zijn diverse ruimtelijke en beheersmatige aspecten bekeken die samen geleid hebben tot de voorliggende inventarisatie. Bij relevante ruimtelijke beleidsvelden is de betekenis van de ringbanen voor deze beleidsvelden uitgewerkt. Ook de diverse beheerzaken die op de ringbanen van toepassing zijn, zijn beschreven. Deze zijn als uitgangspunten in de inventarisatie opgenomen.

Er is geen uitvoeringsprogramma met financiële middelen toegevoegd. Dit is niet gebeurd omdat er nu geen geld beschikbaar is. Wel worden maatregelen voorgesteld. Echter de uitvoering ervan is niet gegarandeerd. Er worden kostenramingen gegeven. Jaarlijks

worden maatregelen uit het verkeersknelpuntenbudget of prioriteiten ten behoeve van de uitvoering opgevoerd.

Proces

De verkeerskundige visie is in samenwerking tot stand gekomen met de Verkeerscommissie Weert.

Hierin hebben VVN, Platform Gehandicapten, de Fietsersbond en de politie zitting.

Leeswijzer

Om te komen tot een verkeerskundige visie over de ringbanen zijn tot nu toe de volgende stappen gezet:

1. Er is een verkeerskundige analyse verricht op het ringbanenstelsel (H2);
2. De betekenis van de ringbanen voor andere ruimtelijke beleidsvelden en beheer is uitgewerkt en vervolgens vertaald naar uitgangspunten (H3);
3. Op basis van bovengenoemde analyse en uitgangspunten is de verkeerskundige visie opgesteld (H4);
4. Vervolgens zijn maatregelen voorgesteld waarmee de verkeerskundige visie kan worden verwezenlijkt (H5);



02

VERKEERSKUNDIGE ANALYSE

Zoals ook in de motie aangegeven is, heeft het ringbanenstelsel een doorstromingsfunctie. Deze conflicteert op enkele locaties met de verkeersveiligheid van overstekende fietsers en voetgangers. Naast dit verkeersveiligheidsitem leeft ook het idee dat grote aantallen van het doorgaand verkeer via het centrum van Weert rijdt in plaats van over het ringbanenstelsel. Verder constateren wij dat bij (te) kleine rotondes veel schade aan het wegdek is. Tevens geldt de vraag hoe het staat met het geluid en met de luchtkwaliteit op de ringbanen. In dit hoofdstuk wordt hier nader op ingegaan.

2.1 Verkeersonveiligheid

Gezien het beeld van de verkeersongevallen van de laatste jaren en het gevoel van verkeersonveiligheid door overstekend langzaam verkeer, is de verkeersveiligheid op het ringbanenstelsel geïnventariseerd. Het oversteken voor voetgangers en fietsers wordt op enkele plekken zonder ondersteunende, beveiligde maatregelen als onveilig ervaren. Dit wordt mede veroorzaakt door de toegestane snelheid van 70 km/u. Door deze hoge snelheid wordt de kans op inschattingfouten van overstekers groter. Bovendien moeten op enkele locaties twee rijstroken uit één richting in één keer worden overgestoken. Dit maakt het oversteken moeilijker.

Op de ringbanen zijn de ongevallen geanalyseerd in de periode 2001 t/m 2015. Doordat de politie geen prioriteit meer gaf aan verkeersongevallenregistratie is er in de periode 2010 t/m 2013 een forse onderregistratie geweest. Hierdoor is de betrouwbaarheid van de gegevens matig. Bij deze analyse is globaal naar de cijfers gekeken.

In de periode 2001 t/m 2015 zijn in totaal 452 verkeersongevallen geregistreerd. Bij 12 % van de ongevallen was een fietser of

voetganger betrokken (oftewel 56 ongevallen). Bij deze 56 ongevallen waren 35 slachtoffers te betreuren, waarvan 12 in de leeftijd van schoolgaande jeugd. Het zijn over het algemeen ernstige ongevallen.

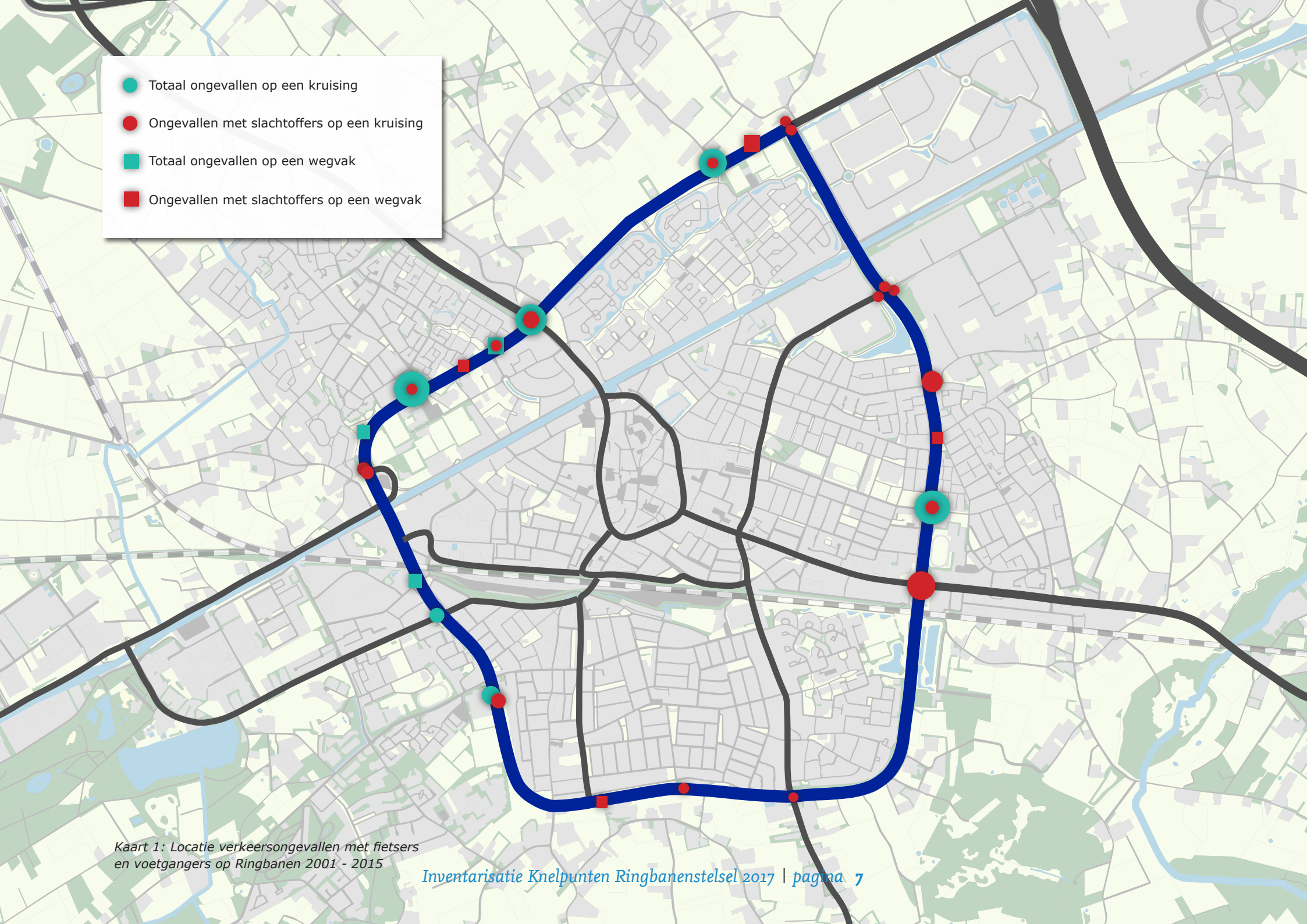
Opvallend is de concentratie van fiets- en voetgangersongevallen ter hoogte van Boshoven (19 ongevallen met 9 slachtoffers). Deze gebeuren bij: de rotonde Eindhovenseweg, de oversteek Gouverneurlaan en de verkeerslichten bij de Sint Luciastraat. Verder springen de volgende locaties in het oog:

- Ringbaan Oost/Maaslandlaan/Sint Jobstraat
- Ringbaan Oost/Roermondseweg
- Ringbaan West/Parklaan/Keulerstraat



Oversteek Gouverneurlaan

- Totaal ongevallen op een kruising
- Ongevallen met slachtoffers op een kruising
- Totaal ongevallen op een wegvak
- Ongevallen met slachtoffers op een wegvak



Kaart 1: Locatie verkeersongevallen met fietsers en voetgangers op Ringbanen 2001 - 2015



MOESELPEELWEG



HOOGVELDSTRAAT



NERANUSHOF/LEO DRIESSENSSTRAAT



LAURENBURG



GRASWINKEL EN GAMMA-OMGEVING



BOCHOLTERWEG - COLLEGE



HUSHOVERWEG

Beheer van olifantenpaadjes van fietsers

Fietsers en voetgangers zoeken de kortste route, indien mogelijk. Zij maken eigen paden door plantsoenen, zogenaamde olifantenpaadjes. Deze paadjes liggen bij de ringbanen op de volgende locaties:

- Ringbaan Noord ter hoogte van de Hushoverweg (oude oversteek)
- Ringbaan Noord ter hoogte van Hoogveldstraat in Boshoven
- Ringbaan West ter hoogte van het Neranushof (oversteek naar het College)
- Ringbaan West aan westzijde tussen Bocholterweg en fietspad naar het College
- Ringbaan Zuid ter hoogte van Laurenburg (oversteek naar tankstation)
- Ringbaan Zuid/Oost ter hoogte van Moeselpeelweg
- Ringbaan Oost ter hoogte van Graswinkel (oversteek naar "Gamma-omgeving")
- Ringbaan Oost ter hoogte van de Tromplaan (gedeelte zonder geluidswand)

Olifantenpaadjes geven een behoefte aan. Dit zijn plekken waar mensen willen fietsen of lopen. Echter dit moet wel veilig kunnen. Hoe gaan we hiermee om? Er zijn verschillende oplossingsmogelijkheden. De ervaring is dat zomaar afsluiten niet werkt. Fietsers en voetgangers zoeken hun (kortste) weg en zijn ook bereid risico's te nemen.

De volgende mogelijkheden zijn er:

- Afsluiten en een redelijk alternatief aanbieden;
- Het olifantenpad formaliseren;
- Er is geen oplossing: olifantenpad laten liggen en informeren fietsers.



TROMPLAAN

2.2 Doorgaand verkeer

Het idee bestaat dat automobilisten gebruik maken van routes door de stad in plaats van over de ringbanen. De ringbanen zouden niet optimaal gebruikt worden. Het rijden door de binnenstad zou sneller zijn. Dit zou leiden tot niet noodzakelijk verkeer binnen het ringbanenstelsel met effecten op de leefbaarheid, bijvoorbeeld voor de Maaseikerweg, hetgeen een ongewenste situatie is.

Om na te gaan hoe de ringbanen tegenwoordig functioneren, heeft Royal HaskoningDHV met behulp van het verkeersmodel Weert een onderzoek verricht. In bijlage 3 is de werkwijze beschreven.

Kalibratie van het verkeersmodel Weert

Het verkeersmodel van Weert is onderdeel van het verkeersmodel Midden-Limburg. De herkomst en bestemmingsmatrices zijn ten behoeve van een betere beschrijving van het verkeer op wegvakniveau gekalibreerd op tellingen. Dit is gebeurd voor het auto- en vrachtverkeer in een volledig geautomatiseerd kalibratieproces (iteratief proces). De matrices zijn zodanig aangepast dat ze de tellingen zo dicht mogelijk benaderen. In de kalibratie is rekening gehouden met de betrouwbaarheid van een telling door het toekennen van gewichten. In het model zijn immers niet alle tellingen consistent omdat deze uit verschillende bronnen zijn afgeleid.

Tellingen

Het auto- en vrachtverkeer is gekalibreerd op ruim 1.400 verkeerstellingen. In Midden-Limburg zijn tellingen ingevoerd van de beschikbare informatie van de gemeenten, de provincie Limburg en Rijkswaterstaat.

Toedeling

In de toedeling zijn alle in de gekalibreerde herkomst en bestemmingsmatrices vastgelegde verplaatsingen tussen de verschillende zones via één of meerdere logische routes over het netwerk van hun herkomst naar hun bestemming geleid. Een verkeersmodel is opgebouwd uit verschillende zones. Deze zones zijn de herkomst- en bestemmingsgebieden, bijvoorbeeld een bedrijventerrein of een woonwijk. Op elk wegvak dat onderweg gepasseerd wordt, wordt het betreffende aantal verplaatsingen in die richting bijgeteld. Resultaat is

een belast netwerk waarin per wegvak het aantal gepasseerde auto's is vastgelegd zowel in de heen- als in de terugrichting.

De routekeuze van het auto- en vrachtverkeer is afhankelijk van de optredende congestie. Als gevolg van beperkte capaciteit op een bepaald deel in het netwerk gaan automobilisten andere routes nemen. Om het effect van wisselende routekeuze te beschrijven is gebruik gemaakt van een capaciteitsafhankelijke toedeling, waarbij de tijdverliezen afhankelijk zijn van zowel capaciteitsbeperkingen op wegvakken als van wachttijden voor kruispunten. Voor vrachtverkeer is steeds een snelheid gehanteerd die 10km/u lager is dan voor autoverkeer, met uitzondering van de snelwegen en autowegen. Daar is een snelheid van 85 km/u gehanteerd voor vrachtverkeer.

Het verkeersmodel Midden-Limburg is gebouwd voor een gemiddeld ochtendspitsuur, gemiddeld avondspitsuur en een maatgevend restdaguur. De berekende wegvakbelastingen van de verschillende perioden zijn opgeteld om de etmaalbelastingen te krijgen.

Kalibratieresultaat

Na de kalibratie zijn de gekalibreerde herkomst- en bestemmingsmatrices opnieuw toegedeeld aan het netwerk en zijn de modelwaarden vergeleken met de telwaarden. Omdat in verkeersmodellen relatief lage waarden met elkaar vergeleken worden, is het niet juist alleen het relatieve verschil tussen de tel- en modelwaarden te beschouwen. Daarom wordt een en ander nog verder statisch onderbouwd door het uitvoeren van een zogenaamde statistische T-toetsen.

Het verkeer op het wegennet van Weert is onder te verdelen in drie soorten:

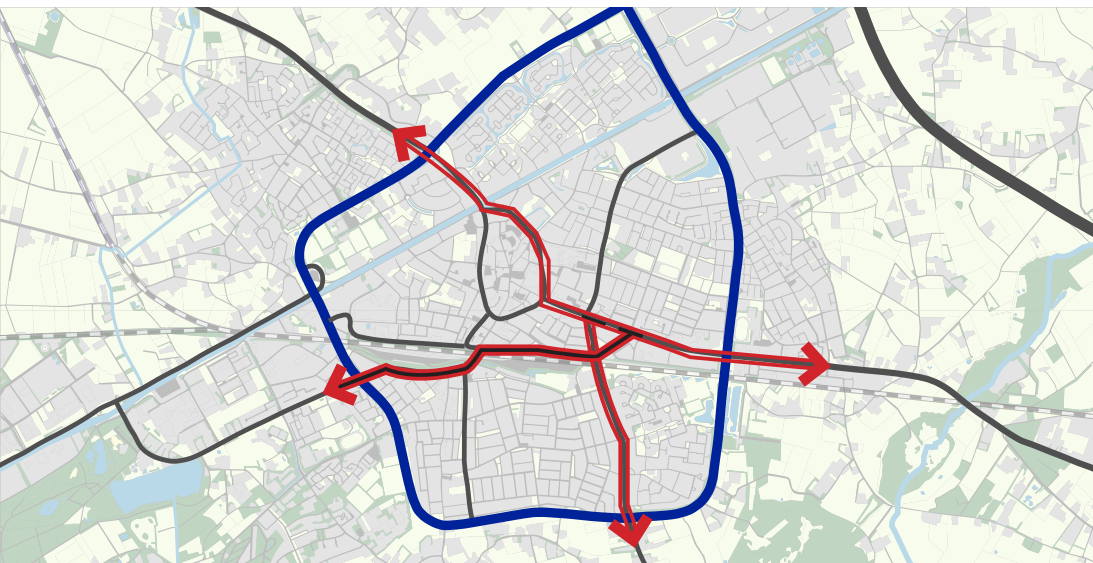
- Intern verkeer: verkeer dat een herkomst én bestemming heeft in Weert.
- Extern verkeer: verkeer dat een herkomst óf bestemming heeft in Weert.
- Doorgaand verkeer: verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in Weert.

Eerst is de verdeling van de hiervoor genoemde verkeerssoorten over het gehele wegennet van Weert onderzocht. Daarin komt naar voren:

- De ringbanen worden vooral gebruikt door extern en doorgaand verkeer.
- De Ringbaan Noord en Ringbaan West kennen een relatief hoog aandeel doorgaand verkeer.
- Intern verkeer (verkeer met herkomst of bestemming in Weert) maakt slechts in beperkte mate gebruik van de ringbanen.
- Doorgaand verkeer is in het gebied binnen de ringbanen nauwelijks aanwezig. Er zijn slechts 3 routes te onderscheiden die, in beperkte mate, worden gebruikt door doorgaand verkeer.

Deze doorgaande routes zijn nader onderzocht. Het verkeer over deze routes is in beeld gebracht. Het gaat om de volgende routes:

- Eindhovenseweg – Maaseikerweg (en vice versa);
- Roermondseweg – Eindhovenseweg (en vice versa);
- Roermondseweg – Kempenweg (en vice versa).



Kaart 2: Doorgaand verkeer

Route Eindhovenseweg – Maaseikerweg en vice versa

De totale hoeveelheid doorgaand verkeer op deze route bedraagt circa 750 motorvoertuigen (mvt) per etmaal (mvt/etmaal). Dit is zeer laag. Vergelijk dit met de dagelijks intensiteit op de Maaseikerweg in Weert; deze ligt op ca. 9000 motorvoertuigen per etmaal. Van dit doorgaand verkeer rijden ca. 400 mvt via de Ringbaan West en ca. 350 mvt door het centrum van Weert.

Wat opvalt is dat verkeer naar het noorden, naar de Eindhovenseweg, vooral door het centrum rijdt en verkeer naar het zuiden vooral via de ringbanen rijdt. Dit kan worden verklaard door het feit dat linksafslaande bewegingen normaal gesproken de meeste vertraging opleveren, waardoor verkeer eerder geneigd is om rechtdoor of rechtsaf (minste vertraging) te rijden.

Route Roermondseweg – Eindhovenseweg en vice versa

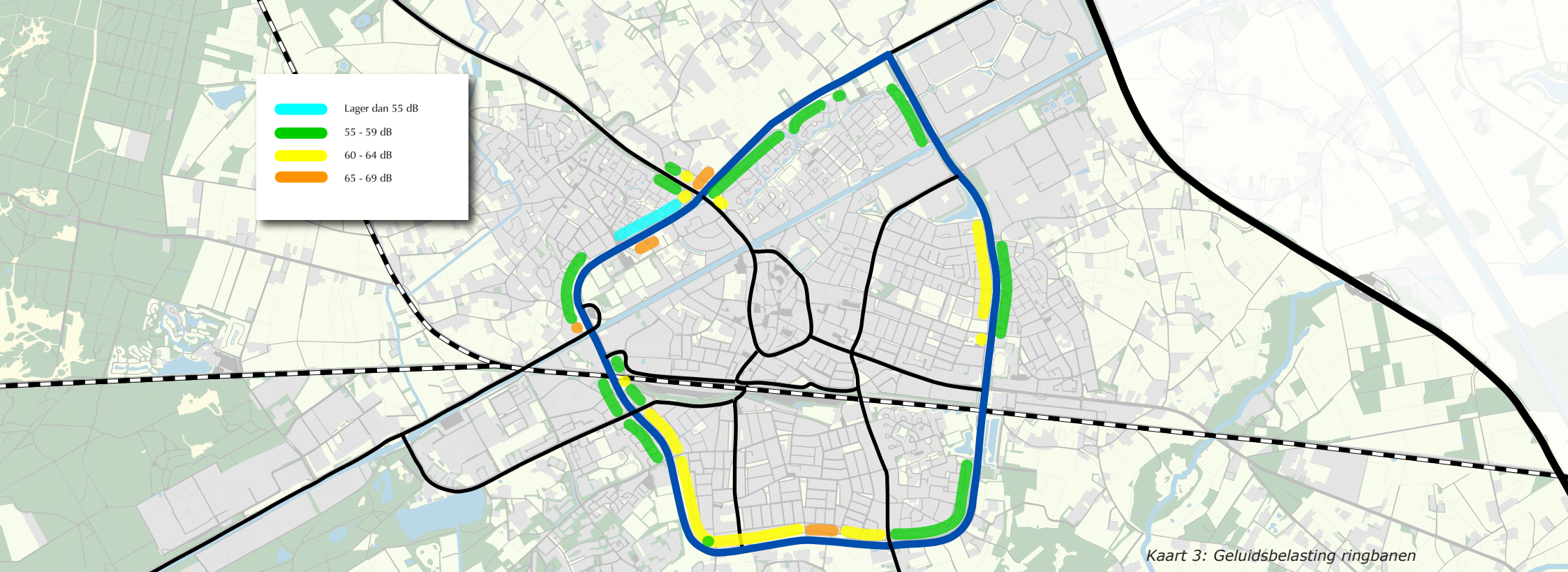
De totale hoeveelheid doorgaand verkeer op deze route bedraagt ca. 300 mvt/etmaal. Van dit doorgaand verkeer rijden ca. 30 mvt via de Ringbaan Oost. Het overgrote deel van dit verkeer maakt gebruik van de route door het centrum via de Roermondseweg of Maaslandlaan. Het doorgaande verkeer op deze relatie maakt nauwelijks gebruik van de ringbanen.

Route Roermondseweg – Kempenweg en vice versa

De totale hoeveelheid doorgaand verkeer op deze route bedraagt ca. 650 mvt/etmaal. Ook op deze route maakt slechts een klein deel van dit verkeer gebruik van de ringbanen: ca. 550 mvt rijden namelijk via het centrum en ca. 100 mvt rijden via Ringbaan Zuid.

Verreweg het overgrote deel van het doorgaande vrachtverkeer maakt gebruik van de ringbanen. Op twee van de drie onderzochte routes liggen namelijk (te) lage spoortunnels.

Ook is in de berekeningen van de verkeersmodellen rekening gehouden met de groei van het verkeer in de toekomst (de komende 10 jaar). Deze groei is zeer beperkt en heeft geen invloed op de bovenstaande conclusies. Met andere woorden het wegennet van Weert is toekomstbestendig en robuust.



Kaart 3: Geluidsbelasting ringbanen

2.3 Geluid Ringbanen

Geluid is van grote invloed op de gezondheid. Na luchtverontreiniging komt geluidsoverlast op de tweede plaats als milieufactor die de gezondheid schaadt. Ernstige hinder kan via aanhoudende stress tot lichamelijke klachten leiden. Slaapverstoring is van invloed op het herstelmecanisme van het lichaam en op het functioneren overdag. Ook kan een hoog geluidsniveau de kans op hoge bloeddruk en hart- en vaatziekten vergroten.

Daarom hoort bij een verkeerskundige visie op de ringbanen ook inzicht in de hoogte van de geluidbelasting langs het ringbanenstelsel. Het geluid als gevolg van het wegverkeer op de ringbanen is inzichtelijk gemaakt. Zie bijgevoegde kaart. De geluidbelasting is hierbij in verschillende klassen ingedeeld.

Per geluidsbelastingsklasse kan er iets gezegd worden over de bijbehorende hinderbeleving en geluidkwaliteit die ervaren wordt.

Geluidsbelastingsklasse	Gehinderden %	Ernstig gehinderden %	Geluidkwaliteit
< 55 dB			Redelijk tot zeer goed
55-59 dB	21	8	Matig
60-64 dB	30	13	Slecht
65-69 dB	41	20	Zeer slecht
70-74 dB	54	30	Zeer slecht

Op basis van de berekeningen van de hoogte van de geluidbelastingen langs de ringbaan kan geconcludeerd worden dat voor een gedeelte van de woningen langs de ringbaan de geluidbelasting hoger is dan 60 dB en dus als slecht is te kwalificeren. De locatie van deze woningen is in het bovenstaande kaartje in geel en oranje weergegeven. Dit is aan Ringbaan Noord

ter hoogte van de Hushoverweg en Gouverneurlaan, aan Ringbaan West/Zuid tussen de Kazernelaan en de Maaseikerweg en aan Ringbaan Oost tussen Kleefstraat en Noorderlaan.

Bij het voorstellen van maatregelen dient er in ieder geval voor gezorgd te worden dat het akoestisch klimaat niet verslechterd en zo mogelijk meteen maatregelen worden genomen om dit klimaat te verbeteren.

In 2018 wordt onderzocht wat de mogelijkheden zijn om de akoestische kwaliteit langs de ringbanen te verbeteren met name daar waar de kwaliteit slecht is.

2.4 Luchtkwaliteit ringbanen

Voor het berekenen van de luchtkwaliteit ter plaatse van wegen kan gebruik gemaakt worden van een landelijk programma, de NSL monitoringstool. Op basis van de monitoringstool blijkt dat ter plaatse van de ringbanen er geen overschrijdingen plaatsvinden van de normen en ook geen bijna overschrijdingen, zoals ook blijkt uit onderstaande tabel.

	Norm	Hoogst berekende waarde (ug/m3)
Jaargemiddelde NO2 concentratie	40 (ug/m3)	32 (ug/m3)
Jaargemiddelde PM10 concentratie	40(ug/m3)	24 (ug/m3)
Aantal PM10 overschrijdingsdagen	35	14
Jaargemiddelde MP2.5 concentratie	25 (ug/m3)	15 (ug/m3)

Bij het voorstellen van maatregelen dient in ieder geval ervoor gezorgd te worden dat de luchtkwaliteit niet verslechtert. Op basis van de berekeningen uit de monitoringstool zijn er geen dringende maatregelen noodzakelijk.

2.5 Conclusie

Verkeersonveiligheid

Bij fietsongevallen op de ringbanen vallen relatief veel slachtoffers. Met name onder schoolgaande jeugd. Het is onveilig voor het fietsverkeer om de ringbanen over te steken. Met name de situatie ter hoogte van Boshoven, de rotonde Eindhovenseweg, de oversteek Gouverneurlaan en de verkeerslichten bij de Sint Luciastraat vragen aandacht. Dit geldt ook voor de locaties Ringbaan Oost/Maaslandlaan/Sint Jobstraat, Ringbaan Oost/Roermondseweg en Ringbaan West/Parklaan/Keulerstraat.

Doorgaand verkeer

Het grootste deel van het doorgaand verkeer maakt gebruik van de ringbanen. Er zijn specifieke routes waarop het verkeer toch kiest voor een route door het centrum. De omvang van dit verkeer is zeer laag. Dit zijn routes waarbij men precies aan de ander zijde van de stad moet zijn. Over het geheel gezien rijdt er binnen de ringbanen slechts een beperkte hoeveelheid doorgaand verkeer. Het doorgaand vrachtverkeer maakt grotendeels gebruik van het ringbanenstelsel. De ringbanen voldoen aan hun functie.

Geluid en luchtkwaliteit

Bij het voorstellen van maatregelen dient er in ieder geval ervoor gezorgd te worden dat het akoestisch klimaat niet verslechtert en dat de luchtkwaliteit niet verslechtert.



**NIET VEILIG
VOOR SCHOOL-
GAANDE JEUGD**



**ONVEILIG
OVERSTEKENDE
FIETSERS**



**RINGBANEN
FUNCTIONEREN
GOED**



**GELUIDS-
KWALITEIT
OP PLAATSEN
SLECHT**

**DOORGAAND VERKEER
KIEST GROTENDEELS
VOOR RINGBANEN**



03

UITGANGSPUNTEN

3.1 Ruimtelijke disciplines

Economie

Het ringbanenstelsel vormt een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor het lokale en regionale bedrijfsleven. Een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de in en om Weert gelegen bedrijventerreinen is voor gevestigde ondernemingen een belangrijke voorwaarde om in Weert te blijven. Ook is dit een aantrekkelijke voorwaarde voor nieuwe bedrijven die zich eventueel willen vestigen. Met de verdere ontwikkeling van werkgelegenheid in Weert, is de noodzaak om de bereikbaarheid en ontsluiting daarvan te waarborgen steeds belangrijker. Dit geldt ook voor de ontwikkeling van de binnenstad. De lokale en regionale economie stelt echter ook eisen aan de verkeerstechnische vormgeving van de ringbanen en hun aansluitingen; voldoende opstelruimte ter plaatse van kruispunten en voldoende ruime rotondes. Voorts reguleert een informatiesysteem het bevoorradende (vracht) verkeer naar de binnenstad. Vanaf de ringbanen op de juiste plek 'inprikken in de binnenstad' kan de (milieu)belasting op het centrumgebied reduceren, alsmede een vlotte afhandeling zonder manoeuvreren en dergelijke.

Uitgangspunt:

Garanderen van een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Weert.

Ruimtelijke kwaliteit

Het ringbanenstelsel is kenmerkend voor Weert en draagt bij aan de aftekening en afbakening van de stad. Het vormt een van de hoofdstructuren in Weert. In ruimtelijk fysieke zin vormt het ringbanenstelsel een harde barrière tussen stad en land. De hoge bebouwingsdruk binnen het ringbanenstelsel en de relatief

beperkte aanwezigheid van grootschalige groenvoorzieningen in de woonomgeving, vergroot de behoefte aan verbinding met het buitengebied. Mensen hebben behoefte om vanuit hun woonomgeving een ommetje te maken door het groene buitengebied. De relatie stad en buitengebied dient hiervoor versterkt te worden door middel van het realiseren van groene verbindingen in het stedelijk gebied in de vorm van bomenstructuren en bomen in straten, maar ook door het buitengebied toegankelijker te maken middels veilige oversteken (zie kaart 4).

Vanuit ruimtelijke kwaliteit gezien is er behoefte aan een leesbare structuur - samenhang binnen het ringbanenstelsel. Een duidelijke verkeersstructuur, een beeld van herkenning en ordening in hiërarchie van wegen dragen bij tot een beter gebruik van de ringbanen. De herkenbaarheid wordt veelal bepaald door de vormgeving van het wegprofiel, weg begeleidende bomen, verlichting, geluidsschermen, wallen, etc.

Kenmerkend aan de ringbanen van Weert is dat zij een heel divers beeld kennen afhankelijk van de plek. De tijdspanne en de ruimtelijke beperkingen hebben de maat bepaald van het wegprofiel.

- Ringbaan Noord, landelijk, een open weidse structuur met spaarzaam boomgroepen en brede ruige berm;en;
- Ringbaan West, parkachtig, deels stedelijk, industrieel beeld met een variërend wegprofiel;
- Ringbaan Zuid, deels open landelijke ligging, kleinschalig agrarisch, cultuurlandschap, ruime berm;en deels begeleidende beplanting;
- Ringbaan Oost, overwegend gesloten, gelegen tussen geluidsschermen, groenstructuren en woon- en bedrijventgebieden.

De herkenning van de ringbanen begint bij de aantakking van de radialen en kruisingen met andere wegen. De signaalfunctie en vormgeving van deze knooppunten dragen bij aan de herkenbaarheid en daarmee aan keuzes van een weggebruiker.

Het beter benutten van het ringbanenstelsel beperkt de verkeersdruk op de stadssingel en aanvoerende wegen. Dit bevordert de leefkwaliteit en de bereikbaarheid. Het beperken van ongewenste verkeerstromen biedt ruimte om de verblijfskwaliteit van de singel te vergroten waardoor de uitstraling en de aantrekkingskracht van de binnenstad vergroot wordt, de omliggende woongebieden sterker worden verknoopt met het centrum en het fietsen van en naar de binnenstad wordt vergroot.

Weert wil zich profileren als fietsstad. Door middel van fietspaden langs de hoofdwegen, een fijnmazig lokaal netwerk tussen de belangrijkste voorzieningen/harten van de wijken en goede routes naar en in het buitengebied worden de voorwaarden hiervoor gecreëerd.

Op kaartje 4 zijn de belangrijkste routes aangegeven tussen het centrum, diverse woonwijken met hun wijkvoorzieningen en het buitengebied. Dit zijn voornamelijk wegen die zowel voor gemotoriseerd verkeer als voor langzaam verkeer toegankelijk zijn. Op meerdere plekken kruisen de routes de ringbanen. De gemeente Weert heeft de ambitie om deze routes voor het langzaam verkeer zo optimaal mogelijk in te richten.

Uitgangspunten:

- Een hoofdstructuur in Weert;
- Een leesbare structuur;
- Een visitekaartje van Weert (Je ziet Weert aan je voorbij gaan);
- Het verbinden van stad en buitengebied en verbeteren van verkeersonveilige oversteken.

Bomenstructuur

De ringbanen kenmerken zich door een divers, maar overwegend zeer groen karakter. Door deze verscheidenheid zijn de ringbanen niet altijd herkenbaar als primaire verkeersstructuur. Op deze variatie wordt voortgebouwd waarbij - ter versterking

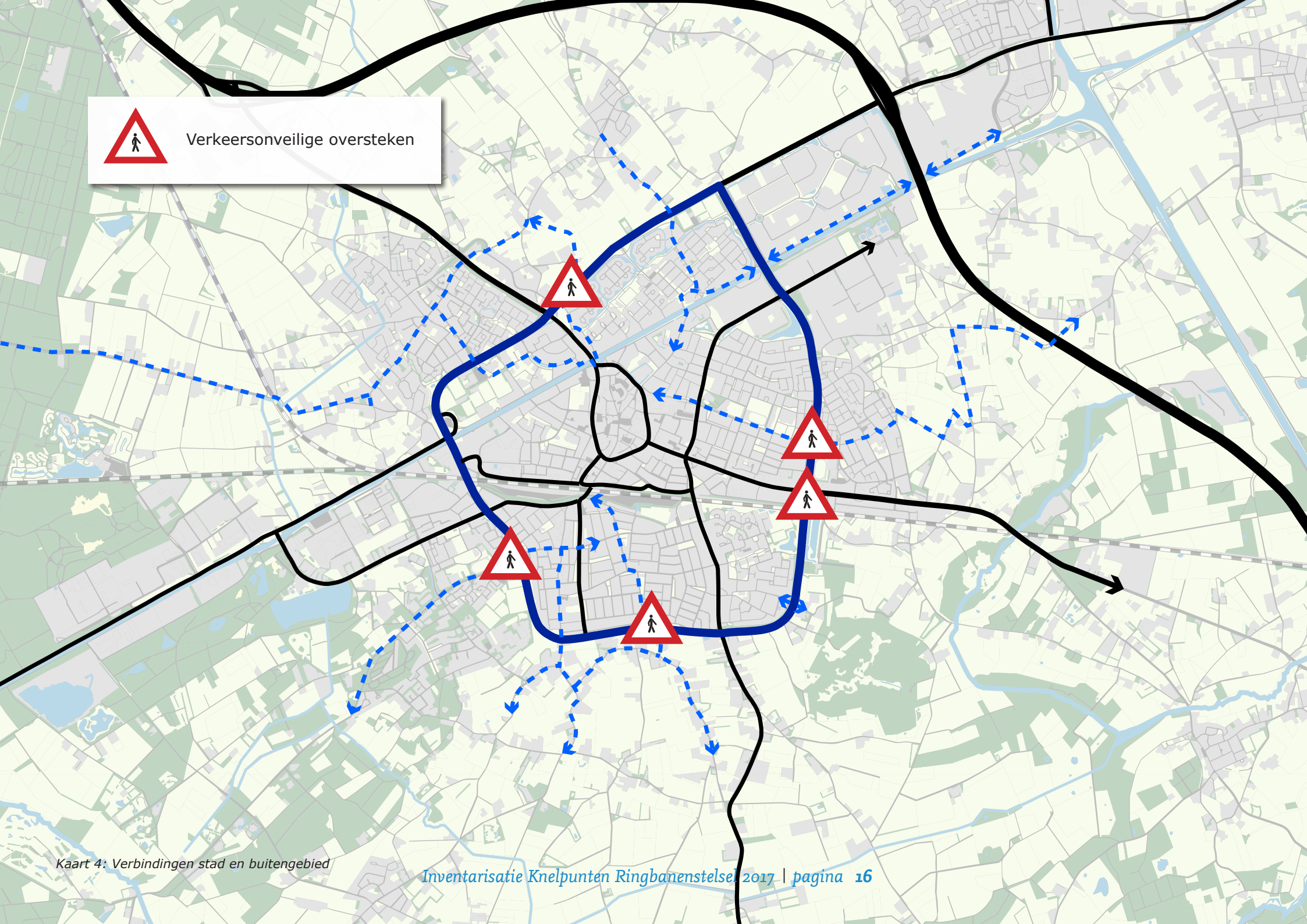
van de herkenbaarheid en de kwaliteit - op een aantal plekken behoefte is aan uitbreiding van de boomstructuur. Het benutten van reserveringszones langs ringbanen geeft hiervoor ruime mogelijkheden. In de vormgeving van deze boomstructuren wordt aansluiting gezocht bij de landschappelijke kwaliteiten van de omgeving. Rondom de kruisingen met radiaalwegen is het wenselijk accentpunten ter herkenning aan te brengen. Hierbij kan gedacht worden aan beeldbepalende bomen of objecten.

Uitgangspunten:

- Uitbreiden van de bomenstructuur;
- Accentueren van knooppunten met entreewegen.



Verkeersonveilige oversteken



Duurzaamheid

De ringbanen dragen bij aan het ontlasten van verkeer in de binnenstad. En daarmee aan een gezond leefklimaat door vermindering van uitstoot van gassen en verkeerslawaai. Uit het onderzoek luchtkwaliteit kwam naar voren dat ter plaatse van de ringbanen geen overschrijdingen plaatsvinden van de normen. Een verbetering van de doorstroming op de ringbanen ontlast de stad ook op andere (toegangs)wegen, wat ook leidt tot een gezondere leefomgeving. De geluidswallen van de ringbaan zijn een mogelijke locatie voor het opwekken van energie (plaatsen van zonnepanelen). Deze duurzame toepassing is op een dergelijke plaats goed zichtbaar. Automobilisten kunnen indien gewenst betrokken worden in deze duurzame toepassing door participatie.

Uitgangspunten:

- Een duurzaam Weert;
- Opwekken duurzame energie.

3.2 Beheer

Schade op kleine rotondes

De ringbanen kennen twee (te) kleine rotondes, namelijk Ringbaan West/Suffolkweg Zuid en Ringbaan West/Basculeweg. Vrachtwagens kunnen deze kleine rotondes enkel met een zeer lage snelheid nemen. Hierdoor ontstaan afwikkelingsproblemen. Ook zogenaamde LZV's maken veelvuldig gebruik van deze rotondes. Dit zijn extra lange zware vrachtwagens en zij kunnen deze rotondes niet op een fatsoenlijke manier nemen zonder hen te beschadigen. Het aantal van dit type vrachtwagens zal in de toekomst alleen maar toenemen. Doordat de draaicirkel van de rotondes te klein is voor het vrachtverkeer rijden zij het wegdek van deze rotondes kapot en dit leidt tot veel schade. Jaarlijks kost dit de gemeente Weert € 15.000,- aan onderhoud.

Uitgangspunt:

- Onderhoudsarme rotondes met een vlotte doorstroming.

Verkeerslichten

Op de ringbanen staan op de volgende kruispunten verkeerslichten installaties:

- Sint Luciastraat;
- Kazernelaan;

- Maaseikerweg;
- Roermondseweg;
- Ringbaan Oost/Ringbaan Noord;
- Laarderweg;
- Wiekendreef.

De installaties op de Sint Luciastraat, Ringbaan Oost/Ringbaan Noord, Laarderweg en Wiekendreef zijn de afgelopen jaren vervangen. Dit zijn moderne installaties, die het verkeer vlot afwikkelen. De verkeerslichtenregelininstallaties op de kruisingen met de Kazernelaan, de Maaseikerweg en Roermondseweg dienen binnen enkele jaren vervangen te worden. Vooraf dient een keuze gemaakt te worden in de kruispuntoplossing: een rotonde of een kruispunt met verkeerslichten. Ook de fietsers en voetgangers dienen in deze afweging nadrukkelijk te worden meegenomen. De randvoorwaarden zijn dat de doorstroming op de ringbanen gegarandeerd moet blijven én dat de oversteek voor het langzame verkeer, voor fietsers en voetgangers, verkeersveilig moet kunnen gebeuren. Voorts zijn zaken als ruimtelijke inpassing, comfort, milieu en kosten onderdeel van de afweging. Technisch zijn de verkeerslichten installatie wettelijk voorgeschreven. Hierin verschillen installaties op de ringbanen niet van andere in Weert.

Uitgangspunt:

Moderne verkeerslichten die alle verkeer vlot en veilig afwikkelen.

Verlichting

Op de ringbanen streven we naar een onderhoudsarme, duurzame en energiezuinige verlichting. Uit veiligheidsoogpunt is het doel alle ringbanen in het licht te zetten. Nu zijn delen nog onverlicht. Praktisch betekent dit het aanbrengen van ledverlichting op het gehele ringbanenstelsel. Op Ringbaan Noord tussen de A2 en Wiekendreef is reeds ledverlichting aangebracht bij het project "de vier kruisingen Ringbaan Noord". Ook op de Turborotonde Ringbaan Noord/Eindhovenseweg is dit indertijd gebeurd. Voorts wordt bekeken in hoeverre nieuwe technische ontwikkelingen kunnen worden toegepast zoals het slimmer maken van armaturen door deze aan te sluiten op het LORa netwerk. Bij deze toepassingen dient wel nadrukkelijk rekening te worden gehouden met aanpassingen aan het energienetwerk zoals het toepassen van (slimme) elektriciteitsmeters en nieuwe voedingen. Op dit

moment loopt er een proef in de provincie Groningen over het toepassen van wegdekreflectie in plaats van verlichting. Wellicht komen hier toepassingen uit voor de ringbanen.

De nachtelijke uren zijn verkeersluw, ook op de ringbanen rijdt dan zeer weinig verkeer. Vanuit het oogpunt van duurzaamheid zal de verlichting in die uren gedimd worden naar een sterkte van zo'n 40% ten opzicht van normaal (100%).

Uitgangspunten:

- Een onderhoudsarme, duurzame en energiezuinige verlichting;
- Verlichting op het gehele ringbanenstelsel.

Beheer van bermen

Met betrekking tot het beheer van bermen gaat het om het beheer van hagen en gras. In kader van de heroverweging van de beheersmaatregelen in het groen is het de intentie om groenelementen zoals hagen en plantsoenen langs de ringbanen - daar waar mogelijk - om te vormen. Deze worden vervangen door bloemrijke bermen. Echter waar de hagen en plantsoenen functioneel zijn voor verkeersveiligheid of de ruimtelijke kwaliteit in belangrijke mate bepalen, blijven zij staan. Denk bijvoorbeeld aan het voorkomen van oversteken van de ringbanen op onoverzichtelijke plekken. De bermen van de ringbanen worden extensief beheerd, het beeld wordt gevormd door ruw gras en deels bloemrijke bermen. Uit veiligheidsoogpunt zal het gras één meter aan weerszijden van de ringbanen kort worden gemaaid. Dit geeft het beeld van een "vluchtstrook", hetgeen de verkeersveiligheid bevordert.

Uitgangspunten:

- Een verkeersveilig beheer van de bermen.
- Een ecologische maaibeheer met bevordering biodiversiteit.

Waterbeheer

Het beleid is om het hemelwater zoveel mogelijk in de directe omgeving vast te houden en te infiltreren om in te spelen op de klimaat- en omgevingsveranderingen die verdroging en overstromingen tot gevolg hebben. Dit geldt zowel voor de

ringbanen als ook voor de woongebieden direct grenzend aan de ringbanen. Hiervoor kunnen maatregelen in de bermen van aansluitende gebieden nabij de ringbanen worden aangebracht. Denk aan centrale opvangbekkens voor hemelwater, brede bermsloten en wadi's. Dit zou gecombineerd kunnen worden met het omvormen van het bestaande groen en het verbeteren van de verbindingen tussen stad en buitengebied. Randvoorwaarde is dat deze nooit de verkeersveiligheid in gevaar mogen brengen. Ook liggen er mogelijkheden om maatregelen te nemen voor tijden van droogte.

Een praktisch punt is om met de afwatering van de ringbanen rekening te houden met fietspaden, zodat deze niet over de fietspaden heen gaat. Dit is oncomfortabel voor fietsers en bovendien onveilig op koude vriesdagen.

Uitgangspunten:

- Het vallende hemelwater zoveel mogelijk in de directe omgeving vast te houden en te infiltreren;
- Comfortabele afwatering op fietspaden.

Beheer van geluidsschermen

De Reinigingsdienst Weert heeft de taak de geluidsschermen schoon te maken. Van belang is dat dit schoonmaken langs de ringbanen veilig moet kunnen gebeuren. Bij aanleg van dergelijke voorzieningen als een geluidsscherm dient beheer vanaf begin te worden betrokken. Het schoonmaken dient één maal per jaar te gebeuren. Herstelwerkzaamheden zijn niet of nauwelijks aan de orde.

Uitgangspunt:

Veiligheid om te kunnen schoonmaken.



3.3 Conclusie

Inbreng van andere ruimtelijke disciplines en beheer leidt tot de volgende uitgangspunten voor de ringbanen.

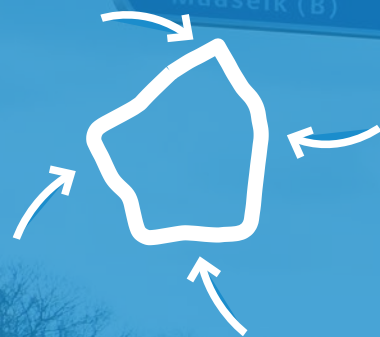
De ringbanen dienen bij te dragen aan:

- garanderen van een goede bereikbaarheid en ontsluiting van Weert;
- een hoofdstructuur in Weert;
- een leesbare structuur van Weert;
- een visitekaartje van Weert (Je ziet Weert aan je voorbij gaan);
- het verbinden van stad en buitengebied;
- uitbreiden van de bomenstructuur;
- accentueren van knooppunten met entreewegen;
- duurzaam Weert;
- opwekken duurzame energie.

De ringbanen hebben:

- onderhoudsarme rotondes met een vlotte doorstroming;
- moderne verkeerslichten die alle verkeer vlot en veilig afwikkelen;
- een onderhoudsarme, duurzame en energiezuinige verlichting;
- overal verlichting;
- een verkeersveilig beheer van de bermen;
- een ecologische maaibeheer met bevordering biodiversiteit;
- een systeem waarbij het vallende hemelwater zoveel mogelijk in de directe omgeving wordt vastgehouden en geïnfiltreerd;
- comfortabele afwatering op fietspaden;
- de veiligheid om zaken te kunnen schoonmaken.

Naast deze uitgangspunten wordt geconcludeerd dat de te kleine rotondes Ringbaan West/Suffolkweg Zuid en Ringbaan West/Basculeweg - wat gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, in het bijzonder voor LZV's en onderhoudskosten - om een oplossing vragen.



GOEDE
BEREIK-
BAARHEID



OVERAL
DUURZAAM &
ENERGIEZUINIG

LEESBARE
STRUCTUUR



BOMEN
STRUCTUUR



DUURZAAM
WEERT



MODERN

VLOT

VEILIG



ONDER-
HOUDSARM



ECOLOGISCH



04

VERKEERSKUNDIGE VISIE

In de inventarisatie wordt beschreven welke toekomstige verkeerskundige functie de ringbanen dienen te hebben. Dit geeft een concreet beeld van de ringbanen voor de toekomst. Aan het eind van dit hoofdstuk wordt een verkeerskundige keuze gemaakt over welke snelheid op de ringbanen kan worden gereden passend bij de toekomstige functie. De inventarisatie is gebaseerd op de verkeerskundige analyse (hoofdstuk 2) en de uitgangspunten vanuit andere ruimtelijke disciplines en vanuit beheer (hoofdstuk 3).

Naast deze uitgangspunten wordt geconcludeerd dat de te kleine rotonde Ringbaan West/Suffolkweg Zuid en Ringbaan West/Basculeweg - wat gevolgen heeft voor de verkeersafwikkeling, in het bijzonder voor LZV's en onderhoudskosten - om een oplossing vragen.

De verkeerskundige visie dient te passen binnen de ruimtelijke visie van Weert. Deze is weergegeven in de Structuurvisie Weert 2025 en wordt verwoord in paragraaf 4.1 "Strategische ruimtelijke visie". In 4.2 volgt dan de verkeerskundige visie op het ringbanenstelsel.

4.1 Strategische ruimtelijke visie

Op strategisch niveau maakt de gemeente Weert drie hoofdkeuzes over verkeer:

1. Centraal staat de komende decennia de verbetering van de doorstroming op de (inter)nationale wegen (N280 – mogelijk Westtangent) en aansluiting van het treinverkeer voor personen op het Belgische spoorwegennet.
2. De groei van verkeer toeleiden naar de hoofdnetten, waar de verkeersfunctie (doorstroming) voorop staat zoals de ringbanen. In de tussenliggende gebieden is de

3. verblijfsfunctie het belangrijkst. Andere vervoerswijzen moeten een rol kunnen spelen om de groei van de mobiliteit op te vangen. Gezien de grootte, de structuur en de duurzaamheidsambitie van Weert moet de fiets een belangrijke rol spelen. Het openbaar vervoer wordt ondersteund en zal worden gestimuleerd. Beide vervoerswijzen spelen ook een rol als schakel in een vervoersketen.

4.2 Verkeerskundige visie op het ringbanenstelsel

De ringbanen zijn gerealiseerd om de woonwijken en de bedrijventerreinen te ontsluiten en doorgaand verkeer rond de stad te leiden. Zij verzorgen de bereikbaarheid van bedrijventerreinen, woonwijken en het centrum. Zij verhogen de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in woonwijken en op bedrijventerreinen. De ringbanen verwerken verkeer dat geen bestemming heeft in de stad (doorgaand verkeer) en zij vormen ook onderdeel van het regionaal verbindend wegennet van de Provincie Limburg. Hiermee hebben zij ook een regionale ontsluitende functie. Het ringbanenstelsel is een helder leesbaar systeem met een groen karakter. Het gehele stelsel is verlicht. Het gehele stelsel kent een hoge verkeersveiligheid. (Brom)fietsers zijn gescheiden van gemotoriseerd verkeer. Er komen geen erfaansluitingen aan de ringbanen (twee bestaande uitzonderingen: benzinestations en de Lidl vestiging). De ringbanen kennen geen parkeerfunctie. Het auto- en vrachtverkeer (ook Lange Zware Vrachtwagencombinaties) rijdt gemakkelijk over de ringbanen en dit verkeer kan met een vrij constante snelheid rijden. Het hoeft alleen snelheid te verminderen bij kruispunten en wordt voor de rest niet gehinderd. Op de kruisingen en op andere oversteekpunten liggen veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers om de ringbanen over te steken.

Verkeerskundige keuze

Een keuze die verkeerskundig voorligt, is de maximum snelheid op de ringbanen terug te brengen naar 50 km/u of de huidige 70 km/u te handhaven. Het terugbrengen naar een snelheid van 50 km/u zou gebeuren tegen de achtergrond van verkeersveiligheid.

Bij 50 km/u op de ringbanen zijn de gevolgen:




- De doorstroming wordt minder;
- Veiligere oversteeek voor het langzame verkeer;
- Grotere kans dat autoverkeer routes door het centrum van Weert gaat gebruiken. Met mogelijk gevolgen voor de leefbaarheid en een gezonde leefomgeving.

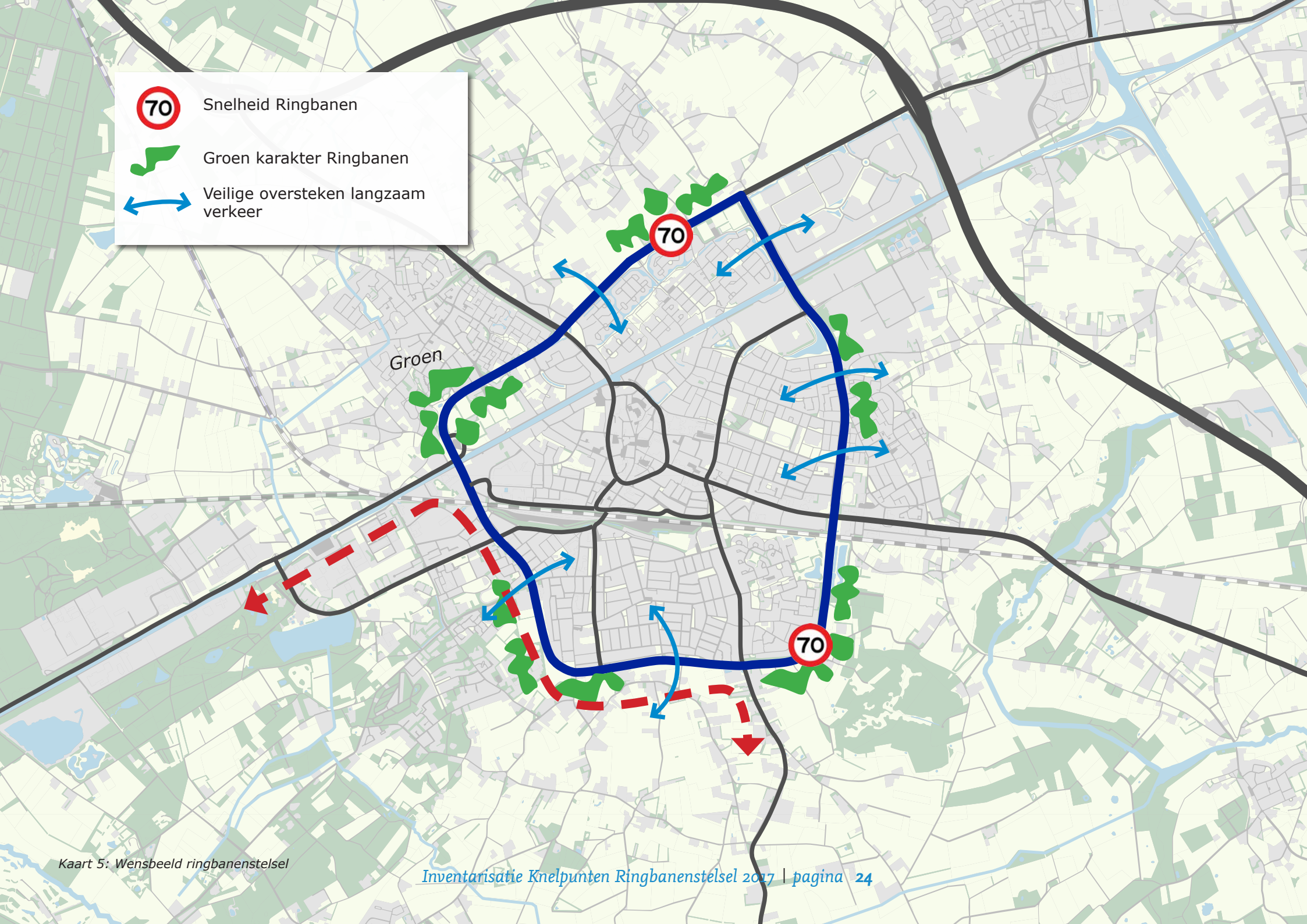
70 km/u betekent het volgende:

- Huidige doorstromingskwaliteit blijft gehandhaafd;
- Voor fietsers en voetgangers blijft de oversteeek van de ringbanen zonder aanvullende maatregelen onveilig;
- Doorgaand verkeer door het centrum en woonwijken van Weert neemt niet toe;
- Leefbaarheid van woonwijken blijft op huidig niveau gehandhaafd.

De ringbanen hebben als belangrijkste functie het ontsluiten van het gemotoriseerd verkeer in Weert. Zij verdelen het verkeer over de stad en zorgen er voor dat doorgaand verkeer om de stad wordt geleid. Dit alles om de bereikbaarheid van de stad te garanderen en de verkeersveiligheid van Weert te borgen. Om deze functie ook in de toekomst te kunnen uitvoeren, dienen de ringbanen de huidige snelheid van 70 km/u uur te behouden. Hiermee blijft de doorstroming geborgd.

Echter, de ringbanen worden gekruist door voetgangers en fietsers. Deze verkeersdeelnemers dienen veilig over te kunnen steken. Tegen de achtergrond van de benoemde functie van de ringbanen, zijn voor deze oversteeekvoorzieningen maatregelen noodzakelijk die de veiligheid van deze zwakke verkeerdeelnemers garanderen.

-  Snelheid Ringbanen
-  Groen karakter Ringbanen
-  Veilige oversteken langzaam verkeer





05

MAATREGELLEN

5.1 Maatregelen

De maatregelen op de ringbanen dienen de waargenomen knelpunten op te lossen. De huidige problemen worden opgelost en de toekomstige wensen gerealiseerd. De problemen liggen nu bij het oversteken van ringbaan door langzaam verkeer en de doorstroming bij kleine rotondes met bijzondere aandacht voor lange zware vrachtwagens. Hiervoor worden oplossingen voorgesteld. Op locaties waar maatregelen nodig zijn, wordt het type maatregelen beschrijven. Met bewoners en bedrijven worden maatregelen verder uitgewerkt. De gemeente Weert is verantwoordelijk voor doorstroming en veiligheid op haar wegen. Om die reden wordt bij de locaties waar maatregelen nodig zijn doelen en randvoorwaarden meegegeven. Het toetsingskader van criteria die in randvoorwaarden genoemd worden, is het CROW. Dit is een kennisinstituut voor verkeer en vervoer.

Randvoorwaarden voor maatregelen op de ringbanen die voor alle locaties gelden zijn:

- Vlotte doorstroming;
- Veilige overstek voor fietser en voetganger;
- Goede verlichting;
- Goede ruimtelijke inpassing;
- Onderhoudsvriendelijk.

Locaties waar maatregelen nodig zijn:

	Locatie	Doel en randvoorwaarde
1	Ringbaan Noord inclusief Hushoverweg/Laarveld	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken. Doorstroming bevorderen. <i>Randvoorwaarde:</i> Besluit om huidige overstek af te sluiten, heroverwegen.

2	Eindhovenseweg/ Boshoven direct ten noorden van fietstunnel	<i>Doel:</i> Fietsverbinding Boshoven/centrum veilig maken. <i>Randvoorwaarde:</i> Extra aandacht voor ruimtelijke inpassing.
3	Ringbaan Noord/ Gouverneurlaan	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken. Doorstroming bevorderen. <i>Randvoorwaarde:</i> Bereikbaarheid Centrum Noord garanderen. In het onderzoek meenemen: Toegang en ontsluiting Centrum-Noord vanaf en naar noordzijde Ringbaan Noord afsluiten.
4	Ringbaan West/Rotonde Suffolkweg Zuid	<i>Doel:</i> Doorstroming verbeteren. <i>Randvoorwaarde:</i> Minder jaarlijkse onderhoudskosten.
5	Ringbaan West/Rotonde Basculeweg	<i>Doel:</i> Doorstroming verbeteren. <i>Randvoorwaarde:</i> Minder jaarlijkse onderhoudskosten.
6	Ringbaan West/ Parklaan/Keulerstraat	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken.
7	Ringbaan Zuid/Johan Willem Frisolaan	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken. <i>Randvoorwaarde:</i> In het onderzoek meenemen: het aanbrengen van een middengeleider als mogelijke oplossing.
8	Ringbaan Zuid/ Maaseikerweg	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken én het doorgaande verkeer op de Maaseikerweg verminderen. <i>Randvoorwaarde:</i> Zoveel mogelijk voorkomen dat er in de spits wachtrijen staan op deze kruising (doorstroming bevorderen).
9	Ringbaan Oost/ Roermondseweg/Kop Roermondseweg	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken én het voorkomen van wachtrijen naar en van parkeerplaatsen van gevestigde PDV aan Noordzijde Roermondseweg. <i>Randvoorwaarde:</i> Bereikbaarheid retailgebied Roermondseweg garanderen, ook bij toename van verkeer als gevolg van nieuwbouw.
10	Ringbaan Oost/Rotonde Maaslandlaan/Sint Jobstraat	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken. <i>Randvoorwaarde:</i> Bereikbaarheid nieuwe winkelcentrum Leuken garanderen.
11	Ringbaan Oost/Rotonde Edisonlaan	<i>Doel:</i> Oversteek voor fietser en voetganger veilig maken. <i>Randvoorwaarde:</i> Bereikbaarheid Kampershoeke garanderen;

Op de volgende locaties dient een oplossing voor de olifantenpaadjes te worden gezocht. Bij deze paadjes is het doel: veilig maken voor fietsers en voetgangers. De algemene genoemde randvoorwaarden gelden ook voor deze locaties. Zoals eerder beschreven is het ook mogelijk dat er geen oplossing voor handen is.

Locatie	Opmerkingen
Ringbaan Noord ter hoogte van Hushoverweg	Oude oversteek
Ringbaan Noord ter hoogte van Hoogveldstraat in Boshoven	
Ringbaan West ter hoogte van het Neranushof	Oversteek naar het College
Ringbaan West aan westzijde tussen Bocholterweg en fietspad naar het College	
Ringbaan Zuid ter hoogte van Laurenburg	Oversteek naar tankstation
Ringbaan Zuid/Oost ter hoogte van Moeselpeelweg	
Ringbaan Oost ter hoogte van Graswinkel	Oversteek naar "Gamma-omgeving"
Ringbaan Oost ter hoogte van Tromplaan	Gedeelte zonder geluidswand

In het knelpuntenbudget 2018 wordt aangegeven wat de geschatte kosten zijn voor de maatregelen per locatie. Aan de hand hiervan kan de raad een prioritering van aanpak opstellen.

Onderzoek

Buiten de verkeerskundige maatregelen dient er verder onderzoek gedaan te worden naar het geluid van de ringbanen. Het betreft de volgende zaken:


1. Geluidsmetingen uitvoeren op een aantal punten langs de ringbanen. Deze geluidsmetingen worden vergeleken met de uitgevoerde berekeningen;
2. Onderzoek verrichten naar mogelijke maatregelen ter verbetering van de geluidskwaliteit rondom de ringbanen. Op grond hiervan besluitvorming laten plaatsvinden. Deze onderzoeken worden uitgevoerd om de volgende redenen:
 - Op sommige delen van de ringbanen is de geluidskwaliteit slecht tot zeer slecht;
 - De leefbaarheid verhogen van bewoners langs de ringbanen;

- Kanttekening: wettelijk is de gemeente dit niet verplicht.

5.2 Maatregelen andere disciplines

Naast verkeerskundige maatregelen zijn ook in andere disciplines oplossingen voor problemen op het ringbanenstelsel gewenst. Als reminder zijn deze hieronder genoemd. Deze vormen geen onderdeel van deze verkeerskundige visie. Zij dienen desgewenst binnen de discipline te worden opgepakt. Vanzelfsprekend streven we naar een integrale uitvoering van eventuele maatregelen.

Discipline	Type maatregel
Ruimtelijke kwaliteit	<ul style="list-style-type: none"> • Verbindingen tussen stad en buitengebied maken met groene verbindingen; • Realiseren van ruimtelijke accenten bij aantakkingen radialen aan en kruisingen met ringbanen.
Bomenstructuur	Uitbreiden bomenstructuur
Duurzaamheid	Opwekken van duurzame energie.
Beheer	Aanbrengen van verlichting op gehele ringbanenstelsel

 Olifantenpad





06

BIJLAGEN

Bijlage 1: Motie raad

Bijlage 2: Kenmerken Ringbanen

Bijlage 3: Werkwijze verkeersmodel



Bijlage 1: Motie Ringbanen 9 juli 2014

Vraag van de raad

In de raadsvergadering van 9 juli 2014 heeft de raad de volgende motie aangenomen:

“Overwegende dat:

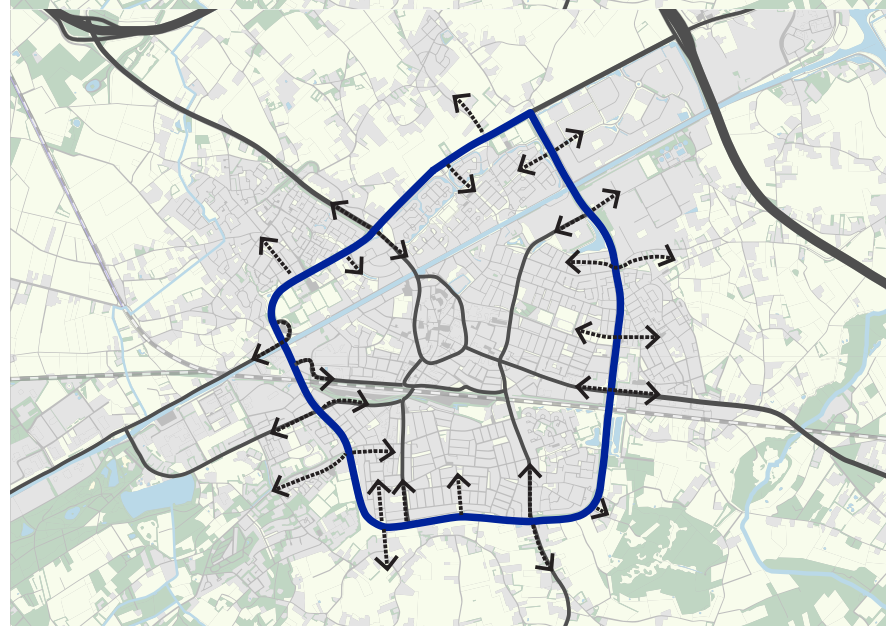
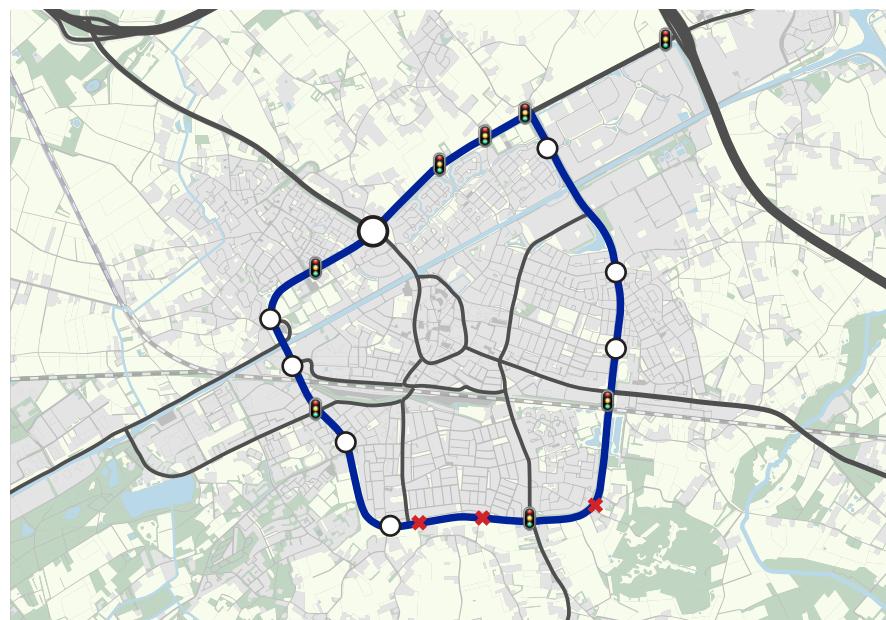
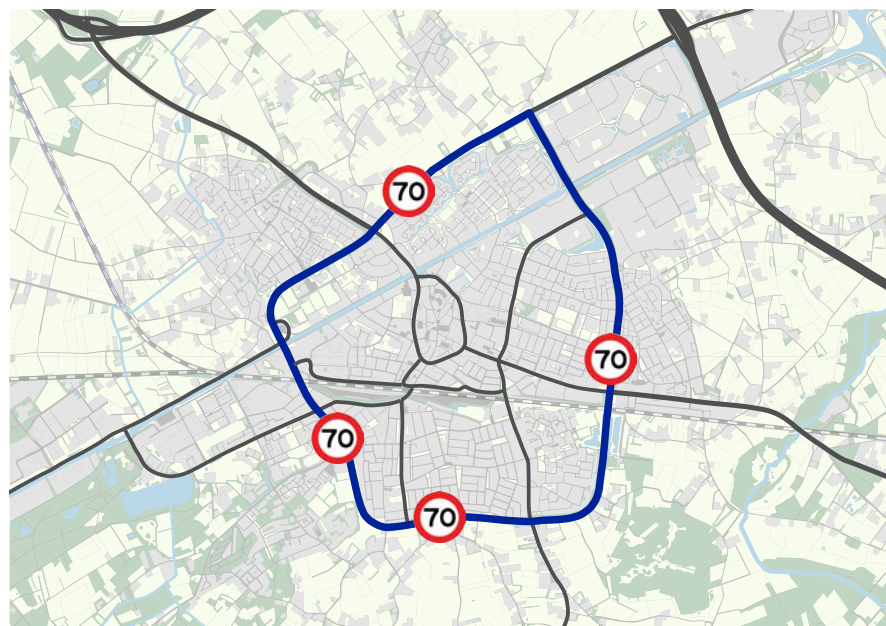
De Ringbanen rond Weert moeten zorgen voor een snelle, efficiënte doorstroom van het verkeer;

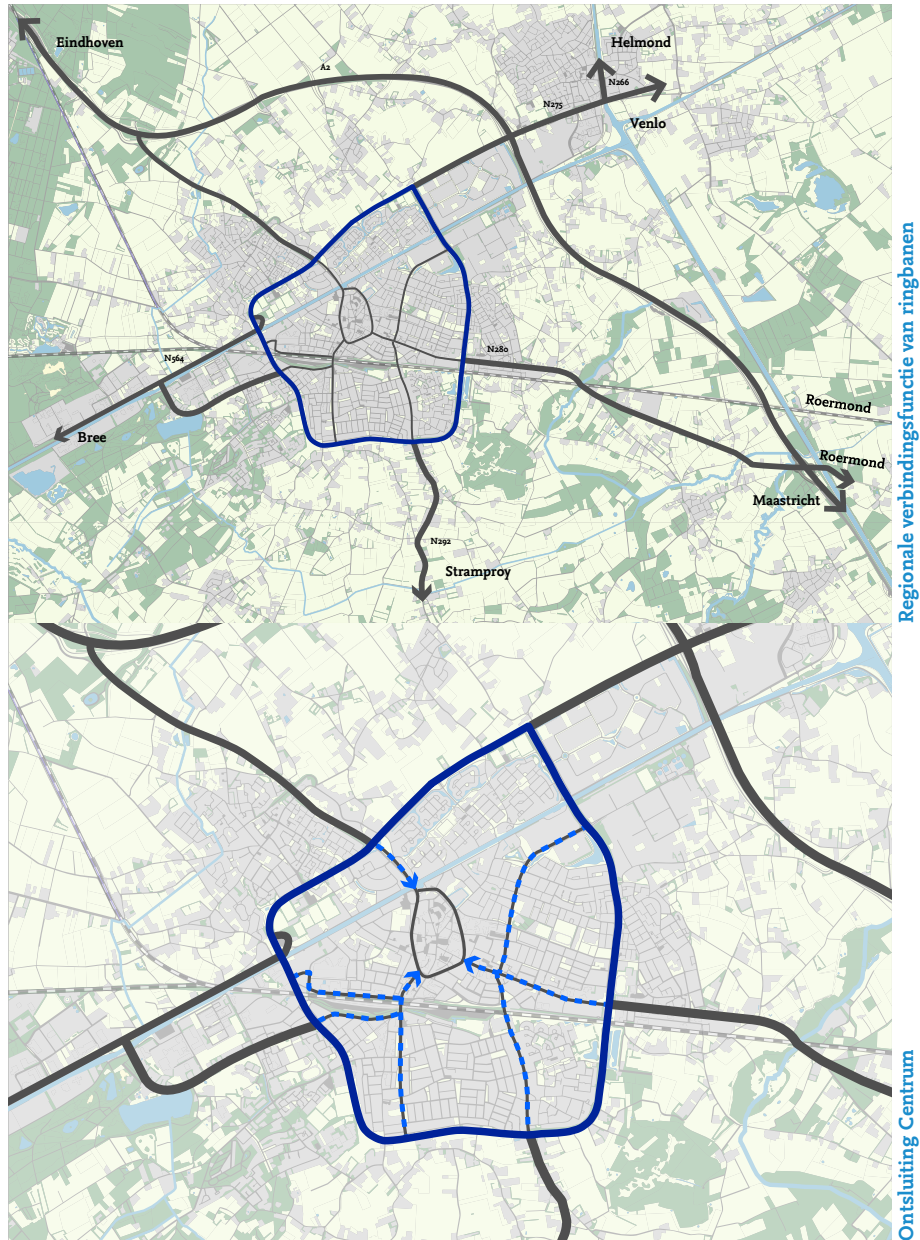
Daarom wordt o.a. een groene golf aangelegd op de Ringbaan-Noord richting en komende uit Nederweert;

Draagt het College op:

Te komen tot een samenhangende visie rond het Ringbanenstelsel in Weert waarbij aandacht is voor doorstroom in relatie tot veiligheid. En gaat over tot de orde van de dag”

Bijlage 2: Kenmerken Ringbanen





Bijlage 3: Werkwijze verkeersmodel

Het resultaat van een verkeersmodel is, simpel gezegd een optelling van alle verplaatsingen binnen een gebied. Dit zijn verschillende soorten verplaatsingen (woon-werk, zakelijk, recreatief enz.) in verschillende periodes (ochtend, avond, restdag). Deze verplaatsingen vinden plaats over allerlei verschillende routes en deze routes worden per verplaatsing bepaald op basis van de vertraging die ondervonden wordt op wegvakniveau (snelheid en afstand) en op kruispuntniveau (voorrang verlenen of rood licht). De routes die hieruit ontstaan kunnen vervolgens nader geanalyseerd worden.

Het verkeer op het wegennet van Weert is onder te verdelen in drie soorten:

- Intern verkeer: verkeer dat een herkomst én bestemming heeft in Weert.
- Extern verkeer: verkeer dat een herkomst óf bestemming heeft in Weert.
- Doorgaand verkeer: verkeer dat geen herkomst en bestemming heeft in Weert.

Vervolgens worden binnen de gemeente Weert de gebieden gedefinieerd die tot het interne verkeer behoren. Alle verkeer dat tussen deze gebieden rijdt is intern verkeer. Verkeer dat in deze gebieden een herkomst of bestemming heeft, is extern verkeer. Het verkeer dan geen herkomst en bestemming heeft in één van gedefinieerde gebieden, is doorgaand verkeer.

Colofon:

Gemeente Weert
Postbus 960,
6000 AZ Weert

Inhoud:

Rob van Ekeren, gemeente Weert
Anouk Cramers, gemeente Weert
Marian Arts, gemeente Weert
Steven Boelaars, gemeente Weert
Dirk Franssen, gemeente Weert
Afdeling Ruimte en Economie, gemeente Weert
Afdeling Openbaar Gebied, gemeente Weert

Tekenwerk, fotografie & vormgeving:

Sabine Brankaert, gemeente Weert

