

Leden van de gemeenteraad Weert

Weert, **16 DEC. 2016**

Onderwerp : Eerste stap in MIRT A2 onderzoek Weert Eindhoven gezet.

Geachte raadsleden,

Namens wethouder Van Eersel wil ik u bijpraten over het MIRT onderzoek A2 tussen Weert en Eindhoven (MIRT; Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Afgelopen woensdag 14 december heeft de Programmaraad van Smartwayz.nl ingestemd met de eerste fase "Probleemanalyse" van het MIRT onderzoek A2. In de Programmaraad zitten bestuurders van het rijk, de provincies, een aantal gemeenten, bedrijven en kennisinstellingen uit Zuid-Nederland. Met dit besluit ligt er dus een breed gedeelde analyse van de problematiek op en rond de A2 tussen Weert en Eindhoven. De Programmaraad is ook akkoord gegaan met het onderzoeken van de voorgestelde oplossingsrichtingen. De eerste stap naar een filevrije A2 tussen Weert en Eindhoven is gezet. In het komende voorjaar wordt de tweede fase van dit MIRT onderzoek uitgewerkt: de oplossingsfase.

Smartwayz.nl

Het MIRT-onderzoek A2 Weert-Eindhoven is onderdeel van het programma SmartwayZ.nl. Dit is een innovatief mobiliteitsprogramma waarin het rijk, de provincies, gemeenten, kennisinstellingen en bedrijfsleven gezamenlijk werken aan het vlotste, veiligste, slimste en meest robuuste mobiliteitsnetwerk voor Zuid-Nederland. Meer info: www.smartwayz.nl.

Resultaten Probleemanalyse MIRT A2 tussen Weert en Eindhoven

De volgende onderwerpen zijn onderzocht in dit onderzoek

- Doorstroming op de A2 in de huidige en toekomstige situatie
- Omvang van het sluipverkeer in de regio
- Beeld van het reisgedrag en de beleving van automobilisten op de A2
- Verkeersveiligheid op de A2

Doorstroming op de A2

De probleemanalyse heeft een helder beeld opgeleverd van de verkeerssituatie op en rondom de A2 tussen Weert en Eindhoven. De analyse heeft bevestigd dat dagelijks sprake is van doorstromingsproblemen op de A2. Het knooppunt Leenderheide blijkt in de praktijk geen oorzaak te zijn voor het ontstaan van files op de A2 tussen Weert en Eindhoven. De doorstromingsproblemen ontstaan in de ochtendspits om 7:00 uur richting Eindhoven ter hoogte van de opritten Weert-Noord, Budel, Maarheeze en Leende. Het invoegend verkeer zorgt er, samen met de drukte op de A2, voor dat het verkeer afremt en van rijstrook wisselt om invoegend verkeer de ruimte te geven. Ondanks het inhaalverbod voor vrachtverkeer gebeurt dat volgens de weggebruikers ook door vrachtauto's.

Omdat de opritten relatief dicht bij elkaar liggen, groeit het in de ochtendspits snel uit tot één file tussen Weert-Noord en Leende. De piek in de ochtendspits ligt op de zuidelijker gelegen aansluitingen eerder dan die op de noordelijker gelegen aansluitingen. Pas na 9:00 uur lossen de files langzaam op. Er is dus sprake van een relatief brede spits. Dit sluit aan op de bevindingen uit het gebruikersonderzoek: 42% van de respondenten geeft namelijk aan dat zij eerder van huis vertrekken vanwege de drukte op de weg.

In de avondspits is sprake van filevorming in zuidelijke rijrichting. De overgang van drie naar twee rijstroken in combinatie met de oprit bij Leende/Valkenswaard zorgt ervoor dat hier dagelijks sprake is van congestie.

Om de toekomstige situatie in beeld te brengen, is gebruik gemaakt van de zogenaamde WLO-scenario's die opgesteld worden door onder meer het Centraal Planbureau. Richting de toekomst neemt het verkeersaanbod toe. In het lage economische scenario (WLO) is deze toename beperkt maar in het hoge scenario leidt het tot een duidelijke toename van files op de A2, zowel in de ochtend- als in de avondspits. De regio wordt hierdoor minder goed bereikbaar.

File Top 50

Op verzoek van de Tweede Kamer wordt sinds 2009 de File Top 50 bepaald. Het ministerie van IenM werkt aan het oplossen van deze en andere fileknelpunten. Rijkswaterstaat berekent de File Top 50 aan de hand van de zogenoemde filezwaarte: de filelengte in kilometers maal het aantal minuten dat de file er staat.

Voor elk fileknelpunt wordt de filezwaarte berekend. De A2 Weert - Eindhoven kent vier fileknelpunten (de opritten Weert-Noord, Budel, Maarheeze en Leende/Valkenswaard) die niet in de File Top 50 staan. De oprit Leende/Valkenswaard staat de afgelopen jaren telkens tussen plaats 50 en 70.

De A2 tussen Weert en Leenderheide staat niet in de File Top 50 omdat de zwaarte van de files, die als gevolg van de knelpunten bij de afzonderlijke opritten ontstaan, minder groot is dan op een aantal andere knelpuntlocaties in Nederland. Wanneer de filezwaarte van de vier fileknelpunten bij elkaar op wordt geteld, betekent dat echter niet automatisch dat de A2 (hoger) in de File Top 50 zou komen staan. Ook voor andere snelwegen in Nederland kan immers sprake zijn van meerdere nabijgelegen knelpuntlocaties.

Omvang van het sluipverkeer in de regio

Gelijktijdig met het ontstaan van files op de A2 in de ochtendspits, is te zien dat het sluipverkeer over het onderliggend wegennet toeneemt. Een deel van de automobilisten die in de verte een file ziet staan, of uit ervaring weet dat deze er staat, verlaat de snelweg en rijdt over het onderliggend wegennet door de kernen langs de A2. Het meeste sluipverkeer rijdt naar de oprit bij Leende om vervolgens over de A2 richting Eindhoven te rijden. Vanaf Leende naar Leenderheide rijdt het verkeer over de A2 namelijk relatief goed door.

Het nieuwe onderzoek naar de omvang van het sluipverkeer laat zien dat er in 2016 duidelijk meer verkeer door het gebied sluipt dan in het onderzoek uit 2011 is geconstateerd. Het gaat om circa 500 sluipende automobilisten in de ochtendspits. Het betreft voornamelijk automobilisten vanuit het zuiden (Limburg), die bij Weert Noord of Budel de A2 verlaten en deze bij Leende weer op gaan. Zij ontwijken zo de files op de A2. Ook vanuit België is sprake van sluipverkeer maar die aantallen zijn duidelijk lager.

Reisgedrag en de beleving van automobilisten

Met het gebruikersonderzoek is inzicht gekregen in de kenmerken van de Nederlandse en Belgische weggebruikers en wat zij vinden van de A2 tussen Weert en Eindhoven. Eén op de drie reizigers maakt gebruik van de A2 om van en naar het werk te gaan, maar de meeste respondenten geven aan de A2 voornamelijk te gebruiken om bij iemand op bezoek te gaan. Van de Nederlandse forenzen reist bijna 30% vijf keer per week of vaker op dit traject, veelal in de ochtendspits.

De automobilisten op de A2 geven aan vooral last te hebben van inhalend vrachtverkeer. Volgens hen is dit een belangrijke oorzaak van zowel files als verkeersonveilige situaties. 20% van de respondenten staat (zeer) vaak in de file op de A2. Nederlanders accepteren het meer dan Belgen dat ze in de file staan: men vindt het wel vervelend, maar het is nou eenmaal zo.

Ondanks de dagelijkse files geeft een meerderheid van de ondervraagde weggebruikers aan dat ze geen andere route, ander tijdstip of ander vervoermiddel willen gebruiken. De praktijk laat echter zien dat dit niet voor alle weggebruikers geldt. Er wordt immers sluisverkeer geconstateerd en er is sprake van verplaatsing van verkeer naar de 'schouders' van de spits (eerder van huis vertrekken). Bijna de helft van alle respondenten ziet geen reden om minder met de auto reizen. Men geeft aan dat een lagere prijs voor het reizen met het OV en een betere bereikbaarheid van stations het OV aantrekkelijker kan maken. De (e)fiets wordt aantrekkelijker bij een hogere kwaliteit van fietspaden en fietsroutes, betere verkeersveiligheid en veilig fietsparkeren. Maar zelfs dan blijft de auto voor veel mensen de meest aantrekkelijke optie.

Verkeersveiligheid op de A2

Het aantal geregistreerde ongevallen op de A2 is hoger dan op drie onderzochte vergelijkbare snelwegen. Daarnaast neemt het aantal ongevallen de laatste jaren sterk toe, ook in 2016. Ook is het aandeel vrachtauto-ongevallen ten opzichte van vergelijkbare snelwegen relatief hoog. Veiligheidsexperts stellen dat de krappe vormgeving tussen Weert-Noord en Leende en de korte opritten in combinatie met de verkeersdruk leidt tot meer onveiligheid. Op sommige plekken ontbreken vluchtstroken. Er is een duidelijke relatie tussen de drukte en het aantal ongevallen naar tijdstip en richting. Het A2-wegvak Nederweert - Weert-Noord is later gerealiseerd met andere ontwerpisen waardoor er qua verkeersveiligheid geen probleem is.

Gebruikers van de A2 zien het rijgedrag als belangrijke oorzaak van verkeersongevallen. Uit de analyse van verkeersveiligheid komt dit echter niet naar voren. Het gedrag van de weggebruikers op de A2 tussen Weert en Eindhoven is relatief veilig. Er is sprake van gedisciplineerd rijgedrag en men past zich goed aan op de specifieke omstandigheden. Tijdens de schouw ter plaatse bleek dat bij drukte de snelheid over het algemeen bijvoorbeeld verminderd wordt zonder abrupt te remmen.

De impact van ongevallen op de omgeving is flink maar vergelijkbaar met vergelijkbare snelwegen. Bij een incident zijn rijstroken gedurende lange tijd dicht en ontstaan lange files. Net als bij de dagelijkse filevorming op de A2, worden bij incidenten meerdere alternatieve routes gebruikt over het onderliggend wegennet.

Oplossingsrichtingen

De tweede fase in dit MIRT onderzoek A2 is de Oplossingsfase. De probleemanalyse leidt tot de volgende oplossingsrichtingen die in deze oplossingsfase onderzocht gaan worden:

Uitbreiding van de wegcapaciteit

Doel: files op de A2 en sluipverkeer verminderen. In elk geval zal onderzoek worden gedaan naar een 3e rijstrook in noordelijke richting, een 3e rijstrook in beide richtingen, en de mogelijkheden van spitsstroken.

Smart Mobility / ITS

Doel: files op de A2 en sluipverkeer verminderen en verkeersveiligheid verbeteren. Begin 2017 start al een project dat inzet op gedragsverandering bij de mensen die vaak in de file staan op de A2 richting Eindhoven. Zij zullen worden verleid om hun reisgedrag aan te passen, door op een ander tijdstip te reizen, of met een ander vervoermiddel. Dit project maakt onderdeel uit van het Beter Benutten pakket voor de regio Brabant. In de 2e fase van het MIRT-Onderzoek A2 Weert-Eindhoven zal verder verkend worden of met andere gedragsmaatregelen of met ITS verder kan worden ingegrepen in de hoeveelheid verkeer dat in de ochtendspitsperiode op de A2 rijdt. Ook zal worden gekeken of Smart/ITS kan worden ingezet ter verbetering van de verkeersveiligheid en voor het verminderen van het sluipverkeer. Bij deze verkenning zal gebruik worden gemaakt van de informatie die in het kader van Beter Benutten is verzameld. Ook zal aansluiting gezocht worden bij de kennis, ervaringen en denkracht die aanwezig zijn binnen de deelopgave Smart Mobility en de andere deelopgaves binnen het Programma SmartwayZ.NL.

Inzet alternatieve vervoerswijzen

Doel: vermindering files op de A2. Gekeken zal worden of alternatieve vervoerswijzen als het OV en de E-bike kunnen worden ingezet om de files op de A2 te verminderen. Voorbeelden van OV-maatregelen zijn een uitbreiding van P&R station Maarheeze of een spoorverbinding tussen Hamont en Weert. Daarbij zal een koppeling gelegd worden met de bevindingen uit oplossingsrichting B en met de deelopgave Bereikbaarheidsakkoord Zuidoost Brabant. Relevant hierbij is dat uit het gebruikersonderzoek is gebleken dat een groot deel van de ondervraagde automobilisten aangeeft het OV en de E-bike niet als alternatieve optie voor hun autogebruik te zien.

Sluipverkeer beperken

Sluipverkeer zorgt voor verkeersonveiligheid en extra uitstoot in een aantal woonkernen langs de A2. Onderzocht zal worden of met maatregelen op het onderliggend wegennet (bv fysieke maatregelen of met verkeersregels) het sluipverkeer kan worden ontmoedigd of naar wegen van hogere orde kan worden geleid.

Verbeteren verkeersveiligheid

Recent is op de A2 een aantal portalen met filedetectie geplaatst. Onderzocht zal worden of met andere maatregelen de verkeersveiligheid verder kan worden verbeterd. Hierbij kan ook gedacht worden aan het aanpakken van irritatie-opwekkend verkeersgedrag, wat vanuit de gebruikers naar voren is gekomen.

Met het onderzoeken van deze set oplossingsrichtingen heeft het MIRT-Onderzoek A2 Weert-Eindhoven een andere insteek dan traditionele, waarin alleen gekeken wordt naar varianten van capaciteitsuitbreiding van de autosnelweg. Voorgesteld wordt, conform de afspraken binnen en doelstellingen van het programma SmartwayZ.NL, ook te kijken naar de potenties van andere modaliteiten en Smart Mobility/ITS.

Planning

1. Start oplossingsfase: januari/februari 2017
2. Besluitvorming over de oplossingsfase door de Programmaraad: juni 2017
3. Informeren van de Tweede Kamer over de uitkomsten van het onderzoek door de Minister: juni 2017
4. Afhankelijk van de besluitvorming volgt hierna wel of geen fase waarin maatregelen worden gerealiseerd en/of waarin verder wordt gestudeerd.

Vragen

Ik ga er van uit u hiermee in voldoende mate te hebben geïnformeerd over de voortgang van het MIRT A2 onderzoek. Heeft u nog vragen? Neemt u dan contact op met mij. Ik ben telefonisch bereikbaar onder nummer 0495 575 350 of per e-mail r.van.ekeren@weert.nl. Voorts verwijs ik u graag naar de projectwebsite www.mirta2we.nl.

Met vriendelijke groet,



Rob van Ekeren
verkeerskundige

