

Verslag informatiebijeenkomst Ringbanenvisie 24 november 2016.

20 inwoners zijn aanwezig.

Verwachtingen:

- Geen, maar mijnheer woont 5 m van de Ringbaan af
- Is er wel een nieuwe visie nodig?
- In de loop van de namiddag komt er steeds meer verkeer bij het kruispunt met de Maaseikerweg. Mijnheer verwacht dat dit een probleem gaat worden naar de toekomst toe.
- Oversteek bij Maaseikerweg is er alleen voor fietsers, maar er zijn steeds meer voetgangers. Zij moeten rennen om de oversteek te kunnen halen.
- Het knelpunt bij de Maaseikerweg is eerder al aangekaart, daar zijn plannen gemaakt voor aanpassingen, maar daar is nog niets mee gebeurd. Mijnheer stuurt plannen op.
- Bij en in de Tromplaan is heel veel vrachtverkeer, tot 's nachts toe, de geluidsoverlast neemt enorm toe. Is iets van de laatste jaren. Wat doen die vrachtwagens daar?
- Ditzelfde geldt voor de Korenmolen. De bewoners maken zich zorgen over geluid en milieu als gevolg van de Ringbaan-Noord. Hoe zit het met de toename als gevolg van Laarveld?
- Een mijnheer maakt zich zorgen over de toename van de decibellen van motorvoertuigen zelf.

Opmerkingen tijdens de presentatie

- De berekeningen van de geluidbelasting zijn van 2016. Dit wordt gebaseerd op het verkeersmodel, waarbij rekening gehouden is met een toename van het verkeer. Dit model is gebaseerd op tellingen en wordt regelmatig bijgesteld.. Tellingen zijn er zeker niet van alle wegen.
- Waarom worden er geen metingen uitgevoerd? Berekeningen kun je vergelijken met landelijk vastgestelde normen. Daadwerkelijke metingen geven ruis en dus een onzuiver beeld. De ervaring met Boshoven, waar een geluidscherm is aangelegd, gaf een goed beeld, tussen de berekeningen en metingen. Daar zat niet veel verschil tussen. Storend is continue geluid. Een aanwezig mevrouw kan zomers niet buiten zitten voor 11 uur 's avonds (Tromplaan) maar ook binnen hebben de bewoners last van geluid. De berekeningen gaan er van uit dat er 70 km/u wordt gereden. De Graafschap Hornelaan kwam er niet expliciet uit als straat met veel doorgaand verkeer.
- Er staan wel eens files op de Ringbaan. Maar dit is meestal alleen tijdens de spits. Daar ga je als overheid geen maatregelen voor nemen.
- Boshoven heeft twee veilige oversteken. De oversteek bij de Gouverneurlaan is gevaarlijk. Die zou gesloten moeten worden. Dit is echter onder druk van de bewoners zo gemaakt.
- Bij de Maaseikerweg wordt het kruispunt ook diagonaal overgestoken door fietsers. Dit is gevaarlijk.
- Er zouden veel meer fietsbruggen en/of tunnels moeten worden gemaakt om veilige oversteken te maken. Bv. ook bij de J.W. Frisolaan.

- Er is ook een olifantenpaadje tussen Groenewoud en Leuken op de Ringbaan-Oost. **Met een rood-wit lint lukte het wel om de route af te sluiten, het plaatsen van hekwerken lukt vaak niet.**
- Bij het besluit over het kruispunt Maaseikerweg-Beatrixlaan is afgesproken dat er maatregelen op de Maaseikerweg genomen moeten worden om de snelheid te verminderen. Dit kan gevolgen hebben voor het kruispunt met de Ringbaan. Bv. een vrije rechtsaf vanuit de Maaseikerweg richting Ringbaan-Oost maken zal al helpen.
- Een mijnheer geeft als suggestie om aan de buitenzijde van de Ringbaan-Zuid bij de Keentersteeg een fietspad aan te leggen.
- Rechtsaffers vrij maken bij de Turborotonde, zonder dat deze op de rotonde hoeven. Dat bevordert de doorstroming.
- Het realiseren van een fietsbrug naar Laarveld is niet definitief. De raad heeft besloten dat verschillende varianten onderzocht moeten worden.
- Bij Boshoven is een gelijkvloerse oversteek en een viaduct. Waarom dubbel? De gelijkvloerse oversteek is gemaakt voor de bewoners van de wozoco Hushoven. Dit is een afspraak met de wijkraad Boshoven.
- Het water van de Ringbaan bij de J.W.Frisolaan loopt de tuinen in. De greppel is te klein.
- Er is sluipverkeer op de Dijkerstraat en dat gaat bij de Bocholterweg de Ringbaan op. Dan missen ze het kruispunt bij Saes. Kan daar ook iets aan gedaan worden?
- De oversteek van Laarveld zou aanvankelijk ter hoogte van de Wiekendreef komen. Echter gelet op de prognoses is het niet vanzelfsprekend dat fase 4 van Laarveld in volle omvang wordt ontwikkeld. In het bestemmingsplan wordt er nu van uitgegaan dat fase 4 vanaf 2030 aan snee is. Dit is een erg lange periode om de bewoners van fase 1 en 2 over te laten steken bij de Hushoverweg.
- Er is ook een olifantenpaadje bij de Laurenburg over de Ringbaan-Zuid.

Tot slot

De Ringbanenvisie ligt tot en met 11 januari 2017 ter inzage. Tot en met 11 januari 2017 kunnen zienswijzen worden ingediend. De visie is via de website van de gemeente raadpleegbaar: www.weert.nl/Ringbanen.

Verslag informatiebijeenkomst Ringbanenvisie 1 december 2016

Aanwezig: 13 personen

Verwachtingen:

- Wanneer start het op?
- Gevraagd wordt om duidelijkheid, wat is de visie, wanneer wordt die uitgevoerd?
- Duidelijkheid over de routing en de ontsluitingen van de Ringbaan op de andere wegen, zoals de N280, richting Kempenweg en de ontsluiting van bedrijventerreinen.
- Is er iets bekend over beheer en onderhoud en de structurele plannen m.b.t. fietsverbindingen.
- Speciale aandacht wordt gevraagd voor het groen, er staat dat al het groen wordt weg gehaald en tevens in relatie tot de bezuinigingen op het groenonderhoud.

Opmerkingen tijdens presentatie:

- De geluidbelasting is berekend op basis van een verkeersmodel, het gaat om de gevelbelasting op de woningen.
- Een aanwezige is van mening dat de verkeerslichten bij de Roermondseweg (kruispunt met Ringbaan-Oost) goed functioneren.
- Bij vervanging van verkeerslichten wordt tevens bekeken wat de beste voorstellen voor dat kruispunt zijn, misschien wel een rotonde of toch weer verkeerslichten. Omwonenden en bedrijven worden hierbij betrokken.
- De laatste € 100.000,- op groen hoeft niet meer te worden bezuinigd. Dus geen hagen etc. weg langs ringbanen.
- Is dit een visie tot 2025? Visie zal toch wel 10 jaar mee moeten gaan? Er ligt een relatie met de West-Tangent, dit heeft gevolgen voor de Ringbanen. Wanneer is de Ringbaan vol? Hoe ver kijk je vooruit? Dit geldt ook voor de N280. De ontwikkeling van industrieterreinen heeft ook gevolgen voor de Ringbanen.
- Hoe zit het met de route voor gevaarlijke stoffen? Er is een route voor gevaarlijke stoffen: Ringbaan-Noord, Ringbaan-West, Suffolkweg, Kempenweg.
- De kruispunten bepalen de capaciteit van de Ringbanen.
- De ondernemers staan niet in de visie genoemd, bijv. bij Ringbaan-Oost – St. Jobstraat, er zijn zo nog punten toe te voegen. De doorstroming op de Roermondseweg is slecht, met name door de nieuwe bedrijven die zich onlangs gevestigd hebben en daar komen op korte termijn nog bedrijven bij, wanneer kan daar meer diepgang in gebracht worden? Dit ontbreekt nu. Geadviseerd wordt om hier een zienswijze over in te dienen. De pdv-locatie is in bloei, maar daar moet wel op gereageerd worden in de visie.

- Een aanwezige mist hoe het er over 5 of 10 jaar uit ziet. Voorbeeld zijn de 2 rotondes bij de Basculeweg en Suffolkgweg. Die zijn nog jong en functioneren al niet meer. Je moet een visie hebben voor de toekomst.
- Een rotonde zou niet passen op de Roermondseweg ter hoogte van de ingang naar de Gamma en de tegenover liggende bedrijven. Gevraagd wordt of dat niet nog eens bekeken kan worden, als de rotonde afgeplet wordt, dan zou die toch moeten passen, denkt een aanwezige. In het verleden werden prioriteiten bepaald door het aantal ongevallen, hopelijk is dat nu niet het geval, vindt dezelfde aanwezige.
- Er zijn ook nieuwe ontwikkelingen, stoplichten op rotondes, daar zijn in den lande al ervaringen mee, de resultaten zijn goed.
- De maatregelen zouden in 3 jaar tijd uitgevoerd kunnen worden.
- De rotonde tussen Molenakker en Kampershoeck, daar worden vrijliggende fietspaden aangelegd, dat is het idee althans. Daar zou ook een tunnel kunnen vindt een aanwezige.
- De rotonde bij de Suffolkgweg moet een volwaardige rotonde worden. Of misschien een T-splitsing met verkeerslichten. Of met een afrit. De gemeente geeft aan dat met verkeerslichten een kruispunt vaak meer verkeer kan verwerken dan bij een rotonde.
- Onderhoud zal er altijd wel zijn, maar het is niet de bedoeling dat de gemeente elk jaar onderhoud moet doen. Een keer in de 15 jaar is beter. Beton geeft wel minder onderhoud, maar geeft meer geluid. Bv. rotonde Ittervoorterweg.
- Op de hele ringbaan ligt SMA, dat is redelijk geluidsisolerend. Bij nog geluidarmer asfalt is de slijtage groter. Daar is de afweging gemaakt.
- Wat gebeurt er met de olifantenpaadjes? Antwoord: dat is nog niet bekend. Als je het gaat toestaan moet het wel veilig zijn. Er zijn nog geen ongelukken gebeurd. Degene die oversteekt kijkt natuurlijk wel goed uit. Dan moet je hier niet te veel aandacht aan besteden. In wezen is dit geen probleem. Mensen zoeken ook hele gemakkelijke wegen, de weg van de minste weerstand.
- De visie op de middellange termijn ontbreekt.
- Voor het algemeen belang is de doorstroming een belangrijke parameter, je moet niet elke paar honderd meter een obstakel hoeven nemen. De snelheid van 70 km/u blijft gehandhaafd. Met de komst van elektrische auto's zal het geluidniveau afnemen.
- Met de communicatie kan ook nog wat gebeuren, je kunt de Ringbaan nemen over het kanaal, dat is beter dan rijden via de Biesterbrug en de Stadsbrug. Dat zijn voordelen die uitgedragen kunnen worden. Mensen zijn echter ontzettende gewoontedieren.
- Is er zicht op vrachtverkeer dat vanaf de turborotonde de stad in rijdt? Antwoord: daar hoort de gemeente niets meer van.
- Waarom liggen er betonblokken op de Industriekade? Voor vrachtverkeer is het begrijpelijk, voor gewone auto's niet.

Tot slot

De Ringbanenvisie ligt tot en met 11 januari 2017 ter inzage. Tot en met 11 januari 2017 kunnen zienswijzen worden ingediend. De visie is via de website van de gemeente raadpleegbaar: www.weert.nl/Ringbanen.

Verslag informatiebijeenkomst Ringbanenvisie 6 december 2016

Aanwezig: ruim 40 personen

Verwachtingen:

- De aanwezigen hebben vooraf bij elkaar gezeten, ze hebben overleg gehad, ze hebben vragen, argumenten en opmerkingen geformuleerd, De voorkeur gaat uit naar eerst het verhaal vertellen en dan vragen stellen.
- Een aanwezige is benieuwd wat de gemeente gaat vertellen.
- De parkeerdruk op Oude Hushoverweg is enorm toegenomen.
- Geluidhinder als gevolg van de Turborotonde op de Oude Hushoverweg.
- Oversteek Hushoven/Laarveld naar de stad.

Opmerkingen tijdens presentatie:

- Zijn de slachtoffers op de rotonde gevallen of op de oversteek bij de Hushoverweg? *Sinds de opening van de turborotonde in 2013 is er één ongeval geregistreerd op de Turborotonde tussen een motorrijder en een automobilist. Er was alleen materiële schade. Op de oversteek zijn geen ongevallen geregistreerd.*
- Zijn de cijfers van voor 2012 en na 2012 voorhanden? In 2012 is de Turborotonde aangelegd. Bij de rotonde is het aantal ongevallen wel essentieel veranderd sinds de aanleg van de Turborotonde.
- Bij Hushoven is ook een olifantenpaadje.
- Bij het geluid is alleen naar de Ringbanen gekeken. Bij een bestaande situatie gelden geen normen. Bij een nieuwe woning wel. De geluidbelasting vindt plaats op basis van berekeningen. Als bij een verandering aan de weg (bv. aanleg rotonde) de geluidbelasting niet meer dan 2 dB(A) toeneemt is er geen sprake van een reconstructie en hoeven geen maatregelen te worden genomen. Aan de Oude Hushoverweg, een huis met dubbel glas, hoorden de bewoners voorheen niets, nu horen ze de vrachtwagens 's morgens vroeg al. Dit is sinds de Turborotonde is aangelegd. Het vrachtverkeer is toegenomen. De norm voor een nieuwe woning is max. 63 dB(A). Hiervoor kunnen hogere grenswaarden worden vastgesteld. De voorkeursgrenswaarde is 48 dB(A). Bij de berekeningen wordt 10 jaar vooruit gekeken qua verkeersontwikkeling. De Ringbaan-Noord en Eindhovenseweg worden als sluiproute gebruikt door verkeer op de A2. Dit zijn zo'n 600 auto's per dag. Het optrekkende verkeer veroorzaakt veel overlast. Toegezegd wordt dat dit wordt meegenomen in de Ringbanenvisie. In het verleden lag een groot deel van Hushoven in de gele zone (60-64 dB(A)), dit betreft woningen waarvan de tuin grenst aan de Eindhovenseweg. 6 woningen lagen toen al in oranje (65-69 dB(A)). De vraag is hoeveel woningen in Hushoven, langs de zijde van de Eindhovenseweg nu in oranje zitten.
- Het geluidscherm aan de zijde van Boshoven weerkaatst ook nog geluid.
- Wezenlijk is om de ongevallen aantallen bij Hushoven boven water te krijgen, de aanwezigen geven aan dat eventuele ongelukken vooral op de Turborotonde zijn gebeurd. Bij de oversteek zijn volgens de aanwezigen geen ongelukken gebeurd.
- De oversteek bij de Hushoverweg wordt door de aanwezigen niet als onveilig ervaren.
- Zo gauw het beter weer wordt rijden er veel motorrijders. Ze trekken hard op, gaan alle kanten op, rijden te hard, hebben open knalpotten. Ze weten precies

- waar de flitspaal staat. Als de spits over is wordt er heel hard gereden op de Ringbaan, met name door vrachtwagens en motorrijders.
- Voor de aanwezigen is het belangrijk dat de gelijkvloerse oversteek blijft liggen. Of in het verlengde van de Hushoverweg. Of het aantal banen terugbrengen naar één. De weg is daar breder, daar kan een middenberm worden gemaakt.
 - De beplanting in de Turborotonde belemmert het zicht vanuit Boshoven richting Nederweert. Auto's switchen vaak onverwacht van baan. Wat is het nut van 70 km/u op de stukken tussen de verkeerslichten Laarderweg en Sint Luciastraat en de rotonde? Bij 50 km/h is het oversteken makkelijker en daalt de geluidshinder.
 - Is er budget? Reactie: het verkeersbudget is verhoogd. Jaarlijks kunnen voor 1 miljoen Euro aan maatregelen/ investeringen worden gedaan.
 - De fietstunnel wordt praktisch niet gebruikt, de tunnel wordt als onveilig ervaren door de inwoners.
 - De groene golf functioneert niet. De regeling functioneert wel bij veel verkeer (in de spitsuren). Maar in de daluren werkt elk verkeerslicht afzonderlijk. Dat is zo ingesteld.
 - Hoe zit het met de West-Tangent? De ontsluiting van de Kempenweg naar de A2. Hij is nog in beeld. Er komt een onderzoek om te kijken hoe dit rendabel gemaakt kan worden. Samen met Cranendonck wordt hier naar gekeken, ook in relatie tot de haven en het Duurzaam Industrieterrain Cranendonck (DIC). Maar het onderzoek loopt nog.
 - Vaststelling van de Ringbanenvisie wordt maart 2017. De procedure van de besluitvorming wordt toegevoegd aan het verslag.
 - Waarom staan er bij de oversteek geen waarschuwingsborden als waarschuwing voor overstekende fietsers en voetgangers, met knipperlichten?
 - De oversteek maakt geen deel uit van het bestemmingsplan van Laarveld fase 1 en 2.
 - Het gaat ook om voetgangers.
 - Bij de aanwezigen is een sterke voorkeur voor het behoud van de gelijkvloerse oversteek.
 - We moeten ook denken aan de mensen met een rollator, kinderwagen, rolstoel e.d. Een tunnel of een viaduct is moeilijk te nemen voor mensen met een beperking.
 - Er komt een parkeerverbod aan de graskant van de Oude Hushoverweg. Verder gaan de parkeertarieven op Centrum-Noord omlaag.
 - Hoeveel meldingen zijn er van drugsdealen in de fietstunnel? *Daar zijn geen meldingen van bekend (is nagevraagd bij de politie).*

Procedure besluitvorming

Behandeling in b&w uiterlijk 21 februari 2017

Toelichting in informatie commissie Ruimte: 16 maart 2017

Behandeling in commissie Ruimte: 22 maart 2017

Vaststelling door de raad: 29 maart 2017

Spreekrecht kan tot uiterlijk 24 uur voor de vergadering worden aangevraagd bij de griffier, griffie@weert.nl.

Klankbordgroep

Voor de klankbordgroep hebben zich opgegeven:

Jos van Gend, Oude Hushoverweg 54,

Bob Tebrunsveld, Roskam 27,

Ton Jacobs, Hushoverweg 94C,

Fam. Vaas, St. Donatuskapelstraat 3,

J. Stijnen, Korenmolen 14,

Theo Coolen, Oude Hushoverweg 68,

Valerie Berben, Hushoverweg 61A,

Jan Smolenaers, Hushoverweg 61,

H. Bongers, Maassenweg 31,

E. Stijnen-Beeren, Korenmolen 14

Tot slot

De Ringbanenvisie ligt tot en met 11 januari 2017 ter inzage. Tot en met 11 januari 2017 kunnen zienswijzen worden ingediend. De visie is via de website van de gemeente raadpleegbaar: www.weert.nl/Ringbanen.

