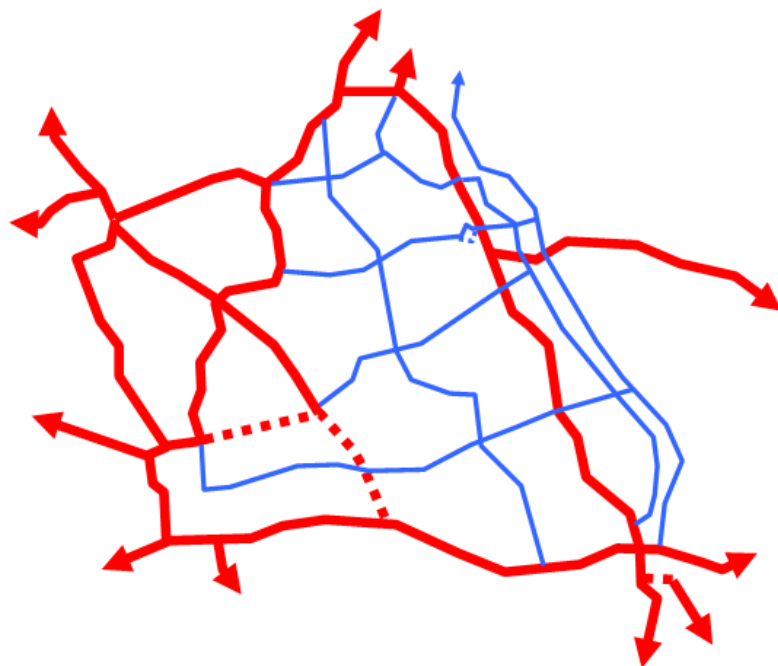


GGA Noordoost-Brabant

Probleemverkenning oost-westverbinding Oost-Brabant

Definitief



GGA Noordoost-Brabant

Probleemverkenning oost- westverbinding Oost-Brabant

Definitief

Datum	12 januari 2011
Kenmerk	BMR031/Hnb/0288
Eerste versie	22 oktober 2010

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	GGA Noordoost-Brabant
Titel rapport	Probleemverkenning oost-westverbinding Oost-Brabant Definitief
Kenmerk	BMR031/Hnb/0288
Datum publicatie	12 januari 2011
Kernteam opdrachtgever(s)	Het kernteam had als doel de opdracht te begeleiden en de ambtelijke- en bestuurlijke discussie voor te bereiden. Het kernteam is wisselend van samenstelling geweest. - Gemeente Boxmeer: Bert Moeskops (wethouder, tot april in kernteam), Erik Ronnes (wethouder, vanaf april in kernteam), Jan Beekman (projectleider), Jos Nijtmans - Gemeente Cuijk: Arjen Zijlstra - Provincie Noord-Brabant: Wim Rechmann en Martijn Heynickx - Kamer van Koophandel: Chris de Kok - GGA Noordoost-Brabant: Rian Snijder Na het ambtelijk overleg van 5 oktober is het kernteam uitgebreid met: - Gemeente Grave: Stef Peters - Gemeente Mill & Sint Hubert: Jos Ceelen
Projectteam Goudappel Coffeng	Bart Heijnen (projectleider), Ben Peters, Debbie Hertogs, Hans Huisman, Jan Banninga
Projectomschrijving	De regio Noordoost-Brabant wil samen met haar partners komen tot een gedegen en integrale probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven via de Noordelijke Maasvallei. Deze studie gaat in op de probleemanalyse en geeft antwoord op de vraag wat de aard en omvang van de problematiek is.
Trefwoorden	Probleemverkenning, Boxmeer, N264, oost-westverbinding, bereikbaarheid

Inhoud

Samenvatting

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding	1
1.2	Proces.....	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Oriëntatie en inventarisatie.....	4
2.1	Inleiding.....	4
2.2	Kernpunten uit de rapporten en verslagen.....	5
2.3	Resumé.....	9
3	Meningen- en wensenonderzoek	11
3.1	Resumé.....	13
4	Feitenonderzoek	15
4.1	Intensiteiten en oriëntatie verkeer	15
4.2	Bereikbaarheid	19
4.2.1	Zonder Noordoostcorridor	19
4.2.2	Met Noordoostcorridor.....	26
4.3	Leefbaarheid	28
4.4	Verkeersveiligheid.....	30
4.5	Resumé.....	32
5	Probleemdefinitie.....	34
6	Slotconclusie en aanbevelingen	37
6.1	Slotconclusie.....	37
6.2	Aanbevelingen.....	37
	Literatuurlijst.....	39

Bijlagen

1	Lijst deelnemers interviews
2	Verslagen interviews
3	Uitgangspunten verkeersmodel
4	Etmaalintensiteiten
5	Intensiteit/capaciteitsverhouding thermometerpunten
6	Reistijdenverhouding trajecten
7	Bereikbaarheidskaarten

Samenvatting

Aanleiding en doel

In de regio Noordoost-Brabant wordt al verscheidende jaren gesproken over een oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven via de Noordelijke Maasvallei. Op tal van overlegtafels en in diverse beleidstukken vormt deze 'zwakke schakel' een belangrijk aandachtspunt. De gemeente Boxmeer heeft namens de GGA Noordoost-Brabant aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een brede probleemverkenning uit te voeren. Deze integrale probleemanalyse is nodig om de aard en omvang van deze problematiek scherp en onderbouwd te krijgen. Alleen dan kan een goede visie op de toekomstige mobiliteit en infrastructuur worden ontwikkeld als onderlegger voor de mogelijke oplossingen. Deze probleemanalyse kan gezien worden als voorverkenning en is zo opgesteld dat deze een belangrijke input is voor eventuele vervolgstudies.

Proces

In deze studie zijn zes processtappen doorlopen. Een belangrijk onderdeel van de studie is dan ook een meningen- en wensenonderzoek (stap 2). Daarbij zijn diverse interviews gehouden met belangrijke stakeholders binnen en buiten de regio (zie voor lijst met geïnterviewden bijlage 1). Voor de GGA-regio is tijdens het bestuurlijk overleg op 26 februari 2010 bepaald welke portefeuillehouders de hele regio zouden vertegenwoordigen. Niet alle GGA-gemeenten zijn daarom geïnterviewd. De overige input van de studie wordt gehaald uit een documentenanalyse (stap 1). In deze documentenanalyse zijn eerdere documenten, onderzoeken en beleidskeuzes bij elkaar gebracht en samengevat. In de derde stap heeft het feitenonderzoek plaatsgevonden. Daarvoor zijn diverse instrumenten, zoals het verkeersmodel, de saneringstool en verkeersveiligheidcijfers gebruikt.

De studie is begeleid door een kernteam. In het kernteam waren diverse stakeholders vertegenwoordigd. Het kernteam had als doel de opdracht te begeleiden en de ambtelijke- en bestuurlijke discussie voor te bereiden. Het kernteam is wisselend van samenstelling geweest.

Stap 1: Oriëntatie en inventarisatie

De afgelopen jaren is er veel gesproken en geschreven over een mogelijke oost-westverbinding tussen de A50 en A73. De documentenanalyse geeft een zo volledig mogelijke samenvatting van onderzoeken en beleidsdocumenten die van belang zijn bij de probleemdefiniëring.

Er is een veelheid van bestaande documenten over de ontwikkelingen van de regio Land van Cuijk/Maasduinen. Er zijn geen (onderdelen in) documenten gevonden die diep(er) ingaan op de problematiek van een verbinding tussen de A73 en A50. In kwalitatieve zin krijgt die problematiek wel ruime aandacht, maar de indruk bestaat dat veel documenten het vraagstuk oost-westverbinding opnemen, echter zonder nieuwe argumenten en nieuwe feiten.

In verschillende documenten komt de discussie aan de orde of nieuwe/verbeterde infrastructuur voorwaarde is om de beoogde ruimtelijke ordening te bereiken of omgekeerd, dat bij een verandering van de ruimtelijke ordening aanvullende infrastructuur nodig is. Duidelijk is dat de verandering in de ruimtelijke ordening nu een gegeven is en dat de vraag moet zijn welke ontsluiting van de regio in westelijke richting nodig zal zijn om de verbinding tussen Brabant en de Noordelijke Maasvallei te versterken. In de volgende hoofdstukken worden de wensen en verkeerskundige noodzaak van een versterkte of nieuwe oost-westverbinding onderzocht.

Stap 2: Meningen en wensenonderzoek

In deze studie heeft een interviewronde plaatsgevonden langs diverse betrokken stakeholders, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Doel van de interviews is om de wensen, meningen en ideeën binnen en buiten de regio Noordoost-Brabant in een bredere context te inventariseren en om de actualiteit van de informatie uit de documentenanalyse te onderzoeken.

Uit de verschillende interviews blijkt dat er een grote diversiteit is aan meningen en wensen. Rijkswaterstaat/DGMO onderschrijven vooralsnog de verkeers- en vervoersproblematiek van de regio niet. Als er zich knelpunten voordoen lijkt op voorhand het optimaliseren van de in het gebied reeds aanwezige provinciale wegen het meest voor de hand te liggen. De provincie Noord-Brabant geeft aan dat er op de provinciale wegen zich momenteel geen bereikbaarheidsknelpunten voordoen. De provincie ziet vooralsnog weinig kansen voor een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg. Een dergelijke verbinding heeft vanuit de provincie een lage prioriteit. Enkele gemeenten in de regio en het bedrijfsleven zien daarentegen wel knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zij pleiten dan ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Een nieuwe/sterke oost-westverbinding zien zij als een mogelijke oplossing van de knelpunten.

Stap 3: Feitenonderzoek

In de vierde stap van deze studie is onderzoek gedaan om feiten en knelpunten van de verkeerskundige situatie aan te dragen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van een aantal instrumenten, dat helpt bij het onderzoek naar knelpunten. De analyses die hiervoor zijn uitgevoerd gaan in op de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Bereikbaarheid

De komende jaren stijgen de intensiteiten voor het (vracht)verkeer op het hoofdwegen- en onderliggend net. De stijging tot 2020 is het grootst. De oriëntatie van verkeer tussen de economische gebieden is erg verspreid. De oriëntatie op de Noordelijke Maasvallei en Duitsland is vanuit de westelijke (economische) gebieden beperkt. De omvang van verkeer dat tussen de A50 en A73 rijdt is dagelijks zo'n 2.700 mvt/etmaal, waarvan 1.100 vrachtauto's per etmaal. De omvang van het doorgaande (vracht)verkeer tussen de A50 en A73 is zowel absoluut als relatief beperkt. Het merendeel van het verkeer op de bestaande oost-westrelaties is lokaal of regionaal georiënteerd. Van het totale doorgaande verkeer is het aandeel vrachtverkeer aanzienlijk, namelijk ongeveer 40%.

Door de toename van het verkeer in de toekomst neemt ook de mate van bereikbaarheid af. Te zien is dat de I/C-verhoudingen op het wegennet toenemen, waardoor ook de reistijden toenemen.

Verkeersveiligheid

Op de huidige provinciale wegen nam het aantal ongevallen de afgelopen jaren af. Het aantal ongevallen met ziekenhuisgewonden is echter in 2009 weer toegenomen. Er zijn diverse ongevallenconcentraties. Op deze kruispunten of wegvakken hebben de afgelopen jaren meerdere (>5) ongevallen plaatsgevonden. De ongevallenconcentraties bevinden zich in of nabij kernen.

Leefbaarheid

In deze studie heeft een quick scan plaatsgevonden naar de leefbaarheidsaspecten luchtkwaliteit en de oversteekbaarheid in kernen. Daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit in de toekomst voldoet aan de normen. Wat betreft de oversteekbaarheid blijkt dat in diverse kernen de intensiteit per etmaal boven de 10.000 mvt/etmaal uitkomt. Dit is een indicator dat de oversteekbaarheid daar onvoldoende kan zijn.

Stap 4: Probleemdefinitie

In de voorgaande stappen zijn de meningen/wensen en feiten vanuit verkeerskundige optiek onderzocht. In deze stap worden deze resultaten samengebracht om te komen tot

een aantal slotconclusies en aanbevelingen. In de probleemdefinitie zijn de volgende aspecten/conclusies nader uitgewerkt:

- tot nu toe geen verdieping van de problematiek;
- wens voor verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid kernen is aanwezig;
- de feiten uit dit (verkeerskundig)onderzoek tonen nut en noodzaak voor een versterkte of nieuwe oost-westverbinding niet aan.

Waar het bij de definitie van de problematiek in essentie om gaat is dat het feitenonderzoek aantoont dat de bereikbaarheidsproblemen in de toekomst zich vooral op het rijkswegennet voor zullen doen. Hierdoor wordt de kans op sluipverkeer over de regionale wegenstructuur groter. Het voorzien in een voldoende kwaliteit op het hoofdwegennet is dan ook voorwaarde voor een goed gebruik van de wegenstructuur. Op deze regionale wegenstructuur staat vooral de leefbaarheid onder druk. Een toename van (vracht)verkeer in de komende jaren vraagt extra aandacht voor het verbeteren van de leefbaarheid langs de regionale wegenstructuur.

Voor een robuust netwerk zijn dan ook maatregelen nodig. De maatregelen op het hoofdwegennet moeten vooral geënt zijn op het op peil houden van de doorstroming om zo een verschuiving van (vracht)verkeer naar de regionale wegen tegen te gaan. De maatregelen op de regionale wegen moeten vooral geënt zijn op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze maatregelen moeten er aan bijdragen dat doorgaand (vracht)verkeer wordt zoveel mogelijk wordt geweerd. Nader onderzoek naar de exacte problematiek op onderdelen van het infrastructurele netwerk is nodig om hier meer richting aan te kunnen geven.

Stap 5: Slotconclusie en aanbevelingen

Met deze probleemanalyse kan de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding of zoals ook wel genoemd, 'het doortrekken van de A77', vanuit verkeerskundige optiek niet worden aangetoond. De vervoerwaarde is daarvoor (nog) te gering en de voordelen in termen van reistijdverbetering zijn beperkt. Een nieuwe oost-westverbinding geeft, naar aanleiding van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek, onvoldoende aanknopingspunten een oplossing te zijn voor de gesignaleerde problematiek in het studiegebied. De resultaten geven daarom geen aanleiding om een nieuwe oost-westverbinding nader te verkennen.

Het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de huidige oost-westverbindingen is echter wel een doelmatige en effectieve strategie om een duurzame wegenstructuur in de regio te bereiken. Het draagvlak hiervoor is groot en verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid op het onderliggend wegennet biedt voldoende kansen om de beleidsmatige ontwikkelingen te realiseren. De diverse verkenningen en planstudies onderschrijven deze strategie. Een goede bereikbaarheid tussen de economische gebieden binnen Nederland en naar Duitsland moet worden gefaciliteerd op de bestaande hoofdroutes (A50, A59, A67, A73, A77 en A326).

Geadviseerd wordt de focus voor het hoofdwegennet voor de korte en middellange termijn te leggen op het versterken van de zwakke schakels qua bereikbaarheid. Op het onderliggend regionale netwerk zou naar ons inzicht de focus vooral moeten liggen op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij is mogelijk een herprioritering van bestaande regionale oost-westverbindingen nodig. Momenteel is sprake van vier nagenoeg identieke (in functie en vormgeving) regionale oost-westverbindingen. Mogelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze vier afzonderlijke routes hoeft niet op een eenduidige manier plaats te vinden, omdat het gewenste gebruik niet hetzelfde hoeft te zijn. Het in samenhang beschouwen van het gehele wegennet in de regio is daarom essentieel.

Een integrale regionale mobiliteits- of gebiedsvisie voor de middellange- en lange termijn van de regio tussen grofweg de A67, A50 en A73 zal hieraan bijdragen. De meerwaarde hiervan is dat ook economische, ruimtelijke en milieukundige aspecten worden betrokken.

Onze aanbeveling voor de korte termijn is om de aanpak van de lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten op de provinciale en gemeentelijke wegen in het studiegebied aandacht te geven en in nauwe samenwerking tussen de diverse wegbeheerders uit te werken. Waar en hoe groot de lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten zijn in de regio Noordoost moet nog nader in samenhang worden onderzocht.

In het bestuurlijk overleg is geconstateerd dat, conform de conclusies van deze studie, er prioriteit gegeven moet worden aan het verbeteren van de leefbaarheid op de regionale wegenstructuur en anderzijds aan de bereikbaarheid en afwikkeling op de hoofdwegenstructuur. De regio moet er echter voor waken om de robuustheid op de regionale wegen (N-wegennet) niet zodanig te versterken, dat de knelpunten op het Rijkswegennet hiermee opgelost worden. Deze knelpunten op het Rijkswegennet zijn bekend, het Rijk is verantwoordelijk voor het aanpakken van deze knelpunten.

Zusammenfassung

Anlass und Zweck

In der Region Noordoost-Brabant ist schon seit einigen Jahren eine Ost-West-Verbindung Deutschland – Oost-Brabant/Eindhoven über das Gebiet Noordelijke Maasvallei im Gespräch. In zahlreichen Beratungsrunden und in verschiedenen Strategiepapieren wird diese „Schwachstelle“ thematisiert. Die Gemeinde Boxmeer hat die Goudappel Coffeng BV im Namen von GGA Noordoost-Brabant um die Durchführung einer breiten Problemerkundung gebeten. Diese integrale Problemanalyse ist für eine deutliche und fundierte Aussage über Art und Umfang dieser Problematik erforderlich. Nur dann kann ein guter Überblick über die zukünftige Mobilität und Infrastruktur als Grundlage für mögliche Lösungen entwickelt werden. Diese Problemanalyse kann als Vorerkundung gesehen werden und wurde so verfasst, dass sie einen wichtigen Inputcharakter für mögliche Folgeuntersuchungen hat.

Das Verfahren

In dieser Studie wurden sechs Verfahrensschritte durchlaufen. Ein wichtiger Teilbereich der Studie ist daher auch eine Untersuchung der Meinungen und Wünsche (Schritt 2). Dabei wurden verschiedene wichtige Stakeholder innerhalb und außerhalb der Region befragt (siehe Liste der befragten Personen in Anlage 1). Für die GGA-Region wurde während der Verwaltungskonferenz am 26. Februar 2010 festgelegt, welche Funktionsträger die gesamte Region vertreten sollten. Nicht alle Gemeinden, die an dem gebietsbezogenen Konzept beteiligt sind (sog. GGA-Gemeinden), wurden daher befragt. Eine Dokumentenanalyse sorgt für den sonstigen Input der Studie (Schritt 1). In dieser Dokumentenanalyse wurden frühere Dokumente, Studien und Weichenstellungen zusammengeführt und zusammengefasst. Im dritten Schritt hat die Tatsachenfeststellung stattgefunden. Dazu wurden verschiedene Instrumente, etwa das Verkehrsmodell, das Sanierungstool und die Verkehrssicherheitszahlen, herangezogen.

Die Studie wurde von einem Kernteam begleitet. In dem Kernteam waren verschiedene Stakeholder vertreten. Das Kernteam sollte den Auftrag begleiten und die Diskussion auf Behörden- und Verwaltungsebene vorbereiten. Das Kernteam trat in wechselnder Zusammensetzung auf.

Schritt 1: Orientierung und Bestandsaufnahme

In den vergangenen Jahren wurde viel geredet und geschrieben über eine mögliche Ost-West-Verbindung zwischen der A50 und der A73. Die Dokumentenanalyse gibt eine möglichst vollständige Zusammenfassung der Studien und behördlichen Dokumente, die für die Beschreibung des Problems relevant sind.

Es gibt eine Vielzahl von Dokumenten über die Entwicklungen der Region Land van Cuijk/Maasduinen. Es wurden aber keine Dokumente oder Abschnitte in Dokumenten gefunden, die näher auf die Problematik einer Verbindung zwischen der A73 und der A50 eingehen. In qualitativer Hinsicht erhält diese Problematik zwar viel Aufmerksamkeit, doch besteht der Eindruck, dass viele Dokumente sich des Problems der Ost-West-Verbindung annehmen, ohne allerdings neue Argumente und neue Tatsachen vorzubringen. In verschiedenen Dokumenten wird diskutiert, ob eine neue/verbesserte Infrastruktur Voraussetzung dafür ist, die angestrebte räumliche Ordnung zu verwirklichen, oder dass umgekehrt bei einer Veränderung der räumlichen Ordnung eine zusätzliche Infrastruktur erforderlich wird. Deutlich ist, dass die Veränderung der räumlichen Ordnung nunmehr eine Tatsache ist und dass die Frage lauten muss, welche Erschließung der Region in westliche Richtung erforderlich sein wird, um die Verbindung zwischen Brabant und Noordelijke Maasvallei zu stärken. In den folgenden Kapiteln werden die Wünsche und verkehrstechnischen Notwendigkeiten einer ausgebauten oder neuen Ost-West-Verbindung untersucht.

Schritt 2: Untersuchung der Meinungen und Wünsche

In dieser Studie hat eine Befragungsrunde über verschiedene beteiligte Stakeholder auf Amts- und Verwaltungsebene stattgefunden. Ziel der Befragungen ist es, die Wünsche, Meinungen und Ideen innerhalb und außerhalb der Region Noordoost-Brabant in einem breiteren Kontext zu inventarisieren und die Aktualität der Informationen aus der Dokumentenanalyse zu untersuchen.

Die einzelnen Interviews haben ergeben, dass es eine Vielzahl von Meinungen und Wünschen gibt. Rijkswaterstaat/DGMO bestätigen vorläufig die Verkehrs- und Transportproblematik der Region nicht. Sollten sich Engpässe ergeben, liegt es vorläufig nahe, die in dem Gebiet bereits vorhandenen *provinciale wegen* zu optimieren. Die Provinz Noord-Brabant teilt mit, dass zurzeit auf den *provinciale wegen* keine Erreichbarkeitsengpässe vorliegen. Die Provinz sieht vorläufig kaum Möglichkeiten für eine neue starke Verbindung auf dem Niveau von *provinciale wegen* oder *rijkswegen*. Eine derartige Verbindung hat von Seiten der Provinz eine niedrige Priorität. Einige Gemeinden in der Region und die Wirtschaft sehen dagegen wohl Probleme in den Bereichen Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit und Lebensqualität. Sie plädieren daher auch für eine Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensqualität in der Region. Eine neue/starke Ost-West-Verbindung sehen sie als eine mögliche Lösung der Probleme.

Schritt 3: Tatsachenfeststellung

In dem vierten Schritt dieser Studie wurden Tatsachen und Engpässe der verkehrstechnischen Situation gesammelt. Dazu wurde auf einige Instrumente zurückgegriffen, die bei der Untersuchung der Engpässe nützlich sein können. Die Analysen, die dazu durchgeführt wurden, befassen sich mit den Aspekten Erreichbarkeit, Lebensqualität und Verkehrssicherheit.

Erreichbarkeit

In den kommenden Jahren erhöhen sich die Intensitäten für den (Güter-)Verkehr auf dem Hauptstraßennetz und dem untergeordneten Straßennetz. Der Anstieg bis 2020 ist am größten. Die Ausrichtung des Verkehrs zwischen den Wirtschaftsräumen ist sehr verstreut. Die Ausrichtung auf die Noordelijke Maasvallei und Deutschland ist von den westlich gelegenen (Wirtschafts-)Räumen aus begrenzt. Der Umfang des Verkehrs, der sich zwischen der A50 und der A73 bewegt, liegt bei rund 2.700 Kfz/Tag, davon 1.100 LKW pro Tag. Der Umfang des (Güter-)Durchgangsverkehrs zwischen der A50 und der A73 ist sowohl absolut als auch relativ begrenzt. Der überwiegende Teil des Verkehrs auf den vorhandenen Ost-West-Verbindungen ist lokal oder regional ausgerichtet. Von dem gesamten Durchgangsverkehr ist der Anteil des Güterverkehrs mit ungefähr 40% erheblich.

Durch die zukünftige Zunahme des Verkehrs nimmt auch das Maß an Erreichbarkeit ab. Festzustellen ist, dass die Relationen zwischen Intensität und Kapazität auf dem Straßennetz zunehmen, wodurch sich auch die Reisezeiten verlängern.

Verkehrssicherheit

Auf den heutigen *provinciale wegen* nahm die Zahl der Unfälle in den vergangenen Jahren ab. Die Zahl der Unfälle mit Verletzten, die in Krankenhäusern behandelt wurden, hat 2009 jedoch wieder zugenommen. Es gibt verschiedene Unfallschwerpunkte. Auf diesen Kreuzungen oder Straßenabschnitten haben sich in den vergangenen Jahren mehrere (>5) Unfälle ereignet. Die Unfallschwerpunkte befinden sich in den Kernen oder in Nähe der Kerne.

Lebensqualität

Diese Studie beruht auf einem Quick-Scan der Lebensqualitätsaspekte Luftqualität und Überquerbarkeit in den Kernen. Daraus ergibt sich, dass die Luftqualität auch in Zukunft den Normen entsprechen wird. In Bezug auf die Überquerbarkeit zeigt sich, dass in verschiedenen Kernen die Intensität pro Tag bei über 10.000 Kfz/Tag liegt. Dies ist ein Indikator dafür, dass die Überquerbarkeit dort möglicherweise unzureichend ist.

Schritt 4: Problemerkundung

In den vorangegangenen Schritten wurden die Meinungen/Wünsche und Tatsachen aus verkehrstechnischer Sicht untersucht. In diesem Schritt werden diese Ergebnisse zusammengetragen, um zu einigen Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu gelangen. In der Problemerkundung wurden folgende Aspekte/Schlüsse näher ausgearbeitet:

- bislang keine Konkretisierung der Problematik;
- es wird eine Verbesserung der Erreichbarkeit und Lebensqualität in den Kernen gewünscht;
- die dargestellten Tatsachen in dieser (verkehrstechnischen) Studie belegen weder Nutzen noch Notwendigkeit einer verstärkten oder neuen Ost-West-Verbindung.

Bei der Bestimmung der Problematik geht es im Wesentlichen darum, dass die Tatsachenfeststellung nachweist, dass sich Erreichbarkeitsprobleme in Zukunft vor allem auf dem Netz der *rijkswegen* ergeben werden. Hierdurch nimmt der Schleichverkehr über die regionale Straßeninfrastruktur zu. Die Bereitstellung einer ausreichenden Qualität auf dem Hauptstraßennetz ist daher eine Voraussetzung für eine gute Nutzung der Straßeninfrastruktur.

Bei dieser regionalen Straßeninfrastruktur steht vor allem die Lebensqualität unter Druck. Eine Zunahme des (Güter-)Verkehrs in den kommenden Jahren erfordert eine besondere Aufmerksamkeit für die Verbesserung der Lebensqualität entlang der regionalen Straßeninfrastruktur.

Für ein zukunftssicheres Straßennetz sind bestimmte Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen beim Hauptstraßennetz müssen vor allem darauf gerichtet sein, den Verkehrsfluss aufrechtzuerhalten, um so einer Verlagerung des (Güter-)Verkehrs auf die regionalen Straßen entgegenzuwirken. Die Maßnahmen bei den regionalen Straßen müssen vor allem die Aspekte Lebensqualität und Verkehrssicherheit berücksichtigen. Diese Maßnahmen müssen dazu beitragen, dass der Durchgangsverkehr (LKW und PKW) soweit wie möglich verbannt wird. Weitere Untersuchungen der Problematik im Einzelnen in Bezug auf das infrastrukturelle Netz sind nötig, um eine konkrete Richtung einschlagen zu können.

Schritt 5: Schlussfolgerung und Empfehlungen

Mit dieser Problemanalyse kann die Notwendigkeit einer neuen Ost-West-Verbindung, d.h. eines Durchstichs der A77, aus verkehrstechnischer Sicht nicht angezeigt werden. Der Verkehrsnutzen ist dazu (noch) zu gering, und die Vorteile im Hinblick auf die Reisezeitverkürzung sind begrenzt. Eine neue Ost-West-Verbindung weist angesichts der Ergebnisse der verkehrstechnischen Studie keine ausreichenden Anknüpfungspunkte auf, um eine Lösung für die angezeigte Problematik in dem Untersuchungsgebiet bieten zu können. Die Ergebnisse geben daher keinen Anlass für eine nähere Erkundung einer neuen Ost-West-Verbindung.

Die Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit auf den heutigen Ost-West-Verbindungen ist allerdings wohl eine effiziente und effektive Strategie für die Schaffung einer nachhaltigen Straßeninfrastruktur in der Region. Die Akzeptanz hierfür ist groß, und die Verbesserung der Verkehrssicherheit und Lebensqualität auf dem nachrangigen Straßennetz bietet ausreichende Möglichkeiten für die Entwicklung von Lösungen auf Verwaltungsebene. Die verschiedenen Erkundungen und Planstudien bestätigen diese Strategie. Eine gute Erreichbarkeit zwischen den Wirtschaftsräumen in den Niederlanden und in Deutschland muss anhand der bestehenden Hauptrouten erzielt werden (A50, A59, A67, A73, A77 und A326).

Empfohlen wird, beim Hauptstraßennetz kurz- und mittelfristig das Hauptaugenmerk auf die Verstärkung der Schwachstellen bei der Erreichbarkeit zu richten.

Auf dem nachrangigen regionalen Straßennetz müsste der Schwerpunkt unserer Ansicht nach vor allem bei der Verbesserung der Lebensqualität und der Verkehrssicherheit liegen. Dabei ist möglicherweise eine neue Priorisierung der vorhandenen regionalen Ost-West-Verbindungen notwendig. Zurzeit gibt es vier (in Funktion und Ausgestaltung) nahezu

identische regionale Ost-West-Verbindungen. Eine mögliche Verbesserung von Lebensqualität und Verkehrssicherheit auf diesen vier jeweiligen Routen muss nicht in einer eindeutigen Weise erfolgen, weil der jeweils gewünschte Nutzungszweck nicht immer identisch sein muss. Wesentlich ist daher eine Betrachtung des gesamten Straßennetzes in der Region im Zusammenhang.

Dazu beitragen wird eine integrale regionale mittel- und langfristige Mobilitäts- oder Gebietsperspektive der Region ungefähr im Bereich zwischen der A67, A50 und der A73. Die Wertschöpfung liegt darin, dass auch wirtschaftliche, raumordnerische und umwelttechnische Aspekte einbezogen werden. Unsere Empfehlung für den kurzfristigen Zeitraum lautet, auf eine Beseitigung der lokalen Lebensqualitäts- und Verkehrssicherheitsengpässe auf den Straßen der Provinz und der Kommunen im Untersuchungsgebiet hinzuwirken und diese Strategie in enger Zusammenarbeit der einzelnen Straßenverwaltungen auszuarbeiten. Wo lokale Lebensqualitäts- und Verkehrssicherheitsengpässe in der Region Noordoost auftreten und wie groß diese sind, ist noch näher im Zusammenhang zu prüfen.

In den Beratungen im Rahmen der Verwaltungskonferenz wurde festgestellt, dass gemäß den Schlussfolgerungen dieser Studie der Verbesserung der Lebensqualität auf der regionalen Straßeninfrastruktur einerseits und der Erreichbarkeit und der Verkehrsabwicklung auf der Hauptstraßeninfrastruktur andererseits Priorität eingeräumt werden muss. Die Region muss allerdings darauf achten, die regionalen Straßen (N-Straßennetz) nicht so sehr auszubauen, dass die Engpässe beim Netz der *rijkswegen* dadurch beseitigt werden. Diese Engpässe auf dem Netz der *rijkswegen* sind bekannt; zuständig für die Beseitigung dieser Engpässe ist allerdings das *Rijk*.

1 Inleiding

De regio Noordoost-Brabant wil samen met haar partners komen tot een gedegen en integrale probleemanalyse 'oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven' via de Noordelijke Maasvallei. Deze studie beschrijft deze probleemanalyse en geeft antwoord op de vraag wat de aard en omvang van de verkeersproblematiek is. Dit hoofdstuk beschrijft de aanleiding voor de studie en het gehanteerde proces.

1.1 Aanleiding

In de regio Noordoost-Brabant wordt al verscheidende jaren gesproken over een oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven via de Noordelijke Maasvallei. Op tal van overlegtafels en in diverse beleidstukken vormt deze 'zwakke schakel' een belangrijk aandachtspunt. De Noordelijke Maasvallei ligt ingeklemd tussen de Stadsregio Arnhem Nijmegen aan de noordzijde, BrabantStad (met name Den Bosch, Eindhoven en Helmond) aan de westkant en Venlo aan de zuidkant. Aan de oostzijde grenst het gebied aan Duitsland (Ruhrgebied). De regio kenmerkt zich niet door een grote centrale stedelijke trekker, maar de gemeenten Boxmeer (28.000 inwoners) en Cuijk (24.000 inwoners) zijn wel werkgelegenheidszwaartepunten en vervullen een aantal centrumfuncties. Het gebied kent hierdoor, naast interne gerichtheid, ook een externe oriëntatie op de verschillende stedelijke gebieden in de omgeving (bron: www.noordelijkemaasvallei.nl).

In het Euregionaal mobiliteitsplan staat onder andere geschreven dat het economisch verkeer tussen de economische gebieden in Duitsland en Nederland mogelijk te wensen over laat en dat deze een kwaliteitsimpuls behoeft. Naast de lokale en regionale overheden maakt ook het bedrijfsleven zich sterk om de problematiek nader te onderbouwen. Zo vindt de Kamer van Koophandel de doorstromingsnelheid op de oost-westverbindingen te laag. Volgens de Kamer is in het kader van versterking van de concurrentiekracht van de regio Cuijk-Boxmeer een verkorting van de reistijd naar de regio's Eindhoven en Den Bosch/Tilburg van belang (bron: www.brabantvooruit.nl). Uit verschillende documenten blijkt dat op basis van ervaringen, belevingen en deelstudies al gedachten zijn gevormd over mogelijke oplossingen. Veel genoemde oplossingen zijn het verbeteren van bestaande routes zoals de N264 en/of de N272 of de aanleg van een nieuwe schakel in het hoofdwegennet.

De gemeente Boxmeer heeft namens de GGA Noordoost-Brabant aan Goudappel Coffeng BV gevraagd een brede probleemverkenning uit te voeren. Deze integrale probleemanalyse is nodig om de aard en omvang van deze problematiek scherp en onderbouwd te krijgen. Alleen dan kan een goede visie op de toekomstige mobiliteit en

infrastructuur worden ontwikkeld als onderlegger voor de mogelijke oplossingen. Deze probleemanalyse kan gezien worden als voorverkenning en is zo opgesteld dat deze een belangrijke input is voor eventuele vervolgstudies. De gemeente Boxmeer is de trekker van dit project.

1.2 Proces

In deze studie zijn zes processtappen doorlopen. In nevenstaand processchema zijn deze stappen weergegeven. Binnen de filosofie van de gebiedsgerichte en/of routegerichte aanpak is een sterk accent gelegd op het gezamenlijk met de regionale partners uitvoeren van de studie. Voor de kwaliteit van de producten is het van belang dat als team wordt gewerkt. Het benutten van de kwaliteiten, kennis en ervaringen van de verschillende deelnemers past daarbij.

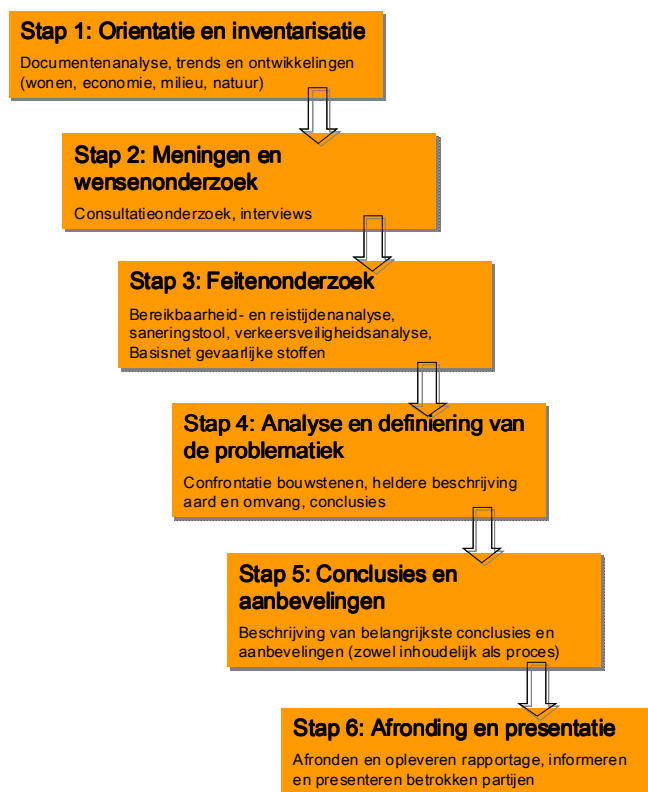
Een belangrijk onderdeel van de studie is dan ook een meningen- en wensenonderzoek (stap 2). Daarbij zijn diverse interviews gehouden met belangrijke stakeholders binnen en buiten de regio (zie voor lijst met geïnterviewden bijlage 1). Voor de GGA-regio is tijdens het bestuurlijk overleg op 26 februari 2010 bepaald welke portefeuillehouders de hele regio zouden vertegenwoordigen. Niet alle GGA-gemeenten zijn daarom geïnterviewd. De overige input van de studie wordt gehaald uit een documentenanalyse (stap 1). In deze documentenanalyse zijn eerdere documenten, onderzoeken en beleidskeuzes bij elkaar gebracht en samengevat. In de derde stap heeft het feitenonderzoek plaatsgevonden. Daarvoor zijn diverse instrumenten, zoals het verkeersmodel, de saneringstool en verkeersveiligheidcijfers gebruikt. Er is voor deze aanpak gekozen zodat wensen en meningen tijdens het feitelijke onderzoek gericht onderzocht kunnen worden. In de opzet en inhoud van het feitenonderzoek kan derhalve worden ingespeeld op hetgeen in het 'meningenonderzoek' naar voren is gebracht en kunnen gedachten en meningen worden getoetst.

De studie is begeleid door een kernteam. In het kernteam waren de volgende stakeholders vertegenwoordigd. Het kernteam had als doel de opdracht te begeleiden en de ambtelijke- en bestuurlijke discussie voor te bereiden. Het kernteam is wisselend van samenstelling geweest en bestond uit:

- Gemeente Boxmeer: Bert Moeskops (wethouder, tot april in kernteam), Erik Ronnes (wethouder, vanaf april in kernteam), Jan Beekman (projectleider), Jos Nijtmans
- Gemeente Cuijk: Arjen Zijlstra
- Provincie Noord-Brabant: Wim Rechmann en Martijn Heynickx
- Kamer van Koophandel: Chris de Kok
- GGA Noordoost-Brabant: Rian Snijder

Na het ambtelijk overleg van 5 oktober is het kernteam uitgebreid met:

- Gemeente Grave: Stef Peters
- Gemeente Mill & Sint Hubert: Jos Ceelen



1.3 Leeswijzer

Het rapport dat voor u ligt, is volgens het processchema uit paragraaf 1.2 opgebouwd. In hoofdstuk 2 is een zo volledig mogelijke samenvatting van eerdere onderzoeken en (beleids)documenten opgenomen. Hoofdstuk 3 beschrijft de wensen, meningen en ideeën die zijn geopperd tijdens de interviews in stap 2. In hoofdstuk 3 worden de resultaten van het feitenonderzoek beschreven (stap 3). De synthese van de verschillende onderzoeksresultaten volgt in hoofdstuk 4. In het laatste hoofdstuk 5 staat de slotconclusie van de probleemverkenning beschreven en zijn de aanbevelingen van de onderzoekers opgenomen.

2 Oriëntatie en inventarisatie

De afgelopen jaren is er veel gesproken en geschreven over een mogelijke oost-westverbinding tussen de A50 en A73. Dit hoofdstuk geeft een zo volledig mogelijke samenvatting van onderzoeken en beleidsdocumenten die van belang zijn bij de probleemdefiniëring.

2.1 Inleiding

De regio Brabant-Noordoost en de deels overlappende Noordelijke Maasvallei vormen om verschillende redenen een bijzonder gebied. Enerzijds is het een landelijke regio met veel groen, kleine kernen en een aantrekkelijke natuur en landschap; anderzijds vinden ook verspreid over deze grote regio diverse ruimtelijke ontwikkelingen plaats waardoor ook meer stedelijke gebieden ontstaan. Mede daardoor wordt er al langere tijd gesproken over de mobiliteitsontwikkelingen in het gebied en zijn of worden studies verricht naar oplossingen voor huidige en mogelijk toekomstige infrastructurele knelpunten. Een andere, wellicht nog belangrijkere invalshoek is de ruimtelijke ontwikkeling van de regio's die grenzen aan Brabant-Noordoost/Noordelijke Maasvallei. Aan de oostzijde is dat Duitsland, noord-oostelijk de regio Arnhem-Nijmegen, westelijk de regio 's-Hertogenbosch en zuid-westelijk de regio Eindhoven en omgeving. In deze regio's vinden vele ruimtelijk-economische ontwikkelingen plaats, waarbij de kwaliteit van de infrastructuur een belangrijke voorwaarde voor succes is.

In de afgelopen jaren zijn dan ook zowel binnen de genoemde regio's als tussen de regio's vele infrastructurele projecten gerealiseerd, zoals de aanleg van de A50 (zie voor ligging wegen figuur 2.1) tussen Oss en Eindhoven en de ombouw van de A59 tussen Oss en 's-Hertogenbosch. Ook staan verschillende nieuwe weginfrastructuurprojecten voor de komende jaren gepland, bijvoorbeeld de verbreding van de N279 tussen 's-Hertogenbosch en Veghel en de Noordoostcorridor bij Eindhoven.

Binnen het studiegebied van Brabant-Noordoost en de Noordelijke Maasvallei staat de mobiliteitsontwikkeling wel op de agenda, er vinden ook wel studies plaats, maar is er weinig sprake van gedeelde beelden over de huidige verkeersproblematiek en over de koers die de regio zou moeten varen.

Het is dus van belang dat er een zo volledig mogelijke inventarisatie komt van alle informatie die nodig is om een goed beleid voor de regio te kunnen bepalen. In dit hoofdstuk zal een samenvatting worden gegeven van de vele documenten die hierbij van belang zijn.



Figuur 2.1: Ligging studiegebied en wegenstructuur

2.2 Kernpunten uit de rapporten en verslagen

Krimpen en versterken

Dé grote uitdaging voor Noord-Brabant is om het (hoog)stedelijk gebied verder te ontwikkelen tot een krachtig netwerk en tegelijkertijd de groene en blauwe waarden van Noord-Brabant te versterken. Noordoost-Brabant kenmerkt zich als economisch kenniscluster met life sciences & medische technologie, food & nutrition en high tech. De provincie streeft ernaar een aantrekkelijk werk- en vestigingsklimaat te realiseren door differentiatie in werklocaties (Structuurvisie 2010).

Noord-Brabant heeft te maken met een (beperkte) afname van bevolkingsgroei. Noordoost-Brabant kent naar verwachting een (beperkte) krimp. Door economische samenwerking en versterking van de arbeidsmarkt probeert de regio deze krimp tegen te gaan. Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de Health Campus bij Boxmeer.

Voorbij de grenzen denken

In vele rapporten wordt ingegaan op het belang van grensoverschrijdende ontwikkelingen. Dit komt duidelijk naar voren in de recent opgestelde nota *'Noordelijke Maasvallei, grensoverschrijdend perspectief'* (2009), welke geldt als inspiratiebron voor het toekomstig beleid. Voor de komende jaren wordt in deze nota een duidelijke ambitie neergelegd met vooral een focus in oostelijke richting. Vervolgens bestaat de behoefte aan een verbinding van deze regio met het westen en wordt het doortrekken van de A77 richting de A50 en BrabantStad genoemd. Versterking van de wegenstructuur tussen BrabantStad en Airport Weeze/Niederrhein en verbetering van de openbaar vervoersas Nijmegen-Roermond worden vanuit de ruimtelijke visie ook onder de aandacht gebracht. De recente gebiedsagenda Brabant (2010) sluit hierop aan. Om te komen tot een robuust verkeers- en vervoerssysteem staat de verbinding tussen de A50 – A73 op het programma.

Naar aanleiding van deze probleemanalyse neemt de provincie een startbesluit voor een eventuele verkenning.

Een jaar eerder is het *'Euregionaal Mobiliteitsplan Rijn-Waal' (2008)* gepubliceerd. In die studie – uitgevoerd door het consortium Buck-Movares-IVV – wordt naar een groter gebied dan de Noordelijke Maasvallei gekeken, namelijk de driehoek Arnhem/Nijmegen – Duisburg – Eindhoven en staat de mobiliteitsontwikkeling centraal. Op basis van literatuurstudie en interviews met experts zijn knelpunten benoemd en prioriteitsprojecten geselecteerd.

De Euregionale kerngebieden zijn Arnhem/Nijmegen – Eindhoven/'s-Hertogenbosch – Duisburg met op een lager niveau het gebied rond Weeze precies tussen de drie kerngebieden in. Infrastructurele knelpunten tussen de drie topregio's zijn beperkt; knelpunten spelen vooral aan de randen van de drie economisch regio's en daarnaast aan de ontsluiting van Weeze in met name zuidelijke en oostelijke richting. De bereikbaarheid van Noord-Limburg en Weeze richting Oost-Brabant wordt als problematisch getypeerd. De omvang daarvan hangt mede af van de economische ontwikkeling van Airport Weeze en omgeving. In het rapport worden acht prioriteitsprojecten geselecteerd en op hoofdlijnen uitgewerkt. Relevant in dit kader is project 3: de wegverbinding Oost-Brabant – Duitsland. Het betreft of een verbetering van de N264 (A73-Uden/A50) of de aanleg van een nieuwe weg in het verlengde van de A77 in westelijke richting.

Veelgenoemd is de ontsluiting van vliegveld Weeze. In 2003 is hier studie naar verricht en beschreven in het rapport *'Verkeersontsluiting van Airport Niederrhein' (2003)*. Voor 2015 wordt uitgegaan van 3 miljoen passagiers en een groei van werkgelegenheid tot maximaal 5.000 personen. (De prognose van 2010 is een passagiersaantal van circa 2,5 miljoen. Vliegveld Eindhoven zal in 2010 rond de 1,7 miljoen passagiers verwerken.) In het rapport wordt aangegeven dat 60% van de reizigers afkomstig is uit Nederland. Het bovenregionale verkeer zal tot 2015 met 40% toenemen. De autosnelwegen A73 en A77 hebben voldoende capaciteit om de groei op te vangen. Volgens het rapport *'Verkeersontsluiting van Airport Niederrhein'* is de ontsluiting van Oost-Brabant naar deze snelwegen ondermaats om het huidige en toekomstige aanbod van verkeer goed te verwerken. Dit geldt ook voor de ontsluiting tussen de A73/A77 en de luchthaven van Weeze en tussen de N271 en de luchthaven.

Begin 2009 heeft voor laatstgenoemde relatie een onderzoek plaatsgevonden, *'Verkeersonderzoek Wezerweg' (2009, Goudappel Coffeng)*. In dit onderzoek is beschreven dat de huidige verkeersproductie en –attractie van circa 4.500 mvt/etm zal groeien naar 17.000 mvt/etm in 2020. Dit zal een zware druk op het lokale en regionale net betekenen (overigens in geringe mate op de Wezerweg tussen Wanssum en het vliegveld) en de ontsluitingsstructuur zal in groter verband nader moeten worden onderzocht.

In datzelfde jaar heeft de regio Noordoost-Brabant het *'Regionaal Perspectief Noordoost-Brabant – in opbouw' (2009, Buck Consultants)* gepubliceerd. Gekeken is naar de regio in groter verband en hoe dat doorwerkt op een aantal thema's zoals de bereikbaarheid van de regio. De agenda hiervoor bestaat uit:

- a. het behoud van een goede externe bereikbaarheid (dus vooral hoofdwegennet);
- b. oplossen regionale en lokale knelpunten;
- c. stedelijke gebieden met (H)OV ontsluiten.

In deel b wordt gewezen op de beperkte kwaliteit van de oost-westverbinding tussen de A50 en A73 en dat onderzoek naar de verkeersrelaties tussen economische kerngebieden nadere richting moet geven.

Een van de meest recente documenten is de *'Strategische Regiovisie – Bergen, Gennep, Mook en Middelaar – Gebiedsontwikkeling Maasduinen' (2010)*. Insteek is dat het gebied Maasduinen (overeenkomend met wat eerder Noordelijke Maasvallei werd genoemd) wel veel potentie heeft, maar momenteel te zwakke economische pijlers heeft om op termijn te groeien en in ieder geval meer kwaliteiten aan de dag te leggen. In de visie wordt een

relatie gelegd met de omliggende regio's en worden mede op basis van die analyses keuzes gemaakt. De provinciale weg tussen Venlo en Gennep (N271) is de hoofdstructuur in noord-zuidelijke richting en is als sleutelproject opgenomen. Het versterken van de bereikbaarheid van het vliegveld Weeze wordt ook in deze visie genoemd, vooral uit de richtingen Venray en Venlo. Meer algemeen wordt de regionale bereikbaarheid van Boxmeer en Cuijk niet voldoende geacht; over de relatie met (Noord)Oost-Brabant worden verder geen uitspraken gedaan.

Bereikbaarheid in Brabant

In 2001 heeft de provincie Brabant de kommenproblematiek in Brabant bekeken (Nota bebouwde kommen, juni 2001). Daaruit blijkt dat een aantal kernen in Noordoost-Brabant problemen kennen op het gebied van bereikbaarheid, leefbaarheid en/of verkeersveiligheid. De kernen die in meer of mindere mate knelpunten ondervinden en in deze studie naar voren zijn gekomen zijn:

- Grave
- Oeffelt
- Haps
- Sint Hubert

In 2006 is de bereikbaarheid van en binnen Noord-Brabant onder de loep genomen in de '*Netwerkanalyse BrabantStad*' (2006) en de *regionale Beter bereikbaar Brabant studie voor de regio Noordoost-Brabant* (2005). In deze studies is gekeken naar de economische zwaartepunten en economische assen buiten en binnen Brabant om vervolgens naar de toekomstige kwaliteit van de verschillende netwerken te kijken. Het geheel heeft geleid tot een maatregelenpakket BrabantStad, dat overigens een sterke nadruk legt op de stedelijke deelgebieden van BrabantStad. Voor de externe bereikbaarheid van BrabantStad worden diverse projecten op het niveau van het hoofdwegennet (HWN) en het onderliggend wegennet (OWN) aangegeven. De relatie van Oost-Brabant met de A73/A77 wordt niet als knelpunt aangemerkt, ook niet in het kader van het goederenvervoer. Wel wordt de verbetering van de A67 tussen Eindhoven – Venlo – Duitsland als belangrijk project opgenomen.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft als onderdeel van de netwerkaanpak in 2007 een landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen uitgevoerd (LMCA-Wegen). De regionale netwerkanalyses en de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyses (LMCA's) vormen samen de bouwstenen voor de gezamenlijke gebiedsgerichte aanpak van bereikbaarheidsproblemen. In LMCA-Wegen zijn de A50, A73 en A77 niet als knelpunt naar voren gekomen.

Goederenvervoer als bijzonder thema

In 2008 heeft de provincie Noord-Brabant de '*Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer*' (2008) op laten stellen. Omdat Noord-Brabant een belangrijke transitoprovincie is, is er meer aandacht in het infrabeleid voor goederenvervoer. Belangrijke speerpunten zijn het versterken van multimodaliteit en bijbehorende overslagpunten en een bewuste ontwikkeling van vervoerstromen op lokaal, regionaal en bovenregionaal niveau. Uit het rapport blijkt onder meer dat de groei van het goederenvervoer over de weg tussen 2006 en 2020 met 70% zal toenemen. Per spoor zal dat zelfs 86% bedragen. Momenteel wordt de Strategische visie voor het goederenvervoer 2030 verder uitgewerkt.

In actielijn 1.3 is een duurzame ontwikkeling van de goederenstromen van mainports via Moerdijk naar het Brabantse achterland en Noord-Limburg opgenomen. Dit moet worden gecombineerd met het verbeteren van de verbinding tussen Oost-Brabant en Duitsland.

Daarnaast is er een economische '*Beleidsagenda Land van Cuijk en Maasduinen*' (2009) opgesteld door het ETIN in opdracht van de Kamers van Koophandel van Brabant en Limburg. Bedrijfsleven en overheden hebben de input voor de beoogde ontwikkelingen aangeleverd. In dit document wordt op een SWOT-achtige wijze de regio beschreven. Ten

aanzien van de infrastructuur worden als sterke punten genoemd de goede noord-zuidverbindingen, de verbindingen met Niederrhein/Ruhrgebied en geringe congesties. Daar staan de volgende zwakten tegenover: een matige oost-westverbinding richting Uden en Eindhoven, een slechte bereikbaarheid van de regio per openbaar vervoer en ook wordt genoemd dat de Maas en A73 een barrière creëren. De nabijheid van Airport Weeze en van de Greenport Venlo (en spin-off Floriade) zijn goede kansen, maar dan moet de infrastructuur wel worden versterkt.

In het rapport worden zeven beleidsthema's onderscheiden. Thema 7 is infrastructuur en bevat de doelstelling om de ontsluiting van de regio in vooral oost-westrichting te versterken. Belangrijkste doelen zijn het bieden van nieuwe kansen voor de regio, het beperken van overlast en risico's en robuustheid voor bovenregionaal/Euregionaal/internationaal verkeer. Men wil zo spoedig mogelijk een (verkeerseconomische) onderbouwing van nut en noodzaak. Gedacht wordt aan een snelwegverbinding en daarom wil men een lobby richting het Rijk opzetten.

Eveneens in 2009 heeft een onderzoek plaatsgevonden door prof. dr. De Langen van de TU/e. In zijn *'Inleiding Multimodale bedrijventerreinen' (2009)* schetst hij een aantal trends en ontwikkelingen in de transportsector. Een paar belangrijke opmerkingen zijn: het vrachtvervoer in/door Brabant zal nog zeer fors stijgen. Ook het intermodaal vervoer met een relatief sterke stijging voor goederenvervoer per trein. Brabant wordt een logistieke topregio. De deelregio Noordoost-Brabant neemt in belang aanzienlijk toe doordat de A73/A77 meer een vervoersfunctie gaan krijgen. De weg-waterterminal bij Genneep is belangrijk in het netwerk van terminals.

Relatie met infrastructuurprojecten

Brabants MIT 2010-2014

Voor de regio Noordoost-Brabant zijn in dit MIT diverse projecten opgenomen. Het betreft overwegend studies naar verbeteringen van bestaande wegen, waaronder:

- uitvoering van planstudies in de periode 2010 tot 2014 voor de trajecten N324 (A50-Grave), de N264 (tussen N277 en N271) en de N272 tussen Oploo en de A73;
- uitvoering van verkennende studies in de periode 2010 tot 2014 voor de trajecten N321 (Grave-A73) en de N264, gedeelte A50- N277.

Verder valt op dat in het gebied tussen Uden in het noorden en Eindhoven-Noord aan de zuidzijde een groot aantal projecten voor realisatie, planstudie of verkenning staan gepland. Op vrijwel alle provinciale wegen in dit gebied zullen maatregelen worden getroffen.

Verkenning N264, gedeelte N277-N610

In 2008 heeft een verkennende studie plaatsgevonden met betrekking tot de N264. Deze *'Verkenning N264, gedeelte N277-N610' (2008)* beschrijft onder meer dat op dit deel van de N264 het percentage doorgaand verkeer in 2020 kan oplopen tot circa 36%. Binnen de bebouwde kommen (met name Haps, Sint Hubert en Oeffelt) doen zich verkeers- en leefbaarheidsproblemen voor; de intensiteiten lopen in 2020 op tot circa 17.000 mvt/etm in Haps, Sint Hubert en Oeffelt. Geconcludeerd wordt dat van een slechte bereikbaarheid in deze regio geen sprake is.

N279

De N279 tussen 's-Hertogenbosch in het noorden en de A67 in het zuiden behoren tot de hoofdstructuur die voor een aantal regio's van groot belang is.

Het noordelijke deel A2-A50 zal worden omgebouwd tot een 2*2-autoweg en daarmee de wegenstructuur aanzienlijk versterken. De effecten zullen nog groter worden wanneer ook het zuidelijke deel van de N279 tussen Veghel en de A67 wordt verbeterd. Deze wegverbetering en de Noordtangent van Eindhoven (plan-MER) zijn momenteel in studie. Conclusie uit de verkeersstudies voor de N279 is, dat de bereikbaarheid van de Zuidoostvleugel van Brabantstad door de versterking van de N279 en aansluitende wegen fors zal verbeteren. Ook zal het 'belang' en daarmee het gebruik van de A50 toenemen.

Een verbeterde N279 ontsluit de noordelijk en zuidelijk van Eindhoven gelegen gebieden in Nederland veel beter, doch het zal tot een geringe verbetering leiden voor de bereikbaarheid van Eindhoven richting noordelijk Limburg en daarachter Duitsland. Het is immers alleen een alternatief voor de A50 tussen Eindhoven en Veghel of de A67 tussen Eindhoven en de A73.

Problematiek van de verkeersveiligheid

De provincie Noord-Brabant publiceert met regelmaat de monitoring van de regionale ongevalsanalyse. 'De Regionale ongevalsanalyse Noord-Brabant – actualisatie 2006-2008' is gezien op de scores van onveiligheid voor de GGA Noordoost-Brabant. Hieruit blijkt dat deze regio relatief positief scoort in afname van verkeersonveiligheid (de doelstelling voor 2010 werd in 2008 al gehaald). Het risico op provinciale wegen in deze GGA ligt op gelijk niveau van de provinciale wegen in Noord-Brabant als geheel, terwijl de gemeentelijke en rijkswegen in de GGA gunstiger scores dan voor geheel Brabant. Verder kan worden afgeleid dat de verbinding A50 – Uden-Zuid – Volkel relatief een onveilige score geeft te zien.

Begin 2010 is door RWS een notitie opgesteld om informatie te verschaffen over de verkeers(on)veiligheid op de A50 tussen Oss en Eindhoven. Aanleiding hiervoor was de rapportage 'Veiligheidsanalyse A50' (2008). Hierbij is gebleken dat de A50 qua onveiligheid een gemiddelde score laat zien. Er is geen aantoonbaar verband tussen het alignement van de weg en ongevallen of tussen de intensiteiten en ongevallen. Wel wordt relatief hard gereden op de A50.

De betekenis van het openbaar vervoer

In verschillende documenten wordt aangegeven dat het openbaar vervoer in de regio Noordoost-Brabant en Maasvallei over de grote lijnen voldoet aan de eisen die aan het openbaar vervoer mogen worden gesteld. In het kader van deze probleemverkenning zijn enkele documenten relevant op de volgende punten.

De gemeente Cuijk heeft in 2009 een onderzoek laten uitvoeren naar het openbaar vervoer in en om Cuijk. Dit is uitgevoerd door een stagiair van de NHTV Breda. In deze studie wordt gepleit voor een verbeterde openbaar-vervoerverbinding tussen Uden en Cuijk (aanvullende as op de HOV-corridor Noordoost-Brabant), omdat hier een regionale potentie voor aanwezig is. Een van de conclusies is dat een dergelijke as zal bijdragen aan een betere ontsluiting tussen enerzijds Veghel/Uden en anderzijds Cuijk/Boxmeer. De provincie oordeelt dat de vervoersspanning te gering is voor een sterkere openbaar-vervoersvoorziening. De Provincie Noord-Brabant is de OV-visie uit 2006 momenteel aan het actualiseren. In de tweede helft van 2010 worden daarvan de resultaten verwacht.

Wat verder uit documenten blijkt

Veel documenten geven eenzelfde karakteristiek van de regio Land van Cuijk/Maasduinen. In documenten van het PIO (Platform Integraal Overleg) wordt als het ware een samenvatting gegeven van de stukken die in het voorgaande zijn besproken. Het is een landelijk gebied, het is prettig wonen en werken, er vinden veel ruimtelijk-economische ontwikkelingen plaats en daar wordt momenteel een nieuw beleid voor ontwikkeld om die ontwikkelingen mogelijk te maken. Ten aanzien van de ontsluitingsstructuur wordt opgemerkt dat die voor de verschillende modaliteiten goed is, maar dat de ontsluiting in westelijke richting over spoor en weg een indirecte is en versterking verdient. In de Ruimtelijke Gebiedsagenda Noord-Brabant staat de studie voor nut/noodzaak oost-westverbinding aangegeven.

2.3 Resumé

Er is een veelheid van bestaande documenten over de ontwikkelingen van de regio Land van Cuijk/Maasduinen. Deze documenten zijn overigens vrijwel allemaal behoorlijk recent, dat wil zeggen van de afgelopen drie tot vijf jaar. Er is dus veel informatie beschikbaar

over het actuele beleid in de Noordelijke Maasvallei en over de projecten die de komende tijd zullen worden opgepakt.

Er zijn geen (onderdelen in) documenten gevonden die diep(er) ingaan op de problematiek van een verbinding tussen de A73 en A50. In kwalitatieve zin krijgt die problematiek wel ruime aandacht, maar de indruk bestaat dat veel documenten het vraagstuk oost-westverbinding opnemen, echter zonder nieuwe argumenten en nieuwe feiten. Verder valt op dat wel een nieuwe verbinding op nationaal of regionaal niveau wordt voorgestaan, doch dat verkeersprognoses voor een dergelijke verbinding niet zijn gemaakt c.q. niet in de documenten zijn aangetroffen.

De verzamelde informatie geeft wel een goede basis om goede prognoses te ontwikkelen en in latere fasen mogelijke oplossingsrichtingen te benoemen. Concreet betekent dit dat het perspectief voor goederenvervoerontwikkeling, economische versterking van de regio voor zorg en onderwijs, verkeer van en naar de economische pool Airport Weeze, et cetera een grote doorwerking hebben in het verkeersbeeld 2020 en later.

In verdere studies is ook de aandacht voor verbetering van het openbaar vervoer in de regio en tussen de regio en andere gebieden van belang.

In verschillende documenten komt de discussie aan de orde of nieuwe/verbeterde infrastructuur voorwaarde is om de beoogde ruimtelijke ordening te bereiken of omgekeerd, dat bij een verandering van de ruimtelijke ordening aanvullende infrastructuur nodig is. Duidelijk is dat de verandering in de ruimtelijke ordening nu een gegeven is en dat de vraag moet zijn welke ontsluiting van de regio in westelijke richting nodig zal zijn om de verbinding tussen Brabant en de Noordelijke Maasvallei te versterken. In de volgende hoofdstukken worden de wensen en verkeerskundige noodzaak van een versterkte of nieuwe oost-westverbinding onderzocht.

3

Meningen- en wensenonderzoek

In deze studie heeft een interviewronde plaatsgevonden langs diverse betrokken stakeholders, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau. Doel van de interviews is om de wensen, meningen en ideeën binnen en buiten de regio Noordoost-Brabant in een bredere context te inventariseren en om de actualiteit van de informatie uit de documentenanalyse te onderzoeken.

Voor het meningen- en wensenonderzoek zijn diverse interviews gehouden op zowel ambtelijk als bestuurlijk niveau. De volgende interviews hebben plaatsgevonden:

- bestuurlijk interview (o.a. diverse wethouders en SRE); Dit interview heeft in overlegvorm plaatsgevonden waarbij alle door de regio aangedragen stakeholders aan tafel zaten. Voor de GGA-regio is tijdens het bestuurlijk overleg op 26 februari 2010 bepaald welke portefeuillehouders de hele regio zouden vertegenwoordigen. Niet alle GGA-gemeenten zijn daarom geïnterviewd. De afwezige bestuurders hebben een vragenlijst ontvangen. De gemeente Mill & Sint Hubert heeft voor de wenseninventarisatie diverse schriftelijke documenten aangeleverd, zoals het Zwartboek N264 van bewoners en een inspraakreactie op de provinciale planstudie N264 Randweg Haps;
- bedrijfsleven (o.a. KvK Limburg en Noord-Brabant en Niederrheinische Industrie- und Handelskammer Duisburg – Wezel – Kleve);
- provincie Noord-Brabant (o.a. afdeling Mobiliteit, Economie en Ruimtelijke Ordening);
- Rijkswaterstaat en DGMO;
- gemeente 's-Hertogenbosch;
- Stadsregio Arnhem – Nijmegen.

In bijlage 1 is een volledige lijst van deelnemers aan de interviews opgenomen.

In dit hoofdstuk zijn de wensen, meningen en ideeën uit de interviewronde samengevat, zoals dat in de gesprekken naar voren is gekomen. Dat is per definitie geheel subjectief van aard en kan leiden tot onvolledigheden of zelfs onjuiste veronderstellingen.

Er is voor gekozen om dat per thema/onderwerp te doen en daarbij weer te geven in welke mate de geïnterviewden gelijke dan wel verschillende opvattingen huldigen.

In bijlage 2 zijn de verslagen van alle interviews terug te vinden.

Lokale knelpunten

De regio Noordoost-Brabant kent een hoofdwegenstructuur met aan de randen het rijkswegennet. De tussenliggende gebieden worden ontsloten door diverse provinciale wegen die vooral oost-west georiënteerd zijn. In de beleving van diverse geïnterviewden (onder andere bedrijfsleven en de provincie) zorgt deze ruimtelijke structuur ervoor dat deze provinciale wegen voornamelijk door lokaal en regionaal gebonden verkeer wordt gebruikt. Daarbij is de verwachting dat doorgaand verkeer tussen de rijkswegen toch vooral ook via het rijkswegennet rijdt. De grote internationale vervoerstromen richting Duitsland zitten vooral gebundeld op de A67 (en de autobahn 40 in Duitsland) en rijden niet via de provinciale wegen. Het merendeel van de geïnterviewden geeft aan dat Airport Weeze goed bereikbaar is met de auto. Ook als het vliegveld in de toekomst gaat uitbreiden. De bereikbaarheid van het vliegveld is in de beleving van een aantal geïnterviewden niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. De bereikbaarheid met het openbaar vervoer vanuit Nederland zou verbeterd moeten worden. Echter, geeft het merendeel van de geïnterviewden aan dat deze vervoersvraag beperkt zal zijn.

De regio Noordoost-Brabant heeft volgens een aantal partijen (onder andere het bedrijfsleven en de bestuurders) in de toekomst een aantal bereikbaarheidsknelpunten waardoor de bereikbaarheid van de regio afneemt. Vooral het bedrijfsleven geeft aan dat het Land van Cuijk via het hoofdwegennet onvoldoende ontsloten is en dat de reistijden tussen economische gebieden verbeterd kunnen worden. De knelpunten die worden genoemd hebben niet direct een relatie met de bereikbaarheid. Doordat het (vracht)verkeer door kwetsbare kernen rijdt, zorgt dat voor negatieve verkeersgerelateerde milieu- en leefbaarheidseffecten, zoals geluidshinder en barrièrewerking in de kernen. Daarbij worden de kernen Haps en Sint Hubert het meest genoemd. In mindere mate worden ook Uden, Grave en Cuijk genoemd.

De provincie Noord-Brabant, de Stadsregio Arnhem - Nijmegen, de gemeente 's-Hertogenbosch en Rijkswaterstaat/DGMO onderschrijven de netwerkproblematiek niet. Zij geven aan dat naar verwachting de problemen zich vooral lokaal voordoen en dat er vooral maatregelen getroffen moeten worden om de negatieve gevolgen in de diverse kernen te beperken. Naar verwachting is de vervoersvraag tussen de economische gebieden nu en in de toekomst onvoldoende voor een nieuwe en sterke oost-westverbinding. De reistijdwinst die daarmee geboekt kan worden voor de grote aantallen verkeers- en vervoersstromen is beperkt. Daarnaast is aan de orde dat de problemen in Noord-Brabant elders groter zijn, waardoor een nieuwe verbinding vanuit verkeersoogpunt geen prioriteit krijgt.

Ontlasting van huidige structuur

Het merendeel van de partijen verwacht dat een nieuwe sterke oost-westverbinding vooral de huidige provinciale wegen zal ontlasten van verkeer. Het vormt naar verwachting geen alternatief voor de grote (internationale) vervoersstromen die nu op het huidige rijkswegennet rijden.

Ruimtelijke en economische aanjager

De bereikbaarheid van de belangrijke economische gebieden in en buiten de regio is essentieel om te blijven groeien. Airport Weeze wordt daarbij als belangrijke toekomstige ontwikkeling gezien. Daarbij gaat het niet zozeer over goederenvervoer, omdat dit maar een zeer klein aandeel is van het aantal vliegbewegingen. In het bestuurlijk interview wordt aangegeven dat Airport Weeze nu en in de toekomst vooral geënt is op het vervoeren van personen. In de beleving van de geïnterviewden is en blijft Airport Weeze vanuit Nederland goed bereikbaar voor autoverkeer.

Noordoost-Brabant behoort tot een van de krimpregio's, waar na 2020 een bevolkingsafname te zien zal zijn. Dat houdt in dat het versterken van de bereikbaarheid bijdraagt aan het vestigingsklimaat van bedrijven en daardoor indirect dus ook aan het beperken van deze krimp. Een robuust netwerk waarbij reistijden verkort worden maakt het voor zowel bedrijven als inwoners een aantrekkelijker vestigingsplaats.

Toeristische verbinding

Het Land van Cuijk en het grensgebied is een waardevol toeristisch gebied. Zo is er de Maas met haar verscheidene waterrecreatiemogelijkheden, de vele wandel- en fietsroutes en in de omgeving onder meer Zoo Parc Overloon en attractiepark Wunderland in Kalkar. Deze toeristische voorzieningen zijn en moeten goed bereikbaar blijven. Aan de andere kant wordt door diverse partijen aangegeven dat een eventuele nieuwe verbinding voor een doorsnijding van waardevolle wandel- en fietsstructuren zorgt.

Opwaarderen van huidige structuur

Rode draad bij de interviews is dat de verkeerskundige noodzaak voor een nieuwe sterke oost-westverbinding door diverse partijen niet wordt gezien. De provincie en RWS/DGMO zien vooralsnog weinig kansen voor een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg. Een dergelijke verbinding heeft vanuit de provincie helemaal geen prioriteit. Het beter benutten en opwaarderen van huidige (provinciale) wegen ligt nu meer voor de hand. Dit heeft te maken met de beperkte verkeerskundige noodzaak van een dergelijke (nieuwe) verbinding en anderzijds met het doorsnijden van een kwetsbaar gebied (i.v.m. natuur, landschap).

Ook de economische potentie van de regio en de groei van economische gebieden daaromheen worden door diverse partijen vooralsnog als onvoldoende gezien om een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg te realiseren. Toch blijft het een kip-ei-verhaal. Want de verwachting van enkele partijen is, dat met een nieuwe sterke oost-westverbinding er weer volop kansen liggen om aan de uiteinden van deze nieuwe verbinding bedrijventerreinen en woongebieden te ontwikkelen.

De lokale bestuurders erkennen gezamenlijk de problematiek van het (vracht)verkeer door of langs de diverse kernen en zijn het erover eens dat op korte en middellange termijn de leefomgeving nabij de provinciale en regionale wegen in het studiegebied verbeterd moet worden. Of dit op korte termijn een sterke oost-westverbinding moet zijn is nog maar de vraag. Toch zien zij aanleiding om de (on)mogelijkheden voor de lange termijn goed te onderzoeken.

3.1 Resumé

Uit de verschillende interviews blijkt dat er een grote diversiteit is aan meningen en wensen. Rijkswaterstaat/DGMO onderschrijven vooralsnog de verkeers- en vervoersproblematiek van de regio niet. Als er zich knelpunten voordoen lijkt op voorhand het optimaliseren van de in het gebied reeds aanwezige provinciale wegen het meest voor de hand te liggen. De provincie Noord-Brabant geeft aan dat er op de provinciale wegen zich momenteel geen bereikbaarheidsknelpunten voordoen. Zij geeft aan dat wanneer de provinciale wegen door komen lopen maatwerk wel noodzakelijk blijft, omdat dit kan leiden tot leefbaarheidproblemen. De provincie ziet vooralsnog weinig kansen voor een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg. Een dergelijke verbinding heeft vanuit de provincie een lage prioriteit.

Enkele gemeenten in de regio en het bedrijfsleven zien daarentegen wel knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Zij pleiten dan ook voor het verbeteren van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio. Een nieuwe/sterke oost-westverbinding zien zij als een mogelijke oplossing van de knelpunten.

Aan de hand van de documentenanalyse (stap 1) en het meningen en wensenonderzoek (stap 2) blijkt dat er behoefte is aan aanscherping van de onderzoeksvragen in stap 3, het feitenonderzoek. Vragen die daarin beantwoord worden zijn:

- In welke mate is er sprake van doorstromingsproblemen op provinciale wegen?
- Wat is de aard en omvang van de verkeersrelatie tussen de gebieden aan de oost- en westzijde van het studiegebied?
- Hoe groot is de vervoersvraag tussen de diverse economische gebieden en rechtvaardigt deze vraag een nieuwe oost-westverbinding?
- Op welke locaties is er sprake van een slechte leefbaarheid?
- Wat is het effect van de Noordoostcorridor Eindhoven?
- Wat is de potentiële kwaliteitsverbetering (reistijdwinst) van een versterkte of nieuwe oost-westverbinding?

Naast bovenstaande vragen is er tijdens de interviews over meer zaken gesproken. Zo is er onder andere gesproken over de vervoersvraag van reizigers met het openbaar vervoer richting Airport Weeze. Anderzijds is ook de vraag gesteld in welke mate een nieuwe oost-westverbinding het huidige wegennet ontlast en in welke mate deze nieuwe verbinding verkeer aan- of wegtrekt van andere wegen. Deze vragen vallen echter buiten de scope van deze studie. Deze studie beperkt zich tot de probleemanalyse en niet tot het analyseren van mogelijke oplossingsrichtingen.

4

Feitenonderzoek

In de vierde stap van deze studie is onderzoek gedaan om feiten en knelpunten van de verkeerskundige situatie aan te dragen. Daarvoor wordt gebruik gemaakt van een aantal instrumenten, dat helpt bij het onderzoek naar knelpunten. De analyses die hiervoor zijn uitgevoerd gaan in op de aspecten bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

4.1 Intensiteiten en oriëntatie verkeer

Projectspecifiek model

Om de huidige en toekomstige situatie van het verkeersbeeld te kunnen belichten is het NRM Noord-Brabant (versie 3.3) gebruikt. Het model heeft als doel om indicatieve uitspraken te doen, waarbij met grootheden is gewerkt. Om ook gedegen uitspraken te kunnen doen over het grensoverschrijdende verkeer en de Duitse wegen is het verkeersmodel projectspecifiek gemaakt. Daarvoor zijn enkele netwerkaanpassingen gedaan (Randweg Haps en verbreding N279) en is het Duitse deel (Nordrhein Westfalen) verfijnd. Er heeft zowel een verfijning plaatsgevonden in de gebiedsindeling als in het netwerk. Voor een volledige beschrijving van de uitgangspunten van het verkeersmodel wordt verwezen naar bijlage 3.

Thermometerpunten

Deze probleemanalyse omhelst een relatief groot en uitgestrekt gebied, waarbinnen een dicht netwerk van wegen ligt. Om aan de doelstelling te kunnen voldoen is het nodig om een bepaalde abstractie van analyse te houden. Door te gedetailleerd analyses te doen bestaat het risico dat de focus verlegd wordt en er niet meer voldaan kan worden aan het oorspronkelijke doel. Voor de analyses van het feitenonderzoek is daarom gekozen om dit zoveel mogelijk te doen voor een aantal belangrijke wegvakken (thermometerpunten). Deze thermometerpunten geven een goed beeld van de problematiek op regionaal of bovenregionaal niveau.

Intensiteiten

Om in deze studie een goed overzicht van de problematiek te krijgen is het goed een beeld te vormen van de omvang van het verkeer dat op het huidige wegennet rijdt en wat de prognoses voor de toekomst zijn. In het verkeersmodel vormt 2001 het basisjaar en zijn prognoses opgesteld voor 2020 en 2030. De etmaalintensiteiten zijn in bijlage 4 opgenomen.

Tussen 2001 en 2020 is er een forse toename van het verkeer te zien. De groei van het verkeer verschilt op diverse locaties tussen de 16% en 89%. Dit heeft onder andere te maken met de gewijzigde verkeersstructuur door de totstandkoming van de A50. Daarnaast zijn de prognoses in het NRM versie 3.3 gebaseerd op het progressieve economische European Coordination scenario (EC), dit zorgt mede voor de toenames. De toenames zijn ook te zien bij het vrachtverkeer. Op diverse rijks- en regionale wegen is een verdubbeling of meer van het vrachtverkeer te zien. Op de huidige regionale oost-westverbindingen is de toename tussen 2001 en 2020 van het vrachtverkeer op de N264 het grootste. Daar stijgt het absolute aantal vrachtbewegingen met 3.000 vrachtauto's per etmaal tot 5.000 vrachtauto's per etmaal ter hoogte van Uden. Tussen Sint Hubert en Haps is een stijging van 2.000 vrachtauto's per etmaal te zien. In 2020 rijden er ter hoogte van Haps circa 3.000 vrachtauto's per etmaal. Het volledig overzicht van de etmaalintensiteiten van het vrachtverkeer zijn in bijlage 4 opgenomen.

Tussen 2020 en 2030 zijn de prognoses van de groei van het verkeer geringer. De intensiteiten nemen wel toe, maar stijgen veel minder hard dan tussen 2001 en 2020. De toenames liggen tussen de 6% en 19%. Dat komt overeen met een gemiddelde stijging van 1 à 2% per jaar. De groei van het vrachtverkeer ligt over het algemeen iets hoger, maar veel lager dan de gemiddelde groei tussen 2001 en 2020.

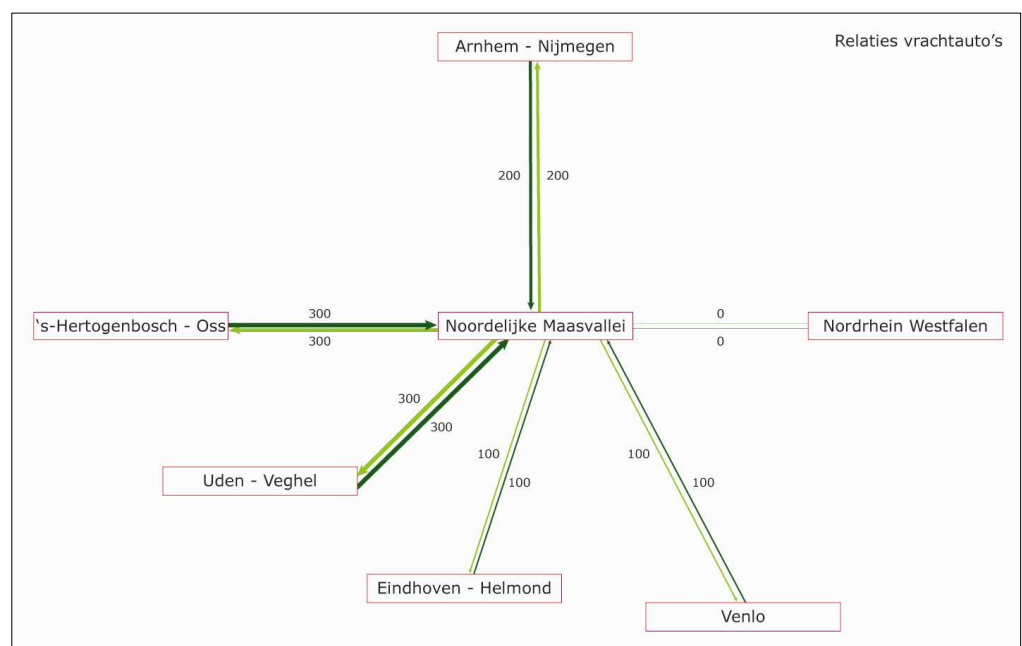
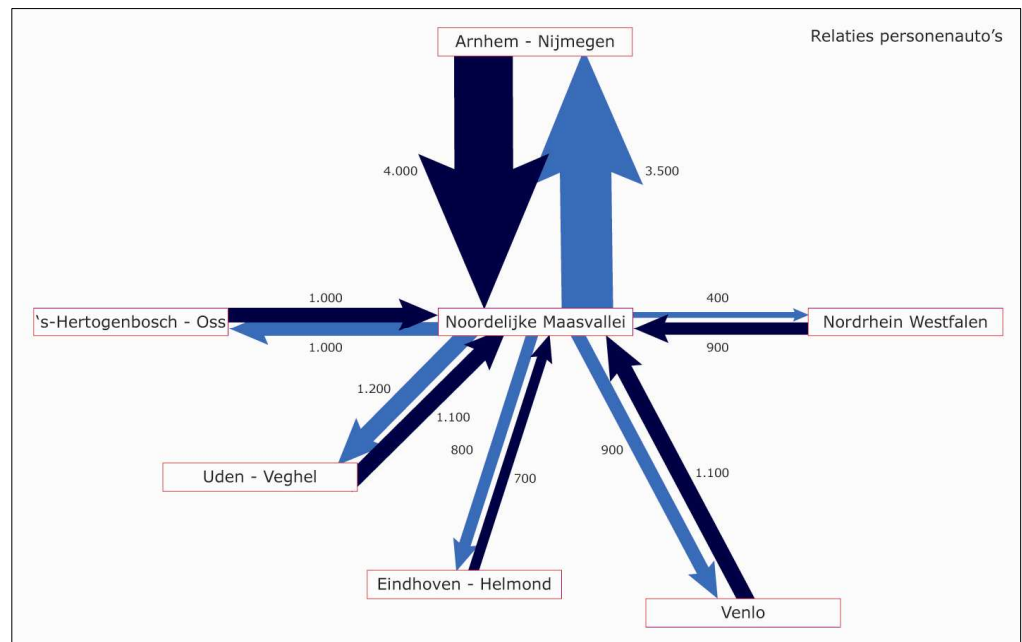
Oriëntatie van het verkeer

Om een beeld te krijgen van de oriëntatie van het verkeer is een analyse gemaakt van de omvang van het verkeer tussen diverse economische gebieden zoals weergegeven in de figuren 4.1 en 4.2. Daarbij zijn de gebieden aan Duitse zijde samengevoegd, omdat de verkeersstromen tussen de Nederlandse en Duitse gebieden klein zijn. De figuren geven een beeld van de verhoudingen van het verkeer tussen de diverse gebieden. De getallen zijn daarom ook afgerond op honderdtallen.

In de figuren 4.1 en 4.2 zijn de etmaalintensiteiten weergegeven tussen de Noordelijke Maasvallei en de overige economische gebieden. Het overige verkeer, waaronder de doorgaande verkeersstromen maken hier derhalve geen deel vanuit.

Uit de figuren blijkt dat het autoverkeer tussen de regio Arnhem - Nijmegen en de Noordelijke Maasvallei het grootste is. De prognoses met het verkeersmodel geven aan dat er tussen beide regio's dagelijks circa 7.500 personenauto's rijden. De vooraf ingeschatte oriëntatie op de regio 's-Hertogenbosch en Eindhoven blijkt veel kleiner te zijn. Het vrachtverkeer is voornamelijk op de regio's 's-Hertogenbosch – Oss en Uden – Veghel georiënteerd. De oriëntatie van het vrachtverkeer op Nordrhein Westfalen is klein.

De oriëntatie tussen de overige gebieden is weergegeven in tabel 4.1/4.2.



Figuren 4.1 en 4.2: Oriëntatie verkeer (afgeronde etmaalintensiteiten) op de Noordelijke Maasvallei in 2020 (bron: verkeersmodel)

	's-Hertogenbosch-Oss	Uden-Veghel	Eindhoven-Helmond	Noordelijke Maasvallei	Arnhem-Nijmegen	Venlo	Nordrhein Westfalen
Autoverkeer 2020							
's-Hertogenbosch-Oss		8.100	6.200	1.000	2.900	200	100
Uden-Veghel	8.700		3.300	1.100	1.100	100	100
Eindhoven-Helmond	7.200	3.300		700	800	900	300
Noordelijke Maasvallei	1.000	1.200	800		3.500	900	400
Arnhem-Nijmegen	2.800	1.000	600	4.000		300	500
Venlo	200	100	900	1.100	300		1.100
Nordrhein Westfalen	100	100	300	900	500	1.600	

	's-Hertogenbosch-Oss	Uden-Veghel	Eindhoven-Helmond	Noordelijke Maasvallei	Arnhem-Nijmegen	Venlo	Nordrhein Westfalen
Vrachtverkeer 2020							
's-Hertogenbosch-Oss		1.000	1.000	300	400	200	100
Uden-Veghel	1.000		500	300	100	100	100
Eindhoven-Helmond	1.000	500		100	100	400	100
Noordelijke Maasvallei	300	300	100		200	100	0
Arnhem-Nijmegen	400	100	200	200		100	100
Venlo	200	100	400	100	100		300
Nordrhein Westfalen	100	100	100	0	100	400	

Tabellen 4.1 en 4.2: Oriëntatie verkeer tussen de economische gebieden

Uit de tabellen 4.1 en 4.2 blijkt uit de modelanalyses dat de oriëntatie van de hoeveelheid verkeer tussen de economische regio's groot is. Vaak zijn de verkeers- en vervoerstroom tussen nabijgelegen gebieden het grootst. Enkele grote stromen autoverkeer zijn die tussen de regio's Uden-Veghel en 's-Hertogenbosch - Oss en die tussen 's-Hertogenbosch - Oss en Eindhoven - Helmond. De oriëntatie op Venlo en Nordrhein Westfalen uit de andere economische gebieden is beperkt.

Hetzelfde beeld geven de vervoersstromen van het vrachtverkeer tussen de diverse regio's. De grootste vervoersrelaties zitten tussen de regio's Uden-Veghel en 's-Hertogenbosch - Oss en die tussen 's-Hertogenbosch - Oss en Eindhoven - Helmond. De oriëntatie op Venlo en Nordrhein Westfalen is uit de andere economische gebieden beperkt.

In deze studie is geen koppeling gelegd tussen de oriëntatie van het (vracht)verkeer en de wegen waarover ze rijden.

Doorgaand verkeer

Om een indicatie te krijgen van het doorgaand verkeer tussen de A50 en A73 is een analyse van de N264 uitgevoerd. Dat is gedaan omdat verwacht mag worden dat als er een sterke doorgaande relatie tussen de A50 en A73 zit, deze via de N264 loopt en in veel mindere mate via de andere bestaande provinciale oost-westrelaties. Met behulp van het verkeersmodel (2020) is een analyse van het verkeer uitgevoerd (selected link). Dit is gedaan voor twee locaties, namelijk ter hoogte van Uden (Lippstadt-singel) en tussen Sint Hubert en Haps (Sint Hubertseweg).

Van het verkeer dat ter hoogte van Uden op de N264 rijdt (ca. 28.000 mvt/etmaal), rijdt er tussen Sint Hubert en Haps nog zo'n 12,5% (ca. 3.500 mvt/etmaal). Bij de aansluiting van de A73 zijn dat er nog zo'n 2.700 mvt/etmaal

Op de Sint Hubertseweg rijden circa 10.600 mvt/etmaal. Van dat verkeer rijdt er nog zo'n 3.500 mvt/etmaal (33%) nabij Uden. Bij de aansluiting van de A50 zijn dat nog zo'n 2.800 mvt/etmaal. Aangenomen kan worden dat op basis van het verkeersmodel in 2020 het aantal verkeersbewegingen tussen de A50 en A73 via de N264 dagelijks circa 2.700 mvt/etmaal is.

Voor wat betreft alleen het vrachtverkeer dat ter hoogte van Uden op de N264 rijdt (ca. 4.700 vrachtauto's/etmaal), rijdt er tussen Sint Hubert en Haps nog zo'n 1.100 vrachtauto's. Bij de aansluiting van de A73 zijn dat er nog zo'n 1.000. Op de Sint Hubertseweg rijden in totaal circa 2.500 vrachtauto's per etmaal. Van dat vrachtverkeer rijdt er nog zo'n 1.100 vrachtauto's nabij Uden. Bij de aansluiting van de A50 zijn dat nog zo'n 1.000. Aangenomen kan worden dat op basis van het verkeersmodel in 2020 er circa 1.000 vrachtauto's dagelijks tussen de A50 en A73 rijdt. Dit is ongeveer 40% van de totale omvang van het doorgaande verkeer.

Conclusies

- De komende jaren groeit het verkeer gestaag door. De grootste groei van het verkeer zal plaatsvinden tot 2020. Tussen 2020 en 2030 is de groei van het verkeer kleiner.
- De oriëntatie van het (vracht)verkeer tussen de diverse economische regio's ligt niet direct op Noordelijke Maasvallei en het Duitse achterland. De vervoerwaarde is relatief klein. Het verkeer van en naar de Noordelijke Maasvallei is vooral noord-zuid georiënteerd.
- De omvang van het doorgaand (vracht)verkeer tussen de A50 en A73 zowel absoluut als relatief is beperkt. Het merendeel van het verkeer op de bestaande oost-westrelaties is lokaal of regionaal georiënteerd. Van het totale doorgaande verkeer is het aandeel vrachtverkeer aanzienlijk, namelijk ongeveer 40%.

4.2 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van gebieden is afhankelijk van de beleving van de gebruikers van het wegennet. Om uitspraken te doen over de mate van bereikbaarheid zijn meerdere aspecten die de mate van bereikbaarheid weergeven onderzocht. Dit zijn:

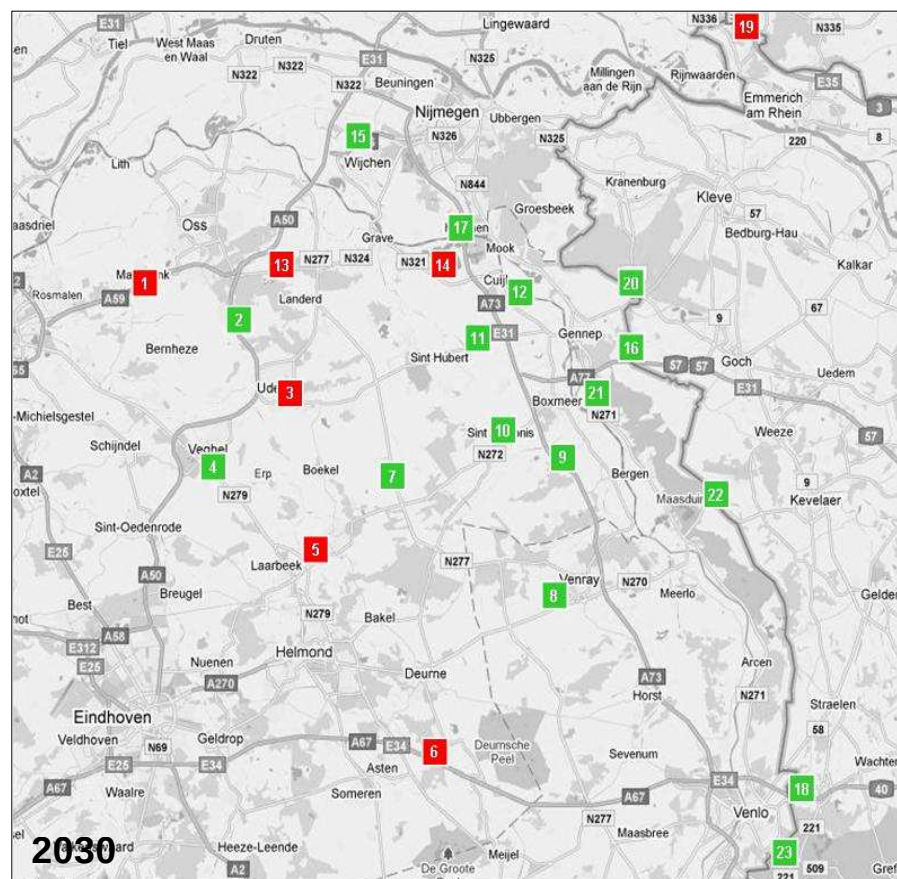
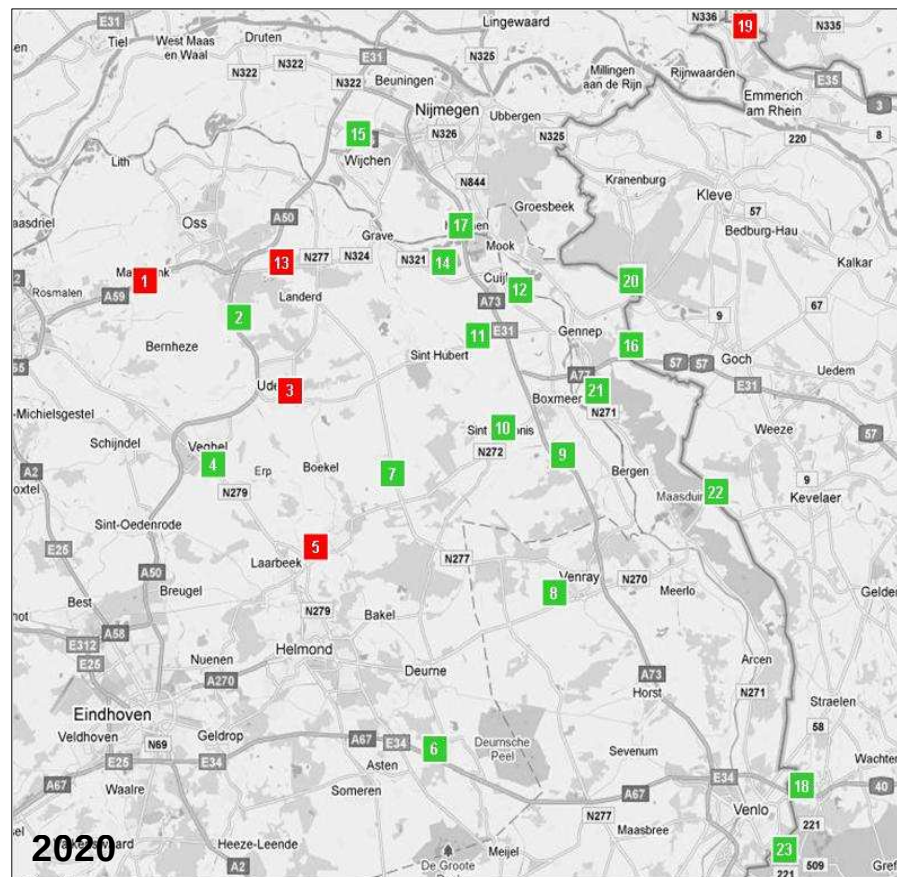
- afwikkeling van het verkeer in spitsperiodes;
- netwerksnelheden;
- reistijdenverhouding trajecten;
- bereikbaarheidskaarten.

Naast de autonome situatie in 2020 en 2030 is ook de variant met Noordoostcorridor onderzocht.

4.2.1 Zonder Noordoostcorridor

Afwikkeling van verkeer

In de figuren 4.3 en 4.4 zijn de Intensiteit/capaciteitverhouding (I/C-verhouding) van de wegvakken weergegeven. Te zien is bij welke thermometerpunten in de ochtend- of avondspits de I/C-verhouding op een of meer richtingen boven de 0,8 ligt. Oftewel, waar het afwikkelingsniveau onvoldoende is en dat de kans op doorstromingsproblemen groot is.



Figuren 4.3 en figuur 4.4: Intensiteit/capaciteit verhouding thermometerpunten

Uit de figuren 4.3 en 4.4 blijkt dat op een aantal wegvakken in de ochtend- of avondspits de I/C-waarden te hoog liggen. In 2020 is dit het geval op de rijkswegen A59 en de A12. Op het provinciaal wegennet zijn er problemen te verwachten op de N264 (nabij Uden), de N272 (nabij Gemert) en de N324 (tussen de A50 en N277).

In 2030 neemt door de autonome groei van de mobiliteit het aantal knelpunten toe. Naast bovengenoemde knelpunten is er nu ook een hoge I/C-waarde te zien op de A67 en op de N321.

Snelheden

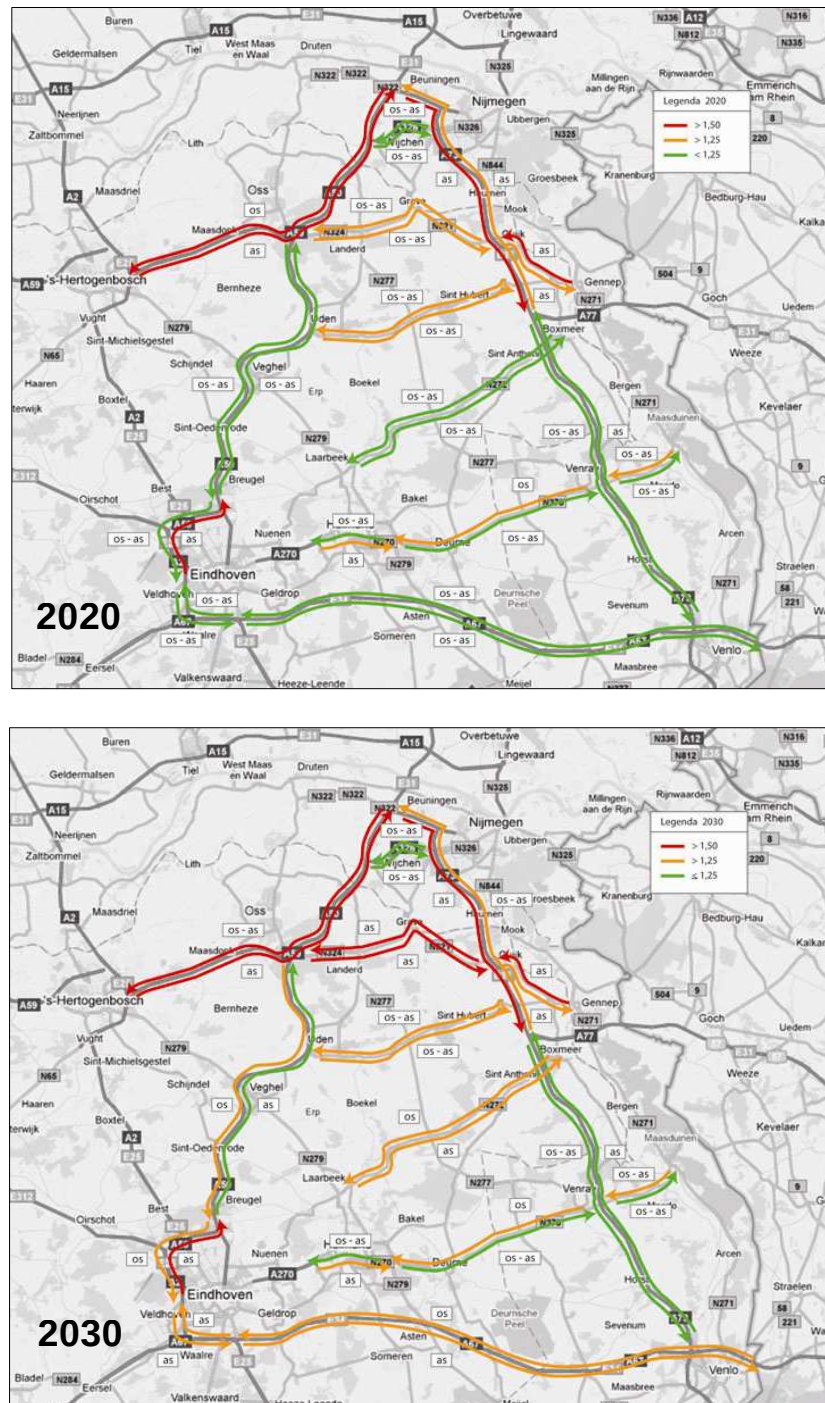
De analyses met behulp van thermometerpunten heeft de beperking dat het momentopnames zijn van bepaalde locaties. Om deze waarden ook op netwerkniveau te verifiëren is er een analyse uitgevoerd van de netwerksnelheden. Daarbij zijn de gereden snelheden (congested speed) afgezet tegen de mogelijk ongeremde snelheden (free speed). Daarbij is aangehouden dat een gereden snelheid die lager ligt dan 70% van de ongeremde snelheid een knelpunt is.

Deze analyse laat hetzelfde beeld zien van de knelpunten op basis van de I/C-waarden van de thermometerpunten. Verder blijkt hierbij dat het gaat om lokale knelpunten op wegvakniveau. De knelpunten gelden niet voor hele routes op netwerkniveau.

Reistijden

In het kader van de Nota Mobiliteit hebben de gezamenlijke wegbeheerders afgesproken dat de te verwachten reistijd op het hoofdwegennet in 2020 een goede betrouwbaarheid moet hebben. Dat betekent dat de reistijd in en buiten de spitsperioden niet teveel van elkaar mogen verschillen. Daarbij is voor deze studie de streefwaarde aangehouden voor autosnelwegen. Dit betekent dat de gemiddelde reistijd in de spits maximaal anderhalf keer zo lang mag zijn als de reistijd buiten de spits. Komt de reistijdverhouding uit boven de anderhalf, dan kan er niet meer worden gesproken van betrouwbare reistijd voor dat specifieke traject.

Voor diverse autosnelwegetrajecten en trajecten op het onderliggend wegennet (provinciale en gemeentelijke oost-westverbindingen) zijn de reistijden bepaald (zie figuren 4.5 en 4.6).



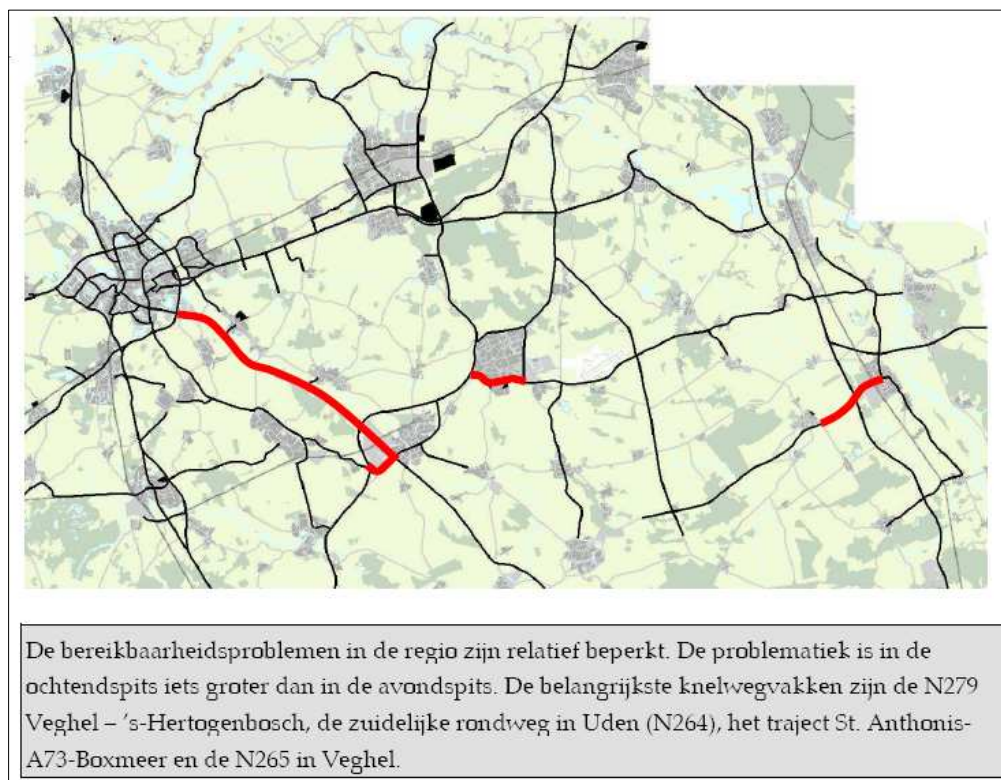
Figuren 4.5 en 4.6: Reistijdenverhoudingen tussen spitsperiode en restdag¹

¹ In figuur 4.5 en 4.6 is de A326 als traject opgenomen. Deze verbinding ligt geheel buiten het invloedsgebied van het verkeersmodel. Het is dan ook maar beperkt mogelijk betrouwbare uitspraken te doen over de reistijdverhouding van dit traject.

In de figuren 4.5 en 4.6 geven de rode pijlen de trajecten weer waar de reistijden in de ochtend- en/of avondspits (os en/of as) boven de streefwaarden uitkomt. In 2020 geldt dit voor de trajecten A59/A50 (tussen knooppunt Hintham en Ewijk), de A73 (tussen knooppunt Ewijk en Rijkevoort), de A2/A58/A50 (tussen afslag Veldhoven en Son en Breugel) en de N610 (tussen de A73 en N271). Door de toename van het verkeer neemt in 2030 de reistijdverhouding tussen de spitsen en de restdag verder toe. Ten opzichte van 2020 is er een traject bijgekomen, waar de reistijdverhouding boven de anderhalf uitkomt. Dit is het traject N324/N321 (tussen de A50 en A73).

In bijlage 6 zijn de figuren 4.5 en 4.6 ter verduidelijking in het groot opgenomen.

In het kader van de Beter Bereikbaar Brabant studie heeft de regio de knelpunten voor het jaar 2006 vastgesteld. Dit is gedaan door middel van de feitelijke verkeersafwikkeling met de gewenste verkeersafwikkeling te vergelijken. Het blijkt dat met behulp van deze methodiek dat de bereikbaarheidsproblemen in 2006 liggen op de N264, N265, N272 en N279 (zie figuur 4.7). Dit verschilt voor een deel met de voorgaande analyses. In het kader van de Beter Bereikbaar Brabant studie is geen onderzoek gedaan naar de toekomstige situaties.



Figuur 4.7: Knelwegvakken 2006 (bron: Beter bereikbaar Noordoost-Brabant, augustus 2005)

Reistijdverbetering

Zoals eerder aangegeven is het beleid geënt op betrouwbare reistijden van het hoofdwegennet. Om te weten te komen wat de voordelen van een versterkte of nieuwe verbinding zijn, is gekeken naar de mogelijke verbetering van reistijden van een versterkte of nieuwe oost-westverbinding. Om de mogelijke reistijdwinst inzichtelijk te maken is met behulp van het verkeersmodel eerst gekeken naar de reistijden in de autonome situatie in 2020. Om een beeld te krijgen van de congestie op het wegennet zijn de reistijden in de ochtendspits bepaald. Er is alleen gekeken naar de reistijden tussen de centra van

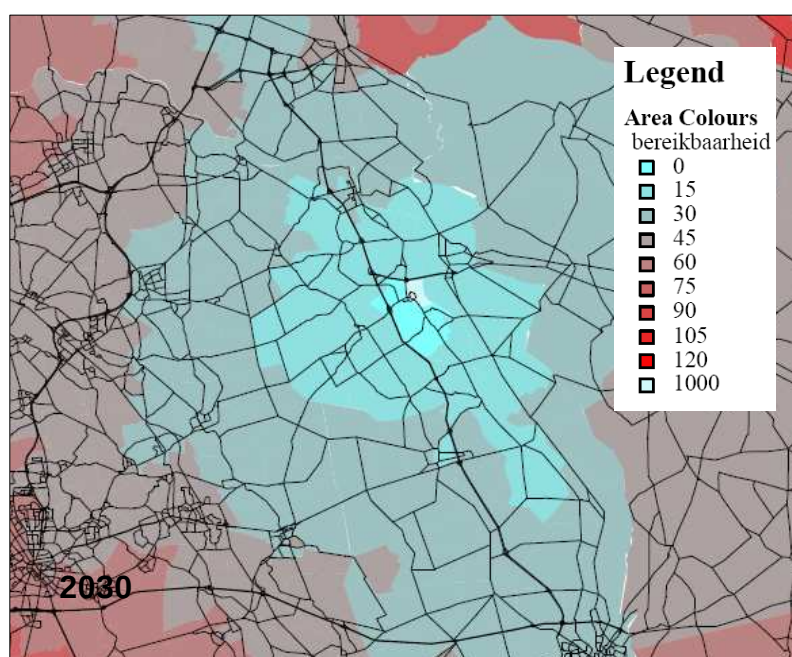
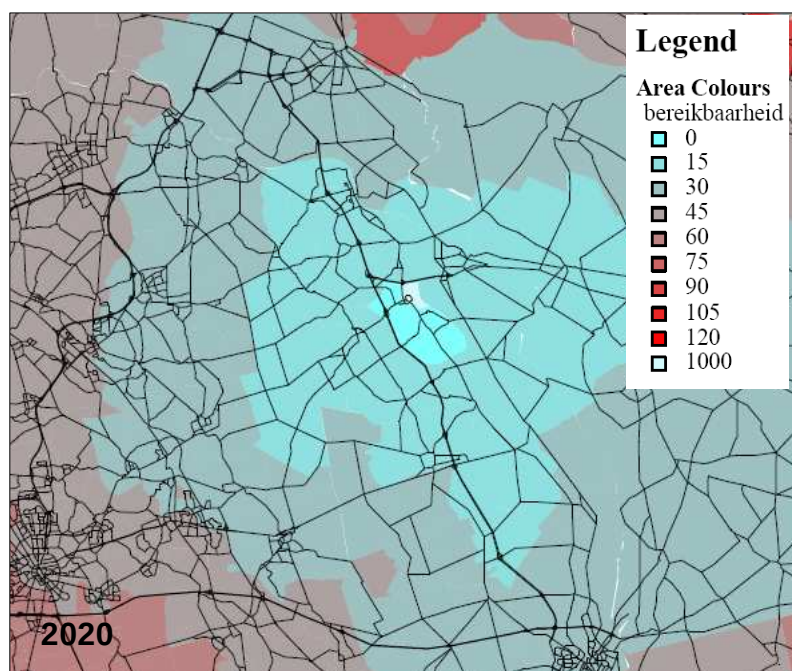
's-Hertogenbosch en Eindhoven naar het centrum van Boxmeer. Dit geeft een goed beeld van de mogelijke reistijdverbeteringen.

De snelste verbinding in de ochtendspits in 2020 tussen 's-Hertogenbosch en Boxmeer loopt via de A59-N324-N321. De reistijd bedraagt dan 57 minuten. Via het rijkswegennet (A59-A50-A326-A73) is de reistijd vrijwel vergelijkbaar, deze bedraagt in de ochtendspits 58 minuten. De snelste verbinding in de ochtendspits in 2020 tussen Eindhoven en Boxmeer loopt via Gemert (N615) en Sint Anthonis (N272). De reistijd bedraagt dan ook 57 minuten. Via het rijkswegennet (A67-A73) bedraagt de reistijd in de ochtendspits in 2020 bijna 77 minuten. Deze langere reistijd via het hoofdwegennet heeft te maken met de omrijafstand (omrijfactor ruim 1,75) en de langere reistijd op de A67.

Een nieuwe verbinding zou de reistijd kunnen verbeteren. Gekeken is er naar de reistijdverbetering van een nieuwe verbinding ter hoogte van de huidige N264. Voor de verbinding tussen Eindhoven en Boxmeer levert een nieuwe oost-westverbinding op deze locatie alleen een reistijdverbetering op bij een verbinding van 120 km/h. Dan bedraagt de reistijd circa 55 minuten. Dit is een reistijdwinst in de ochtendspits van 2 minuten. Bij de verbinding tussen 's-Hertogenbosch en Boxmeer is er bij een nieuwe verbinding van 100 km/h uur al reistijdwinst haalbaar. De reistijd bedraagt dan 51 minuten. Bij 120 km/h bedraagt de reistijd dan circa 49 minuten. De reistijdverbinding bedraagt dan 8 minuten.

Bereikbaarheidskaart Boxmeer-centrum

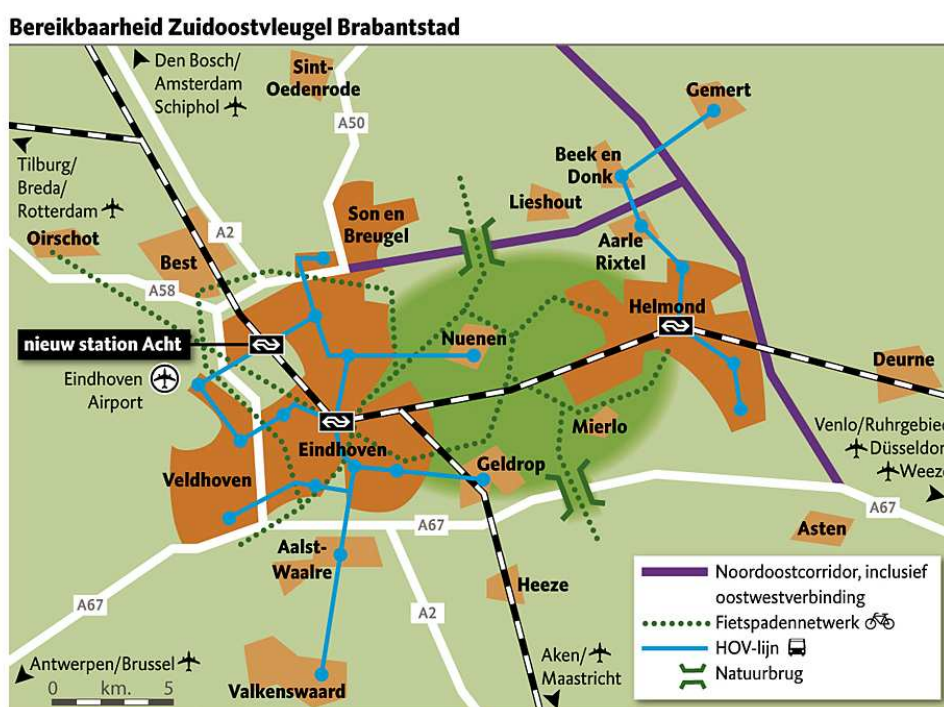
Met behulp van het verkeersmodel is een bereikbaarheidskaart voor het centrum van Boxmeer opgesteld (zie figuur 4.8 en 4.9). Deze kaart geeft een indicatie van de bereikbaarheid van Boxmeer. Er is voor hier voor Boxmeer gekozen, omdat Boxmeer in het hart van de Noordelijke Maasvallei ligt en dit een daardoor een goede indicator vormt van de bereikbaarheid van deze regio. Uit figuren 4.8 en 4.9 blijkt dat het gebied dat Boxmeer kan bereiken kleiner wordt. Dit betekent dat in de ochtendspits het aantal mensen dat Boxmeer binnen een bepaalde tijdseenheid kan bereiken, kleiner wordt.



Figuren 4.8 en 4.9: Bereikbaarheid Boxmeer-centrum in ochtendspits (reistijd naar Boxmeer in minuten)

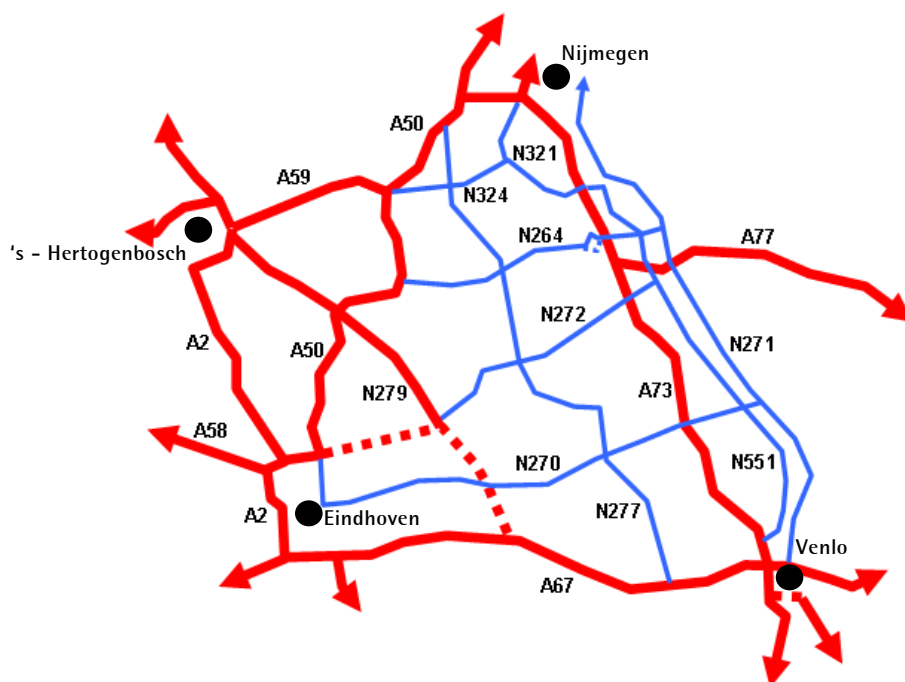
4.2.2 Met Noordoostcorridor

In de regio Zuidoost-Brabant zijn de bereikbaarheidsproblemen groot. Oplossingen voor deze problemen staan in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad. Deze oplossingen worden verder uitgewerkt in een vijftal gebiedsverkenningen en een aantal thematische onderzoeken (prijsbeleid, openbaar vervoer, fiets). Eén van de gebiedsverkenningen is de Integrale Gebiedsgerichte Verkenning Noordoostcorridor (zie figuur 4.10). De Noordoostcorridor N279 met daarbij de Oost-westverbinding (tussen de A50 en N279) gaat over de ontwikkeling van het gebied langs de N279 (tussen 's-Hertogenbosch en Helmond). De N279 vormt een belangrijke schakel in de totale verkeersstructuur van Noord-Brabant en is in het Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel BrabantStad benoemd als economische ontwikkelingsas. Dit is geconstateerd in het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT-verkenning) dat door het Rijk is uitgevoerd. Deze verkenning wordt nog verder uitgewerkt (bron: SRE.nl). De Noordoostcorridor is momenteel nog in studiefase.



Figuur 4.10: Noordoostcorridor (bron: www.ed.nl)

Met behulp van het verkeersmodel zijn de effecten ervan op de problematiek in Noordoost-Brabant in beeld gebracht.



Figuur 4.11: Hoofdwegenstructuur met wegaanduiding

Effect op verkeersstructuur

De Noordoostcorridor heeft tot gevolg dat de N279 en de nieuwe oost-westverbinding een deel van de A67/A2 (-13%) en N270 (-27%) overnemen. De A67 (+17%) tussen de N279 en de grens wordt door de Noordoostcorridor aantrekkelijker. Hierdoor neemt onder andere het verkeer op de A77 af (-22%). Op de huidige provinciale oost-westverbindingen treedt vooral op de N272 (+31% nabij Gemert), N277 (-11%) en de N264 (-10% tussen Sint Hubert en Haps) op. De Noordoostcorridor zorgt ervoor dat de N272 aantrekkelijker wordt voor met name verkeer tussen de Noordelijke Maasvallei en de regio Eindhoven. De N272 trekt vooral verkeer van de overige provinciale oost-westverbindingen aan. In bijlage 4 zijn de etmaalintensiteiten met Noordoostcorridor opgenomen.

Effect op bereikbaarheid

Ten opzichte van de autonome situatie 2020 zijn de verschillen van de I/C-waarden (thermometerpunten) klein. Door de kleine afname van verkeer op de N324 (-1%) komt de I/C-waarde ook net onder de 0,8 te liggen. In 2030 wordt dit overigens, door de groei van het verkeer, weer teniet gedaan. Verder ligt de I/C-waarde in 2020 op de A67 (tussen N279 en grens) wel boven 0,8. Dit komt zoals eerder aangegeven door de aantrekkende werking van de Noordoostcorridor op de A67.

Effect op reistijden

De reistijdverhouding van de trajecten uit paragraaf 4.2 zijn ook met de Noordoostcorridor bepaald. Uit de resultaten blijkt dat geen hele grote veranderingen te zien zijn in de reistijdverhouding. Doordat het drukker wordt op de N272 neemt de reistijdverhouding daar toe, maar leidt niet tot problemen (>1,5, zie paragraaf 4.2.1). Door de kleine afname van verkeer op de N324/N321 met de Noordoostcorridor neemt daar de reistijdverhouding iets af tot net onder 1,5.

Met behulp van de bereikbaarheidskaart van Boxmeer blijkt dat het centrum van Boxmeer niet veel beter bereikbaar wordt met de Noordoostcorridor in vergelijking met de autonome situatie.

Conclusies bereikbaarheid

- Uit de I/C-analyses blijkt dat er in de toekomst zowel op het rijkswegen- als regionaal wegennet knelpunten zijn;
- Uit de analyses van de reistijdenverhouding blijkt dat in de toekomst op diverse onderzochte trajecten (A2-A50, A59-A50, N324-N321, A73, N610) de reistijd in de spits te hoog is. Dit duidt op toekomstige doorstromingsknelpunten;
- De Noordoostcorridor heeft tot gevolg dat de N279 en de nieuwe oost-westverbinding een deel van de A67/A2 en N270 overnemen. De A67 tussen de N279 en de grens wordt door de Noordoostcorridor aantrekkelijker. Hierdoor neemt onder andere het verkeer op de A77 af. Op de huidige provinciale oost-westverbindingen treedt vooral op de N272, N277 en de N264 een verandering van de intensiteiten op;
- Gezien de langere reistijden in de spits en de omrijafstand via de rijkswegen (A67 en A73) is de N272 een aantrekkelijke route voor verkeer tussen de Noordelijke Maasvallei en de regio Eindhoven. De Noordoostcorridor versterkt dit effect.

4.3 Leefbaarheid

Voor deze studie heeft een quick scan naar de leefbaarheid langs de bestaande oost-westverbindingen plaatsgevonden om globaal inzicht te krijgen in dit type problematiek zoals dat in stap 3 van deze studie naar voren is gekomen. Het onderzoek beperkt zich in deze fase tot een analyse van de luchtkwaliteit met de saneringstool en een analyse inzake de barrièrewerking van wegen in aanliggende kernen door middel van het berekenen van de oversteekbaarheid. In een vervolgtraject kan een diepgaander uitgebreider onderzoek (bijvoorbeeld geluidhinder) plaatsvinden naar overige leefbaarheids- en milieuaspecten.

Luchtkwaliteit

Het Nationale Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) geeft aan hoe de Rijksoverheid en de regionale overheden de komende jaren de luchtkwaliteit verbeteren en zo snel mogelijk de resterende normoverschrijdingen oplossen. Om de huidige luchtkwaliteit te verbeteren, zijn door de verschillende overheden allerlei maatregelen bedacht. Zowel de huidige als toekomstige luchtkwaliteit, evenals de maatregelen die getroffen worden om de luchtkwaliteit te verbeteren zijn verwerkt in een online tool, de saneringstool. De saneringstool laat zien hoe hoog de concentraties luchtverontreiniging (NO₂, stikstofdioxide en PM₁₀, fijnstof) in Nederland zijn. Bij het bepalen van de luchtverontreiniging is onder andere rekening gehouden met snelheid van de weg, bebouwingspercentage en gevelafstand, bomen langs de weg.

Voor het studiegebied is met de saneringstool geanalyseerd wat de concentraties voor NO₂ en PM₁₀ zijn. De wegvakken van de N277, N324, N321, N264, N272 en de N270 zijn geanalyseerd op luchtkwaliteit.

NO₂

Voor NO₂ is de maximale norm 40,5 µg/m³. Op de geanalyseerde wegen blijft de concentratie NO₂ (Stikstofdioxide) zowel in 2008 als 2020 (2030 maakt geen onderdeel uit van saneringstool) onder de gestelde grenswaarden. Alle waarden op de desbetreffende wegen liggen onder de 35 µg/m³. Voor stikstofdioxide kan geconcludeerd worden dat er geen normwaarden (zullen) worden overschreden.

PM10

Voor PM10 is de maximale norm 32,6 µg/m³. In 2008 voldoet deze op alle wegvakken aan de grenswaarde. Nabij Elsendorp komt de PM10 waarde met 30,6 µg/m³ niet ver van de grenswaarde af. Dit is mogelijk te verklaren doordat er relatief veel huizen in de nabijheid van een 80 km/h zone zitten. Een andere verklaring is de aanwezigheid van intensieve veehouderij. In de saneringstool zijn wel maatregelen opgenomen die de luchtkwaliteit verbeteren. Voor 2020 voldoen alle wegvakken ruimschoots aan de fijnstofnorm. Geconcludeerd kan worden dat er voor fijnstof geen normwaarden worden overschreden of verwacht mag worden dat deze worden overschreden.

Oversteekbaarheid

Een bruikbare indicator van de leefbaarheid langs wegen is de oversteekbaarheid. De mate van oversteekbaarheid staat voor het gemak dat voetgangers een weg over kunnen steken. Voor deze studie zijn de intensiteiten van de komtraversen door de diverse kernen geanalyseerd. Daarbij zijn we uitgegaan van de grens van 10.000 mvt/etmaal. Indien er meer verkeer over een komtraverse rijdt is dat een indicator dat de oversteekbaarheid en de leefbaarheid langs die traverse onvoldoende zouden kunnen zijn. Belangrijk daarbij is dat aan beide zijden van de weg belangrijke oversteekrelaties (woningen of voorzieningen) liggen en dat er veel erven op de komtraverse aansluiten.

Uit de analyse naar de oversteekbaarheid blijkt dat op de volgende komtraversen (met oversteekrelaties en veel erfaansluitingen) er meer dan 10.000 mvt/etmaal in 2020 rijden:

- Velp
- Grave
- Sint Hubert
- Haps
- Oeffelt
- Boekel
- Erp

We hebben deze quick scan naar de leefbaarheid langs een aantal verkennende- en planstudies gelegd om te kijken of de resultaten ervan kloppen met de eerder uitgevoerde studies. Uit het Milieueffectrapport naar de Randweg Boekel blijkt dat in de toekomstige autonome scenario's dat de oversteekbaarheid inderdaad op een aantal wegvakken matig tot slecht wordt beoordeeld. Uit de Verkennende studie N264 is ook naar het leefbaarheidsaspect oversteekbaarheid gekeken. Over de huidige situatie wordt geconcludeerd dat de oversteekbaarheid over het algemeen goed te noemen is, met een paar sterk negatieve uitzonderingen. De oversteekbaarheid in Haps en Oeffelt is voor voetgangers en ouderen zeer slecht. Bij de oversteek in twee etappes in Haps, daar waar een middeneiland aanwezig is, is de oversteekbaarheid goed.

Verkeerstellingen in en door de bevolking van Sint Hubert en verkeerstellingen van het RMB (Regionaal Milieu Bedrijf) tonen een hogere intensiteit (voor 2008) in Sint Hubert aan dan waar in de verkennende studie N264 is gerekend. De intensiteiten in Sint Hubert komen overeen met de intensiteiten in Haps. Dit kan er op duiden dat de mate van oversteekbaarheid in Sint Hubert vergelijkbaar is dan die in Haps.

Conclusies leefbaarheid

- Voor de luchtkwaliteit (stikstofdioxide en fijnstof) kan geconcludeerd worden dat er geen normwaarden (zullen) worden overschreden.
- Over het algemeen is de oversteekbaarheid goed te noemen, met een paar sterke negatieve uitzonderingen. De combinatie van hoge intensiteiten (>10.000 mvt/etmaal) en het ontbreken van goede oversteekvoorzieningen zijn de oorzaak van deze negatieve uitzonderingen.
- Voor deze studie is een quick scan naar de leefbaarheid uitgevoerd. Onderwerpen zoals geluidhinder zijn niet onderzocht. In een latere fase zal dit onderdeel dan ook verder onderzocht dienen te worden.

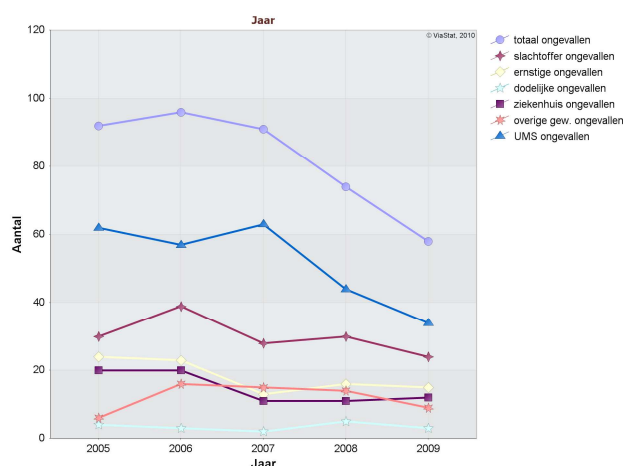
4.4 Verkeersveiligheid

Algemeen

Met behulp van ViaStat-Online (voor de GGA- regio Noordoost-Brabant) en DataPortal van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (voor een klein gedeelte van het studiegebied) is de objectieve verkeersveiligheid onderzocht. Hierbij is het aantal geregistreerde ongevallen in de periode 2005 t/m 2009 (5 jaar) onderzocht. Hierbij zijn de N324, N321, N272, N277, N270 en N264 onderzocht. Het totale aantal geregistreerde ongevallen op provinciale wegen binnen de GGA- regio Noordoost-Brabant is 411 ongevallen. Buiten de regio Noordoost-Brabant hebben nog circa 100 ongevallen plaatsgevonden.

Ontwikkeling verkeersveiligheid

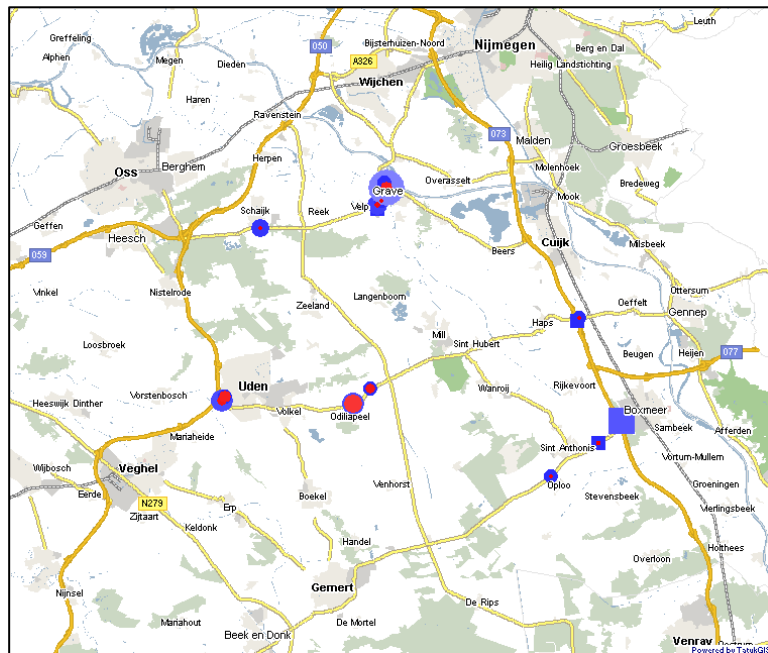
Net zoals de landelijke trend laat zien, is in het studiegebied ook een dalende trend in de afgelopen jaren te constateren (van 92 naar 58 ongevallen per jaar). Deze trend is ook te zien in het aantal gewonden bij de verkeersongevallen. Het aantal doden is in de afgelopen periode echter niet teruggelopen, het aantal blijft gelijk. In de gehele periode van 2005 t/m 2009 hebben 17 dodelijke ongevallen plaatsgevonden.



Figuur 4.12: Ontwikkeling verkeersveiligheid

Ongevallenconcentraties

De meeste locaties waar een ongeval heeft plaatsgevonden zijn op zichzelf staande locaties. Figuur 4.13 geeft de locaties weer waar meer dan 5 ongevallen hebben plaatsgevonden. Dit geeft een algemeen beeld van de locaties waar meerdere ongevallen plaatsvinden, maar is geen vastgestelde normwaarde. De provincie Noord-Brabant hanteert momenteel de norm van 'blackspots', locaties waar meer dan 6 slachtoffers in drie jaar vallen. Deze komen echter binnen het studiegebied niet voor. Daarom is er gekozen om locaties met meer dan vijf ongevallen te hanteren voor deze studie. Vijf ongevallen per vijf jaar is een veel gebruikte grens bij gemeentelijke verkeersveiligheidsanalyses.



Figuur 4.13: Ongevallenconcentraties Noordoost-Brabant

Drie van de locaties met meer dan vijf ongevallen betreffen locaties waarbij de provinciale weg dicht bij of zelfs in de komgrens is gelegen: Uden, Schaijk en Grave. In totaal hebben 38 van de 411 ongevallen binnen de kom plaatsgevonden. De overige locaties bevinden zich nabij Odiliapeel (kruispunten met erftoegangswegen richting Odiliapeel) en Sint Anthonis, en de aansluitingen met de A73.

Buiten de GGA-regio is er een ongevallenconcentratie op het kruispunt N272/ West-Om/ Oost-Om te Gemert (nabij een kern).

Specificatie van ongevallen

In de registratie zijn diverse oorzaken gemeld voor de ongevallen. De drie meest voorkomende oorzaken zijn het tegen een boom rijden (60x, 4 dodelijke ongevallen), kop-staartbotsing (74x, geen doden), frontale botsing (o.a. door inhalen, 35x, 4 dodelijke ongevallen), en flankbotsing op kruising (28x, 2 dodelijke ongevallen). Dit type oorzaken past bij het wegtype. Op dergelijke lange provinciale wegen met veel bomen aan weerszijden zijn de oorzaken verklaarbaar door het gedrag van de weggebruiker.

Van de 411 ongevallen heeft 31% plaatsgevonden bij een nat wegdek (voornamelijk regen, maar ook sneeuw). Bij 111 van de 411 ongevallen was daarnaast sprake van duister of schemer. Geconcludeerd kan worden dat relatief veel ongevallen (één derde) bij bijzondere weers- en lichtomstandigheden heeft plaatsgevonden. De betrokkenen komen uit allerlei leeftijdscategorieën, waarbij een gelijkmatige verdeling over verschillende leeftijdsgroepen aan te wijzen is. Opmerkelijk is dat de leeftijdscategorie onder de 25 niet de voornaamste veroorzaker is van ongevallen in dit studiegebied. Bij 13 ongevallen is alcohol geconstateerd.

Conclusies verkeersveiligheid

- De ontwikkeling van de verkeersveiligheid geeft in de regio een gunstig beeld te zien, doch aandacht blijft nodig om de doelstellingen voor een verdere reductie van slachtofferaantallen te bereiken.
- Kijkend naar de mate van concentratie van ongevallen wordt geconstateerd dat geen sprake is van bijzondere knelpunten op specifieke locaties. De aard en omvang van de ongevallenconcentraties is daarvoor te klein. Dat laat onverlet dat het gewenst kan zijn om op een aantal locaties maatregelen te treffen om de verkeersveiligheid te verbeteren.

4.5 Resumé

Bereikbaarheid

De komende jaren stijgen de intensiteiten voor het (vracht)verkeer op het hoofdwegen- en onderliggend net. De stijging tot 2020 is het grootst. De oriëntatie van verkeer tussen de economische gebieden is erg verspreid. De oriëntatie op de Noordelijke Maasvallei en Duitsland is vanuit de westelijke (economische) gebieden beperkt. De omvang van verkeer dat tussen de A50 en A73 rijdt is dagelijks zo'n 2.700 mvt/etmaal, waarvan 1.100 vrachtauto's per etmaal. De omvang van het doorgaande (vracht)verkeer tussen de A50 en A73 is zowel absoluut als relatief beperkt. Het merendeel van het verkeer op de bestaande oost-westrelaties is lokaal of regionaal georiënteerd. Van het totale doorgaande verkeer is het aandeel vrachtverkeer aanzienlijk, namelijk ongeveer 40%.

Door de toename van het verkeer in de toekomst neemt ook de mate van bereikbaarheid af. Te zien is dat de I/C-verhoudingen op het wegennet toenemen, waardoor ook de reistijden toenemen.

De Noordoostcooridor bij Eindhoven heeft invloed op de verkeersstructuur. De Noordoostcorridor trekt verkeer aan, waardoor de intensiteiten op andere wegen

afnemen. Kijkend naar het studiegebied zorgt de Noordoostcorridor daar voor een minimale verandering van de verkeersstromen.

Verkeersveiligheid

Op de huidige provinciale wegen nam het aantal ongevallen de afgelopen jaren af. Het aantal ongevallen met ziekenhuisgewonden is echter in 2009 weer toegenomen. Er zijn diverse ongevallenconcentraties. Op deze kruispunten of wegvakken hebben de afgelopen jaren meerdere (>5) ongevallen plaatsgevonden. De ongevallenconcentraties bevinden zich in of nabij kernen.

Leefbaarheid

In deze studie heeft een quick scan plaatsgevonden naar de leefbaarheidsaspecten luchtkwaliteit en de oversteekbaarheid in kernen. Daaruit blijkt dat de luchtkwaliteit in de toekomst voldoet aan de normen. Wat betreft de oversteekbaarheid blijkt dat in diverse kernen de intensiteit per etmaal boven de 10.000 mvt/etmaal uitkomt. Dit is een indicator dat de oversteekbaarheid daar onvoldoende kan zijn.

5

Probleemdefinitie

Is een versterkte of nieuwe oost-westverbinding nuttig, nodig of essentieel voor een robuust netwerk en economische potentie van de regio? In de voorgaande hoofdstukken zijn de meningen/wensen en feiten vanuit verkeerskundige optiek onderzocht. In dit hoofdstuk worden deze resultaten samengebracht om te komen tot een aantal slotconclusies en aanbevelingen.

Tot nu toe geen verdieping van de problematiek.

Uit de documentenanalyse blijkt dat eerdere onderzoeken en (beleids)documenten allemaal vrij recent zijn. De afgelopen jaren is veel geschreven en onderzocht over deze en andere aspecten in de regio. In diverse documenten staat de wens of noodzaak van een nieuwe verbinding tussen de A73 en A50 verwoord. De slechte bereikbaarheid, het vele doorgaande (vracht)verkeer, de economische groei en het versterken van de verbinding met Airport Weeze zijn de belangrijkste argumenten. Wat opvalt, is dat tot op heden er geen verdieping van de problematiek heeft plaatsgevonden. Achterliggende probleemanalyses zijn er niet of nauwelijks geweest.

De problematiek is beschreven als een soort van kip-ei-verhaal met aan de ene kant de economische groei en ruimtelijke ontwikkelingen en aan de andere kant een nieuwe oost-westverbinding. Aangegeven wordt dat voor economische groei en het tegengaan van de krimp van de bevolking is een nieuwe oost-westverbinding nodig, maar aan de andere kant is voor het realiseren van de oost-westverbinding essentieel dat de ruimtelijke ontwikkelingen in de komende jaren verder toenemen.

Wens voor verbetering bereikbaarheid en leefbaarheid kernen is aanwezig.

Tijdens de interviewronde zijn de wensen, meningen en ideeën binnen en buiten de regio Noordoost-Brabant in een bredere context geïnventariseerd en is de actualiteit van de informatie uit de documentenanalyse onderzocht. Tijdens de interviewronde is duidelijk geworden dat de wens voor verbetering van de bereikbaarheid en leefbaarheid aanwezig is, omdat in de regio knelpunten worden ervaren. Vooral de lokale overheden en het bedrijfsleven geven aan dat dit de bereikbaarheid (reistijd tussen economische gebieden) en economische potentie kan verbeteren. Het huidige hoofdwegennet (rijks- en provinciale wegen) wordt door diverse partijen als kwetsbaar en onvoldoende robuust

beschouwd. Belangrijkste en meest gehoorde argument voor een nieuwe of verbeterde verbinding is het vergroten van de leefbaarheid en de verkeersveiligheid, voornamelijk in de kernen langs de belangrijkste verbindingen in het gebied. De overlast van de huidige en toekomstige omvang van het (vracht)verkeer op de huidige provinciale wegenstructuur vinden diverse partijen onacceptabel. Rijkswaterstaat/DGMO onderschrijft voornamelijk de verkeers- en vervoersproblematiek van de regio niet. De provincie Noord-Brabant geeft aan dat er op basis van hun bekende informatie op de provinciale wegen zich momenteel geen bereikbaarheidsknelpunten voordoen. Zij geeft aan dat wanneer de provinciale wegen door komen lopen maatwerk wel noodzakelijk blijft, anders kan dat leiden tot leefbaarheidproblemen. De provincie ziet voornamelijk weinig kansen voor een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg. Na beschouwing van de documentenanalyse en de wensen en meningen uit de interviews wordt duidelijk dat er geen uniforme opvatting is bij de diverse partijen over de verkeersproblematiek binnen de regio.

Er is ook scepsis geconstateerd betreffende een nieuwe verbinding. Diverse partijen vragen zich af of de problemen voor verkeer en omgeving groot genoeg zijn om een nieuwe verbinding op provinciaal of rijkswegenniveau aan te leggen. Een nieuwe verbinding brengt immers ook nieuwe problemen met zich mee. Zo ontstaat er een barrière in een toch al kwetsbaar landelijk gebied. Dit waardevolle landelijke gebied is juist gehecht aan de 'rust' en toeristische mogelijkheden. Het beleid in de regio is daar juist op gericht. Men vraagt zich af of een nieuwe verbinding wel de oplossing van het probleem - beter gezegd 'veelheid aan (potentiële) knelpunten' - is.

De feiten uit dit (verkeerskundig)onderzoek tonen nut en noodzaak voor een versterkte of nieuwe oost-westverbinding niet aan.

Uit het feitenonderzoek blijkt dat het argument inzake de hoge verkeersonveiligheid feitelijk niet juist is. Het zou wel kunnen zijn dat de subjectieve verkeersonveiligheid - bijvoorbeeld vanwege het oversteken van de provinciale en regionale wegen - hoog scoort, doch dat is in deze studie niet onderzocht. Voor het feitenonderzoek is voor de leefbaarheid een quick scan uitgevoerd. Om hier meer uitspraken over te kunnen doen zal diepgaander onderzoek (voor zover dat recentelijk nog niet is gedaan) naar aspecten zoals geluidhinder, barrièrewerking, trillingen nuttig zijn.

Het feitenonderzoek geeft aan dat het hoofdwegennet (rijks- en provinciale wegen) naar 2020 en 2030 drukker gaat worden, waardoor op diverse wegen bereikbaarheidsknelpunten ontstaan.

De oriëntatie van het (vracht)verkeer tussen de diverse economische regio's ligt niet direct op Noordelijke Maasvallei en het Duitse achterland. De vervoerwaarde is relatief klein. Het verkeer van en naar de Noordelijke Maasvallei is vooral noord-zuid georiënteerd. De oriëntatie op de regio's 's-Hertogenbosch en Eindhoven is wat betreft het autoverkeer beperkt. Wat betreft het vrachtverkeer ligt de grootste relatie van de Noordelijke Maasvallei met de regio's 's-Hertogenbosch - Oss en Uden - Veghel.

De Noordoostcorridor heeft tot gevolg dat de N279 en de nieuwe oost-westverbinding ten noorden van Eindhoven/Helmond een gedeelte van het verkeer op de A67/A2 en de N270 (Eindhoven-Deurne-Venraij) overnemen. De A67 tussen de N279 en de grens wordt door de Noordoostcorridor aantrekkelijker. Hierdoor neemt onder andere het verkeer op de A77 af. Op de huidige provinciale oost-westverbindingen treedt vooral op de N272, N277 en de N264 een verandering van de intensiteiten op. Gezien de langere reistijden in de spits en de omrijafstand via de rijkswegen (A67 en A73) is de N272 een aantrekkelijke route voor verkeer tussen de Noordelijke Maasvallei en de regio Eindhoven. De Noordoostcorridor versterkt dit effect.

De Noordoostcorridor zorgt dus wel voor een veranderde verkeersstructuur in de regio, maar heeft beperkt invloed op het verkeersbeeld in het studiegebied. In die zin heeft de Noord-oostcorridor Eindhoven een beperkte relatie met het vraagstuk rondom de verbeterde of nieuwe oost-westverbinding in het plangebied. Vooral het aantrekkelijker worden van de N272 verdiend bij realisatie van de Noordoostcorridor extra aandacht.

Tot slot

Het feitenonderzoek toont aan dat de bereikbaarheidsproblemen in de toekomst zich vooral op het rijkswegennet voor zullen doen. Hierdoor wordt de kans op sluipverkeer over de regionale wegenstructuur groter. Het voorzien in een voldoende kwaliteit op het hoofdwegennet is dan ook voorwaarde voor een goed gebruik van de wegenstructuur. Op deze regionale wegenstructuur staat vooral de leefbaarheid onder druk. De beleving van diverse betrokken partijen, de Kommennota uit 2001 en de verschillende verkennende- en/of planstudies duiden erop dat er iets aan de hand kan zijn met de leefbaarheid. Een toename van (vracht)verkeer in de komende jaren vraagt extra aandacht voor het verbeteren van de leefbaarheid langs de regionale wegenstructuur. Voor een robuust netwerk zijn dan ook maatregelen nodig. De maatregelen op het hoofdwegennet moeten vooral geënt zijn op het op peil houden van de doorstroming om zo een verschuiving van (vracht)verkeer naar de regionale wegen tegen te gaan. De maatregelen op de regionale wegen moeten vooral geënt zijn op de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Deze maatregelen moeten er aan bijdragen dat doorgaand (vracht)verkeer zoveel mogelijk wordt geweerd. Nader onderzoek naar de exacte problematiek op onderdelen van het infrastructurele netwerk is nodig om hier meer richting aan te kunnen geven.

6

Slotconclusie en aanbevelingen

6.1 Slotconclusie

Met deze probleemanalyse kan de noodzaak voor een nieuwe oost-westverbinding of zoals ook wel genoemd, 'het doortrekken van de A77', vanuit verkeerskundige optiek niet worden aangetoond. De vervoerwaarde is daarvoor (nog) te gering en de voordelen in termen van reistijdverbetering zijn beperkt. Een nieuwe oost-westverbinding geeft, naar aanleiding van de resultaten van het verkeerskundig onderzoek, onvoldoende aanknopingspunten een oplossing te zijn voor de gesignaleerde problematiek in het studiegebied. De resultaten geven daarom geen aanleiding om een nieuwe oost-westverbinding nader te verkennen.

Het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op de huidige oost-westverbindingen is echter wel een doelmatige en effectieve strategie om een duurzame wegenstructuur in de regio te bereiken. Het draagvlak hiervoor is groot en verbetering van verkeersveiligheid en leefbaarheid op het onderliggend wegennet biedt voldoende kansen om de beleidsmatige ontwikkelingen te realiseren. De diverse verkenningen en planstudies onderschrijven deze strategie. Een goede bereikbaarheid tussen de economische gebieden binnen Nederland en naar Duitsland moet worden gefaciliteerd op de bestaande hoofdroutes (A50, A59, A67, A73, A77 en A326).

6.2 Aanbevelingen

Geadviseerd wordt de focus voor het hoofdwegennet voor de korte en middellange termijn te leggen op het versterken van de zwakke schakels qua bereikbaarheid. Op het onderliggend regionale netwerk zou naar ons inzicht de focus vooral moeten liggen op het verbeteren van de leefbaarheid en verkeersveiligheid. Daarbij is mogelijk een herprioritering van bestaande regionale oost-westverbindingen nodig. Momenteel is sprake van vier nagenoeg identieke (in functie en vormgeving) regionale oost-westverbindingen. Mogelijke verbetering van de leefbaarheid en verkeersveiligheid op deze vier afzonderlijke routes hoeft niet op een eenduidige manier plaats te vinden, omdat het gewenste gebruik niet hetzelfde hoeft te zijn. Het in samenhang beschouwen van het gehele wegennet in de regio is daarom essentieel.

Een integrale regionale mobiliteits- of gebiedsvisie voor de middellange- en lange termijn van de regio tussen grofweg de A67, A50 en A73 zal hieraan bijdragen. De meerwaarde hiervan is dat ook economische, ruimtelijke en milieukundige aspecten worden betrokken. Onze aanbeveling voor de korte termijn is om de aanpak van de lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsknelpunten op de provinciale en gemeentelijke wegen in het

studiegebied aandacht te geven en in nauwe samenwerking tussen de diverse wegbeheerders uit te werken. Waar en hoe groot de lokale leefbaarheid- en verkeersveiligheidsknelpunten zijn in de regio Noordoost moet nog nader in samenhang worden onderzocht.

In het bestuurlijk overleg is geconstateerd dat, conform de conclusies van deze studie, er prioriteit gegeven moet worden aan het verbeteren van de leefbaarheid op de regionale wegenstructuur en anderzijds aan de bereikbaarheid en afwikkeling op de hoofdwegenstructuur. De regio moet er echter voor waken om de robuustheid op de regionale wegen (N-wegennet) niet zodanig te versterken, dat de knelpunten op het Rijkswegennet hiermee opgelost worden. Deze knelpunten op het Rijkswegennet zijn bekend, het Rijk is verantwoordelijk voor het aanpakken van deze knelpunten.

Literatuurlijst

Documenten Goudappel Coffeng:

- rapportage 'Verkeersonderzoek Wezerweg', 22 januari 2009;
- offerte 'Verkenkende studie N262 Roosendaal - Nispen', 18 juni 2007;
- offerte 'Regionale netwerkvisies en regionale maatregelenpakketten HWN/OWN', 6 september 2004;
- rapportage 'Regionale uitwerking OWN', oktober 2004.

Documenten provincie Noord-Brabant:

- notitie 'Metaconnecties tussen Gelderland en Brabant', 16 februari 2010;
- notitie 'Voortgang onderzoek aansluitingen HWN/OWN', 12 februari 2010;
- presentatie 'Reconstructie N324', 21 januari 2010;
- rapportage 'Regionale ongevalanalyse Noord-Brabant', 8 september 2009;
- notitie 'Reikwijdte en detailniveau Noordoostcorridor', 19 augustus 2009;
- notitie 'Ontsluiting per type ontsluiting bedrijventerreinen', 1 januari 2009;
- rapportage 'Brabantse Strategische Visie Goederenvervoer', 7 november 2008;
- brief 'Actie uit regionaal Mobiliteitsplan Rijn - Waal', 3 oktober 2008;
- rapportage 'Planstudie MER N629, regionale wegverbinding Dongen - Oosterhout', maart 2006;
- rapportage 'Verkenkende studie N282 Tilburg - Breda', 2 februari 2006;
- rapportage 'Evaluatie risico's transport gevaarlijke stoffen', januari 2003;
- notitie 'Projecten 2010 - 2014';
- presentatie 'N279 's-Hertogenbosch - Veghel';
- presentatie 'Informatiebijeenkomst West-Brabant';
- presentatie 'Wonen en werken in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening';
- presentatie 'Een vitaal en mooi landelijk gebied';
- notitie '1^e concept gezamenlijke ruimtelijke gebiedsagenda voor Noordoost-Brabant';
- kaart 'Bereikbaarheid Zuidoostvleugel BrabantStad, eindbeeld haalbaarheidsonderzoek';
- kaart 'Ruimtelijke hoofdstructuur, interim structuurvisie 'Brabant in Ontwikkeling';
- kaart 'Alternatieven';
- diverse documenten inzake 'Structuurvisie', 20 mei 2010;
- presentatie 'Een vitaal en mooi landelijk gebied', 20 mei 2010;
- presentatie 'Ontwerp structuurvisie ruimtelijke ordening', 20 mei 2010;
- presentatie 'Wonen en werken in de Structuurvisie Ruimtelijke Ordening', 20 mei 2010;
- notitie 'Voorstel Plan van aanpak Netwerkvisie - OV', 19 mei 2010;
- rapportage HWN-OWN 'Onderzoek aansluitingen hoofdwegennet - onderliggend wegennet in Brabant' 16 juni 2010;
- nieuwsbrief 'Gebiedsagenda Brabant', 31 augustus 2010;
- rapportage 'Provinciaal Milieuplan 2011-2014', 13 juli 2010;
- presentatie 'Actualisatie OV visie', 14 juni 2010;
- rapportage 'OV in Brabant: Snel - Schoon - Sociaal', juli 2006;
- rapportage 'Gebiedsagenda Brabant', voorjaar 2010;
- rapportage Kommennota, 2001.

Documenten provincie Limburg:

- rapportage 'Trendanalyse woningmarkt Limburg en schets van de opgave', 30 september 2009.

Documenten Kamer van Koophandel:

- rapportage 'Economisch beleidsagenda Land van Cuijk en Maasduinen', januari 2009;
- uitleg 'Brabantvooruit.nl'.

Documenten Rijkswaterstaat:

- notitie 'Antwoorden op vragen/reacties over 'Veiligheidsanalyse A50 2008'', 22 februari 2010;
- excelsheet 'GGA NOB rmp 2011-2013', 19 mei 2010;
- brief 'Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen MIRT mei 2010', 15 juni 2010;
- rapportage 'Verkeerskundige evaluatie A50 knooppunt Paalgraven - aansluiting Ekkersrijt', 5 november 2007.

Documenten Ministerie Verkeer en Waterstaat:

- notitie 'A73 corridor Ewijk Rijkevoort', 25 mei 2010;
- rapportage 'Landelijke markt- en capaciteitsanalyse wegen', 19 november 2007.

Documenten Grontmij:

- rapportage 'Verkenning N264, tussen N277 en de Maas', 6 juni 2008.

Documenten Stuurgroep Visie (Bergen / Gennepe / Mook en Middelaar):

- rapportage 'Strategische Regiovisie, Gebiedsontwikkeling Maasduinen', 24 februari 2010.

Documenten Land van Cuijk:

- stageverslag Niels Jacobs 'Totaalvisie openbaar vervoer' (gemeente Cuijk);
- brief 'Inspraak reactie op Startnotitie m.e.r. randweg Haps (Gemeente Mill & Sint Hubert)';
- coalitieprogramma 'Visie en Vasthouden', 19 mei 2010 (gemeente Boxmeer);
- brief provinciale weg N264 (gemeenten Boxmeer, Cuijk en Mill & Sint Hubert).

Documenten TU/e:

- presentatie 'Multimodale bedrijventerreinen', 26 oktober 2009.

Documenten MCA Brabant:

- presentatie 'MCA', 19 oktober 2009.

Documenten gemeente Veghel:

- presentatie 'N279: meer dan een weg', 13 oktober 2009;
- 'Verkeersstudie MER/Tracé N279', 26 augustus 2008.

Documenten Noordelijke Maasvallei:

- notitie 'Karakteristiek van de regio', 17 maart 2009.

Documenten Arcadis:

- rapportage 'Beter bereikbaar Brabant, regio Noordoost-Brabant', 12 augustus 2005.

Documenten Regio Noordoost-Brabant (NOB):

- presentatie 'Regionaal Perspectief Noordoost-Brabant', 4 juni 2009;
- presentatie 'Gebiedsagenda Nieuw Perspectief';
- brief 'Reactie op MIRT Gebiedsagenda', 1 september 2010.

Documenten Stadsregio:

- rapportage 'Euregionale verbindingstudie Grensregio Nijmegen-Kleve', december 2009;
- rapportage 'GA Oost!, Contouren van de Gebiedsagenda Oost-Nederland in het kader van het MIRT', 11 mei. 2009;
- rapportage 'Koersnota, verstedelijking 2010-2020', 11 maart 2010.

Documenten Werkgroep N264 Sint Hubert:

- Zwartboek N264, juni 2009.

Diverse kaarten:

- kaart 'NOC N279';
- kaart 'HOV PLG9016, aanpassing 2';
- kaart 'Integrale gebiedsopgaven, deelopgaven en mogelijke projecten';
- kaart 'NRM Brabant 3.3.2 2020, autonetwerk 2020 Nrm';
- kaart 'Regio Boxmeer';
- kaart 'HOV Netwerk 2008';
- kaart 'multimodale kaart van Noord-Brabant en omgeving Stichting MCA', 19 mei 2010.

Bijlagen

Bijlage 1: Lijst deelnemers interviews

Bestuurlijk*Organisatie*

Gemeente Boxmeer
 Gemeente Boxmeer
 Gemeente Gennep

Contactpersoon

De heer E. (Erik) Ronnes
 De heer K. (Karel) van Soest
 De heer A.A.A. (Arnold) Jansen
 De heer T. (Twan) Goossens

Functie

Wethouder Verkeer/Economie
 Burgemeester
 Wethouder Verkeer
 Streekmanager Peel & Maas

Interview / enquête

Interview
 Interview
 Interview
 Interview

Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging
 GGA Noordoost-Brabant
 Gemeente Uden
 Gemeente Uden
 Gemeente Mill en Sint Hubert
 Gemeente Helmond / SRE
 Gemeente Cuijk

De heer P. (Peter) van der Meij
 Mevrouw R. (Rian) Snijder
 De heer M.J.A. Delhez
 De heer J.M.J. Timmers
 De heer J. van den Boogaart
 De heer A.A.M. Jacobs
 De heer G.M.P. Stoffels

Portefeuille verkeer & vervoer & criminaliteit
 GGA-coördinator
 Wethouder
 Wethouder
 Wethouder
 Burgemeester
 Wethouder

Interview
 Interview
 Interview
 Interview
 Schriftelijke reactie
 Schriftelijke enquête
 Schriftelijke enquête

Bedrijfsleven*Organisatie*

KvK Limburg
 Euregio

Contactpersoon

De heer D. (Donné) Hendrick
 De heer drs. J.P.M. (Sjaak) Kamps

Functie

Adviseur verkeer en Logistiek
 Secretaris Euregio Rijn-Waal
 Bestuurslid EVO / Hoofd Supply Chain
 Strategie en Bouw & Mechanisatie

Interview
 Schriftelijke enquête
 Interview

Schuitema
 Niederrheinische Industrie- und Handelskammer
 Duisburg - Wezel - Kleve
 Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein

De heer J. (Jaap) de Hoop
 De heer W. (Werner) Kühlkamp-Winkelmann
 De heer B. (Bernd) Neffgen

Functie

Leiter
 Voorzitter Industriële Kring regio Land van Cuijk en Maasduinen / directeur Intervet
 Schering-Plough
 Adviseur verkeer en Logistiek Euregio
 Regiomanager

Schriftelijke enquête
 Interview
 Interview
 Interview
 Interview

Intervet Nederland BV
 Kamer van Koophandel Limburg
 Kamer van Koophandel Brabant

De heer J. (Jan) van Raaij
 De heer drs. P. (Peter) van Heyst
 De heer ing. C.J.A.M. (Chris) de Kok

Provincie*Organisatie*

Provincie Noord-Brabant
 Provincie Noord-Brabant

Contactpersoon

De heer L.P.M. (Ludger) Schrauwen
 De heer M. (Maarten) de Haan

Functie

Directie Economie & Mobiliteit
 Directie Economie & Mobiliteit
 Regiocoördinator Eindhoven-Helmond e.o.
 Beleidsmedewerker Natuur en Landschap
 Coördinator Verkeer

Interview
 Interview
 Schriftelijke enquête
 Schriftelijke enquête
 Interview

Provincie Noord-Brabant
 Provincie Noord-Brabant
 Provincie Noord-Brabant

Mevrouw E. (Erna) ten Berge
 De heer B. (Bertjan) Oosterbeek
 De heer (Wim) Rechmann

Rijkswaterstaat en DGMO*Organisatie*

Rijkswaterstaat Noord-Brabant

DGMO

*Contactpersoon*Mevrouw L. (Lisanne) Kusters
Mevrouw J. (Jonneke) van Keep-
Nieuwenhuizen*Functie*

Adviseur Verkeer en Ruimte

Interview

Interview

Gemeente 's-Hertogenbosch*Organisatie*

Gemeente 's-Hertogenbosch

Contactpersoon

De heer J. (Jules) Goris

Functie

Hoofd Strategische Beleidsontwikkeling

Interview

Stadsregio Arnhem Nijmegen*Organisatie*

Stadsregio Arnhem Nijmegen

Contactpersoon

De heer R. (Reindert) Augustijn

Functie

Sectorhoofd Mobiliteit

Interview

Bijlage 2: Verslagen interviews

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag bestuurlijk interview

Datum 14 juli 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0283

Aanwezig:	De heer E. Ronnes	Gemeente Boxmeer
	De heer K.W.Th. van Soest	Gemeente Boxmeer
	Mevrouw R. Snijder	GGA regio
	De heer P. van der Meij	Brabants Zeeuwse Werkgeversvereniging
	De heer A. Jansen	Gemeente Gennep
	De heer T. Goossens	Streekmanager Peel & Maas
	De heer J.M.J. Timmers	Gemeente Uden
	De heer M.J.A. Delhez	Gemeente Uden
Afwezig:	De heer J. van Burgsteden	Gemeente Veghel
	De heer F.J.R. Pekema	Gemeente Bergen
	De heer G.M.P. Stoffels	Gemeente Cuijk
	De heer A.A.M. Jacobs	Gemeente Helmond/SRE

In dit verslag zijn tevens de opmerkingen van wethouder Jos van de Boogaart van de gemeente Mill en Sint Hubert verwerkt.

Erik Ronnes opent om 10.00 uur het overleg en heet iedereen welkom, daarna volgt een korte voorstelronde. Bart Heijnen geeft vervolgens een korte uitleg over het project en de reden waarom een bestuurlijk interview wordt gehouden.

Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- Naast het analyseren van het probleem, moeten ook de kansen en mogelijkheden in deze studie worden betrokken. De verwachting is dat vooral de economie kan profiteren van een versterkte oost-westverbinding.
- Op de N272 zitten de huidige verkeersintensiteiten al op het niveau van de prognose voor 2015. Dit is in de gehele regio (Haps, Uden, St. Hubert en Odiliapeel) het geval. Goudappel Coffeng geeft aan ook de huidige (gemeten) intensiteiten van de provincie bij deze studie te betrekken.
- De gemeente Uden is voorstander van een goede oost-westverbinding richting Duitsland, aangezien zij veel bedrijven in de regio hebben die een binding met Duitsland hebben. Dit is ook onlangs besproken in een industrieel overleg.
- Bij de probleemanalyse moeten ook de milieugerelateerde verkeerseffecten worden meegenomen. Goudappel Coffeng geeft aan dat dit, zij het op een abstract niveau, het geval is.
- Het Rijk stelt op het moment naar verwachting andere prioriteiten. Er zijn landelijk grotere bereikbaarheidsknelpunten. Het Rijk hoeft dan ook op bestuurlijk niveau pas betrokken te worden als blijkt wat de problemen zijn.
- Door het doortrekken van de A50, zijn er in de regio veel leefbaarheidproblemen ontstaan. (Vracht)verkeer trekt vanuit het landelijke gebied richting deze nieuwe rijksweg. In Uden zou goede bewegwijzering richting Venlo al een hele hoop kunnen schelen, nu rijdt iedereen binnendoor via Haps en Sint Hubert.
- Er wordt aangegeven dat niet alleen gekeken moet worden naar een de langere termijn, ook kunnen op korte termijn 'Quick Wins' bijdragen aan een versterkte oost-westverbinding.
- De gemeente Boxmeer zal in het overleg met de provincie de investeringsnota bespreken.
- Bij vliegveld Weeze ligt de focus nadrukkelijk op het personenvervoer. Luchtvrachtvervoer speelt nu en in de toekomst nauwelijks een rol. Luchtvrachtvervoer zit vooral op de vliegvelden

Düsseldorf, Zaventem, Amsterdam en Brussel. De uitbreiding van de bedrijventerreinen bij vliegveld Weeze biedt economische kansen.

- Deze probleemanalyse moet een soort van 0-meting zijn. Op de diverse overlegtafels moet dit dan ook voortaan het vertrekpunt vormen. Wat er voorheen gezegd en geschreven is, moet achter ons gelaten worden. De uitkomst van de studie gaat niet over of er wel/niet een snelweg moet komen, maar het betreft een probleemanalyse.
- Het Land van Cuijk is een toeristische trekpleister voor wandelaars en fietsers. Zij zitten niet op een nieuwe drukke weg (barrière) te wachten.
- Het betreft een regionaal probleem, daarbij hoort een regionale aanpak. De Provincie moet wel achter de probleemanalyse staan. Op ambtelijk niveau maakt de provincie deel uit van het kernteam. Het is dan ook een gezamenlijk initiatief van de regiopartners (GGA).
- Er zal een aparte bestuurlijke discussie worden gehouden, aangezien dit onderwerp te groot is voor de GGA-agenda. Hierbij is het streven om zoveel mogelijk bestuurders aanwezig te laten zijn. Voor de bestuurlijke discussie wordt ook de gedeputeerde uitgenodigd.
- De afwezigheid van het bestuurlijk interview zullen een vragenlijst toegestuurd krijgen. Deze vragenlijst is door Bart Heijnen en Jan Beekman opgesteld.

Conclusie n.a.v. bijeenkomst van Goudappel Coffeng: Gebleken is dat tijdens dit bestuurlijk interview de neuzen dezelfde richting instaan. Zowel qua beleving van de problematiek, als ook de wens tot het verbeteren van de oost-weststructuur, om daarmee negatieve verkeersgerelateerde (milieu)effecten te beperken en de leefomgeving en het welzijn te verbeteren. Op bestuurlijk niveau is er een breed gemeentelijk en regionaal draagvlak voor een versterkte oost-westverbinding. Tevens kan een versterkte oost-westverbinding bijdragen aan een versterkte economische positie.

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag interview bedrijfsleven en Kamers van Koophandel

Datum 28 mei 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0274

Aanwezig: - Harry van Mortel (Stork Prints B.V.)
- Chris de Kok (Kamer van Koophandel Brabant)
- Donné Hendrick (Kamer van Koophandel Limburg)
- Bernd Neffgen (Industrie- und Handelskammer Mittlerer Niederrhein)
- Bart Heijnen (Goudappel Coffeng)

Chris de Kok is het overleg gestart met een korte uitleg over het project. Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- Er wordt gesproken over de deelname en het mogelijk interviewen van andere partijen in Duitsland. Hierover beraden Chris de Kok en Bart Heijnen zich later en zij koppelen dit terug met de projectleider van het project (Jan Beekman, gemeente Boxmeer). Besloten is dit uiteindelijk niet te doen in het kader van deze studie.
- Het is vreemd dat Nederland en Duitsland verschillende verkeerscijfers gebruiken. De afwijking van gegevens wijkt in beide landen sterk af. Dit heeft invloed op het gevoerde beleid.
- De regio Land van Cuijk is slecht ontsloten. Een groot deel van het regionale verkeer rijdt nu via de bestaande wegenstructuur in de kernen. Dit zorgt voor vertragingen.
- Het merendeel van het internationale verkeer vanuit Duitsland naar zee (Randstad) rijdt via de 40 en A67. Dit komt onder andere doordat de meest zware industrie in de omgeving van Duisburg is gevestigd. Circa 60% van het verkeer op de 40 (nabij grens) rijdt richting de zee (Randstad). Via de 57 en A77 rijdt veel minder grensoverschrijdend verkeer.
- De colonnevorming van vrachtverkeer op de 40 en A67 neemt steeds verder toe. Dit is nadelig voor doorstroming en verkeersveiligheid.
- De ontwikkelingen in Land van Cuijk zijn onvoldoende om een nieuwe sterke verbinding voor aan te leggen. Ook het aantal vrachtritten vanuit bijvoorbeeld Stork zijn minimaal. De weg moet daarom ook voor meer doeleinden aangelegd en gebruikt worden.
- De groei van het containervervoer op het hoofdwegennet (met name op 40 en A67) zal komende jaren verder toenemen. Vervoer over water en met de trein (Betuwelijn) kunnen er alleen voor zorgen dat de groei op de weg wordt afgevlakt.
- In Nederland wordt anders tegen congestie aangekeken dan in Duitsland. In Duitsland wordt een half uur tot uur file of vertraging veel meer als vanzelfsprekend gevonden.
- De nieuwe (internationale verbinding) zou een alternatief (bypass) kunnen zijn voor vooral de 40 en A67 en in mindere mate voor de A50 als op deze route een calamiteit gebeurt. Daarnaast stimuleert de nieuwe route wel de ontwikkelingen, economie en werkgelegenheid aan zowel Nederlandse (Land van Cuijk) als Duitse zijde (Weeze, Goch en Kevelaar). Vooral liggen er in Weeze nog veel ontwikkelingsgronden.
- Vanuit Duitsland is er geen noodzaak voor de aanleg van een nieuwe rijksweg.
- De Kamer van Koophandel gaat bedrijven vragen naar hun (potentiële) vervoersvraag en bevindingen.
- Het is belangrijk om in Nederland op ambtelijk en bestuurlijk niveau enige consensus te hebben, voordat bestuurlijk Duitsland wordt ingelicht/bevraagd.
- Onderzocht moet worden welke ontwikkelingen er de komende jaren gaan spelen aan zowel Nederlandse als Duitse zijde. In Kleve (Haven) en Weeze (o.a. airport) zijn allerlei initiatieven om de bedrijvigheid en werkgelegenheid te stimuleren.

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag interview Provincie Brabant

Datum 29 april 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0273

- Aanwezig:
- Ludger Schrauwen (Provincie Brabant)
 - Maarten de Haan (Provincie Brabant)
 - Wim Rechmann (Provincie Brabant)
 - Bart Heijnen (Goudappel Coffeng BV)
 - Debbie Hertogs (Goudappel Coffeng BV)
- Afwezig:
- Bertjan Oosterbeek (Provincie Brabant)
 - Erna ten Berge (Provincie Brabant)

Bart Heijnen is het overleg gestart met een korte uitleg over het project. Het doel van het overleg is de huidige knelpunten, behoeften en kansen te inventariseren. Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- De regio kan onderverdeeld worden naar drie economische ontwikkelcategorieën, te weten Food, Pharma en Health. Elke categorie trekt ander soort verkeer aan. Hier moet bij de vestiging en de verdere ontwikkeling van regio's rekening mee worden gehouden.
- Airport Weeze is goed bereikbaar met de auto. Ook als het vliegveld in de toekomst gaat uitbreiden. Het vliegveld is alleen niet goed bereikbaar met het openbaar vervoer. In het kader van deze studie worden ook de kansen voor het OV betrokken. Echter zal de studie vooral ingaan op het verkeer en vervoer over de weg (auto- en vrachtverkeer).
- Indien er sprake is van vooral lokaal gebonden verkeer in plaats van doorgaand verkeer, moet worden gekeken of er een mogelijkheid is om de huidige wegen op te waarderen.
- Er moet een goede verbinding zijn tussen de economische gebieden (o.a. Eindhoven, 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Wageningen). Deze regio's groeien en moeten daardoor onderling goed bereikbaar zijn.
- Toeristische trekpleisters moeten in de studie worden meegenomen, denk aan Wunderland Kalkar.
- Belangrijk is dat wordt aangesloten bij de prioriteiten die door Rijk, provincie en regionale partners zijn gesteld in de Gebiedsagenda Brabant en de Netwerkanalyse BrabantStad.
- De provincie is voorstander om niet overal grote economisch-aantrekkelijke gebieden te creëren. De provincie heeft liever een aantal grote clusters, die onderling goed zijn verbonden. De huidige clusters liggen al aan snelwegen waardoor ze goed bereikbaar zijn. Door deze clusters blijft de rest van Brabant landelijk gebied. Er moet vooral vastgehouden worden aan de opgestelde structuurvisies.
- Er zal bij de analyses rekening moeten worden gehouden met de krimpgebieden in West-Brabant en het studiegebied.
- In de projectgroep moet worden besproken of het zinvol is ook een interview in te plannen met bestuurlijk Duitsland.
- Op de provinciale wegen doen zich momenteel geen bereikbaarheidsknelpunten voor. Wanneer de provinciale wegen door komen lopen blijft maatwerk wel noodzakelijk, anders kan leiden tot leefbaarheidproblemen.
- De omlegging van de N321 (Grave) zal in een andere probleemanalyse worden onderzocht.
- De provincie ziet vooralsnog weinig kansen voor een nieuwe sterke verbinding op het niveau van een provinciale- of rijksweg. Een dergelijke verbinding heeft vanuit de provincie een lage prioriteit. Het beter benutten en opwaarderen van huidige (provinciale) wegen ligt nu meer voor de hand. Dit heeft te maken met de beperkte noodzaak van een dergelijke (nieuwe) verbinding en anderzijds met het doorsnijden van een kwetsbaar gebied (i.v.m. natuur, landschap).

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag interview RWS en DGMO

Datum 26 maart 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0270

Aanwezig: - Mevrouw L. Kusters (RWS – Noord-Brabant)
 - Mevrouw J. van Keep (DGMO)
 - De heer B. Heijnen (Goudappel Coffeng)

Bart Heijnen is het overleg gestart met een korte uitleg over het project. Daarbij is onder andere ingegaan op het plan van aanpak met de diverse communicatiemomenten. Daarna is gesproken over het landelijke beleid ten aanzien van het personen- en goederenvervoer in de regio en de beleving van RWS en DGMO over de mogelijke verkeers- en vervoersproblematiek.

Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- Na de vraag wat het Rijksbeleid ten aanzien van Goederenvervoer over de weg is, is aangegeven dat de NOMO-reistijdenfactoren (verhouding reistijd binnen en buiten de spits is maximaal factor 1,5) gelden voor zowel het personen- als goederenvervoer. Er is geen aparte indicator voor Goederenvervoer.
- Uit voorgaande studies is gebleken dat het oost-westgoederenvervoer niet echt doorgaand verkeer betreft. Veel vrachtverkeer is vooral lokaal georiënteerd. Van en naar de (agrarische) bedrijven wordt veel gebruik gemaakt van de provinciale wegen.
- De 'ruit' om Eindhoven is nog niet zeker. Momenteel loopt er een m.e.r-procedure naar de toekomstige oost-westverbinding.
- Voor nieuwe (wegen)projecten moet het Rijk steeds uitvoeriger naar de kosten en baten kijken. Dit heeft invloed op de prioritering van projecten, maar ook op het al dan op voorhand niet participeren bij initiatieven. Het Rijk zet bij probleemtrajecten vooral in op het optimaliseren van bestaande structuren en niet in de aanleg van nieuwe wegen.
- Dit jaar is de bedoeling een pre Mirt-verkenning op te starten naar de verkeersproblematiek op de A58, N65 en de A67.
- Er zal een Mirt-verkenning naar het noordelijk stuk van de A73 opgestart worden. De stadsregio Arnhem-Nijmegen is daar trekken van.
- In Noord-Brabant hanteert RWS een indicator voor de reistijd die inwoners/goederenvervoer er over doen om op een rijksweg te komen. Deze indicator is 15 minuten.
- Het Rijk onderschrijft vooralsnog niet de verkeers- en vervoersproblematiek van de regio. Op voorhand zien RWS en DGMO waarschijnlijk meer in het optimaliseren van de bestaande provinciale wegen. RWS en DGMO zijn benieuwd naar de uitkomsten van de deze studie.
- RWS geeft aan dat indien we nog vragen hebben ze graag bereid zijn te helpen. Maar op voorhand laten ze de contacten en communicatie via de GGA-overlegtafel verlopen.

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag interview gemeente 's-Hertogenbosch

Datum 17 mei 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0275

Aanwezig: - Jules Goris (gemeente 's-Hertogenbosch)
- Bart Heijnen (Goudappel Coffeng)

Bart Heijnen is het overleg gestart met een korte uitleg over het project. Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- De verwachting is dat de vervoersvraag naar een nieuwe verbinding minimaal is. De A59/A50 en A67 vormen de dragers van het netwerk. In eerste instantie lijkt een nieuwe verbinding dan ook niet direct interessant. Als er op een andere manier naar een nieuwe verbinding wordt gekeken is deze toch wel interessant.
- Wanneer de A2 en N279 straks op orde zijn kan een aanvullende Oost-Westverbinding een alternatief zijn voor de A67. Deze nieuwe verbinding zou dan vanaf het knooppunt van de N279/A50 bij Veghel aangetakt worden op de A73.
- Door deze nieuwe verbinding zou de regio en de stad 's-Hertogenbosch een directere verbinding voor het internationale verkeer vanaf de A2 naar Duitsland krijgen.
- Daarnaast maakt een dergelijke verbinding het mogelijk lokale leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen te verbeteren.
- De regio Noordoost-Brabant is een belangrijk landbouwgebied met Duitsland als een belangrijk achterland/afzetmarkt. Verbetering van de bereikbaarheid versterkt de positie van dit landbouwgebied.
- De nieuwe noordoostcorridor heeft naar verwachting straks een meer lokale/regionale functie. Dit is dan ook geen volwaardig alternatief voor de A67.
- De ontwikkelingen van bedrijventerreinen van 's-Hertogenbosch zijn gepland aan de zuidoostzijde van de stad (o.a. De Brand). De N279 en de nieuwe verbinding zorgen voor een versterking van de bereikbaarheid en daardoor de positie van deze terreinen.
- Een nieuwe verbinding is naar verwachting alleen haalbaar wanneer er gezocht wordt naar een slimme combinatie tussen infrastructuur en ruimtelijke ontwikkelingen. Voorbeelden daarvan zijn de ontwikkeling van een sterk bedrijventerrein nabij Boxmeer in combinatie met de groei van de bedrijventerreinen bij Veghel.
- Wanneer deze studie is afgerond zou er van het gebied tussen A50 en A73 een gebiedsvisie opgesteld moeten worden.

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Verslag interview Stadsregio Arnhem Nijmegen

Datum 17 mei 2010

Kenmerk BMR031/Hnb/0272

Aanwezig: - Reindert Augustijn (Stadsregio Arnhem Nijmegen)
- Bart Heijnen (Goudappel Coffeng)

Bart Heijnen is het overleg gestart met een korte uitleg over het project en de reden waarom ook met de stadsregio een interview wordt gehouden. Puntsgewijs zijn verder de volgende aspecten aan bod gekomen:

- De stadsregio acht het doortrekken van de A15 naar de A12 essentieel voor de bereikbaarheid van de regio. De A15 heeft daarnaast een belangrijke (inter)nationale verbindingfunctie. De A15 kan voor multimodaal goederenvervoer over water ook een belangrijke spil vormen, doordat overslag mogelijk is.
- Daarnaast heeft het verbeteren van de doorstroming van de A50 (met name Valburg), het verbreden van de A12 en de Stadsbrug Nijmegen prioriteit. Op lange termijn is de verbetering van de doorstroming op de A50 (bij de brug Ravenstein) en op de A73 (tussen Rijkevoort en Ewijk) aandachtspunt.
- Vanuit de gebiedsagenda oost en de Euregionale verbindingstudie grensregio Nijmegen - Kleve wordt verder nog ingezet op een sterke wegverbinding met vliegveld Weeze. Tevens wordt er gestudeerd op het opnieuw in gebruik nemen van de spoorlijn Nijmegen - Kleve. Dit komt voort uit het idee van de TramTrein van Nijmegen naar vliegveld Weeze.
- De stadsregio geeft aan dat iedere verbetering van de bereikbaarheid van Weeze op hun steun kan rekenen.
- De komende jaren worden maar een beperkt aantal bedrijventerreinen verder ontwikkeld. De groei is vooral gebundeld op de A73 zone, A15 zone en A12 zone.
- De stadsregio gelooft niet dat een nieuwe verbinding tussen A50 en A73 een alternatief kan vormen voor de A12 of de A67 (zowel voor personen- als vrachtvervoer). Tussen de stadsregio voorziet de A12 en de A73 voldoende in de bereikbaarheid met het Duitse achterland. Wel zou deze verbinding kunnen bijdragen aan de robuustheid van het netwerk en zou het mogelijk kunnen voorzien in een alternatieve omleidingsroute.
- De stadsregio geeft aan dat er geen onomkeerbare besluiten moeten worden genomen en dat er goed gekeken moet worden welke prioriteiten worden gesteld.
- De stadsregio geeft geen prioriteit aan een mogelijk nieuwe verbinding tussen A50 - A73. Ze geeft wel aan dat alles wat de bereikbaarheid van de regio vergroot positief is voor de stadsregio.
- De stadsregio wil daarnaast meer in het inzetten op het verbeteren van openbaar vervoer. Daarbij kan gedacht worden aan het vergroten van de capaciteit van de spoorlijn Nijmegen - Venlo en de buslijnen Grave -Nijmegen en Gennep-Venlo-Nijmegen.

Aanvullende informatie stadsregio:

- Rood 8; Euregionale verbindingstudie grensregio Nijmegen-Kleve (Stadsregio Arnhem Nijmegen);
- Koersnota verstedelijking 2010 -2020 (Stadsregio Arnhem Nijmegen);
- 'Ga Oost!' Contouren van de Gebiedsagenda Oost-Nederland in het kader van het MIRT (Provincie Gelderland, Provincie Overijssel, Regio Twente en Stadsregio Arnhem Nijmegen).

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven

Schriftelijk interview Fons Jacobs, gemeente Helmond

Probleemanalyse oost-westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven (Goudappel Coffeng)

Vragen bestuurlijk interview:

1. Hoe ervaart u de ontwikkeling van de verkeers- en vervoersstromen tussen Duitsland en (noord)oost-Brabant?

De stromen tussen Nederland en Duitsland zijn al jaren fors en zullen met het aantrekken van de economie nog verder toenemen.

Er is feitelijk steeds meer sprake van één aaneengesloten tuin/landbouwgebied Oost-Brabant/Noord-Limburg en het nabije tuinbouwgebied in Nordrhein-Westfalen. In het oog springend voorbeeld is bijvoorbeeld de veiling in Grubbenvorst en de nieuwe veiling in Herongen ter hoogte van de grensovergang A67/BAB40.

Vanuit Zuidoost-Brabant wordt op een aantal punten ingezet op een goede bereikbaarheid met Noord-Limburg en Duitsland. Hieronder worden er enkele genoemd:

- *Opwaardering N279 van Den Bosch tot aan A67 (deels ook als onderdeel van de realisatie van de ruit rond Eindhoven/Helmond) en de capaciteitsvergroting op de A67 en de aanleg van de A74. Op die manier ontstaat er een goede verbinding van Veghel e.o. via Helmond naar Greenport Venlo en verder via de BAB40 en BAB61 (middels de aanleg in NL van de A74). Een dergelijke verbinding is essentieel voor de verdere ontwikkeling van de ontwikkelas N279 en de daarop ontsloten agro-food clusters.*
- *Daarnaast is voor de Zuidoost-Brabantse kenniseconomie een goede, robuuste bereikbaarheid van Aken (met zijn Technische Hochschule), Düsseldorf (intercontinentale luchthaven en ICE-knooppunt) en Weeze (continentale luchthaven) van strategisch belang. De regio zet daarom in op voornoemde autoinfrastructuur, maar ook op verkorting van de reistijd per trein (in geval van Düsseldorf en Aken).*

2. Welke knelpunten ervaart u als het gaat om het verkeers- en vervoersnetwerk tussen de diverse economische regio's tussen Duitsland en (noord)oost-Brabant?

Het belangrijkste knelpunt vormt de A67 van Eindhoven tot aan de Duitse grens en de omslachtige spoorverbindingen (personenvervoer).

3. Hoe ervaart u de nut- en noodzaak van een nieuwe of versterkte verbinding tussen Duitsland en (noord)oost-Brabant?

Vanuit onze regio gezien is een nieuwe verbinding niet opportuun. De A67 heeft capaciteitsuitbreiding. Hiertoe loopt momenteel een MIRT-onderzoek. Afhankelijk van de verdere ontwikkelingen van de luchthaven in Weeze vervult voor onze regio de N272 (Gemert-Boxmeer) een belangrijke en tot nu toe adequate functie.

4. Wat voor kansen brengt een dergelijke verbinding met zich mee? En kan een dergelijke verbinding de economie stimuleren? Zo ja, op welk schaalniveau moeten we dan denken (lokaal, regionaal, nationaal, internationaal)?

Voor de regio Zuidoost-Brabant heeft een verbinding zoals door u beoogd een lagere prioriteit. In zijn algemeenheid kan worden gesteld dat iedere verbinding economische kansen met zich meebrengt.

5. Welke risico's en knelpunten (ruimtelijk, natuur, landschap, leefbaarheid, etc.) en procesmatig ziet u bij de aanleg van een dergelijke verbinding?

De beantwoording van de vraag naar inhoudelijke risico's en knelpunten laat ik graag over aan bestuurders uit het gebied zelf. Voor wat betreft het proces wijs ik wel op de noodzaak om als Brabant (zeker als ook rijksbetrokkenheid wordt gewenst!?) te focussen en de prioriteren/faseren.

6. Stel dat blijkt dat er weinig draagvlak is voor een nieuwe verbinding of dat de haalbaarheid ervan beperkt is, welke basiskwaliteiten (verkeer en economie) moet het gebied dan in ieder geval hebben? Of beter gezegd, welke maatregelen moeten er minimaal genomen worden (terugvaloptie)?

Verwacht mag worden dat de bestaande, verbindende autoinfrastructuur (N272 Gemert-Boxmeer, N264 Uden-Gennep en de N602 Mill-St.Anthonis) naar behoren functioneert.

Bijlage 3: Uitgangspunten verkeersmodel

Gemeente Boxmeer

Probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven

Notitie uitgangspunten verkeersmodelberekeningen

Datum 8 augustus 2010
Kenmerk BMR031/Huh/0284
Eerste versie –

1 Inleiding

In deze notitie zijn in het kort de uitgangspunten opgenomen die zijn gehanteerd bij het verkeersmodel dat gebruikt is voor de probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven.

Eerst wordt ingegaan op het gehanteerde basis verkeersmodel. Vervolgens wordt beschreven op welke onderdelen aanpassingen aan het verkeersmodel zijn doorgevoerd en de daarbij behorende uitgangspunten.
Tot slot wordt beschreven hoe de situatie 2030 tot stand is gekomen.

2 Gehanteerde verkeersmodel

Omdat het hier gaat om een strategische studie, waarbij verschillende partijen aan tafel zitten is ervoor gekozen om het Nieuw Regionaal Model (NRM) Noord-Brabant hiervoor te gebruiken. Het betreft hier een regionaal model dat zeer geschikt is voor analyse van verkeersstromen en reistijden op strategisch niveau voor het hoofdwegennet.

Het NRM Noord-Brabant versie 3.3 is gehanteerd. Op moment van starten van de studie was dit de meest recente versie van het NRM Noord-Brabant. De toestemming voor het gebruik van het NRM Noord-Brabant 3.3 is door Goudappel Coffeng bij Rijkswaterstaat Noord-Brabant aangevraagd en is goedgekeurd.

Het NRM van Rijkswaterstaat stelt mobiliteitsprognoses op voor het personenvervoer over de weg en voor de andere modaliteiten (openbaar vervoer en langzaam verkeer). Met deze prognoses kan inzichtelijk worden gemaakt wat het effect van allerlei factoren, zoals de omvang en leeftijdsopbouw van de bevolking, de ruimtelijke spreiding van wonen en werken, de economische ontwikkeling en de kwaliteit en kosten van de verschillende vervoerssystemen kan zijn op het toekomstige

personenvervoer. Het NRM houdt wel rekening met ontwikkelingen in het goederenverkeer; vrachtauto's leggen beslag op wegcapaciteit en hebben daarmee invloed op de reistijden ook voor het autoverkeer.

Het NRM is vooral bedoeld voor de strategische en tactische afweging op regionaal niveau van verschillende beleidspakketten, zoals infrastructurele maatregelen. Dit betekent dat het model geschikt is voor de beantwoording van de vraag of de infrastructuur moet worden aangelegd en van de vraag waar de infrastructuur moet worden aangelegd.

2.1 Uitgangspunten NRM Noord-Brabant 3.3

Het NRM Noord-Brabant heeft als basisjaar 2001 en prognosejaar 2020. Het basisjaar 2001 is gekalibreerd op telgegevens uit 2001. Het modelconcept sluit aan bij de huidige 'state-of-the-art' op prognosegebied zoals het Landelijk Modelsysteem, het LMS. De prognose is gebaseerd op verschillende uitgangspunten die zijn onder te verdelen in een drietal categorieën:

- economisch beleidscenario;
- infrastructurele plannen;
- ruimtelijke ontwikkelingen.

Economisch beleidscenario

Het gehanteerde economische scenario betreft het European Coordination scenario (EC). Dit scenario is in alle NRM's van Nederland opgenomen.

In tabel 2.1 zijn de model- en beleidsinstellingen van het NRM Noord-Brabant opgenomen.

	2001	2020
<u>Economisch ontwikkelingsscenario European</u>		
<u>Coördination (EC)</u>		
aantal inwoners Nederland	15.979.000	17.779.000
aantal arbeidsplaatsen Nederland	7.049.000	7.500.000
aantal auto's in 2020	6.343.000	8.770.000
<u>Beleidsinstellingen; indices t.o.v. 1995 (basisjaar LMS)</u>		
Brandstofkosten	110	105
Brandstofefficiëntcy	97	83
prijsbeleid (bijv. kilometerbeprijzing)	Nvt	Nvt
verandering rijstrookcapaciteit o.i.v. verbeterd rijgedrag	100	108
tariefontwikkeling trein woon-werk	104	119
tariefontwikkeling trein (gemiddeld)	102	117
tariefontwikkeling bus/tram/metro	99	107
tariefontwikkeling parkeren (betaallocaties in 1995)	100	150

Tabel 2.1: Model- en beleidsinstellingen NRM Noord-Brabant

Infrastructurele plannen

De infrastructurele plannen die in het NRM Noord-Brabant 3.3 zijn opgenomen zijn gebaseerd op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Uitgangspunt is dat het wegennet van 2020 hetzelfde is als het huidige, uitgebreid met de uitvoeringsprojecten uit het MIRT (categorie 0,1), de Spoedwet Wegverbreding (ZSMI/II), alsmede vastgestelde uitbreidingsplannen van het regionale wegennet. In tabel 2.2 zijn de van belangzijnde uitbreidingen op het Hoofdwegennet weergegeven.

Weg	Wegvak	Omschrijving
A2	Randweg Den Bosch	Verbreding 4x2
A2	Randweg Eindhoven	Verbreding 4x2
A2	A2 Den Bosch-Eindhoven	Verbreding 2x3
A2	A2 Leenderheide-Valkenswaard	Verbreding westbaan 1x3
A27	A27 Lunetten-Hoipolder	Verbreding (2x3, gedeeltelijk 2x4), inclusief ombouw knooppunt Hoipolder
A2	A2 Meerenakkerweg	Realisatie aansluiting op Randweg Eindhoven
A4	Dinteloord-Bergen op Zoom	Aanleg ASW 2x2
A2	Everdingen-Empel	Verbreding 2x3
A2	Oudenrijn-Deil	Verbreding 2x4
A15	Maasvlakte-Vaanplein	Verbreding Asw
A74	A74 Venlo	Aanleg ASW 2x2

Tabel 2.2: Belangrijkste uitbreidingen hoofdwegennet Noord-Brabant tussen 2001 en 2020

Een aantal projecten zijn nog niet opgenomen omdat deze niet in de genoemde categorieën in het MIRT zijn opgenomen. Voorbeelden hiervan zijn: A58 Eindhoven – Zeeland (uitbreiding naar 2x3), N279 (ombouw tot autoweg 2x2) en de MIRT verkenning Zuid-oostvleugel Brabantstad.

Ook voor het openbaar vervoer netwerk en het langzaam verkeer netwerk zijn plannen naar de toekomst meegenomen. Voor meer gedetailleerdere informatie betreffende deze modaliteiten wordt verwezen naar het uitgangspuntendocument NRM Noord-Brabant van Rijkswaterstaat.

Ruimtelijke ontwikkelingen

De sociaal economische gegevens zijn gebaseerd op het European Coordination scenario van het Centraal Planbureau (CPB). De invulling van de gegevens voor woningbouwlocaties en werkgelegenheid in Noord-Brabant zijn in overleg met de provincie tot stand gekomen. De gegevens van de overige provincies zijn afkomstig van de landelijke LMS-dataset.

In tabel 2.3 is een overzicht gegeven van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen Noord-Brabant voor de jaren 2001 en 2020.

	Inwoners		Arbeidsplaatsen	
	2001	2020	2001	2020
Noord-Brabant	2.375.000	2.570.000	1.063.100	1.178.600

Tabel 2.3: Overzicht aantallen inwoners en arbeidsplaatsen Noord-Brabant.

3 Aanpassingen verkeersmodel

In dit hoofdstuk worden de aanpassingen op het NRM Noord-Brabant beschreven en welke uitgangspunten hierbij gehanteerd zijn. Het gaat hierbij om netwerkaanpassingen in het 2020 autonetwerk, het verfijnen van het verkeersmodel van een deel van het netwerk in Duitsland en het specifiek toevoegen van data betreffende airport Weeze.

3.1 Netwerkaanpassingen

N264

De N264 door Haps wordt in 2015 om Haps heen geleid. Deze omleiding Haps is in het 2020 netwerk van het NRM Noord-Brabant niet opgenomen. Omdat deze omleiding er zeker gaat komen, is de omleiding in het 2020 netwerk opgenomen. In figuur 3.1 is de situatie met en zonder omleiding Haps in het autonetwerk 2020 weergegeven.



Figuur 3.1: Network met en zonder omleiding Haps

De omleiding is uitgevoerd als 80 km/u weg, waarbij de oude weg door de kern van Haps naar 30 km/u is teruggebracht.

N279

De uitbreiding N279 tussen Veghel en Den Bosch is niet meegenomen in het NRM Noord-Brabant. Deze uitbreiding is voor deze studie toegevoegd aan het 2020 netwerk.

Het betreft hier een uitbreiding van 2x1 naar 2x2 rijstroken en een snelheidsverhoging van 80 km/u naar 100 km/u.

In figuur 3.2 zijn beide situaties weergegeven van de N279 Veghel – Den Bosch.



Figuur 3.2: Situatie met en zonder uitbreiding N279 Veghel – Den Bosch

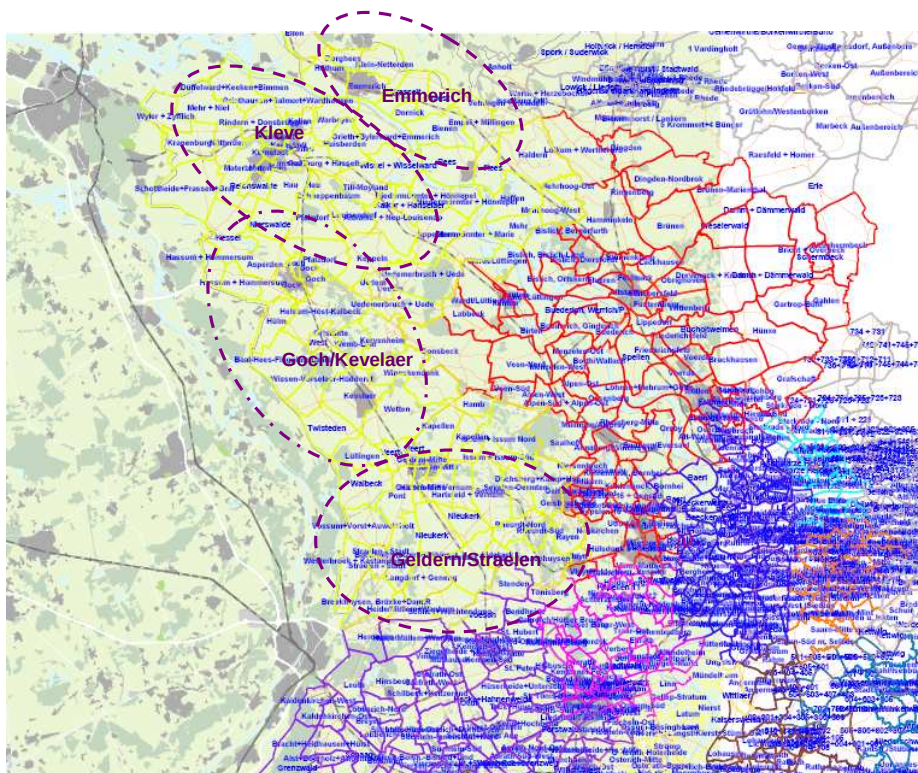
3.2 Verfijning verkeersmodel

De probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland – Oost-Brabant/Eindhoven, heeft modelmatig gezien zowel betrekking op het Nederlandse deel binnen het verkeersmodel en het Duitse deel binnen het verkeersmodel. In het NRM Noord-Brabant is Duitsland wel opgenomen, maar het betreft hier het buitengebied van het

verkeersmodel. Dit betekent dat het verkeersmodel hier grofmazig is meegenomen in zowel de gebiedsindeling als het netwerk. Voor deze studie is het daarom noodzakelijk het Duitse gedeelte dat onderdeel uitmaakt van de studie te verfijnen. Daarom is voor het gedeelte ten oosten van Brabant en Noord-Limburg het model in Duitsland verfijnd. Er heeft zowel een verfijning plaatsgevonden in de gebiedsindeling als in het netwerk.

Verfijning gebiedsindeling/matrices 2001 en 2020

Het betreffende gebied in Duitsland heeft in het NRM Noord-Brabant een vijftal zones. Deze zones zijn verfijnd naar een 15-tal gebieden. Als basis voor de verfijning is data uit het verkeersmodel Nordrhein Westfalen gebruikt. In figuur 3.3 is weergegeven om welk gebied het gaat.



Figuur 3.3: Te verfijnen gebied Duitsland

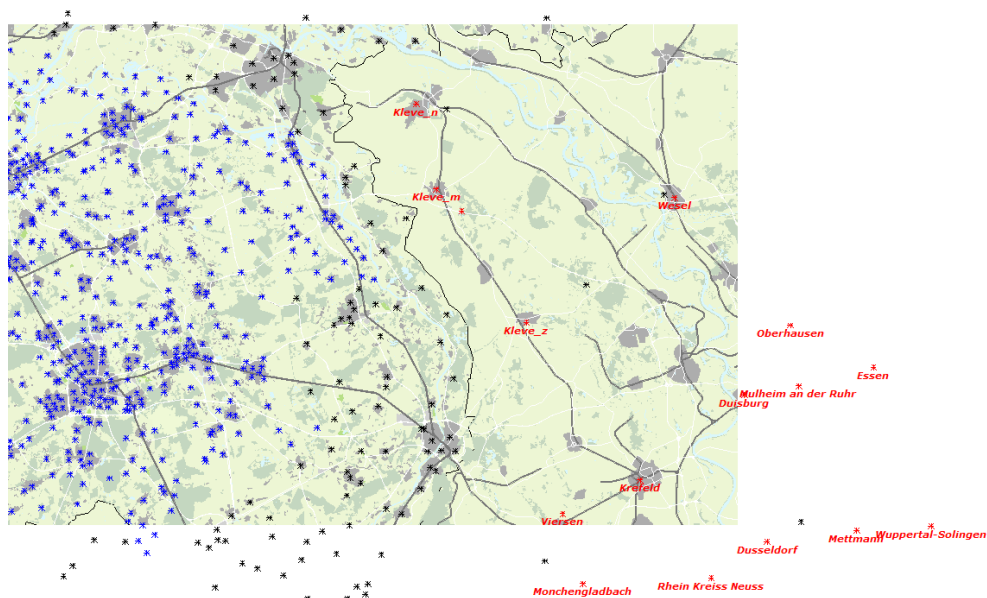
In het verfijnde gedeelte zijn de volgende gebieden onderscheiden:

- Kleve noord;
- Kleve midden;
- Kleve zuid;
- Wesel;
- Oberhausen;
- Duisburg;
- Essen;
- Mulheim an der Ruhr;

- Viersen;
- Krefeld;
- Monchengladbach;
- Rhein Kreiss Neuss;
- Dusseldorf;
- Mettmann;
- Wuppertal-Solingen.

De matrices van het NRM Noord-Brabant zijn vervolgens verfijnd op basis van de sociaal economische data uit het Nordrhein Westfalen model. Hierbij zijn de totalen van het NRM Noord-Brabant vastgehouden. De 15 gebieden van de verfijning zijn gekoppeld aan de gebieden uit het Nordrhein Westfalen model en vervolgens gekoppeld aan de 5 gebieden uit het NRM Noord-Brabant. Vervolgens is op basis van de sociaal economische vulling van de 15 gebieden een procentuele verdeling gemaakt die gekoppeld is met de NRM indeling. Op deze manier zijn de NRM matrices verfijnd en zijn de matrixtotalen gelijk gebleven.

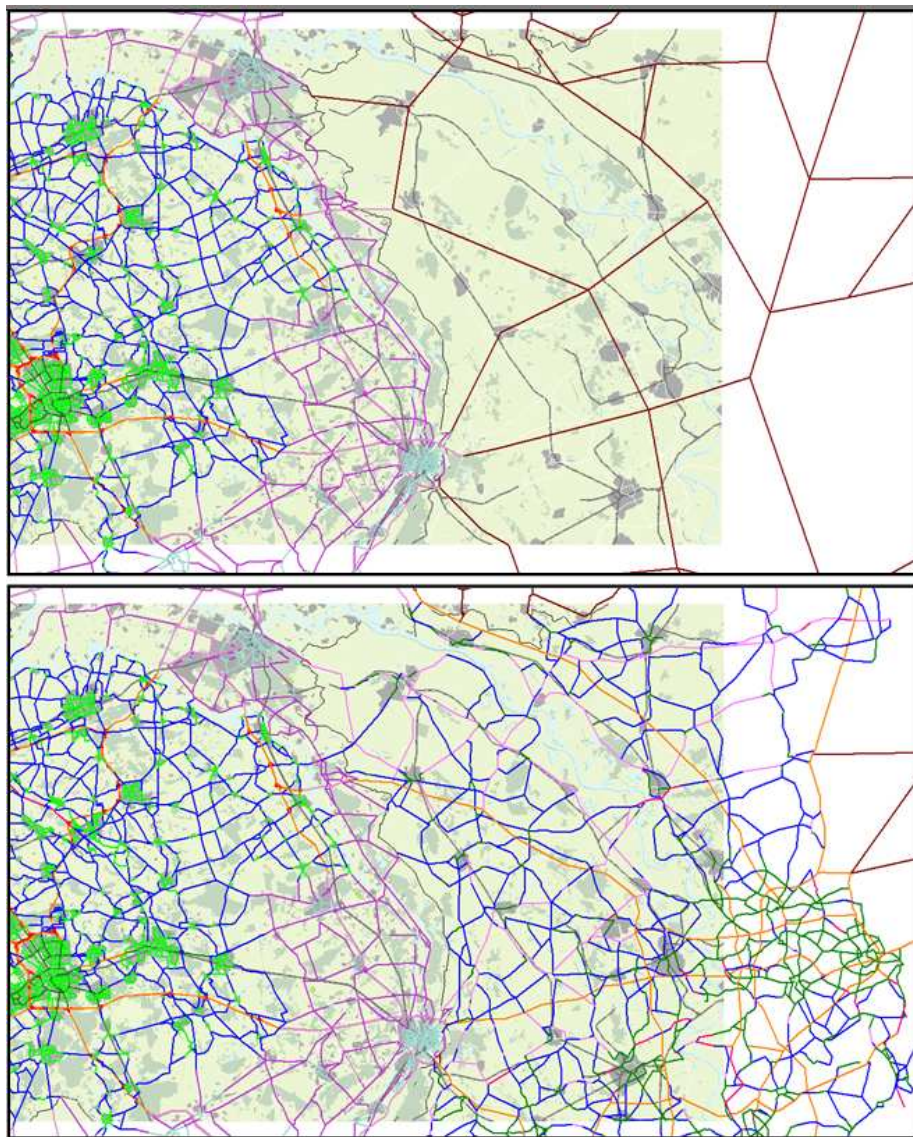
In figuur 3.4 is de zonering van het NRM Noord-Brabant weergegeven in Duitsland ten oosten van Brabant en Limburg en in het rood de situatie na verfijning.



Figuur 3.4: Zonering NRM Noord-Brabant met in blauw studiegebied Noord-Brabant, zwart invloeds- en buitengebied en rood de verfijning Duitsland

Verfijning netwerk 2001 en 2020

Het netwerk in Duitsland is voor hetzelfde gebied verfijnd als waar de gebiedsindeling verfijnd is. Hiervoor is eveneens het verkeersmodel Nordrhein Westfalen als basis gehanteerd. In figuur 3.5 is de situatie 2020 voor en na verfijning weergegeven.



Figuur 3.5: Autonetwerk 2020 voor en na verfijning Duitsland

Na verfijning van het netwerk 2001 zijn de verfijnde matrices toegedeeld aan het verfijnde netwerk en vervolgens vergeleken met de telcijfers. Hierna hebben nog enkele wijzigingen plaatsgevonden zodat het resultaat van de vergelijking

tel-/modelwaarden overeen komt met het NRM Noord-Brabant resultaat voor de huidige situatie. Daarnaast zijn ook telgegevens uit het Nordrhein Westfalen model meegenomen op enkele lagere orde wegen.

Als gevolg van de verfijning van het netwerk en de gebiedsindeling worden de verkeersstromen van- en naar Duitsland beter gemodelleerd.

3.3 Model aanpassing Airport Weeze

3.3.1 Inleiding

In deze paragraaf is in het kort toegelicht hoe Weeze in het NRM is opgenomen in het verfijnde verkeersmodel dat gebruikt wordt voor de probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland – Oost Brabant/Eindhoven.

3.3.2 Onderzoek

Voor Airport Weeze hebben we een onderzoek gedaan naar de prognoses nu en wat er in het NRM voor grensoverschrijdend verkeer uit het gebied waarin Weeze valt is opgenomen. Uit onderzoek is gebleken dat de huidige verkeersproductie en attractie van Airport Weeze ruim 4.500 mvt/etmaal bedraagt. Het aantal passagiers gaat volgens de laatste prognose groeien tot circa 4,1 miljoen passagiers per jaar. Hiermee stijgt ook het aantal werknemers. Geprognosticeerd wordt dat het aantal aankomsten en vertrekken tot 2020 zal groeien tot 17.000 mvt/etmaal.

In het NRM zit voor dit gebied ook al een grote groei opgenomen. Het grensoverschrijdend verkeer groeit van circa 2.000 mvt/etmaal naar circa 3.350 mvt/etmaal. Dit is een groei van 70% van en naar het gebied waarin Goch en Weeze vallen.

Op basis van sociaal-economische data en een unimodaal riteindmodel is een inschatting gemaakt van de groei van het verkeer in het verkeersgebied (Goch/Weeze).

Daarnaast is de groei van het grensoverschrijdende verkeer in het NRM geanalyseerd met betrekking tot de groei van het verkeer tussen Nederland en Duitsland en specifiek de groei van het verkeer Goch/Kleve (waar Airport Weeze in valt) met Nederland. Hierbij is ook onderscheid gemaakt naar personenautoverkeer en vrachtverkeer.

Op basis van de ontwikkeling op sociaal-economisch gebied blijkt dat het gebied Goch/Weeze in totaal met ongeveer 41.000 mvt/etmaal toeneemt tussen 1998 en 2015. Hiervan neemt de ontwikkeling van het aantal inwoners circa 30.000 mvt/etmaal voor zijn rekening. Dit betekent dat er op basis van de ontwikkeling arbeidsplaatsen circa 11.000 mvt/etmaal groei overblijft. De prognose is dat het aantal mvt/etmaal groeit van 4.500 naar 17.000 mvt/etmaal tussen 2007 en 2020. Het verschil dat dan overblijft heeft te maken met de specifieke activiteit van het vliegveld, wat meer extra verkeer aantrekt dan een gemiddelde arbeidscategorie.

Kijken we naar de NRM-matrices betreffende het grensoverschrijdende verkeer dan zien we het volgende weergegeven in onderstaande tabellen.

2001 auto

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	0	131	457	379
Studiegebied	70	1025791	275726	1770
Nederland	322	277749	11710274	21229
Duitsland	370	2369	25652	-

2020 auto

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	0	216	758	627
Studiegebied	117	1293076	366790	2936
Nederland	532	370642	15810940	35197
Duitsland	613	3930	42533	-

2020 toename auto

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	x	65%	66%	65%
Studiegebied	67%	26%	33%	66%
Nederland	65%	33%	35%	66%
Duitsland	66%	66%	66%	-

Tabel 3.1: Groei personenautoverkeer NRM Noord-Brabant

Voor personenautoverkeer is te zien dat het grensoverschrijdend verkeer gerelateerd aan Weeze groeit met ruim 65% en dat deze groei ook geldt tussen het studiegebied en Weeze. Daarnaast geldt dat de groei tussen Duitsland en Nederland ook met ruim 65% groeit.

2001 vracht

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	0	5	97	0
Studiegebied	5	25873	27501	679
Nederland	100	26236	576492	14259
Duitsland	0	811	14116	-

2020 vracht

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	0	11	220	0
Studiegebied	12	44138	41899	1564
Nederland	199	41951	1002411	29217
Duitsland	0	1997	30879	-

2020 toename vracht

etmaal	Weeze	Studiegebied	Nederland	Duitsland
Weeze	x	120%	127%	x
Studiegebied	140%	71%	52%	130%
Nederland	99%	60%	74%	105%
Duitsland	x	146%	119%	-

Tabel 3.2: Groei personenautoverkeer NRM Noord-Brabant

Voor vrachtverkeer is te zien dat het grensoverschrijdend verkeer gerelateerd aan Weeze groeit met ruim 100%. De groei tussen het studiegebied en Weeze groeit echter sterker, maar hier gaat het om absoluut kleine aantallen. Daarnaast geldt dat de groei tussen Duitsland en Nederland ook met ruim 100% groeit.

Uit bovenstaande is te concluderen dat het verkeer tussen Duitsland en Nederland relatief sterk groeit en dat de groei ten opzichte van Weeze niet sterker is. Op basis van de analyse met betrekking tot de sociaal-economische ontwikkeling en de berekening met betrekking tot unimodaal riteindmodel blijkt dat waarschijnlijk de hoeveelheid verkeer van en naar Airport Weeze onderschat wordt.

Het verschil dat overbleef in de eerste analyse bedraagt 1.500 mvt/etmaal. Hierbij moeten we rekening houden met het gegeven dat de sociaal-economische data gebaseerd is op 1998 en 2015, het NRM op 2001 en 2020 en de prognose Airport Weeze op 2007 en 2020. Tot slot blijkt ook dat de meest actuele prognose hoger ligt dan eerdere prognoses.

Op basis hiervan stellen wij voor rekening te houden met de meest actuele prognose tot 2010, welke is opgenomen in het NRM 2020. Dit uitgangspunt zou betekenen dat we naar 2020 toe nog 5.000 mvt/etmaal dienen toe te voegen. Tevens dient hierbij ook een inschatting te worden gemaakt welk percentage van deze 5.000 mvt/etmaal gerelateerd zijn aan Nederland.

Hiervoor kunnen we een bestaand onderzoek gebruiken en informatie van de luchthaven zelf.

Uit verkeersonderzoek Wezenland is gebleken dat 28% van het vrachtverkeer van en naar Airport Weeze een herkomst of bestemming heeft richting Nederland. Verder geeft Airport Weeze aan dat ruim 50% van de vakantiegangers die uit Nederland komen gebruik maken van Airport Weeze.

3.3.3 Aanpassing verkeersmodel

Op basis van de NRM-matrixdata en bovenstaande analyse is een correctie op het verkeer tussen Weeze en Nederland doorgevoerd. Hieronder is weergegeven hoe de correcties zijn berekend.

Berekening correcties

De verdeling tussen personenautoverkeer en vrachtverkeer tussen Nederland en Duitsland bedraagt in het NRM in 2020 65% en 35%.

Hierbij komen we tot een volgende correctie voor het personenverkeer tussen Nederland en Weeze:

Totale toename = 5.000 mvt/etm.

$5.000 \times 0,65 \times 0,5 = 1.625 \text{ pa/etm.}$

Totale personenautoverkeer in 2020 tussen Nederland en Weeze was:
 $216 + 758 + 117 + 613 = 1.704$

Totale personenautoverkeer in 2020 tussen Nederland en Weeze wordt:
 $1.704 + 1.625 = 3.329$ (correctiefactor $3.329/1.704 = 1,95$)

Hierbij komen we tot een volgende correctie voor het vrachtverkeer tussen Nederland en Weeze:

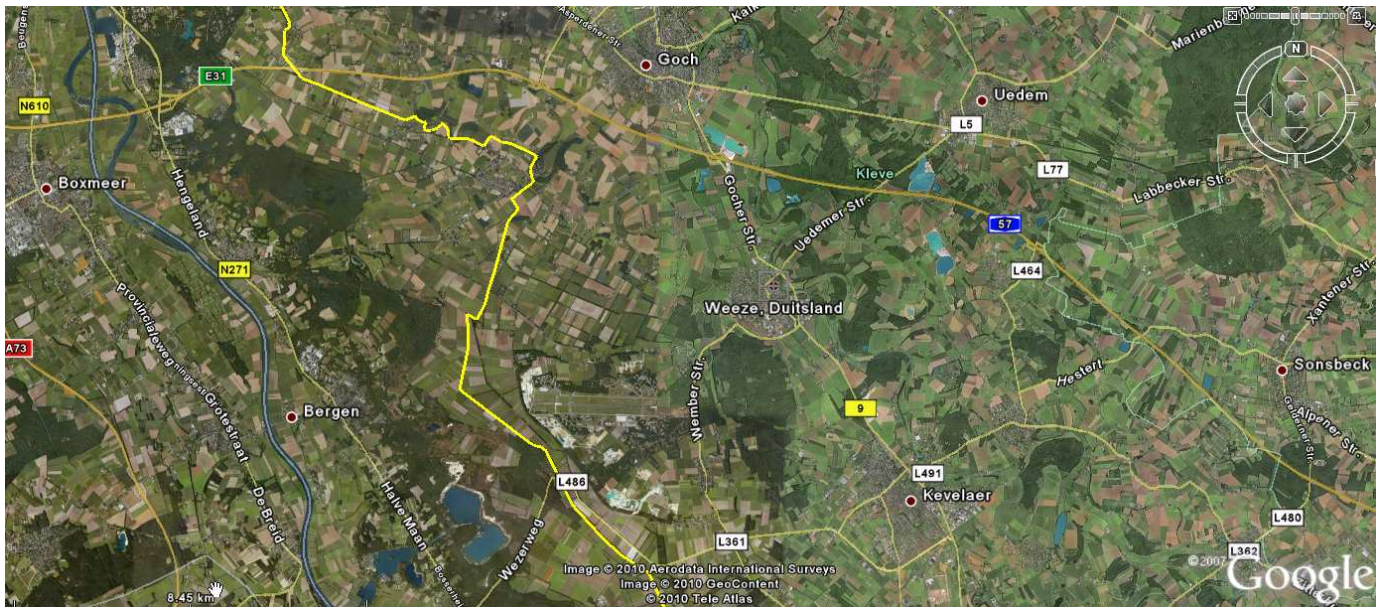
Totale toename = 5.000 mvt/etm

$5.000 \times 0,35 \times 0,28 = 490 \text{ vr/etm}$

Het totale vrachtverkeer in 2020 tussen Nederland en Weeze was:
 $11 + 220 + 12 + 199 = 442$

Het totale vrachtverkeer in 2020 tussen Nederland en Weeze wordt:
 $490 + 442 = 932$ (correctiefactor $932/442 = 2,1$)

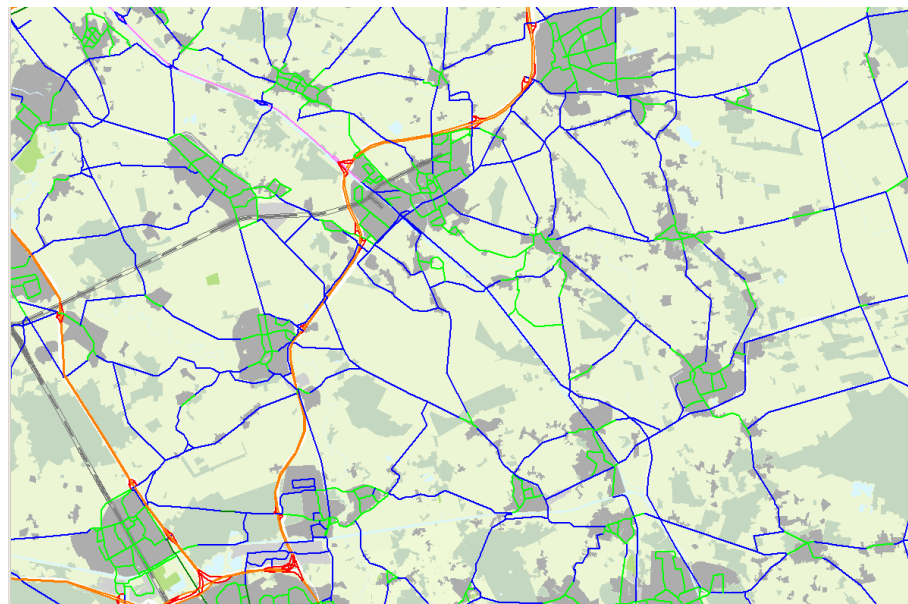
In figuur 3.6 is de ligging van het vliegveld Weeze weergegeven.

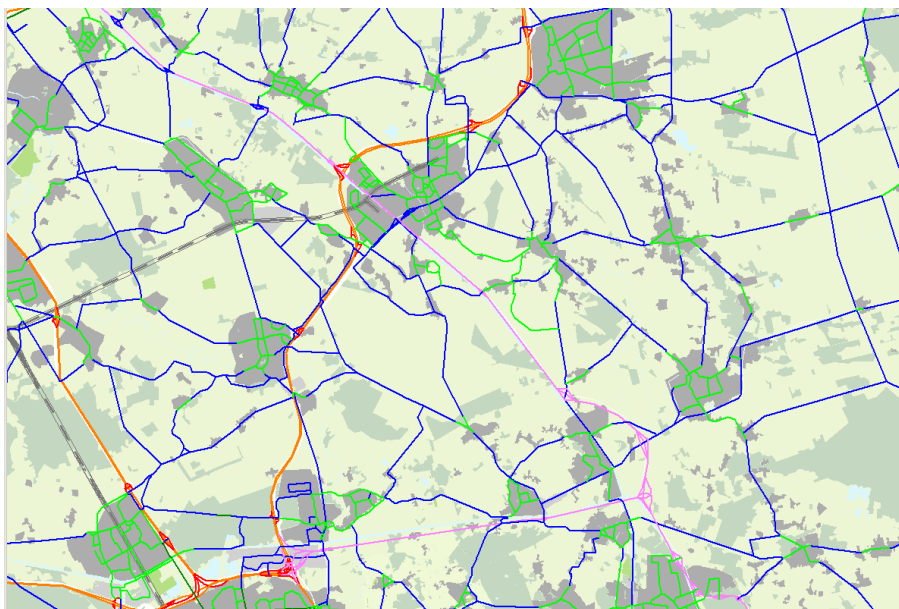


Figuur 3.6: Ligging Airport Weeze

3.4 Opstellen variant Noordoostcorridor

Er is een variant aangemaakt waarin de Noordoostcorridor Eindhoven is opgenomen. In deze variant is de N279 zuidzijde evenals de N279 noordzijde verdubbeld en wordt een Oost-Westverbinding gerealiseerd tussen knooppunt Ekkersrijt bij Eindhoven en de N279. Het netwerk is aangepast op eenzelfde wijze als in de PlanMER Noordoostcorridor, waarvoor NRM-berekeningen zijn uitgevoerd. In figuur 3.7 is de autonome situatie en de plansituatie met de noordoostcorridor weergegeven.





Figuur 3.7: Situatie met en zonder uitbreiding Noordoostcorridor

Naast het netwerk zijn ook de matrixeffecten overgenomen uit de PlanMER-studie. In de PlanMER zijn OGM-runs uitgevoerd met en zonder de Noordoostcorridor. De effecten van de corridor op de HB-matrices autoverkeer zijn hieruit overgenomen en toegepast op de matrices van de autonome situatie 2020.

3.5 Opstellen situatie 2030

Om de matrices 2030 op te stellen is gebruik gemaakt van de “Leidraad verkeerskundige input milieustudies” van Rijkswaterstaat. Hierin zijn groeifactoren per provincie bepaald voor de groei na 2020. Voor de 2030-HB-matrices zijn de 2020-matrices autoverkeer en vrachtverkeer dus geëxtrapoleerd.

	HWN	OWN	Totale net
Groningen	102	103	103
Friesland	102	103	103
Drente	102	104	103
Overijssel	104	104	104
Flevoland	105	106	105
Gelderland	103	106	104
Utrecht	104	107	104
Nd-Holland	104	106	105
Zd-Holland	104	106	105
Zeeland	103	109	105
N-Brabant	104	108	105
Limburg	106	107	106
Buitenland	125	125	125
Totaal	104	110	106

Tabel : index afgelegde autokilometers in 2030 (2020=100)

	HWN	OWN	Totale net
Groningen	111	113	112
Friesland	112	116	113
Drente	113	115	113
Overijssel	115	115	115
Flevoland	113	118	114
Gelderland	114	116	115
Utrecht	115	118	115
Nd-Holland	115	115	115
Zd-Holland	116	119	117
Zeeland	112	115	113
N-Brabant	114	118	114
Limburg	112	115	113
Buitenland	118	117	117
Totaal	114	117	115

Tabel : index afgelegde vrachtautokilometers in 2030 (2020=100)

Tabel 3.3: Overzicht ontwikkeling 2020-2030 afgelegde kilometers op wegvakniveau

De bovenstaande indices voor de afgelegde kilometers op wegvakniveau zijn doorvertaald naar de HB-matrices.

De volgende groeifactoren zijn toegepast op de verschillende matrices 2020:

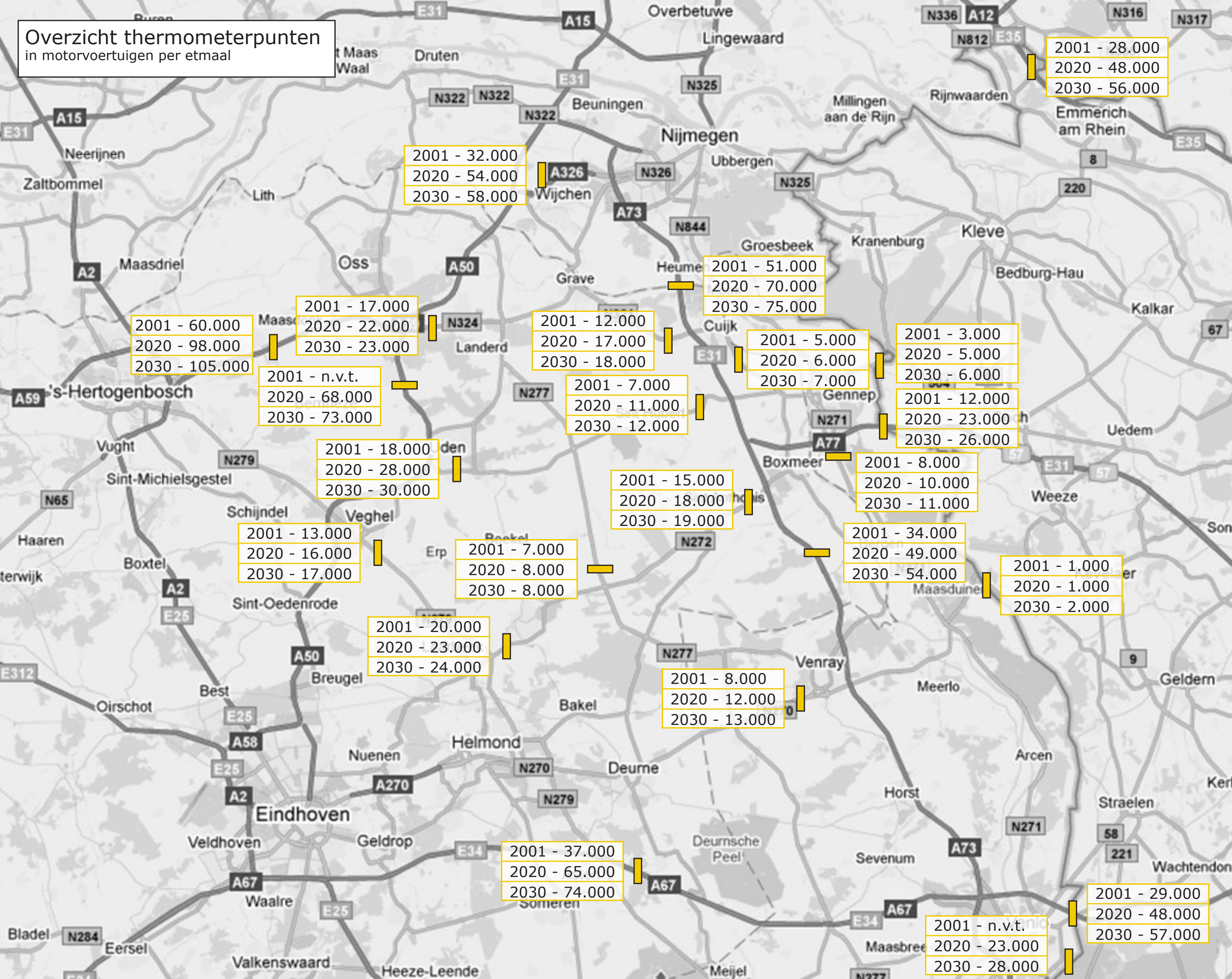
regio	auto			vracht		
	intern	extern Nederland	buitenland	intern	extern Nederland	buitenland
Groningen	1.03	1.05	1.25	1.12	1.15	1.17
Friesland	1.03	1.05	1.25	1.13	1.15	1.17
Drenthe	1.03	1.05	1.25	1.13	1.15	1.17
Overijssel	1.04	1.05	1.25	1.15	1.15	1.17
Flevoland	1.05	1.05	1.25	1.14	1.15	1.17
Gelderland	1.04	1.05	1.25	1.15	1.15	1.17
Utrecht	1.04	1.05	1.25	1.15	1.15	1.17
N-Holland	1.05	1.05	1.25	1.15	1.15	1.17
Z-Holland	1.05	1.05	1.25	1.17	1.15	1.17
Zeeland	1.05	1.05	1.25	1.13	1.15	1.17
N-Brabant	1.05	1.05	1.25	1.14	1.15	1.17
Limburg	1.06	1.05	1.25	1.13	1.15	1.17
buitenland	-	1.25	1.25	-	1.17	1.17

Tabel 3.4: Toegepaste groeifactor 2020-2030 op HB-matrices autoverkeer en vrachtverkeer

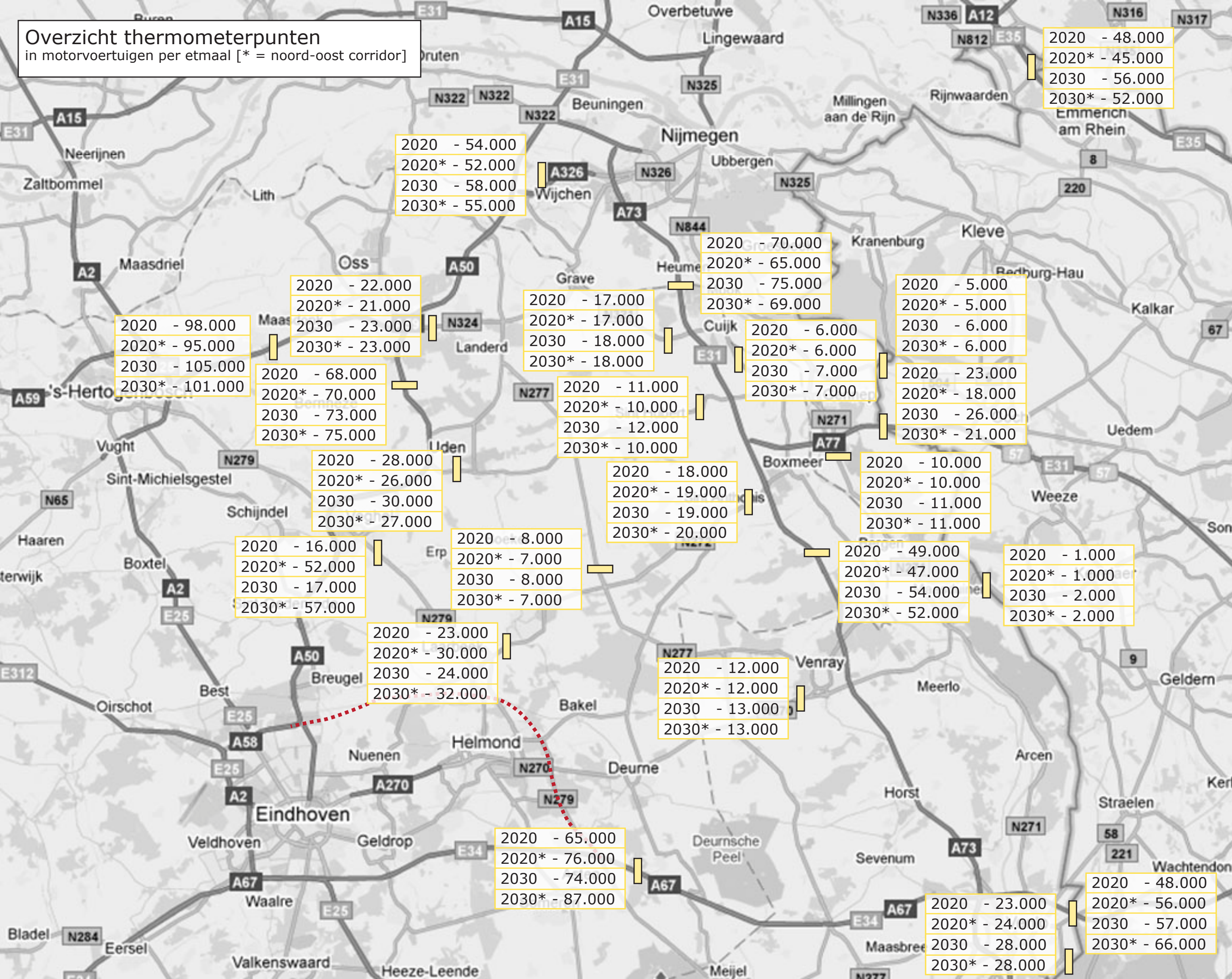
Het netwerk voor het jaar 2030 is gelijk gesteld aan het netwerk 2020. Voor de variant met de Noordoostcorridor is op vergelijkbare wijze de situatie 2030 bepaald.

Bijlage 4: Etmaalintensiteiten

Overzicht thermometerpunten
in motorvoertuigen per etmaal



Overzicht thermometerpunten
in motorvoertuigen per etmaal [* = noord-oost corridor]



2020 - 48.000
2020* - 45.000
2030 - 56.000
2030* - 52.000

2020 - 54.000
2020* - 52.000
2030 - 58.000
2030* - 55.000

2020 - 70.000
2020* - 65.000
2030 - 75.000
2030* - 69.000

2020 - 5.000
2020* - 5.000
2030 - 6.000
2030* - 6.000

2020 - 98.000
2020* - 95.000
2030 - 105.000
2030* - 101.000

2020 - 22.000
2020* - 21.000
2030 - 23.000
2030* - 23.000

2020 - 17.000
2020* - 17.000
2030 - 18.000
2030* - 18.000

2020 - 6.000
2020* - 6.000
2030 - 7.000
2030* - 7.000

2020 - 23.000
2020* - 18.000
2030 - 26.000
2030* - 21.000

2020 - 68.000
2020* - 70.000
2030 - 73.000
2030* - 75.000

2020 - 11.000
2020* - 10.000
2030 - 12.000
2030* - 10.000

2020 - 28.000
2020* - 26.000
2030 - 30.000
2030* - 27.000

2020 - 18.000
2020* - 19.000
2030 - 19.000
2030* - 20.000

2020 - 10.000
2020* - 10.000
2030 - 11.000
2030* - 11.000

2020 - 16.000
2020* - 52.000
2030 - 17.000
2030* - 57.000

2020 - 8.000
2020* - 7.000
2030 - 8.000
2030* - 7.000

2020 - 49.000
2020* - 47.000
2030 - 54.000
2030* - 52.000

2020 - 1.000
2020* - 1.000
2030 - 2.000
2030* - 2.000

2020 - 23.000
2020* - 30.000
2030 - 24.000
2030* - 32.000

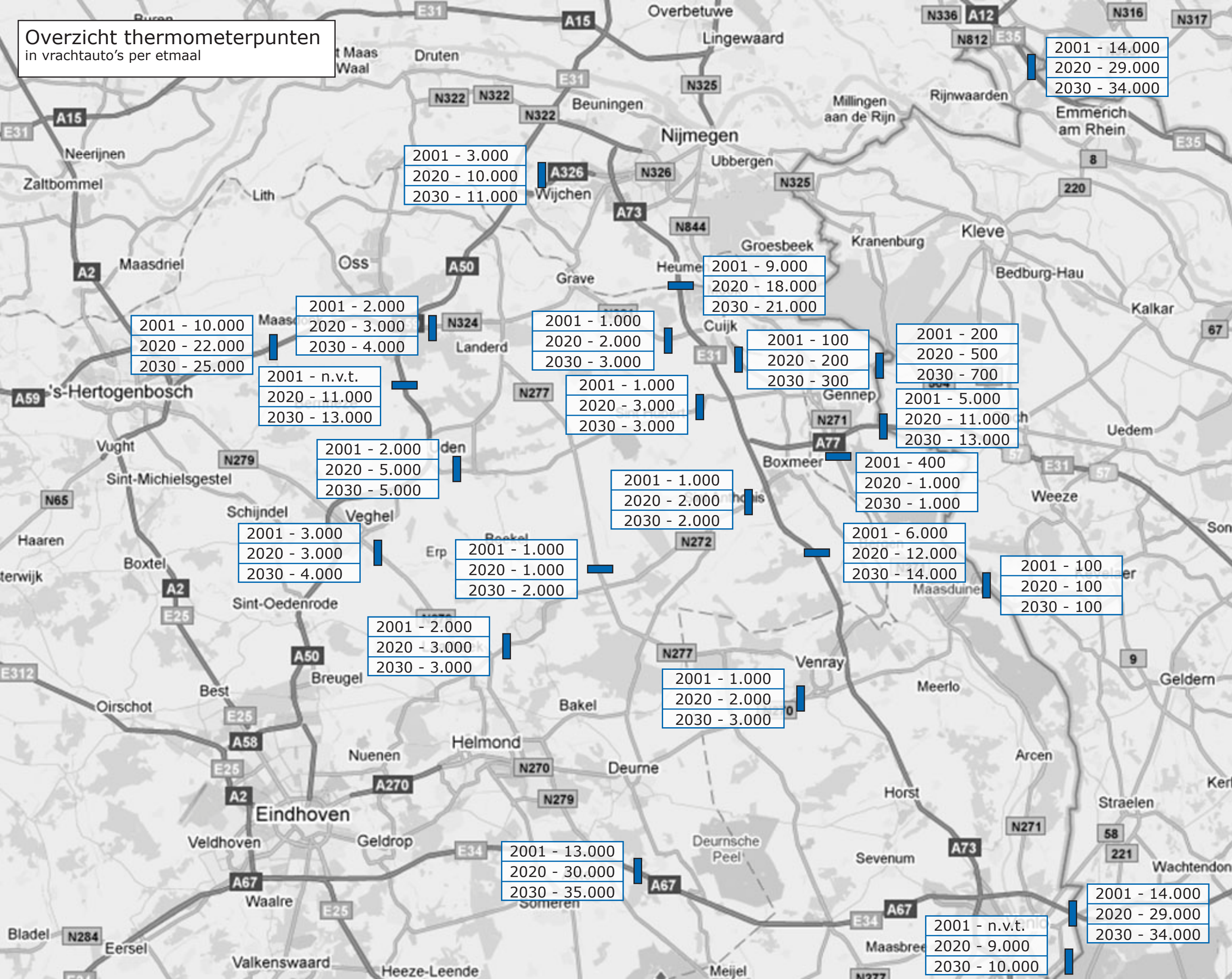
2020 - 12.000
2020* - 12.000
2030 - 13.000
2030* - 13.000

2020 - 65.000
2020* - 76.000
2030 - 74.000
2030* - 87.000

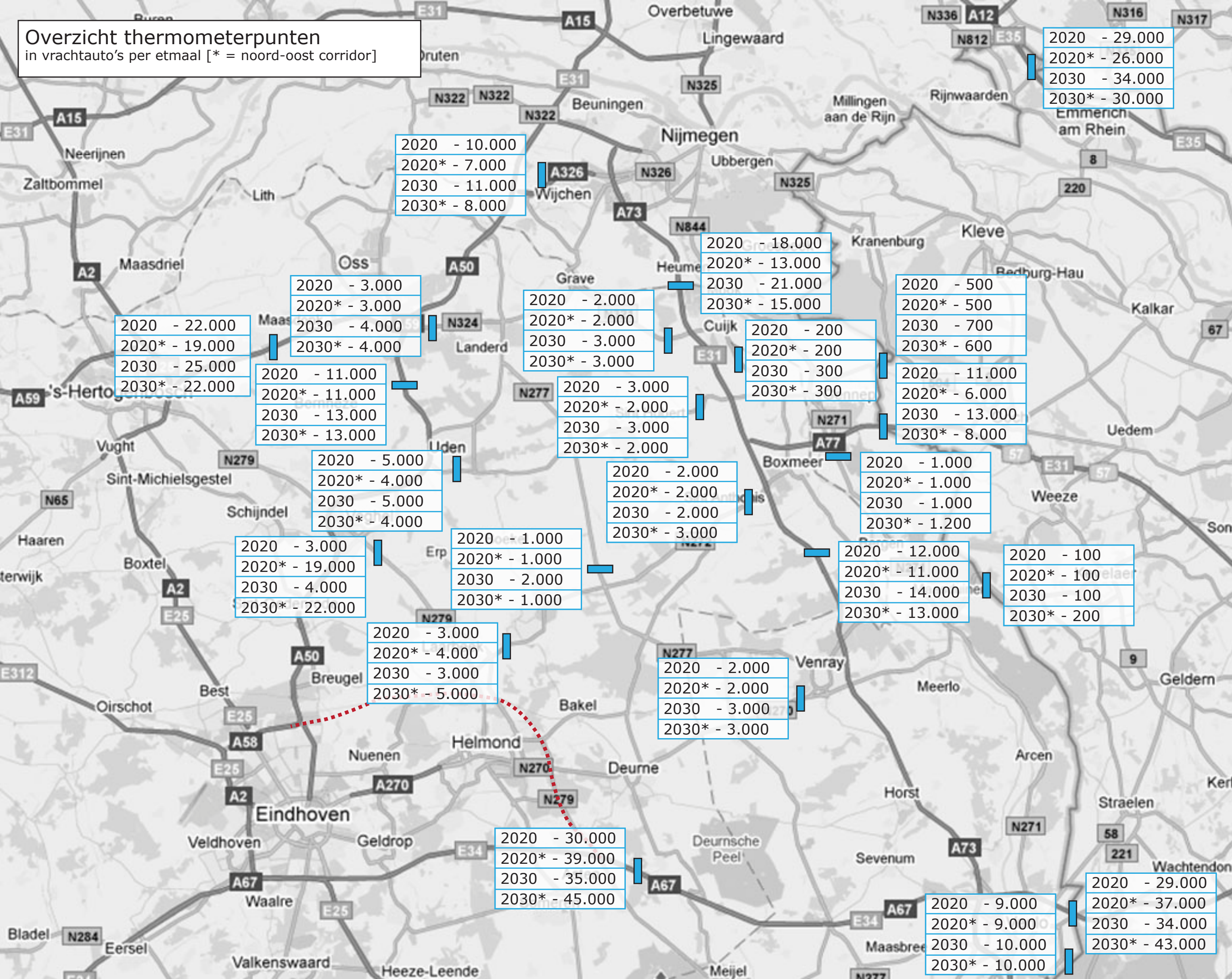
2020 - 23.000
2020* - 24.000
2030 - 28.000
2030* - 28.000

2020 - 48.000
2020* - 56.000
2030 - 57.000
2030* - 66.000

Overzicht thermometerpunten in vrachtauto's per etmaal



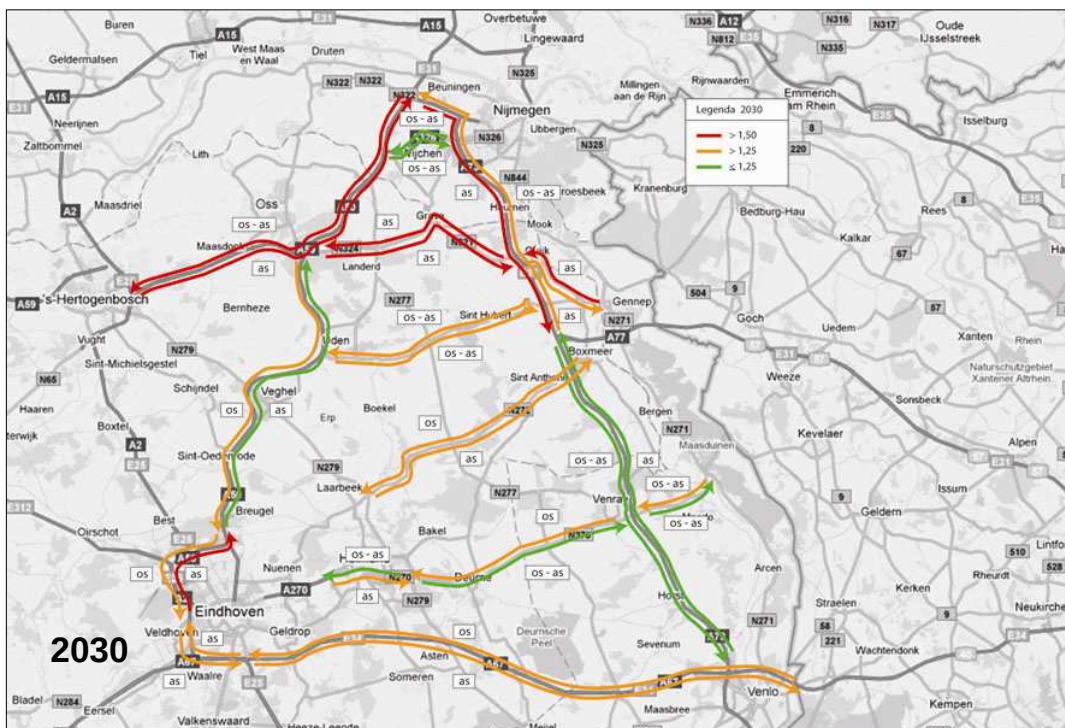
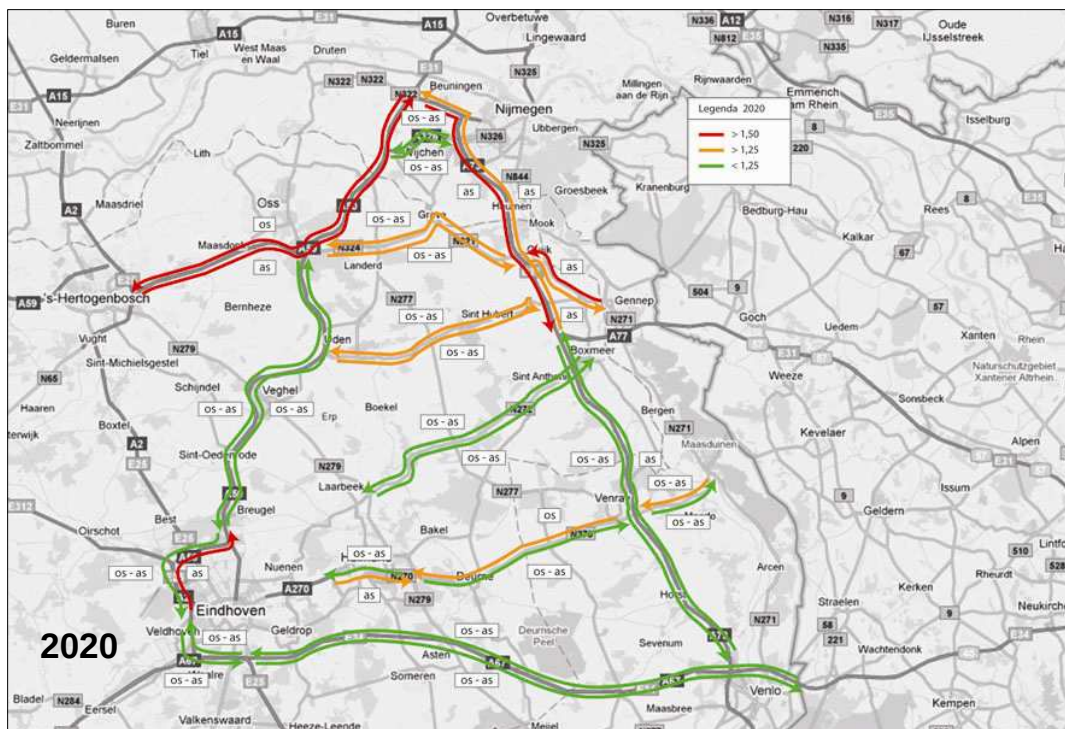
in vrachtauto's per etmaal [* = noord-oost corridor]

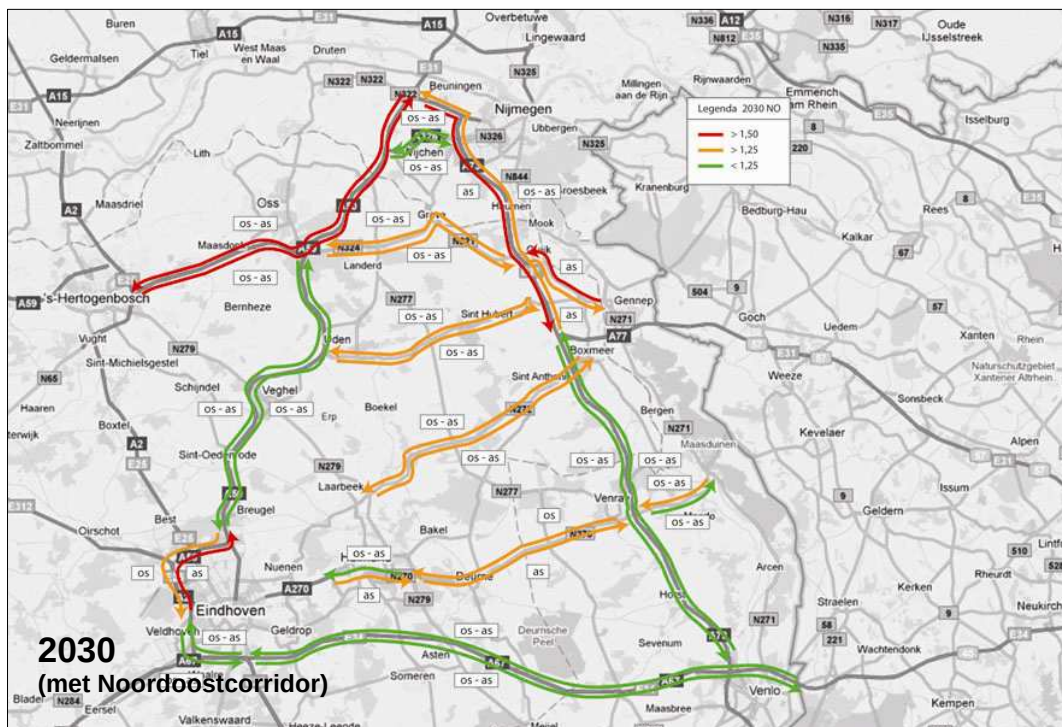
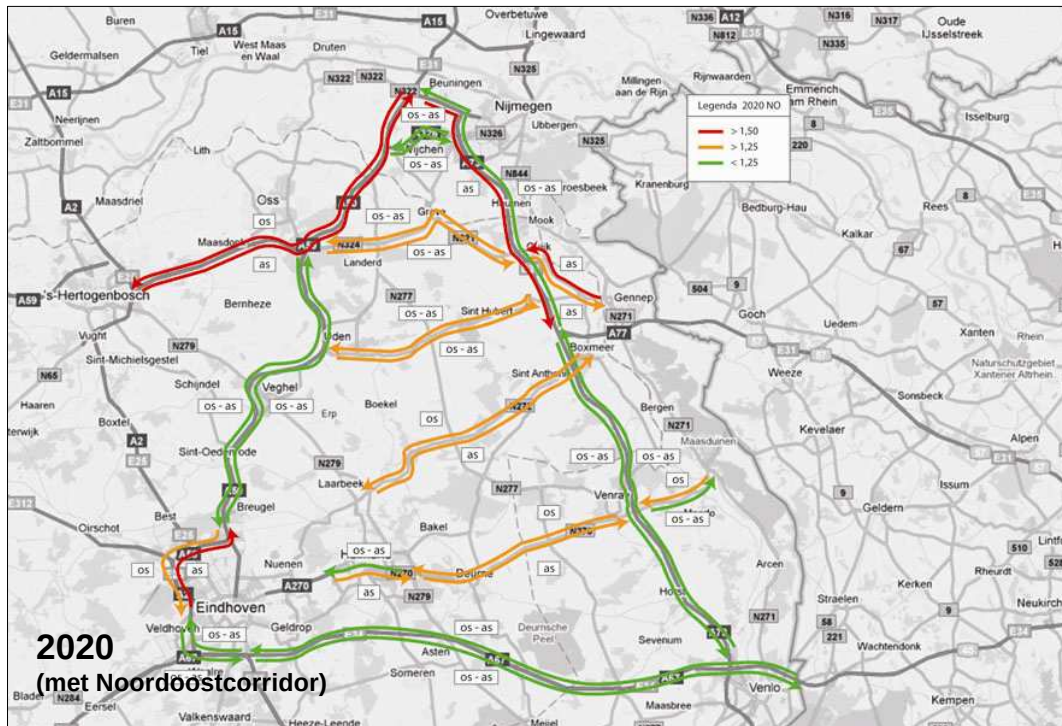


Bijlage 5: Intensiteit/capaciteitverhouding thermometerpunten

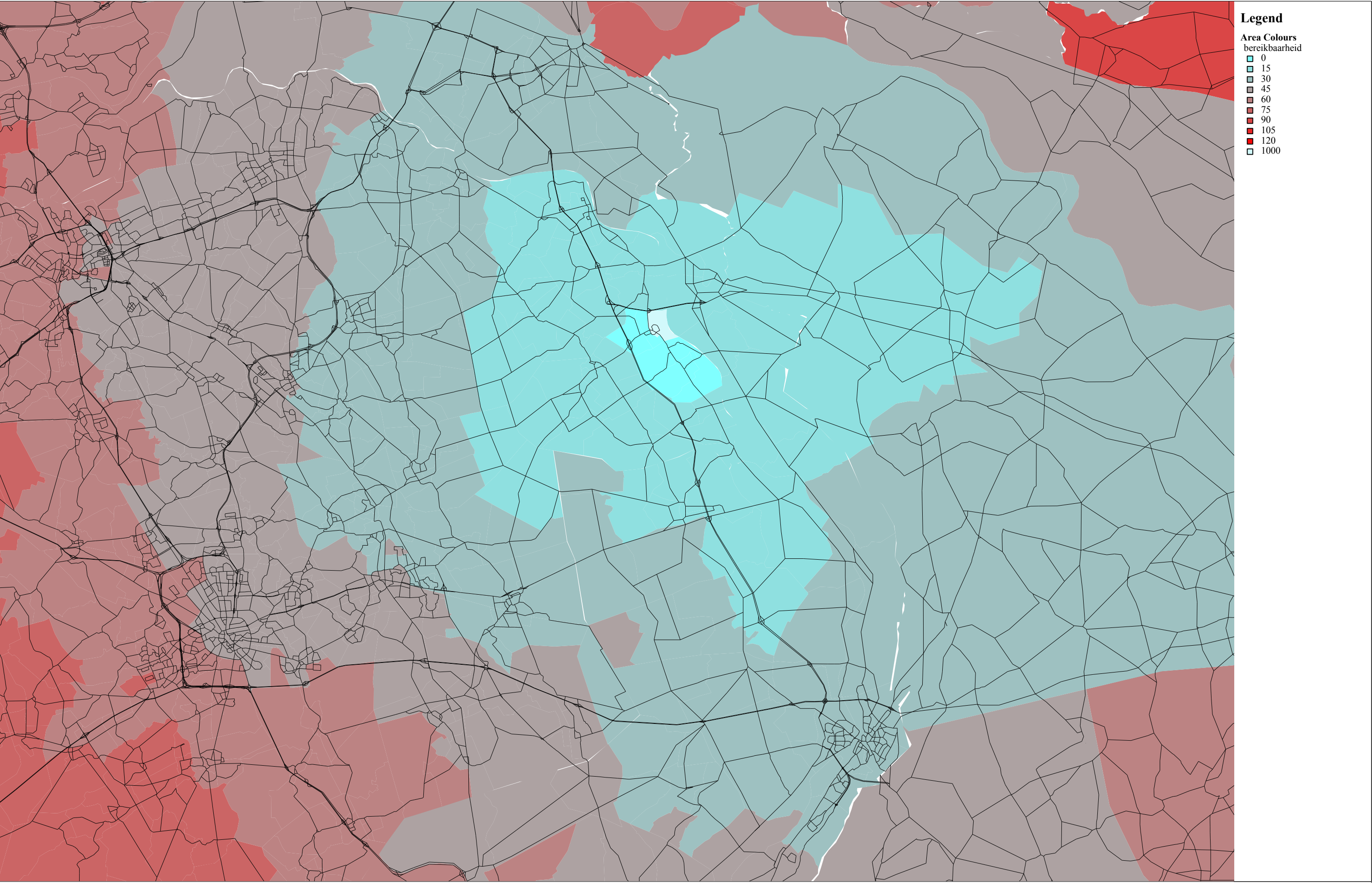
		IC ochtendspits				IC avondspits						
	ri	2020	2030	2020 NO-corr	2030 NO-corr	2020	2030	2020 NO-corr	2030 NO-corr			
1	1_A59: 's-Hertogenbosch-Oss	oost	0,71	0,75	0,71	0,74	0,78	0,81	0,78	0,80	>0.7	
		west	0,81	0,84	0,81	0,83	0,76	0,80	0,76	0,79	>0.8	
2	2_A50: Nistelrode-Uden	noord	0,64	0,69	0,67	0,71	0,71	0,73	0,73	0,77	>0.9	
		zuid	0,64	0,69	0,67	0,71	0,66	0,71	0,68	0,73		
3	3_N264: Uden	oost	0,74	0,79	0,73	0,76	0,73	0,74	0,68	0,59		
		west	0,68	0,69	0,63	0,65	0,83	0,87	0,80	0,67		
4	4_N279: Veghel	noord	0,64	0,69	0,57	0,61	0,53	0,59	0,55	0,59		
		zuid	0,51	0,56	0,49	0,53	0,73	0,76	0,60	0,64		
5	5_N272: Gemert	oost	0,54	0,59	0,77	0,82	0,89	0,93	1,12	1,17		
		west	0,80	0,85	1,09	1,13	0,68	0,71	0,88	0,94		
6	6_A67: Eindhoven-Venlo	oost	0,60	0,65	0,66	0,72	0,75	0,81	0,80	0,87		
		west	0,66	0,72	0,71	0,79	0,65	0,73	0,73	0,79		
7	7_N277: Middenpeelweg	noord	0,26	0,29	0,23	0,26	0,31	0,38	0,29	0,34		
		zuid	0,24	0,28	0,24	0,26	0,32	0,35	0,30	0,34		
8	8_N270: Venray	oost	0,31	0,33	0,28	0,32	0,38	0,41	0,38	0,42		
		west	0,39	0,41	0,38	0,40	0,33	0,36	0,33	0,35		
9	9_A73: Boxmeer-Venray	noord	0,47	0,53	0,45	0,51	0,49	0,55	0,47	0,52		
		zuid	0,44	0,51	0,42	0,48	0,47	0,52	0,46	0,51		
10	10_N272: A73-St. Anthonis	oost	0,55	0,63	0,62	0,67	0,57	0,59	0,59	0,61		
		west	0,47	0,51	0,53	0,56	0,70	0,73	0,74	0,78		
11	11_N264: Haps	oost	0,42	0,48	0,40	0,43	0,40	0,45	0,36	0,40		
		west	0,36	0,40	0,30	0,34	0,44	0,49	0,41	0,44		
12	12_N610: Cuijk	noord	0,16	0,17	0,15	0,16	0,34	0,36	0,34	0,35		
		zuid	0,18	0,21	0,17	0,20	0,25	0,27	0,25	0,28		
13	13_N324: A50-Schaijk	oost	0,75	0,82	0,75	0,80	0,77	0,82	0,72	0,82		
		west	0,68	0,72	0,67	0,70	0,80	0,86	0,79	0,85		
14	14_N321: Provincialeweg	oost	0,64	0,63	0,63	0,64	0,59	0,64	0,56	0,63		
		west	0,49	0,61	0,49	0,58	0,77	0,82	0,77	0,81		
15	15_A326: Wijchen	oost	0,61	0,63	0,60	0,62	0,42	0,47	0,42	0,47		
		west	0,40	0,43	0,40	0,43	0,60	0,66	0,60	0,64		
16	16_A77: grensovergang	oost	0,24	0,27	0,22	0,26	0,21	0,26	0,18	0,24		
		west	0,26	0,30	0,23	0,27	0,47	0,53	0,46	0,51		
17	17_A73: grens Gelderland	noord	0,69	0,73	0,66	0,72	0,63	0,67	0,61	0,65		
		zuid	0,46	0,48	0,45	0,47	0,55	0,57	0,54	0,56		
18	18_A67: grensovergang	oost	0,37	0,43	0,39	0,44	0,48	0,52	0,51	0,55		
		west	0,47	0,51	0,48	0,53	0,45	0,50	0,46	0,52		
19	19_A12: grensovergang	oost	0,64	0,74	0,63	0,74	0,82	0,95	0,82	0,94		
		west	0,80	0,91	0,79	0,91	0,72	0,84	0,71	0,84		
20	20_N291: grensovergang	oost	0,25	0,30	0,25	0,29	0,18	0,22	0,18	0,21		
		west	0,16	0,18	0,16	0,18	0,54	0,63	0,53	0,63		
21	21_N271: Hengeland	noord	0,36	0,39	0,36	0,39	0,32	0,35	0,32	0,35		
		zuid	0,24	0,27	0,24	0,27	0,49	0,50	0,48	0,50		
22	22_L486: grensovergang	oost	0,04	0,05	0,04	0,05	0,03	0,05	0,04	0,05		
		west	0,03	0,04	0,03	0,04	0,10	0,13	0,10	0,13		
23	23_A74: Venlo	oost	0,34	0,39	0,35	0,40	0,19	0,24	0,20	0,24		
		west	0,18	0,25	0,19	0,25	0,44	0,51	0,47	0,52		

Bijlage 6: Reistijdenverhouding trajecten





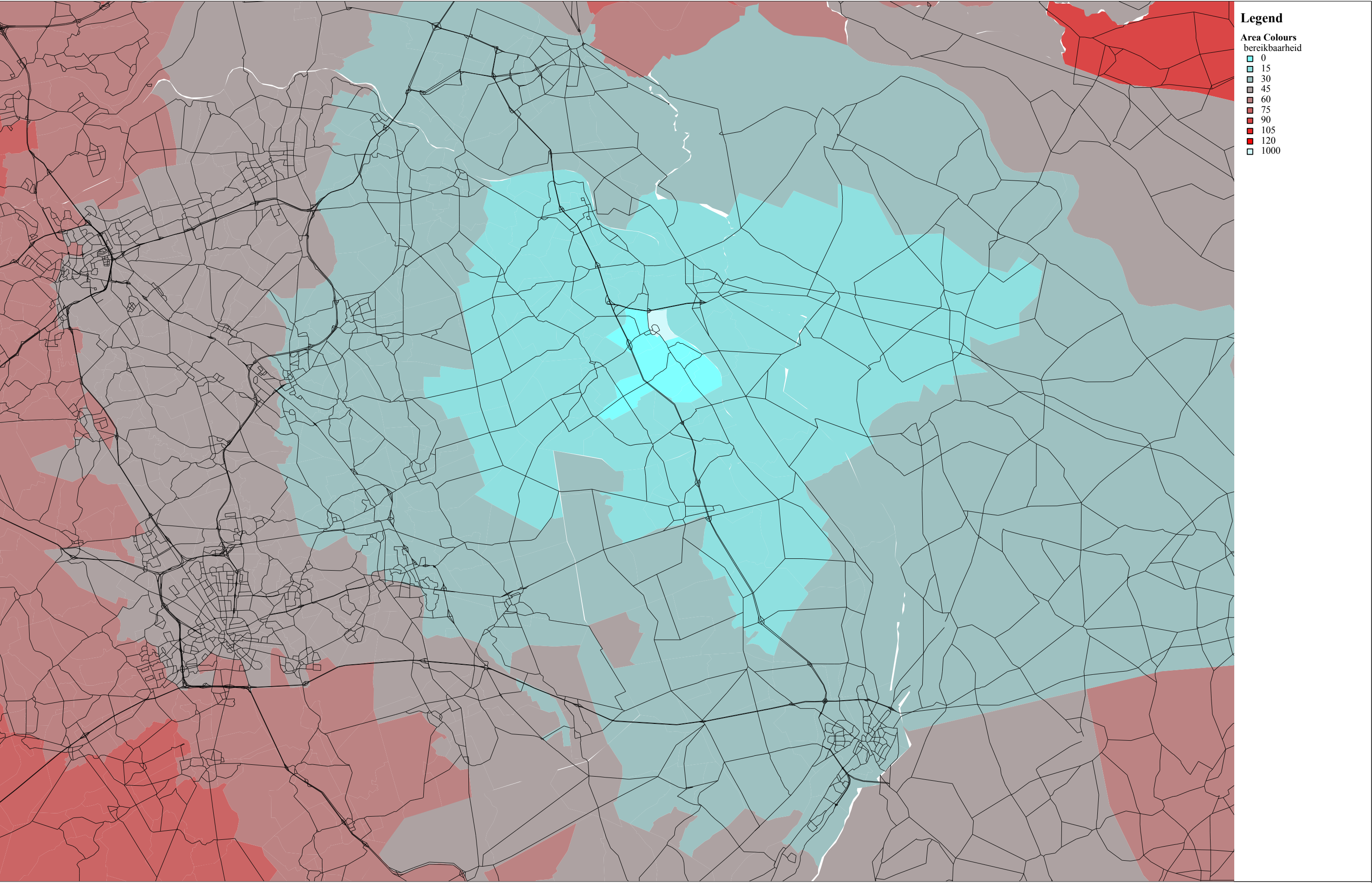
Bijlage 7: Bereikbaarheidskaarten



Probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Aangepast NRM: Bereikbaarheid Boxmeer (reistijden ri. Boxmeer ochtendspits), 2020

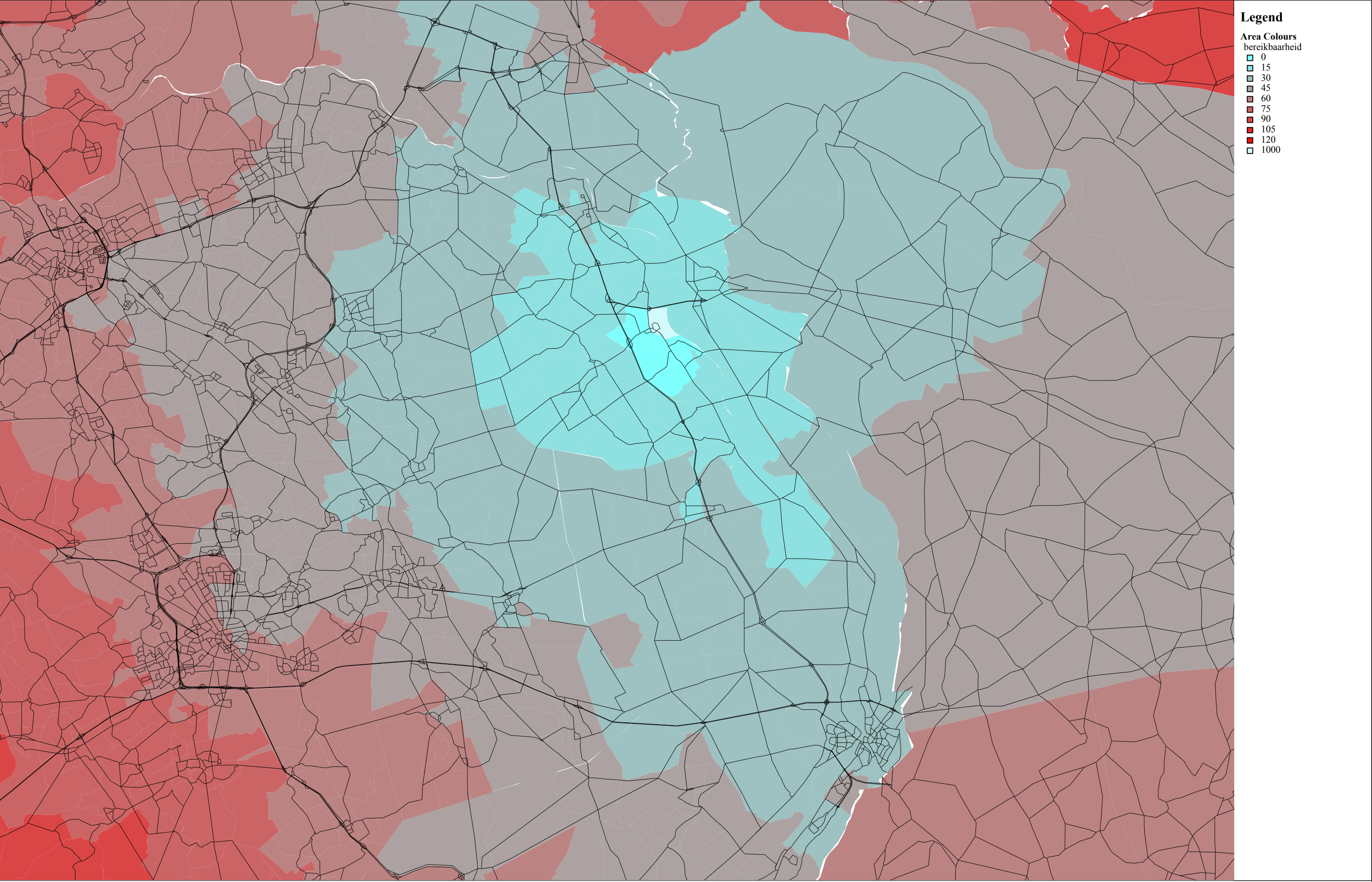
Description BMR031/Bgj
Date Augustus 2010
Company Goudappel Coffeng BV



Probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Aangepast NRM: Bereikbaarheid Boxmeer (reistijden ri. Boxmeer ochtendspits), 2020 met NO-corridor

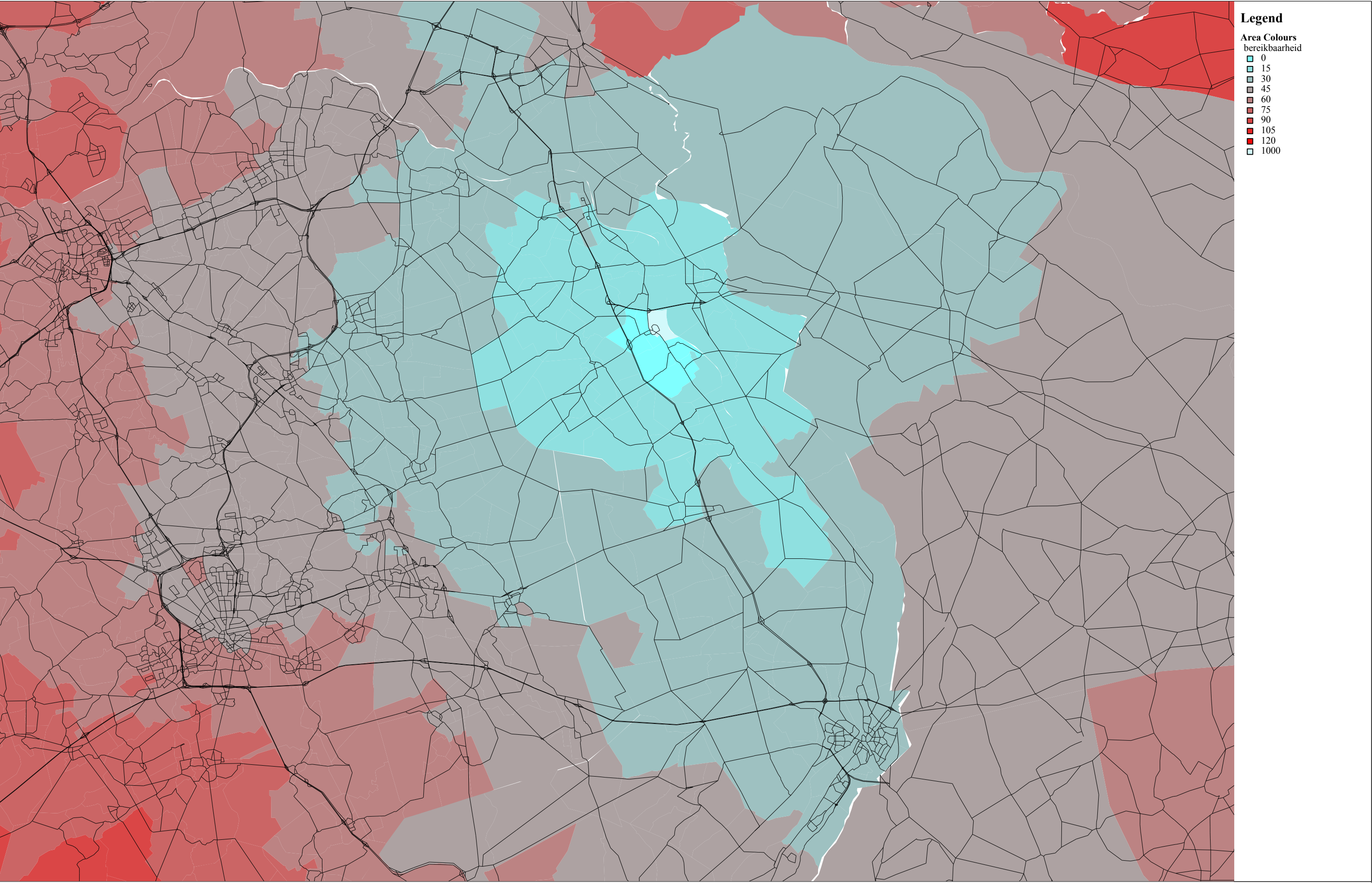
Description BMR031/Bgj
Date Augustus 2010
Company Goudappel Coffeng BV



Probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Aangepast NRM: Bereikbaarheid Boxmeer (reistijden ri. Boxmeer ochtendspits), 2030

Description BMR031/Bgj
Date Juli 2010
Company Goudappel Coffeng BV



Probleemanalyse Oost-Westverbinding Duitsland - Oost-Brabant/Eindhoven

Aangepast NRM: Bereikbaarheid Boxmeer (reistijden ri. Boxmeer ochtendspits), 2030 met NO-corridor

Description BMR031/Bgj
Date Juli 2010
Company Goudappel Coffeng BV