

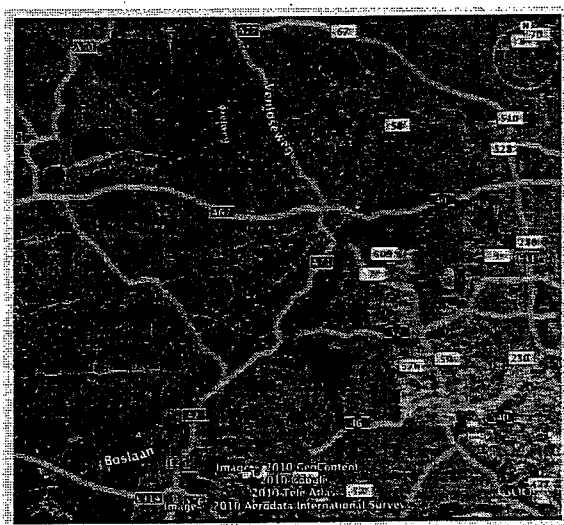
Dorpsraden vragen een gedegen onderzoek wegenstructuur.

De dorpsraden van Baexem en Kelpen-Oler vragen een gedegen onderzoek betreffende de noodzakelijke wegenstructuur op international (Europees) en nationaal niveau, rond Roermond en in het gebied van Midden-Limburg. Een onderzoek gebaseerd op de feitelijke behoefte en een gedegen analyse van de werkelijke huidige situatie (geen kretologie) en een prognose voor de toekomst.

Een onderzoek vrij van politieke sturing gebaseerd op grondige analyse van een gezond mobiliteitsbeleid van de provincie Limburg.

De Dorpsraden van Baexem en Kelpen-Oler hebben de volgende vragen.

- 1) Waarom is bij de aanleg van de nieuwe snelweg A73 (gereed in 2009) niet de professionele doorverbinding gemaakt met de Duitse snelweg A52 en waarom is ten zuiden van Roermond de A73 niet professioneel aangesloten op de A2 richting Eindhoven/Rotterdam?
- 2) Welke overheid is er voor verantwoordelijk dat die aansluiting van de snelwegen niet op normale wijze is uitgevoerd?
- 3) Het laatste stuk van de A52 in Duitsland, door Elmpt en een natuurgebied, tot aan de Nederlandse grens bij Roermond, gereed in 2008, heeft 36 miljoen gekost (voor 5,4 km snelweg), waarmee de Duitsers hadden verwacht een aansluiting te krijgen op de Nederlandse snelwegen. Waarom is dat niet gebeurd?



Figuur 1. De snelwegen structuur in dit deel van Europa volgens Google.

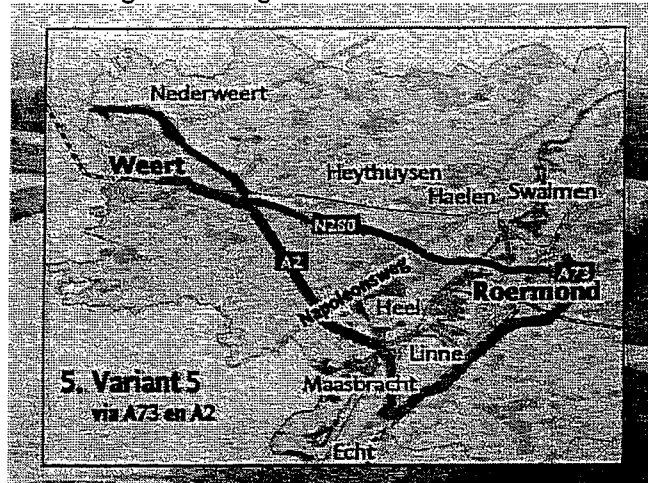
Met zo'n rondweg om Roermond, omweg van 12 kilometer ten opzichte van de N280, wordt voorkomen dat al het doorgaande handelsverkeer tussen Rotterdam en Ruhrgebied (de tweede Maashaven in Rotterdam is in aanbouw!), dat een weg door Midden-Limburg kiest, dwars door Roermond en Leudal moet rijden.

Bij Breda is er niemand die er nog bij stilstaat dat we nu over de A58/A16 aansluiting 15 kilometer om Breda rijden in plaats van de 15 kilometer kortere weg door de stinkende tunnelbak (met altijd file) in Breda zelf.

Denk ook aan Maastricht waar een omweg niet meer mogelijk is en er nu een dubbellaagse tunnel moet komen om het fileprobleem op te lossen.

- 4) Hoe duurzaam is in dit licht een opgewaardeerde N280?

In figuur 2. is naast de bestaande verbinding via de A73 en de A2 ook de door Roermond gewenste N280 autoweg ingetekend. Op een afstand van enkele kilometers van elkaar twee snelweg verbindingen tussen Roermond en de A2 bij Kelperbrug....



Figuur 2. Twee snelwegen tussen Roermond en de aansluiting op de A2 bij Kelperbrug Variant 6 uit de studie, A52/A73/A2 richting Rotterdam, en huidige N280 opgewaardeerd.

- 5) Kun je uitspraken doen over een opwaardering van de N280 tot snelweg of autoweg zonder de Europese verbinding tussen Ruhrgebied en Rotterdam als belangrijkste verkeersader mee te nemen?
- 6) Is de snelste en veiligste weg voor het handelsverkeer niet altijd over de daarvoor bedoelde snelwegen?
- 7) Als het beleid is gericht op leefbaarheid in de kernen en duurzaamheid van de wegenstructuur en de verkeerskundige noodzaak en het economisch nut van de autoweg N280 nergens ooit is aangetoond, wat is dan de argumentering om die autoweg te willen?
- 8) Waarom laat de provincie al het doorgaande verkeer, ook de gevaarlijke ladingen, dwars door Roermond en Leudal rijden, terwijl de duurbetaalde snelwegen er al liggen?
- 9) Is de infrastructuur in Midden-Limburg met minimale aanpassingen en kosten niet uitstekend te ontvlechten naar inzichten van het TNO/ANWB rapport?
- 10) Is het niet eenvoudig om het doorgaande verkeer over bestaande, wel nog professioneel door te verbinden, autosnelwegen A52/A73/A2 te leiden, en het andere verkeer over de bestaande wegen naar lokale bestemmingen? Zou het plaatsen van de juiste richtingsborden op de A52, A73 en de A2 in deze helpen?

Is een autoweg door de stad Roermond, met voorzienbare filevorming in een tunnelbak voor doorgaand verkeer, en een autoweg dwars door de "Tuin van Limburg" in Leudal wel economische goeddoordacht en geen ouderwets idee?

Namens de Dorpsraden van Kelpen-Oler en Baexem,

Met vriendelijke groet,

Herman van Mal

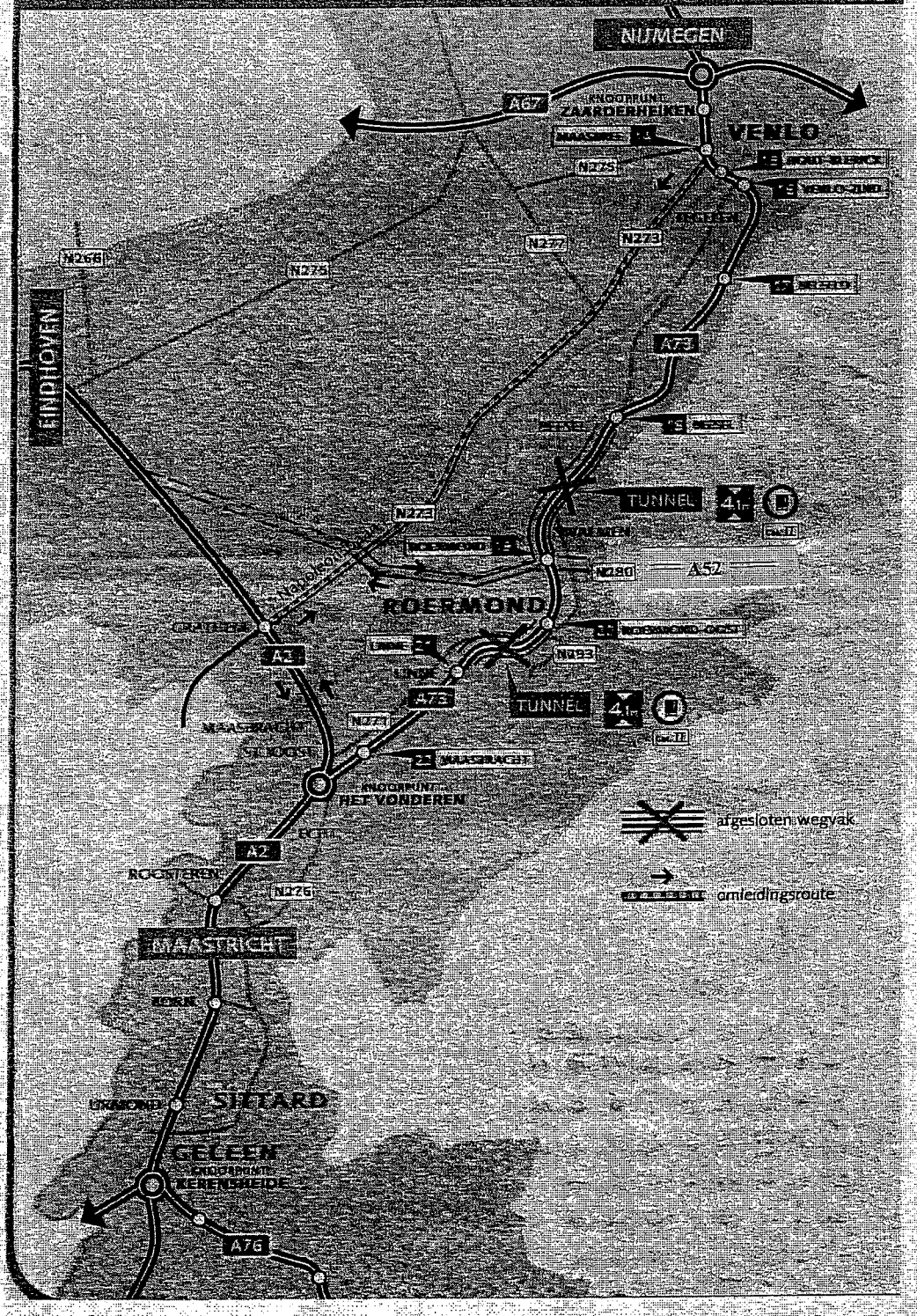
Baexem tel. 0475 451951

Cor Weekers

Kelpen-Oler tel 0495 651721

090926aRoermond goed bereikbaar

Roermond goed bereikbaar



Nieuwe N280 voorwaarde voor zorgboulevard Leudel

En wat met de N280?

HET MAAKT BIJNA NIET UIT OP WELK TIJDSTIP VAN DE DAG JE DE N280 TUSSEN WEERT EN ROERMOND NEEMT, HET GAAT BIJNA ALTIJD MET EEN SLAKKENGANGETJE. DE WEG IN DE HUIDIGE VORM HEEFT ZIJN BESTE TIJD GEHAD: DE DOORSTROMING STOKT, AFGELOPEN NAAIAR IS DE TRAJECT/MER-PROCEDURE OPGESTART OM TE KOMEN TOT EEN NIEUWE VARIANT DIE OOST- EN WEST-MIDDEN-LIMBURG BETER MET ELKAAR VERBINDT EN DAAR-MEE DE ECONOMISCHE KANSEN VOOR DE REGIO VERGROOT.

De N280 kan uitgroeien tot de belangrijkste oost-westverbinding in het gebied Midden-Limburg. Een grote bereikbaarheid van het gebied verbindt de complementaire economieën van de stadsregio's Weert en Roermond. Verder biedt de verbeterde bereikbaarheid mogelijkheden voor een verdere ontwikkeling van de gespecialiseerde zorgsector in combinatie met landschapsontwikkeling en verdere ontwikkeling van bedrijvigheid (o.a. de 'zorgstrijd' in Leudel).

De bundeling van voorzieningen zal leiden tot meerwaarde voor het gebied in economische en landschap-pelijke zin. Belangrijke relaties liggen er met het project Maasplassen (verbalering van de ontsluiting van de Maasplassen als toeristisch-recreatief gebied) en de besluitvorming over de IJzeren Rijn (ruimtelijke inpassingsopgaven en medegebruik van het spoor voor personenvervoer).

ZES VARIANTEN

In de MER-studie die enkele maanden geleden is opgestart, zijn zes varianten opgenomen. Twee daarvan betreffen een nieuwe vierbaans snelweg tussen Weert en Roermond met ongelijkvloerse kruisingen. "Daar zijn wij voorstander van", zegt Jos Meessen, die bij de Limburgse Werkgeversvereniging de regio Midden-Limburg in portefeuille heeft. Infrastructuur, mobiliteit en bereikbaarheid zijn speerpunten van de LNW. De opwaardering van de N280 speelt daar een belangrijke rol in. "Als we die weg weten te realiseren, scheppen we kansen voor de regio. We hebben dan superverbindingen met het Duitse achterland."

De N280 vervult een functie aan de onderkant van de zogenaamde trapeze die de A67 (boven), A2 (links), A73 (rechts) en N280 vormen. "Voor de logistieke sector wordt de regio dan heel interessant. Het gebied wordt niet alleen veel beter ontsloten, maar mocht er zich eens een calamiteit voordoen op de A67, dan heb je een ontleedingsroute. Daar zit voor Rijkswaterstaat een belang bij."

De regio kan met de komst van een nieuwe N280 uitgroeien tot een logistieke hotspot. Wel met value added logistics, benadrukt Meessen. "En je ontsluit ook het Maasplassengebied. Je rijdt het nu voorbij zonder dat je ziet wat voor uniek gebied het is."

GELD

Kijkend naar de verkleiningsprogramma's van de politieke partijen in Weert en Roermond constateert Meessen dat een groot aantal partijen in Weert wel voorstander van de nieuwe weg is, maar er niet voor wil betalen. De N280 is een provinciale weg en dus moet de provincie er maar voor opdraaien. In de gemeenteraad gingen ook stemmen op dat Roermond meer baat bij de opwaardering zou hebben en als het nodig is dus van die zijde maar geld op tafel moet komen. "In Roermond is een deel van de partijen voorstander van de opwaardering van de N280, terwijl een andere weer de lokale knelpunten eerst wil oplossen. De geldweste komt steeds onhoog, maar we moeten meer in Midden-Limburgse termen denken. Dat is ook wat het Limburgse bedrijfsleven zegt. De opwaardering van de N280 tot een snelweg is voor de hele regio goed. Ik hoop dat Weert verder kijkt dan alleen het eigen belang."

NIMBY

De politiek in Leudel is verdeeld. No motorway in my backyard, is het devies. "Als je de kaart erbij pakt en de variant langs het huidige spoor neemt, dan moet je goed kijken wat je daar tegenkomt en hoe je een



JOS MESSSEN, LNW

KNELPUNT BAEXEM

weg goed in het landschap kunt inpassen. Op het moment dat je die weg aanlegt, waardeer je ook de huidige N280 al. De mensen in Baexem zullen daar ongetwijfeld heel gelukkig mee zijn," aldus Meessen. Een van de zes varianten die Leudel heeft ingebracht is een verbinding langs de A2 en knooppunt Het Vonderen om daar de A73 richting het noorden te pakken. Meessen noemt dat een onrealistische optie. "Ten eerste is het een heel stuk om en ten tweede moet je dan knooppunt Het Vonderen aanpakken: er is geen fly-over van de A2 terug naar het noorden. Maar wat nog meer telt: het vrachtwagenrijdt niet om. Iedere kilometer leit door in de kostprijzen en de marges zijn al gering."

Een extra argument om een nieuwe weg langs het spoor Weert-Roermond aan te leggen is het feit dat ProRail de spoorbrug bij Buggenum wil aanpakken. Deze brug over de Maas heeft niet alleen groot onderhoud nodig, hij zou ook een grote stuwende werking hebben op de rivier. Rijkswaterstaat en ProRail zouden samen de klus oppakken. "Dan praat je dus over een nieuwe weg ten noorden van Roermond die nabij Kaipen op de A2 aansluit."

ZOET VOOR LEUDAL

Voor Leudel heeft een nieuwe N280 nog meer voordelen: er zou ruimte ontstaan voor de ontwikkeling van een zorgboulevard tussen de nieuwe en oude N280. In dat gebied zou een veelheid van zorgciviele functies kunnen groeien. Een van de ontwikkelingen zou een gespecialiseerd medisch centrum voor Midden-Limburg zijn, waarbij in Weert en Roermond de primaire zorg gehandhaafd blijft. Daar hoort dan wel een goede en snelle verbinding bij. "Er zit voor Leudel wettelijk veel 'zoet' in een nieuwe N280. In de regiovisie voor de gebiedsontwikkeling van Midden-Limburg is die zorgontwikkeling een van de vier speerpunten. Leudel wordt in die visie de expertisegemeente voor de zorg", aldus Meessen.

Ook de binnenhaven lange de Maas bij Haalen zou met de komst van een nieuwe weg beter ontsloten kunnen worden en samen met bedrijventerrein Windmolenbos in Haalen een nieuwe impuls kunnen krijgen.

In het ideaalplaatje van de regiovisie Midden-Limburg past naast een goede wegverbinding overigens ook een flinkmazig openbaar vervoernetwerk met een stationnel in Haalen of Baexem om de zorgboulevard te ontsluiten.

ENTREE ROERMONDSEWEG

Het gedeelte van de N280 tussen Kaipen en Weert, de entree van Weert, ligt er algezien van de fraaie bomenrijen alomtegenwoordig bij. De Provincie heeft aangegeven dat zowel Weert als Roermond de lokale knelpunten van de N280 alvast aan kunnen pakken, los van de keuze voor een nieuw tracé. Roermond is bezig met het knipsel bij het outlet center, Weert kan aan de slag met de Roermondseweg nabij PDV-locatie Moesdijk. "Maar Weert mag best een beetje steviger doorpakken", oordeelt Meessen. "De Vereniging van Eigenaren van bedrijventerrein Moesdijk staat positief tegenover revitalisering van het gebied en de weg, maar de gemeente mag mijns inziens meer inspanningen verrichten. Er liggen kansen: de Limburgse herstructureringsmaatschappij bedrijventerreinen, een dochter van het LIOF, staat klaar met mensen en middelen om delen aan te pakken. Het LIOF biedt aan, maar de gemeente moet wel de lead nemen."

"De Limburgse herstructureringsmaatschappij bedrijventerreinen, een dochter van het LIOF, staat klaar met mensen en middelen om delen van bedrijventerrein Moesdijk aan te pakken. De gemeente moet dan wel de lead nemen."

N266 apart traject

Jos Meessen geeft aan dat de aansluiting van de N266 bij Nederweert richting Helmond niet in het ontwikkeltraject van de N280 betrokken wordt. "Dat is uit de MER-studie gehaald, want het heeft weinig met de N280 te maken. Dat wordt apart bekeken."

Wat hem wel zorgen baart is de ontwikkeling van het verkeer aan de westzijde van Weert. Een nieuwe weg vanaf Sluis 16 die aansluit op de Endhovenweg is de beste manier om (toekomstige) knelpunten op te lossen. De op- en afrit op de A2 liggen er al. "Een extra op- en afrit op de A2 betekent dat het verkeer minder snel doorstroomt. We hebben al zoveel op- en afritten op de autowegen."

Adviescollege bedrijfsleven

Het Midden-Limburgse bedrijfsleven krijgt meer stem in de gebiedsontwikkeling Midden-Limburg. Het op de richten Adviescollege Bedrijfsleven wordt sparring partner voor de Stuurgroep Gebiedsontwikkeling Midden-Limburg, waar burgemeesters en wethouders van de zeven Midden-Limburgse gemeenten (Weert, Roermond, Nederweert, Leudel, Echt-Susteren, Maasgouw, Roerdaalen) zitting hebben. "Het bedrijfsleven kan hierin zijn standpunten overbrengen en vormt op die manier ook de verbinding tussen gemeenten en brancheorganisaties zoals Hlsma, Rescon, EVO, Kamer van Koophandel, LNW, TLM, MKB-Limburg en Koninklijke Horeca Nederland. Het Adviescollege wordt tevens klankbord voor Ondernemend Limburg en de Kamer van Koophandel voor de regioagenda. Er is in Midden-Limburg drie ten beschikbare om projecten van de regioagenda van de grond te trekken."