

Verkeersonderzoek Ringbanen Weert

Plan van Aanpak

Inhoud

Inhoud	2
1. Inleiding	3
1.1. Scope	3
1.2. Doel van dit plan van aanpak	3
1.3. Achtergrond	3
1.4. Context	4
2. Kaders	5
2.1. Strategische visie Weert	5
2.2. Omgevingsvisie Weert	5
2.3. Mobiliteitsplan Weert 2030	6
2.4. Financiële kaders	7
3. Onderzoek	8
3.1. Wat gaan we doen	8
3.2. Stap 1: Onderzoek naar de huidige verkeerssituatie	8
3.3. Stap 2: Ruimtelijke ontwikkelingen en knelpunten	10
3.4. Stap 3: Scenario's en varianten (het resultaat)	10
3.5. Planning	12

1. Inleiding

1.1. Scope

Het verkeersonderzoek richtte zich oorspronkelijk op de huidige en toekomstige congestieproblemen op Ringbaan-Noord en Ringbaan-West, zoals vastgelegd in de begroting van 2024 met een vetgedrukte prioriteit van € 75.000. In de begroting is opgenomen:

“Het verbeteren van de leefbaarheid voor de wijk Boshoven en Weert-West en het bevorderen van een goede doorstroming naar Boshoven en bedrijvenlocaties. Het verbeteren van de verkeersveiligheid op de Ringbanen en ruimtelijke ontwikkelingen mogelijk maken.”

Scopewijziging

In de huidige situatie is sprake van congestie op het wegvak Ringbaan-Noord tussen de Eindhovenseweg en de Basculeweg. Door ruimtelijke ontwikkelingen binnen Weert, maar ook door ruimtelijke ontwikkelingen in de regio, verwachten we een forse toename in het verkeer ook op Ringbaan Oost.

Eerder was de behoefte om het onderzoek te richten op de Ringbaan-Noord en -West. Het is echter van belang om de hele Ringbaan in ogenschouw te nemen omdat de beoogde groei van Weert zich met name concentreert aan de West, Noord en Oostkant. De Ringbaan-Zuid wordt niet meegenomen omdat dit traject al gestart is in het kader van het project “Realiseren van een verkeersveilige oversteek voor langzaam verkeer en het verbeteren van de doorstroming op de Ringbaan Zuid” en hier apart naar het verkeer en de beoogde groei gekeken is. Het wegvak Ringbaan-Zuid loopt feitelijk voorop in het onderzoek van de volledige Ringbaan.

Samenvattend behelst de scope van het onderzoek Ringbaan Noord, West en Oost inclusief de toeleidende wegen: Eindhovenseweg, Roermondseweg, N292, N564 (zie ook afbeelding op pagina 8).

1.2. Doel van dit plan van aanpak

Het doel van dit plan van aanpak is om inzicht te bieden in de te nemen stappen voor het uitvoeren van een verkeersstudie die gericht is op het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de ringbanenstructuur van Weert. Dit plan integreert bevindingen uit eerdere onderzoeken en gestelde en nog vast te stellen kaders, zoals:

- [de knelpuntennotitie van 2017](#);
- [het Mobiliteitsplan Weert 2030](#);
- [Gebiedsverkenning Weert en omgeving](#);
- [de Omgevingsvisie Weert](#);
- de Ruimtelijke ontwikkelstrategie.

1.3. Achtergrond

In 2017 werd een knelpuntenonderzoek uitgevoerd naar de ringbanenstructuur van Weert, waaruit bleek dat er maatregelen nodig zijn, met name op Ringbaan West en Noord. Op basis van deze bevindingen heeft de gemeenteraad opdracht gegeven aan het college om de geïdentificeerde knelpunten aan te pakken. Vervolgens werd in 2021 het Mobiliteitsplan Weert opgesteld, waarin de lokale mobiliteitsopgaven werden geïntegreerd binnen een breder mobiliteitsprogramma. Daarnaast nam Weert actief deel aan de provinciaal geïnitieerde 'Gebiedsverkenning Weert en Omgeving' samen met 14 grensoverschrijdende partners, wat in 2023 leidde tot de provinciale vaststelling van de regionale mobiliteitsopgave. Deze gezamenlijke aanpak benadrukt de meerwaarde van grensoverschrijdende samenwerking. Al deze ontwikkelingen onderstrepen de noodzaak van een gedetailleerde verkeersstudie om de

doorstroming en verkeersveiligheid op de ringbanen van Weert naar de toekomst toe te verbeteren/ te vergroten.

1.4. Context

De ringbanenstructuur van Weert staat voor verschillende actuele uitdagingen die om een grondige analyse vragen. De capaciteit van de ringbanen wordt op een aantal kruispunten tijdens spitsuren maximaal benut, wat leidt tot wachtrijen bij kruispunten en ongewenst verkeer door het stedelijk gebied. Woonwijken zoals Boshoven ondervinden barrièrewerking van de Ringbaan en verkeersoverlast doordat er slechts één enkele ontsluiting van deze wijk aantakt op de Ringbaan-Noord. Bovendien zal de geplande woningbouwuitbreiding in het noordwesten van Weert leiden tot een significante toename in verplaatsingen, wat de bereikbaarheid en leefbaarheid verder onder druk zet. Verkeersbewegingen van en naar België, vooral naar de A2, belasten eveneens de Weerter wegenstructuur en verergeren de verkeersproblematiek in de buurgemeente Cranendonck. Deze context onderstreept de urgentie van een gedegen verkeersonderzoek om daarna maatregelen te kunnen nemen die de doorstroming en verkeersveiligheid verbeteren.

2. Kaders

In dit hoofdstuk worden de kaders geschetst waarbinnen het verkeersonderzoek naar de ringbanenstructuur van Weert zal plaatsvinden. Deze kaders zijn gebaseerd op relevante beleidsdocumenten zoals de Strategische visie Weert 2030, het Mobiliteitsplan Weert 2030, en de Omgevingsvisie Weert. Deze documenten bieden richtlijnen en doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, mobiliteit, verkeersveiligheid, bedrijventerreinen, woningbouw en oversteekbaarheid. Door deze kaders in acht te nemen, wordt ervoor gezorgd dat het onderzoek aansluit bij de strategische doelen van de gemeente Weert en bijdraagt aan een duurzame, veilige en goed bereikbare stad.

2.1. Strategische visie Weert

De strategische visie van Weert richt zich sterk op het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit door een geïntegreerde aanpak die de verbindingen met omliggende regio's en België versterkt. Er wordt ingezet op duurzame mobiliteitsoplossingen zoals het bevorderen van openbaar vervoer, fietsverkeer en elektrisch vervoer. Verkeersveiligheid krijgt prioriteit met specifieke aandacht voor risicovolle punten zoals kruispunten en oversteekplaatsen, en het creëren van veilige routes voor kwetsbare groepen. Daarnaast ondersteunt de visie de ontwikkeling van bedrijventerreinen, met een focus op duurzaamheid en logistieke efficiëntie.

De visie streeft naar een evenwichtige en duurzame woningbouw, waarbij nieuwe woonwijken energie-efficiënt en goed geïntegreerd met bestaande infrastructuur worden ontwikkeld. Ook wordt de oversteekbaarheid van belangrijke wegen verbeterd door veilige oversteekplaatsen en infrastructuur voor voetgangers en fietsers te realiseren. Deze thema's vormen de basis voor het plan van aanpak voor de verkeersstudie, met als doel de leefbaarheid en mobiliteit in Weert te optimaliseren.

2.2. Omgevingsvisie Weert

De Omgevingsvisie Weert behandelt diverse thema's die van belang zijn voor de verkeersstudie, waaronder bereikbaarheid, mobiliteit, verkeersveiligheid, bedrijventerreinen, woningbouw en oversteekbaarheid. Het hoofdthema uit de Omgevingsvisie is dat Weert gaat groeien: 'Beheerste groei vanuit eigenheid'. Hieronder worden de belangrijkste punten uit de Omgevingsvisie samengevat:

Bereikbaarheid en Mobiliteit

De Omgevingsvisie legt de nadruk op het verbeteren van de bereikbaarheid en mobiliteit in Weert door het ontwikkelen van een robuust en duurzaam verkeersnetwerk. De ringbanen fungeren als hoofdstructuur en werkt met een systeem van inprikkers. Er wordt gestreefd naar een optimale doorstroming van verkeer, waarbij zowel autoverkeer als alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer worden gefaciliteerd. De visie ziet bereikbaarheid als een cruciaal onderdeel voor de economische vitaliteit en leefbaarheid van de stad.

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid is een kernonderdeel van de Omgevingsvisie, met specifieke aandacht voor het verminderen van verkeersongevallen en het creëren van veilige routes voor alle weggebruikers, inclusief fietsers en voetgangers. Er worden maatregelen voorgesteld om

gevaarlijke kruispunten veiliger te maken en de infrastructuur zodanig aan te passen dat het risico op ongevallen wordt geminimaliseerd.

Bedrijventerreinen

De Omgevingsvisie erkent het belang van goed bereikbare bedrijventerreinen voor de economische ontwikkeling van Weert. De visie stelt dat bedrijventerreinen moeten worden voorzien van efficiënte verkeersoplossingen om de groei en logistieke activiteiten te ondersteunen zonder de doorstroming op de ringbanen te belemmeren.

Woningbouw

Met de geplande woningbouwuitbreidingen in onder andere het noordwesten van Weert wordt ook een toename van mobiliteit voorzien. De Omgevingsvisie legt de nadruk op de noodzaak van goede ontsluitingswegen en infrastructuur die de toename van verkeer aankan. De visie benadrukt dat nieuwe woonwijken moeten worden geïntegreerd met bestaande verkeersstructuren om de bereikbaarheid en leefbaarheid te waarborgen.

Oversteekbaarheid

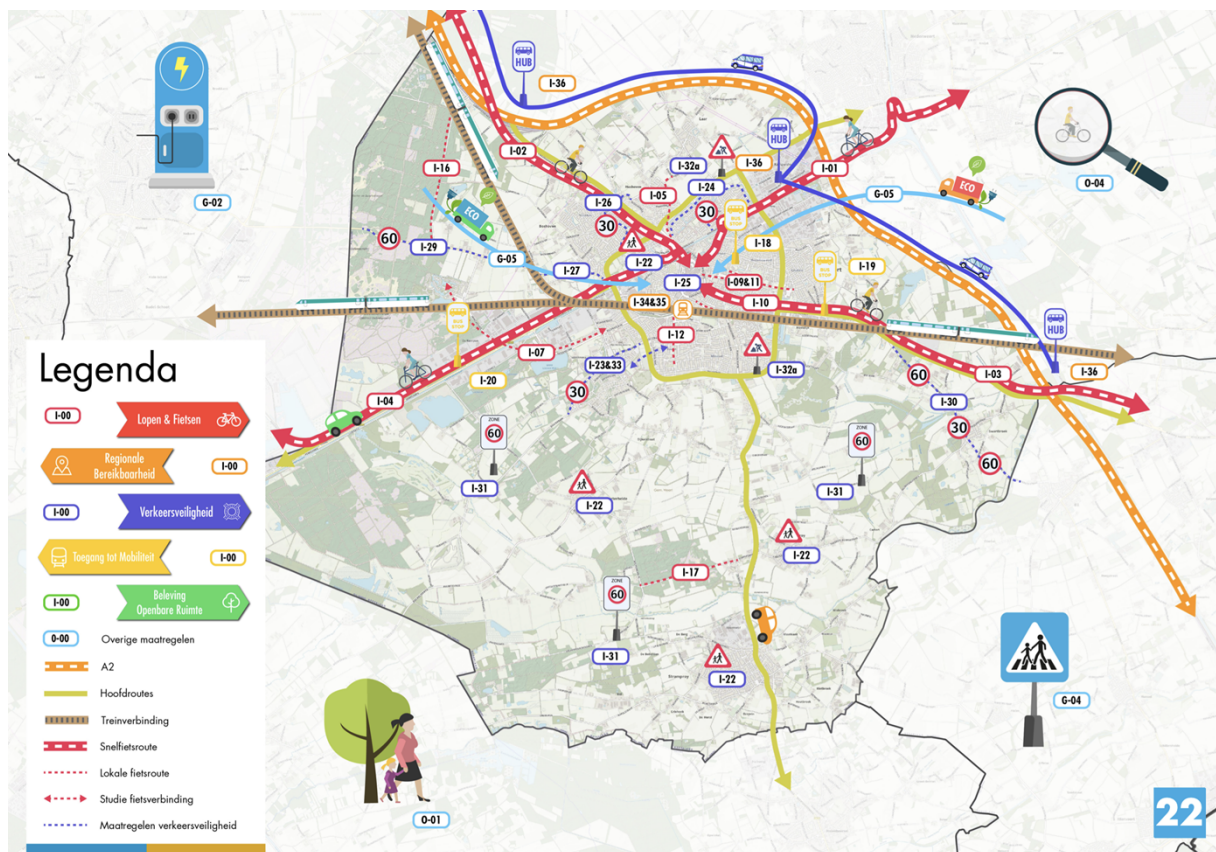
De Omgevingsvisie richt zich op het verbeteren van de oversteekbaarheid van de ringbanen voor voetgangers en fietsers. Dit omvat de aanleg van veilige oversteekplaatsen en bruggen om barrières tussen woonwijken en de binnenstad te verminderen. Het doel is om de stad beter toegankelijk te maken voor alle inwoners, met speciale aandacht voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers.

Deze kaders uit de Omgevingsvisie vormen de basis voor het plan van aanpak van de verkeersstudie en zijn cruciaal voor het formuleren van effectieve maatregelen om de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Weert te verbeteren.

2.3. Mobiliteitsplan Weert 2030

Het Mobiliteitsplan Weert legt een sterke nadruk op het verbeteren van bereikbaarheid en mobiliteit door de ontwikkeling van een robuust en duurzaam verkeersnetwerk. Dit netwerk moet zowel autoverkeer als alternatieve vervoersmiddelen zoals fietsen en openbaar vervoer optimaal faciliteren. Bereikbaarheid is essentieel voor de economische vitaliteit van de stad, waarbij goede verbindingen met omliggende regio's (o.a. Brainportregio) en België cruciaal zijn. Daarnaast streeft het plan naar een aanzienlijke verbetering van de verkeersveiligheid, met specifieke aandacht voor risicovolle punten zoals kruispunten en oversteekplaatsen. Er wordt ingezet op innovatieve verkeersmaatregelen en educatieve campagnes om het aantal ongevallen te verminderen en veilige routes voor alle verkeersdeelnemers, inclusief voetgangers en fietsers, te creëren.

Wat betreft bedrijventerreinen ondersteunt het mobiliteitsplan de ontwikkeling en uitbreiding van gebieden. Hierbij ligt de focus op duurzaamheid en logistieke efficiëntie om economische groei te bevorderen zonder de doorstroming op de ringbanen te belemmeren. De woningbouwambities in het plan richten zich op een evenwichtige en duurzame groei, waarbij nieuwe woonwijken energie-efficiënt en goed geïntegreerd met bestaande infrastructuur worden ontwikkeld. Tevens legt het plan de nadruk op het verbeteren van de oversteekbaarheid van belangrijke wegen door veilige oversteekplaatsen en infrastructuur voor voetgangers en fietsers te realiseren. Deze thema's vormen de basis voor verdere uitwerking van verkeersmaatregelen die de doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid in Weert zullen verbeteren. Alle activiteiten die uit het Mobiliteitsplan Weert 2030 voortvloeien zijn in onderstaande afbeelding opgenomen.



Bestaande knelpunten op de Ringbanen

De Inventarisatie Knelpunten Ringbanenstelsel 2017 is bij het vaststellen van het Mobiliteitsplan Weert 2030 onderdeel geworden van dit nieuwe beleid. Met de uit te voeren onderzoeken, worden de nog niet uitgevoerde maatregelen opnieuw bekeken en wordt afgewogen of de maatregel nog noodzakelijk is (zie paragraaf 3.2 voor meer informatie).

2.4. Financiële kaders

Voor het verkeersonderzoek is in de begroting van 2024 een bedrag van €75.000 als prioriteit gevraagd. Tijdens de raadsvergadering van 9 november 2023 werd deze prioriteit geamendeerd en als vetgedrukte prioriteit bevestigd. Dit plan van aanpak, inclusief de financiële vraag om de € 75.000 beschikbaar te stellen, is bedoeld om de middelen beschikbaar te krijgen.

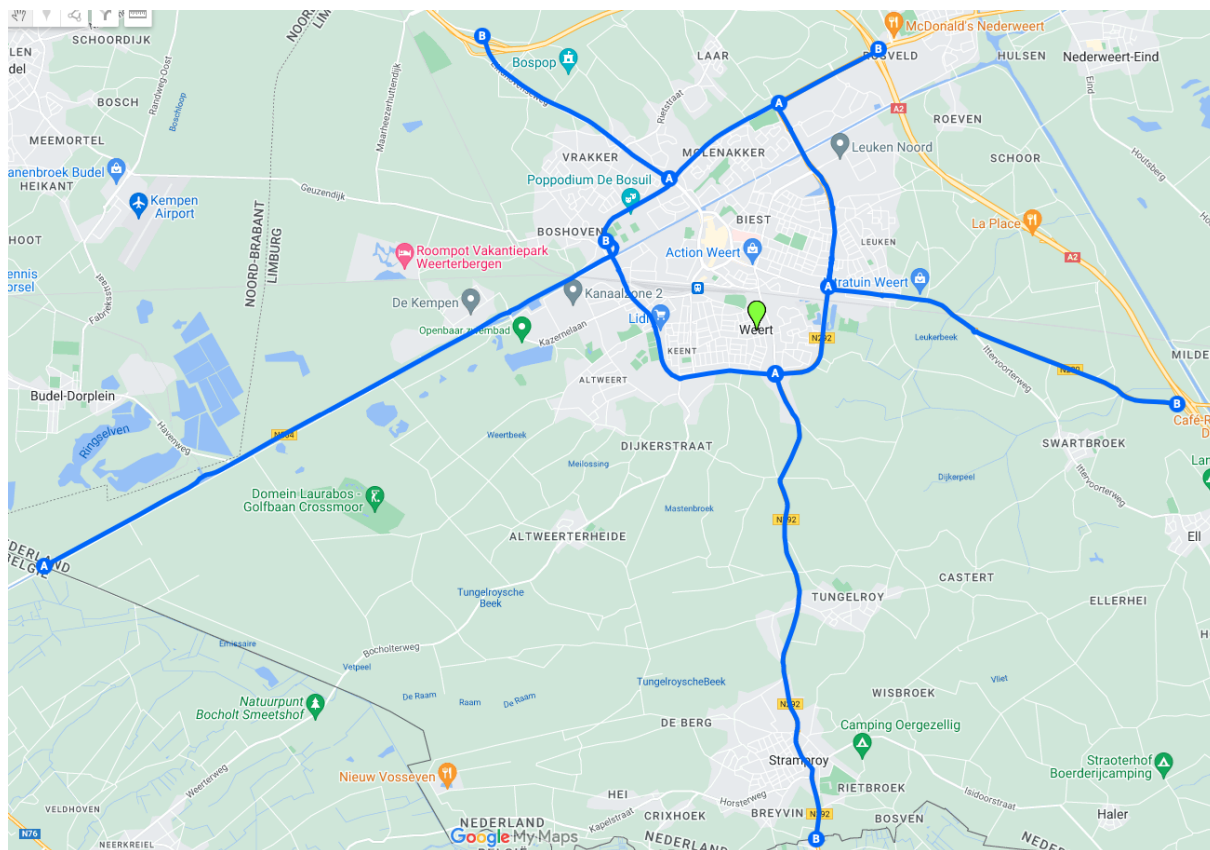
3. Onderzoek

3.1. Wat gaan we doen

Het onderzoek zoals in dit plan van aanpak beschreven bestaat uit twee onderdelen. Eerst vindt er een data-onderzoek plaats waarbij de huidige verkeerssituatie wordt onderzocht, vervolgens worden de ruimtelijke ontwikkelingen in kaart gebracht en wordt als laatste onderdeel in de eerste fase, de impact van de ontwikkeling op de ringbanen en toeleidende wegen inzichtelijk gemaakt.

In het tweede onderdeel van het onderzoek worden de knelpunten die uit het onderzoek naar voren komen uitgewerkt naar scenario's en varianten. De scenario's worden uitgewerkt passend binnen het vastgestelde beleid en er worden varianten (op schetsniveau) uitgewerkt om de verwachte knelpunten op te kunnen lossen. Verkeersveiligheid, doorstroming en leefbaarheid zijn de drie belangrijkste aspecten waaraan getoetst wordt.

In onderstaande afbeelding is de ringbaan weergegeven met de belangrijkste verkeerskundige 'inprikkers'.



3.2. Stap 1: Onderzoek naar de huidige verkeerssituatie

We starten met een gedetailleerde analyse van de huidige verkeerssituatie op de ringbanen van Weert. Op verschillende tijdstippen, zoals de ochtendspits, avondspits en daluren, worden verkeersintensiteiten gemeten om een volledig beeld te krijgen van de verkeersstromen. Dit doen we met behulp van slangtellers en lussen in verkeersregelininstallaties (VRI's). Daarnaast gebruiken we daar waar nodig camera's om de verkeersstromen visueel vast te leggen, wat inzicht geeft in de herkomst en bestemming van het verkeer en het aandeel doorgaand verkeer. Door de samenstelling van het verkeer te documenteren, inclusief personenauto's,

vrachtwagens, fietsers en voetgangers, en door de gemiddelde snelheid en vertragingstijden op kruispunten te analyseren, kunnen we de doorstroming van het verkeer in kaart brengen. Dit helpt ons om knelpunten te identificeren en scenario's en varianten te ontwikkelen.

Metingen

Het verkeersonderzoek maakt gebruik van een combinatie van kwantitatieve en kwalitatieve onderzoeksmethoden om een zo volledig mogelijk beeld van de verkeerssituatie op de ringbanen van Weert te verkrijgen. We meten verkeersintensiteiten op verschillende tijdstippen (ochtendspits, avondspits en daluren) met behulp van slangtellers en lussen in verkeersregelinstallaties (VRI's). Deze metingen bieden inzicht in de verkeersvolumes en piekmomenten. Daarnaast gebruiken we camera's om de verkeersstromen visueel vast te leggen. Dit helpt ons bij het analyseren van herkomst en bestemming van het verkeer en het identificeren van doorgaande verkeersstromen. De gegevens van deze camera's voeden het verkeersmodel, waarmee we verschillende scenario's van verkeersafwikkeling kunnen simuleren en de effecten van mogelijke maatregelen kunnen voorspellen.

Analyse van de verkeersrelatie met Weert

Ook analyseren we het verkeer dat specifiek gerelateerd is aan Weert. We onderzoeken welk deel van het verkeer lokaal is, welke verkeersstromen regionaal zijn, en welke bovenregionaal zijn. Dit onderscheid helpt ons te begrijpen hoe de ringbanen worden gebruikt en hoe ze kunnen worden geoptimaliseerd om aan de behoeften van verschillende gebruikers te voldoen. Lokaal verkeer vereist mogelijk andere oplossingen dan verkeer vanuit omliggende regio's of België. Dit inzicht is essentieel voor het ontwerpen van maatregelen die de doorstroming verbeteren en de verkeersveiligheid verhogen.

Inventarisatie van knelpunten

We maken gebruik van de "[Inventarisatie Knelpunten Ringbanenstelsel 2017](#)" die een overzicht biedt van de huidige knelpunten op de ringbanen. We analyseren deze knelpunten en vergelijken ze met actuele verkeersdata om te zien of ze nog steeds relevant zijn of dat nieuwe problemen zijn ontstaan. Deze inventarisatie biedt een waardevolle basis voor het identificeren van specifieke gebieden die dringend aandacht nodig hebben en waar gerichte maatregelen kunnen worden genomen.

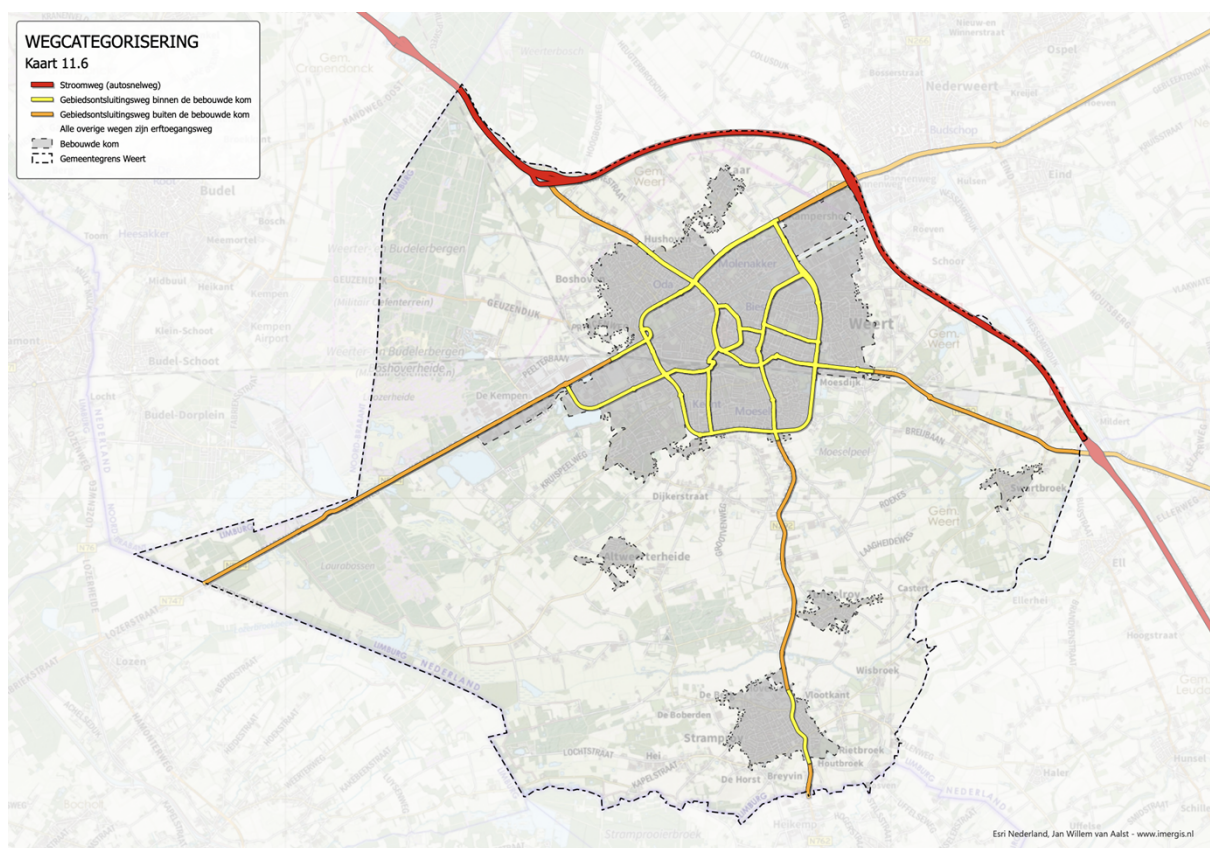
De Inventarisatie Knelpunten Ringbanenstelsel 2017 is bij het vaststellen van het Mobiliteitsplan Weert 2030 onderdeel geworden van dit nieuwe beleid. Met de uit te voeren onderzoeken, worden de nog niet uitgevoerde maatregelen opnieuw bekeken en wordt afgewogen of de maatregel nog noodzakelijk is. De volgende maatregelen zijn benoemd die relatie hebben met het onderzoek:

- Vervanging verkeerslichten Ringbaan West – Kazernelaan en optimaliseren doorstroming
- Aanpassen rotonde Ringbaan West - Suffolkweg i.v.m. toename en verzwaring van vrachtverkeer
- Reconstructie rotonde Ringbaan Oost - Edisonlaan - Molenakkerdreef met vrijliggende fietspaden vanwege verbeteren veiligheid en oversteekbaarheid
- Aanpassen kruispunt Ringbaan Zuid – Maaseikerweg om de oversteekbaarheid te verbeteren voor fietsers en voetgangers en de doorstroming te verbeteren
- Aanpassen rotonde Ringbaan West - Parklaan om de oversteekbaarheid voor fiets en voetgangers te verbeteren
- Aanpassen kruispunt Ringbaan Noord – Gouverneurlaan
- Aanleg fietsverbinding Boshoven naar Eindhovenseweg richting tunnel
- Aanpak olifantenpaden langs Ringbanen
- Vergroten Rotonde Ringbaan West - Basculeweg i.v.m. toename en verzwaring van vrachtverkeer
- Bereikbaarheid Sportpark Boshoven (nu Open Park Weert)
- Leefbaarheid en doorstroming op wegvak Ringbaan-Noord ter hoogte van Boshoven incl. VRI St. Luciastraat

3.3. Stap 2: Ruimtelijke ontwikkelingen en knelpunten

De tweede stap in het onderzoek is het in kaart brengen van de ruimtelijke ontwikkelingen. De Ruimtelijke ontwikkelstrategie is het leidend kader. De woningbouwopgave, de doorontwikkeling van bedrijventerreinen en voorzieningen zoals onderwijs, sport en cultuur groeien in verhouding mee en genereren ook verkeer. De ruimtelijke ontwikkelingen worden op kaart inzichtelijk gemaakt en aan de hand van de daarvoor geldende normen, wordt de hoeveelheid verkeer berekend voor het geprognostiseerde jaar 2040.

In het verkeersmodel worden deze hoeveelheden toegevoegd en wordt gesimuleerd hoe de verkeersstromen in de toekomst (2040) zullen gaan lopen. De beleidsmatige keuzes zoals, geen doorgaand verkeer door het centrum en leefbaarheid voor de kernen worden als kaders meegenomen in de geprognostiseerde routekeuze. Onderstaand een uitsnede van de wegcategorysering wat als basis dient voor de input in het verkeersmodel.



Nadat het verkeersmodel is doorgerekend is inzichtelijk op welke wegvakken / kruispunten de doorstroming belemmerd wordt en waar dus naar de toekomst toe een oplossing nodig is. Aan de hand van capaciteitsberekeningen wordt inzichtelijk welke maatregelen mogelijk zijn.

3.4. Stap 3: Scenario's en varianten (het resultaat)

Bij het uitwerken van de maatregelen zijn er mogelijk meerdere scenario's en varianten mogelijk. Scenario's gaan over een hoger abstractieniveau waarbij de vraag gesteld wordt: willen we een bepaalde verkeerskundige groei wel op die plek faciliteren óf is het beter om een alternatief daarvoor aan te dragen?

Op wegvak en kruispuntniveau zullen we per knelpunt één of meerdere varianten uitwerken tot schetsniveau en voorzien van een globale raming. Het schetsontwerp geeft inzicht in de omvang van de maatregelen en het oplossend vermogen van de maatregel. Meerdere losse maatregelen vormen een scenario voor één of meerdere wegvakken. Alle scenario's en varianten worden tegen elkaar afgewogen waarbij we in ieder geval kijken naar oplossend vermogen, kosten, draagvlak (participatief), toekomstbestendig, verkeersveiligheid en doorstroming.

Participatie

Bij het verkeersonderzoek wordt participatie ingezet om alle relevante belanghebbenden te betrekken. In het voortraject zijn gesprekken gevoerd met buurgemeenten zoals Nederweert, Cranendonck en Belgische grensgemeenten, evenals met de Provincie Limburg, Provincie Noord-Brabant en de Provincie Belgisch Limburg. Deze samenwerking waarborgt dat regionale en grensoverschrijdende ontwikkelingen goed worden meegenomen.

Tijdens het onderzoek (bij stap 3) worden bewoners en ondernemers actief betrokken via informatiebijeenkomsten en online consultaties. Hun input over ervaren knelpunten en gewenste verbeteringen wordt meegenomen in de uitwerking van de varianten. Ook worden maatschappelijke organisaties, onderwijs en vervoerspartners, zoals Arriva, gevraagd om mee te denken over scenario's en varianten.

Leefbaarheid

De verbetering van de ringbanenstructuur in Weert heeft niet alleen betrekking op doorstroming en verkeersveiligheid, maar ook op het waarborgen en verhogen van de leefbaarheid in omliggende woonwijken. De toename van verkeersstromen op de ringbanen veroorzaakt geluidsoverlast, luchtvervuiling en vormt een barrière voor veilige verbindingen tussen wijken.

De uiteindelijke maatregelen richten zich op het verminderen van deze negatieve effecten door gerichte maatregelen zoals geluidswerende voorzieningen, groenbuffers en veilige oversteekplaatsen voor fietsers en voetgangers. Het doel is om een balans te vinden tussen een goede bereikbaarheid en het behouden van een gezonde, prettige leefomgeving voor de inwoners van Weert.

3.5. Planning

Om een duidelijk overzicht te geven van de planning voor het verkeersonderzoek, volgen hieronder de belangrijkste stappen:

Bestuurlijke besluitvorming:

- | | |
|--|-------------------------|
| - Bestuurlijke besluitvorming door college / raad | september/ oktober 2024 |
| - Verzamelen benodigde data d.m.v. onderzoek | oktober/ november 2024 |
| - Berekeningen in het verkeersmodel | november/ december 2024 |
| - Uitwerken van scenario's en varianten | januari/ maart 2025 |
| - Collegebesluit (concept plan en voorkeursscenario) | april/ mei 2025 |
| - Raadsbesluit | juni 2025 |

Na besluitvorming in de gemeenteraad wordt het definitieve plan van aanpak door het college van B&W vastgesteld. Vervolgens wordt een adviesbureau geselecteerd om te ondersteunen in het uitvoeren van het onderzoek, het maken van de benodigde schetsontwerpen en het opstellen van globale kostenramingen. Voor dit onderzoek worden ook in het verkeersmodel van Weert doorrekeningen gemaakt. Infrastructurele maatregelen vragen een grote investering. Daarom zal tevens een prioritering aangebracht worden in de te nemen maatregelen.

De planning van het onderzoek is op hoofdlijnen opgesteld en zal in oktober verder worden uitgewerkt. Het is essentieel dat de onderzoeken plaatsvinden op specifieke momenten, bij voorkeur enkele weken aaneensluitend, buiten de vakantieperiode en zonder andere werkzaamheden die van invloed zijn op het verkeersaanbod. Deze aanpak zorgt ervoor dat de gegevens representatief en betrouwbaar zijn voor een nauwkeurige analyse van de verkeerssituatie in Weert.



Postbus 950
6000 AZ Weert
www.weert.nl