

Tabel 57

Effectbeschrijving  
verkeersveiligheid

Effecten	Ref.	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6
Verkeersveiligheid							
- Inrichting tracé	0	+	+	+	+	+	+
- Bundeling verkeer	0	-	-	0	++	+	++
- Risicocijfer	0	0	0	0	0	-	0
<b>Rangorde</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>5</b>

### 6.3.4

#### VERKEERSSTRUCTUUR

De verschillende alternatieven voor de B258n zijn moeilijk te vergelijken. Waar de alternatieven 3.4, 3.5 en 3.6 een directe relatie tussen de N300 (ter hoogte van de Dentgenbachweg) hebben en direct naar het zuiden bij Richterich aansluiten op de L232, leggen de alternatieven 3.1, 3.2 en 3.3 veel meer een relatie met de aansluiting van de N281. In de verkeersstructuur vervullen ze dan ook een andere rol.

De eerste drie alternatieven vormen met de Buitenring een doorgaande route richting Duitsland en via Richterich naar de A4. De andere drie alternatieven vormen meer een aparte ontsluitingsweg tussen de N281, Avantis en Richterich. Uit de modeldoorrekening blijkt ook dat er op deze alternatieven veel minder verkeer rijdt, wat verklaarbaar is door de minder gunstige ligging van de alternatieven in relatie tot de Buitenring. Vanuit de doelstelling waarbij de B258n een wezenlijk onderdeel vormt van de toekomstige Buitenring (met de nadruk op de verbinding tussen Aachen en Kerkrade), moet worden gesteld dat de eerste drie alternatieven (3.4, 3.5 en 3.6) daarin goed scoren en de tweede drie (3.1, 3.2 en 3.3) daarbij minder goed. Het alternatief waarbij op Avantis wordt aangesloten, moet zelfs negatief worden beoordeeld, omdat dit geen bijdrage levert aan het regionale wegennet. Met een etmaalintensiteit die lager ligt dan 4.000 mvt/etmaal valt het eigenlijk niet binnen de functie van een regionale verbindende weg (of gebiedsontsluitingsweg conform Duurzaam Veilig).

Effecten	Ref.	3.1	3.2	3.3	3.4	3.5	3.6
Verkeersstructuur	0	-	+/-	+/-	+	+	+
<b>Rangorde</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>5</b>

Een opmerking moet worden gemaakt dat bij alternatief 3.5 de vraag moet worden gesteld of dit alternatief niet te goed scoort in relatie tot de functie van de weg. Hierbij krijgt de weg zoveel verkeer te verwerken dat dit minder goed aansluit bij de functie en vormgeving van de weg. Vanuit het model blijkt dat er mogelijk zelf verkeer van de A76 wordt weggezogen naar de B258n. Dat past zeker niet bij de functie van de B258n.