

# PIP Buitenring Parkstad Limburg

## Oplegnotitie deelrapport 1,2 thema MER, alternatievenafweging

nummer	248103 PIP Buitenring Parkstad Limburg - Oplegnotitie deelrapport 1,2 thema MER, alternatievenafweging
datum	21 juni 2012
versie	definitief
van	Bastian van Dijck
project	PIP Buitenring Parkstad Limburg
projectnummer	248103
betreft	Oplegnotitie deelrapport 1,2 thema MER, alternatievenafweging

### **Aanleiding en kader**

#### *Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg oktober 2010*

De provincie Limburg is voornemens de Buitenring Parkstad Limburg (hierna ook wel Buitenring of BPL genoemd) te realiseren. Het is de bedoeling door de BPL één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat voor Parkstad. In het kader van de plan- en besluitvorming rond de BPL zijn in de periode 1999 t/m 2010 diverse onderzoeken uitgevoerd en procedures doorlopen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in het Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg dat op 8 oktober 2010 door Provinciale Staten van Limburg is vastgesteld.

#### *Uitspraak Raad van State 7 december 2011*

De Raad van State heeft bij uitspraak van 7 december 2011 het PIP vernietigd. De Raad van State is van oordeel dat er geen 'toereikend inzicht bestaat in de gevolgen van de weg voor de beschermde natuurgebieden 'Brunsummerheide' en 'Geleenbeekdal'. Daarnaast is een aantal andere beroepen (gedeeltelijk) gegrond verklaard. Ook zijn na vaststelling van het PIP in 2010 en tijdens de zitting bij de Raad van State door de provincie een aantal toezeggingen gedaan aan appellanten.

#### *Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg opnieuw vastgesteld*

Gedeputeerde Staten van Limburg hebben op 6 maart 2012, in reactie op de uitspraak van de Raad van State, besloten een nieuw Inpassingsplan voor de BPL voor te bereiden en dit in juni 2012 aan Provinciale Staten ter vaststelling aan te bieden. Het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 zal rekening houden met de uitspraak van de Raad van State, de gegrond verklaarde beroepen en de gedane toezeggingen. Tevens zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd. De doorgevoerde wijzigingen leiden er niet toe dat naar aard en omvang sprake is van een wezenlijk ander plan

#### *Wijzigingen PIP 2012 ten opzichte van 2010*

In een Nota van Verantwoording is beschreven hoe is omgegaan met de aanpassing van het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010 en is een leeswijzer bij het PIP 2012. Basis voor het PIP 2012 is het PIP 2010, aangepast en aangevuld op de volgende onderdelen:

- Verbeelding: aangepast aan de wijzigingen naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State, gegrond verklaarde beroepen, toezeggingen en ambtshalve wijzigingen.
- Regels: aangepast op enkele onderdelen.
- Toelichting: aangepast en geactualiseerd.
- Nota van Wijzigingen: overzicht van de wijzigingen aangevuld met kaart met locaties en overzicht resulterende wijzigingen op de Verbeelding.
- Aanvullende Nota van Zienswijzen: aanvulling en actualisatie van de Nota van Zienswijzen bij het PIP 2010.
- Oplegnotities bij deelrapporten van het PIP 2010.

#### *Oplegnotities*

De provincie heeft ervoor gekozen de deelrapporten bij het PIP 2010 zoveel als mogelijk te handhaven en de aanpassingen / actualisaties te beschrijven in oplegnotities per deelrapport. Hiervoor is gekozen, omdat de meeste

deelrapporten nog voldoende actueel zijn om de keuze in het PIP te kunnen onderbouwen. Bij een aantal deelonderzoeken is het aantal wijzigingen dusdanig groot, dat is besloten het deelrapport geheel of gedeeltelijk te vervangen. Dit geldt bijvoorbeeld voor Natuur (nieuwe Passende Beoordelingen voor Geleenbeekdal en Brunssummerheide, nieuw natuurrapport), Archeologie (definitieve archeologische rapporten) en Geluid (nieuwe analyse ten behoeve van Hogere Waarde besluit).

### **Actualiteit onderzoeken**

In de voorbereiding op en ten behoeve van het PIP 2010 zijn een aantal milieueffectrapporten en aanvullingen daarop opgesteld:

- Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg Fase 1 (2000);
- Tracénota/MER corridor fase 1 (2001);
- Tracénota /MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (2006, 2007);
- Tracénota / MER Buitenring Parkstad Limburg , 1<sup>e</sup> aanvulling (2008);
- Tracénota / MER Buitenring Parkstad Limburg , 2<sup>e</sup> aanvulling (2010);
- Tracénota / MER aansluiting Nuth (2009, 2010).

De laatste twee zijn als deelrapporten 1 en 2 bij het PIP 2010 opgenomen. Aan de hand van de milieuonderzoeken heeft een bestuurlijk afwegings- en trechteringsproces plaatsgevonden richting het voorkeursalternatief voor de BPL, zoals vastgelegd in het PIP 2010. Deze afweging en trechtering is samengevat beschreven in hoofdstuk 3 van de toelichting van het PIP 2010. In deze oplegnotitie is nagegaan of de alternatievenafweging, die ten grondslag heeft gelegen aan het voorkeursalternatief en is vastgelegd in het PIP 2010, nog valide en actueel is. Hierbij zijn ook de bezwaren tegen de alternatievenafweging beschouwd, zoals die naar voren zijn gekomen in de beroepenfase bij de Raad van State. Daarnaast is nagegaan of de maatregelen en wijzigingen in het PIP 2012 consequenties hebben voor de alternatieven-afweging, hetzij op het niveau van de BPL als geheel, hetzij op lokaal niveau (variëaties op onderdelen van de BPL).

### **Validiteit/actualiteit alternatievenafweging 2010**

#### *Voorgeschiedenis alternatievenafweging*

In het voorjaar van 2008 is met inachtneming van alle voorgaande onderzoeken en alternatievenafwegingen een bestuurlijk voorkeurstracé gekozen. De bestuurlijke afweging is weergegeven in paragraaf 3.4 van het PIP 2010 voor de BPL als geheel en in paragraaf 4.4. per tracédeel.

De Commissie m.e.r., een onafhankelijk toetsende commissie, heeft op 11 november 2008, op basis van het MER, de inspraakreacties en een eerste aanvulling op het MER, geoordeeld dat de essentiële informatie voor een onderbouwde keuze voorkeurstracé in het MER aanwezig was. Impliciet gaf de commissie daarmee aan dat de alternatievenafweging voldoende is. De Commissie vroeg is haar advies wel om extra informatie ten behoeve van de uitwerking van het voorkeursalternatief voor vastlegging in het inpassingsplan. Hieraan is in een tweede aanvulling op het MER, opgenomen als deelrapport 2 bij het PIP 2010, invulling gegeven. In deze aanvulling op het MER is onder andere de nut van en noodzaak voor de BPL verder onderbouwd. Hierbij is onderzocht wat het effect is van de verwachte bevolkingskrimp in Parkstad. De aanvulling geeft als conclusie dat de BPL in de gekozen vorm noodzakelijk is om de gestelde doelstellingen voor Parkstad te kunnen halen. De aanvullende informatie heeft niet geleid tot de noodzaak voor een andere/aanvullende alternatievenafweging.

Rekening houdend met alle onderzoeken, afwegingen en adviezen heeft Provinciale Staten van Limburg op 7 oktober 2010 het PIP voor de BPL vastgesteld en daarmee ingestemd met de keuze voor het voorkeursalternatief inclusief optimalisaties en de daaraan ten grondslag liggende alternatievenafweging.

Diverse appellanten hebben beroep aangetekend tegen het PIP BPL. Een deel van de beroepen handelde over nut en noodzaak, de alternatievenafweging en de uiteindelijke keuze voor het voorkeursalternatief, zoals vastgelegd in het PIP 2010. In de uitspraak van de Raad van State d.d. 7 december 2011 heeft de Raad het PIP vernietigd, maar niet op de gronden over nut en noodzaak, alternatievenafweging en keuze voorkeursalternatief.

De Raad van State heeft niet geoordeeld dat de nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd zouden zijn. De beroepsgrond dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven is ongegrond verklaard. Door appellanten ingebrachte alternatieven zijn in de optiek van de Raad van State al in eerder stadium voldoende beoordeeld en gemotiveerd afgefallen en er is volgens de Raad van State geen aanleiding voor onderzoek van nieuwe alternatieven. Dit geldt ook voor het Nulplusalternatief, tegenwoordig ook wel Groen en Bereikbaar genoemd (zie bijlage). De Raad van State heeft in haar uitspraak geoordeeld dat niet aannemelijk is gemaakt dat het nulplusalternatief een reëel alternatief voor het oplossen van de problematiek en het halen van de doelstellingen is.

In de ogen van de Raad van State is geen sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het besluit.

#### *Validiteit/actualiteit alternatievenafweging*

Sinds vaststelling van het PIP 2010 in oktober 2010 zijn de probleem- en doelstelling voor de BPL niet veranderd. Ook de wet- en regelgeving en het nationaal en provinciaal beleid geven geen aanleiding tot aanpassing van de uitgangspunten en randvoorwaarden. Tot slot is de referentiesituatie nog voldoende actueel (ook rekening houdend met krimp van de bevolkingsgroei, zoals in de beroepfase nader is onderzocht en gemotiveerd). De motivatie voor de keuze voor de BPL zoals vastgelegd in het PIP 2010 is nog steeds actueel en valide.

#### **Consequenties aanpassingen PIP 2012 ten opzichte van PIP 2010**

##### *Overzicht van aanpassingen*

In de Nota van Wijzigingen is een overzicht opgenomen van maatregelen en wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010. Voor de alternatievenafweging voor de BPL als geheel zijn van belang:

- De stikstofproblematiek en de maatregelen die hiervoor opgenomen zijn in het PIP 2012:
  - Plaatselijke snelheidsbeperking op de BPL van 100 naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunsummerheide;
  - Opkopen van landbouwgronden en emissierechten;
  - Verbreden van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunsummerheide;
  - Beheermaatregelen
  - Knip Naanhofsweg.

De kosten van deze maatregelen in relatie tot de baten.

Voor de afweging van varianten voor onderdelen van de BPL op lokaal niveau zijn van belang:

- Verbetering van de (fiets)verkeersoplossing kruising Patersweg-Allee-Akerstraat Noord-Trichterweg;
- Aanpassing ontsluiting Manege de Groene Vallei op de Baamstraat;
- Aanpassing ontsluiting Simrax op de Hopelerweg.

##### *De stikstofproblematiek, de hiervoor opgenomen maatregelen in relatie tot alternatievenafweging*

Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State op 7 december 2011 is in de eerste maanden van 2012 (meer) inzicht verkregen in onderzoek verricht naar de gevolgen van de Buitenring voor stikstofdepositie op de beschermde habitattypen in de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en Brunsummerheide. Hieruit is gebleken dat zonder aanvullende maatregelen sprake is van een toename van uitstoot van stikstofdepositie ten opzichte van de autonome situatie. Er is in samenspraak met diverse landelijke experts (de "externe klankbordgroep") in een expert meeting gezocht naar maatregelen om de uitstoot van de stikstofdepositie terug te dringen. Uiteindelijk zijn de volgende maatregelen kansrijk geacht om verder uit te werken en te onderzoeken::

- Plaatselijke snelheidsbeperking op de BPL van 100 naar 80 km/uur ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunsummerheide;
- Opkopen van landbouwgronden en emissierechten;
- Verbreden van het ecoduct en de aanleg van een aanpalend scherm op de Brunsummerheide.

Deze maatregelen zijn vastgelegd in het besluit van GS van 6 maart 2012.

Later zijn daar beheermaatregelen en de knip van de Naanhofsweg aan toegevoegd.

Alternatieve tracés voor (delen van) de BPL ter hoogte van de Natura2000gebieden Geleenbeekdal en Brunsummerheide worden (nog steeds) niet realistisch bevonden. Ter hoogte van het Geleenbeekdal is reeds eerder een zuidelijker gelegen alternatief onderzocht: over de Randweg ten noorden van Maria Gewanden. Bestuurlijk is hierin in 2008-2010 de keuze gemaakt voor de ligging zoals in het PIP 2010, met name vanuit de leefbaarheid voor de inwoners van Maria Gewanden. Deze afwegingsgrond is nog steeds actueel, mede ook omdat met andere maatregelen voorkomen kan worden dat er significant negatieve stikstofeffecten zijn op Natura2000gebied Geleenbeekdal. Ook ter hoogte van de Brunsummerheide is het tracé, zoals opgenomen in het PIP 2010 nog steeds valide. Alternatieve tracés doorsnijden het Natura2000 gebied elders en hebben elders negatieve/op te lossen stikstofeffecten. Het huidige tracé is de kortst mogelijke doorsnijding en bovendien op een al bestaand tracé. Deze afwegingsgrond is nog steeds actueel, mede ook omdat met andere maatregelen voorkomen kan worden dat er significant negatieve stikstofeffecten zijn op Natura2000gebied Geleenbeekdal.

#### *De plaatselijke snelheidsbeperking in relatie tot alternatievenafweging*

Om de uitstoot van stikstofoxiden ter plaatse van Natura2000 gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide te verminderen wordt de maximale snelheid op de BPL plaatselijk verlaagd. Dit is nodig tussen de aansluiting Nuth en de aansluiting Schuureikenweg/Naanhof (Geleenbeekdal) en tussen de Rimbürgerweg en Landgraaf (Brunssummerheide) om het gewenste effect te bereiken. De locaties zijn dusdanig gekozen dat het enerzijds het traject met snelheidsverlaging zo beperkt mogelijk wordt gehouden (wenselijk vanuit verkeersoptiek), anderzijds wel voldoende effect wordt bereikt. Er bestaan hiervoor geen alternatieven. 80 km/uur is de meest optimale maximale snelheid. Een hogere snelheid leidt tot teveel uitstoot, een lagere snelheid leidt tot ongewenste verkeerskundige neveneffecten en daarnaast niet tot veel minder uitstoot. Snelheidsverlaging leidt tot neveneffecten, met name op het onderliggend wegennet. Verkeersstromen en daarmee verkeersintensiteiten veranderen en dat leidt tot mogelijk andere effecten op geluidklimaat en luchtkwaliteit. De effecten zijn onderzocht en als relatief gering beoordeeld. Snelheidsverlaging is in combinatie met uitgebruiknemen van landbouwgronden en het verbreden van het ecoduct bij Brunssummerheide zijn noodzakelijk vanuit de stikstofproblematiek en rechtvaardigen daarmee de neveneffecten.

Ook specifiek ter hoogte van de aansluiting van de BPL op de A76 bij Nuth leidt de snelheidsverlaging niet tot een andere alternatievenafweging. De conclusie uit het MER dat er maar één realistisch alternatief is, het meest milieuvriendelijke alternatief op basis van alternatief 14, blijft valide, ook bij een snelheid van 80 km/uur.

#### *De uitbreukname van extra landbouwgronden in relatie tot alternatievenafweging*

Ca. 40 ha landbouwgrond wordt uit productie genomen. Dit naast de gronden, die al uit gebruik genomen zijn vanwege de ligging onder of naast de weg en vanwege natuurcompensatie-verplichtingen. Door het uitgebruiknemen vervalt de stikstofuitstoot van het landbouwgebruik van deze gronden. De keuze voor de gronden is ingegeven door de beschikbaarheid (verwerfbaarheid) en verwacht effect op Natura2000 gebieden. Er bestaan hiervoor geen alternatieven. Daarnaast wordt manege Brunssummerheide herbested tot natuur. Ook hiermee wordt de uitstoot van stikstof op Natura2000gebied (Brunssummerheide) teruggedrongen.

#### *Verbreden ecoduct Brunssummerheide in relatie tot alternatievenafweging*

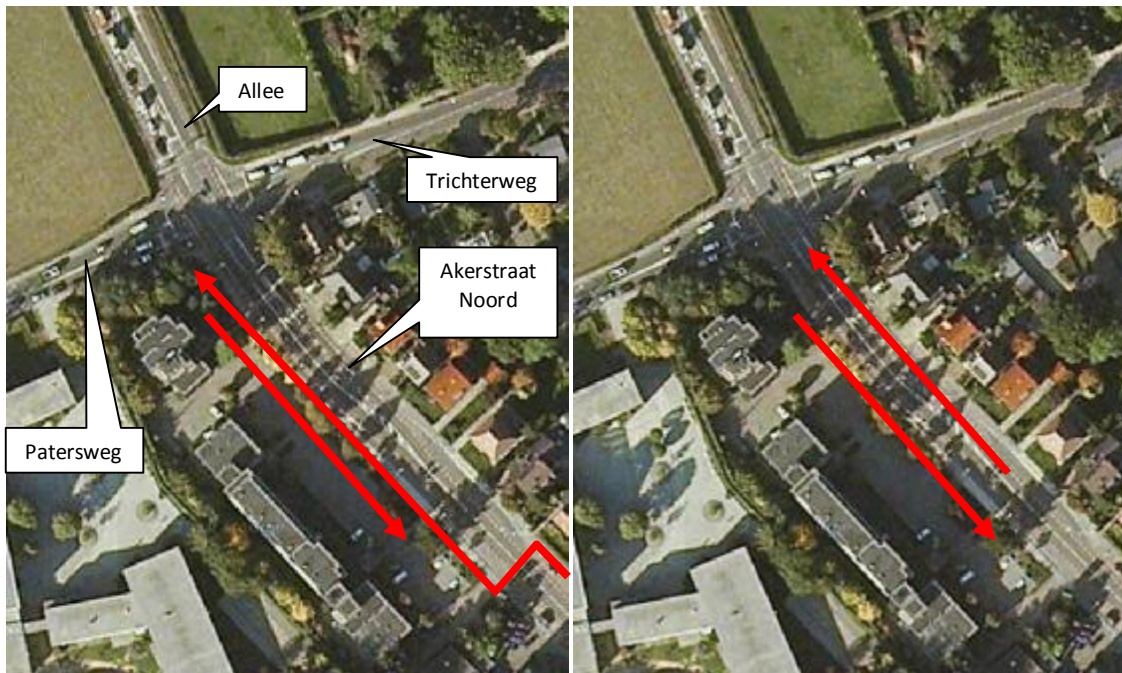
Ten behoeve van afscherming van de Brunssummerheide van uitstoot van stikstofoxiden van verkeer op de BPL wordt het in het PIP voorziene ecoduct verbreed van 15 m in het PIP 2010 naar 50 m in het PIP 2012. Aansluitend aan het ecoduct wordt aan de noordzijde een scherm gerealiseerd, specifiek voor de bescherming van een stikstofgevoelig vochtig heidegebied langs de BPL. De locaties van de verbreding van het ecoduct en het scherm zijn ingegeven door de dwangpunten in de omgeving (golfbaan, vochtige heide), het beoogde effect op stikstofdepositie en de eisen met betrekking tot het ecologisch functioneren van de verbinding en omgeving. Daarnaast is de landschappelijke inpassing in het ontwerpproces betrokken. Er bestaan voor de verbreding van het ecoduct geen alternatieven. Deze maatregel heeft veel positieve effecten, ook voor de ecologische verbinding met Duitse Natura-gebieden en heeft niet of nauwelijks neveneffecten. Verbreden van het ecoduct bij Brunssummerheide is in combinatie met snelheidsverlaging en het uitgebruiknemen van landbouwgronden is bovendien noodzakelijk vanuit de stikstofproblematiek en rechtvaardigt daarmee de neveneffecten.

#### *Tussenconclusie stikstofmaatregelen in relatie tot alternatievenafweging*

De maatregelen om de stikstofdepositie op Natura2000 gebieden te verminderen zijn nodig en zodanig gekozen dat ze enerzijds het gewenste effect hebben, anderzijds niet tot wezenlijk negatieve neveneffecten leiden. Er bestaat dan ook geen aanleiding tot een (andere) alternatievenafweging.

*Lokale wijzigingen in relatie tot variantenafweging: kruising Patersweg-Allee*

Het ontwerp van de kruising Patersweg-Allee-Akerstraat Noord-Trichterweg is enigszins verruimd en aangepast ten opzichte van het ontwerp in het PIP 2010. Dit o.a. om een betere, ruimere, veiligere afwikkeling van fietsstromen (schoolgaande kinderen) te realiseren. Er zijn binnen de beperkingen en randvoorwaarden ter plaatse twee varianten onderzocht: een variant met aan de westzijde van de Akerstraat-Noord een dubbelzijdig bereden fietspad en een variant met aan beide zijden van de Akerstraat Noord een enkelzijdig bereden fietspad. De tweede variant wordt vanuit fietsveiligheid als veiliger beoordeeld, met name door het niet nodig zijn van een extra oversteek over de Akerstraat Noord. De neveneffecten (o.a. ruimtebeslag) zijn gering en zijn niet onderscheidend voor de varianten. Een keuze heeft alleen lokale effecten, geen effecten op de BPL als geheel. De provincie heeft na afweging van beide varianten gekozen voor de meest veilige: met aan beide zijden van de Akerstraat Noord een enkelzijdig bereden fietspad.

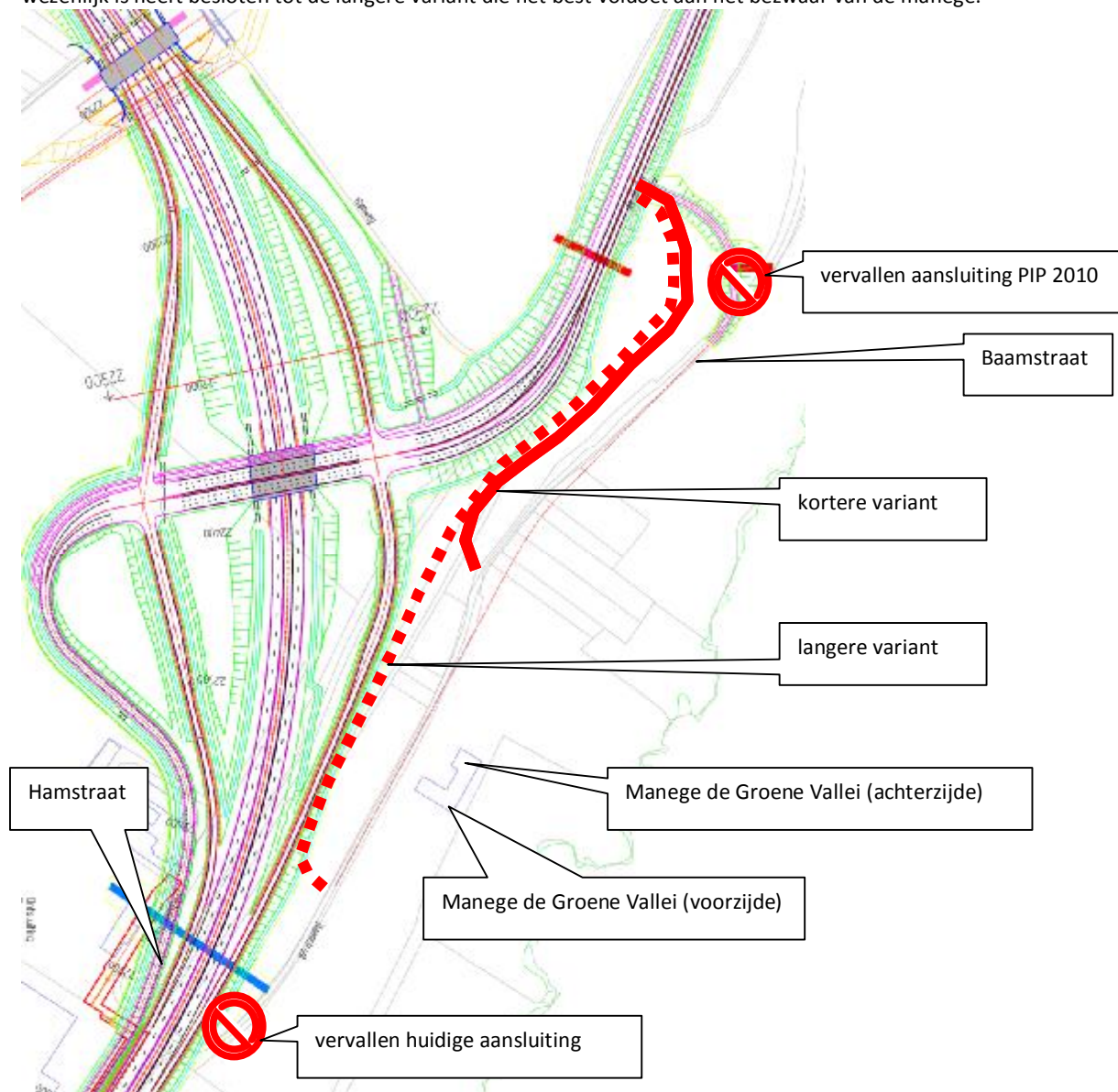


variant 1

variant 2 (bron ondergrond: Google Earth)

*Lokale wijzigingen in relatie tot variantenafweging: ontsluiting Manege Groene Vallei*

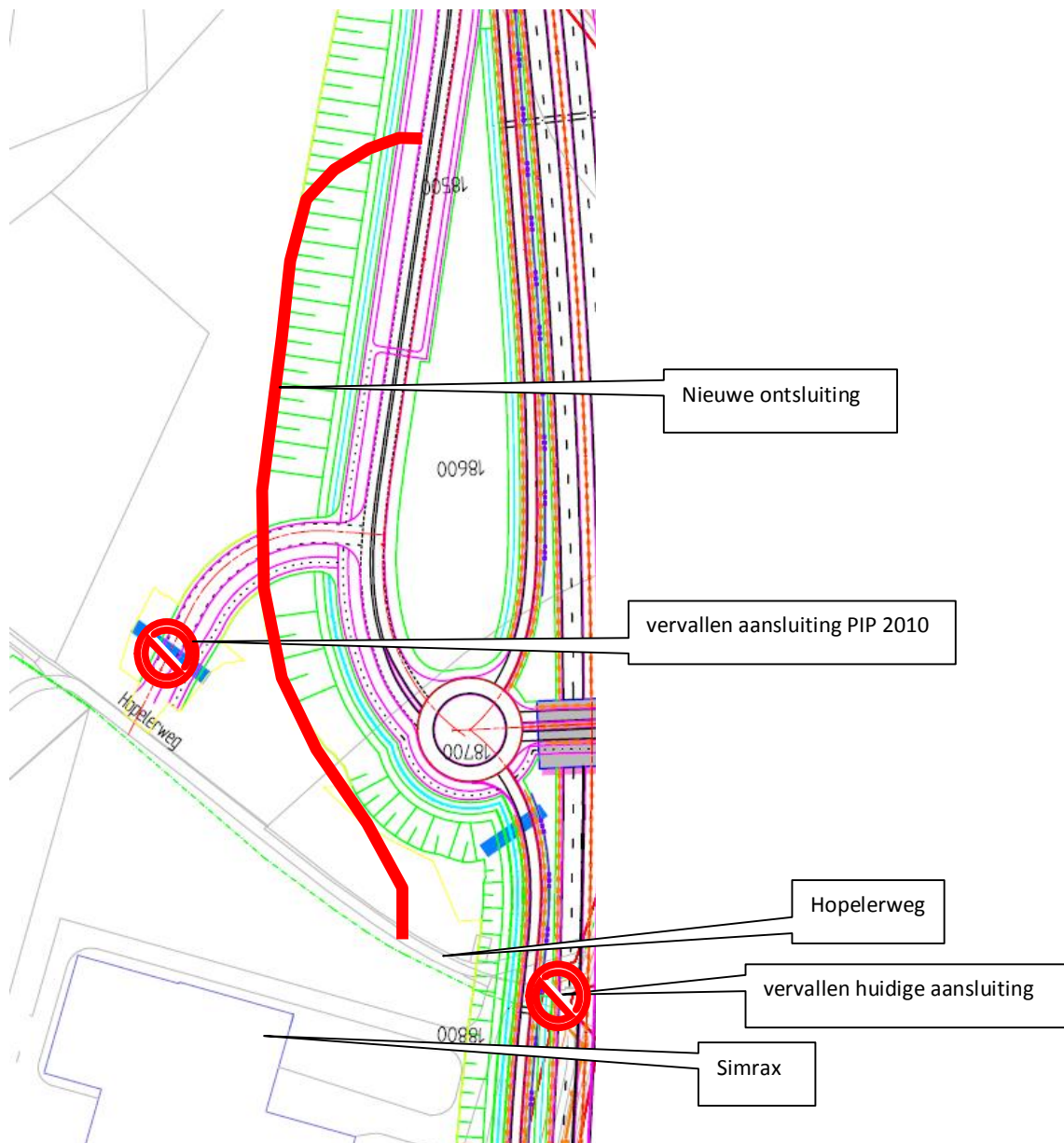
Het ontwerp voor de aansluiting van Manege de Groene Vallei op de Hamstraat is aangepast. De huidige aansluiting vervalt als gevolg van de BPL. De in het PIP 2010 voorziene nieuwe aansluiting ten oosten van de manege voldoet niet: de ontsluiting is te steil voor vrachtwagens. Binnen de beperkingen en randvoorwaarden ter plaatse is een aantal varianten onderzocht. Handhaven van de huidige aansluiting op de Hamstraat, vraagt aanpassing van de BPL ter plaatse, wat niet mogelijk is. Uitgaande van de aansluiting van de Baamstraat op de Hamstraat in het PIP 2010 is een kortere en langere ontsluiting richting manege onderzocht. Beide varianten hebben effect op natuur en landschap ter plaatse. Het effect op natuur betreft doorsnijding van EHS-beheergebied met geringe actuele natuurwaarden. Het effect op landschap is een extra doorsnijding van het landschap ter plaatse en het ontstaan van extra restruimtes. De kortere variant heeft minder effect op natuur en landschap, maar voldoet ook minder aan het bezwaar van de manege. De langere variant heeft meer effect op natuur en landschap, maar voldoet beter aan het bezwaar van de manege. De overige effecten zijn niet wezenlijk en ook niet onderscheidend. Een keuze heeft alleen lokale effecten, geen effecten op de BPL als geheel. De provincie is van mening dat het verschil in effect op natuur en landschap niet wezenlijk is heeft besloten tot de langere variant die het best voldoet aan het bezwaar van de manege.



*Varianten ontsluiting Manege de Groene Vallei op Baamstraat (ondergrond: referentieontwerp 2010)*

*Lokale wijzigingen in relatie tot variantenafweging: ontsluiting Simrax*

Het ontwerp voor de aansluiting van Simrax op de Hopelerweg is aangepast. De huidige aansluiting vervalt als gevolg van de BPL. De in het PIP 2010 voorziene nieuwe aansluiting voldoet niet: de ontsluiting is te steil voor vrachtwagens. Handhaven van de huidige aansluiting, vraagt aanpassing van de BPL ter plaatse, wat niet mogelijk is. Binnen de beperkingen en randvoorwaarden ter plaatse is een nieuwe aansluiting ontworpen die wel voldoet aan de ontwerptechnische eisen. Deze heeft effect op natuur en landschap, maar in relatief geringe mate en geeft geen aanleiding en/of mogelijkheid voor varianten. De overige effecten zijn niet wezenlijk. De variant heeft alleen lokale effecten, geen effecten op de BPL als geheel. De provincie is van mening dat het effect op natuur en landschap niet wezenlijk is heeft besloten tot nieuwe ontsluitingsvariant.



*Nieuwe ontsluiting Simrax op Hopelerweg (ondergrond: referentieontwerp 2010)*

*Tussenconclusie overige wijzigingen in relatie tot alternatievenafweging*

De overige wijzigingen in het PIP leiden niet tot een andere alternatieven/variantenafweging. De wijzigingen zijn zo vormgegeven dat ze enerzijds het gewenste effect hebben, anderzijds zo min mogelijk negatieve neveneffecten. Daar waar mogelijk en nodig zijn varianten onderzocht en heeft de provincie, alle aspecten afwegende, een keuze gemaakt.

*De kosten-baten verhouding in relatie tot alternatievenafweging*

De maatregelen en wijzigingen in het PIP 2012 leiden in combinatie met de toegenomen kosten voor de BPL ten opzichte van 2010 tot een enigszins veranderde balans tussen kosten en baten, zoals onderzocht in de Maatschappelijke Kosten Batenanalyse, deelrapport 3 bij het PIP. In de nieuwe MKBA bij het PIP 2012 zijn de effecten van de wijzigingen op de MKBA geanalyseerd. Conclusie is dat dit geen aanleiding geeft tot een andere alternatievenafweging voor de BPL.

*Totaalconclusie*

De maatregelen en wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010 zijn nodig voor het kunnen nemen van het besluit, het vaststellen van het PIP. De maatregelen en wijzigingen zijn zo gekozen dat ze enerzijds het gewenste effect hebben (verminderen stikstofdepositie, tegemoetkomen aan beroepen), anderzijds niet tot wezenlijk negatieve neveneffecten leiden. Daar waar alternatieven/varianten mogelijk zijn, zijn deze onderzocht en afgewogen. Er bestaat dan ook geen aanleiding tot een (andere) alternatieven/variantenafweging.

**Overzicht aanpassingen PIP (input voor Nota van Wijzigingen)**

*Deelrapport 1,2 Tracenota /MER aansluiting Nuth en Tweede aanvulling MER Buitenring*

Bovenstaande leidt niet tot aanpassing/aanvulling van de deelrapporten 1 en 2 .

*PIP Verbeelding*

Geen aanpassingen vanuit de alternatievenafweging

*PIP Regels*

Geen aanpassingen vanuit de alternatievenafweging

*PIP Toelichting*

De tekst van Hoofdstuk 3 is aangevuld met paragraaf 3.7 met een samenvatting van de afweging in deze oplegnotitie.



### **Bijlage “Nulplusalternatief” geen reëel alternatief**

In de beroepfase is specifiek aandacht besteed aan de stelling dat het Nulplusalternatief, tegenwoordig ook wel Groen en Bereikbaar genoemd, een betere oplossing zou zijn dan de BPL zoals vastgelegd in het PIP 2010. In het Mer fase 1 heeft reeds een onderzoek plaatsgevonden naar een nulplusalternatief. Dit alternatief bestond uit een optimalisatie van het huidige wegennet, ter bevordering van de verkeersdoorstroming op het bestaande doorgaande wegennet. Er was echter geen sprake van één nulplusalternatief, maar van verschillende maatregelen per Buitenringsegment die onderdeel zouden kunnen zijn van het nulplusalternatief. Ook is toen niet voor alle segmenten een nulplusalternatief opgesteld en betrof de doorrekening een regionaal statisch verkeersmodel uit 1996 met alles-of-niets toedeling.

#### *Geactualiseerde doorrekening nulplusalternatief*

De behoefte is ontstaan aan een nader onderzoek naar één nulplusalternatief, dat tevens een actualisatie is van het onderzoek van de Corridor-MER op basis van een geactualiseerd verkeersmodel, waarin rekening is gehouden met de meest actuele bevolkings- en sociaal economische gegevens. Dit onderzoek is door DHV B.V. in opdracht van de Provincie Limburg uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek was het inzichtelijk krijgen van de effecten van een nulplusalternatief ten opzichte van het nulalternatief (autonome situatie in 2025) en het voorkeursalternatief (BPL in 2025). Vervolgens is beoordeeld of een nulplusalternatief kan voldoen aan de gewenste doelstelling in het kader van de BPL.

#### *Uit welke maatregelen bestaat het 0+alternatief?*

Uitgangspunt bij de studie was dat een nulplusalternatief een alternatief is waarbij met een combinatie van (een aantal) kleine(re) maatregelen, een oplossing voor het probleem (van het nulalternatief / de autonome situatie) wordt beoogd. Dit heeft geleid tot een maatregelpakket van 26 maatregelen. Voorbeelden van maatregelen die door DHV zijn onderzocht zijn het oplossen van bestaande verkeersknelpunten in Parkstad en het (partieel) realiseren van een eenvoudige randweg (een “alternatieve” buitenring) over bestaande wegen.

Met behulp van een dynamisch verkeersmodel zijn de effecten van de maatregelen in deze studie inzichtelijk gemaakt.

#### *Conclusies*

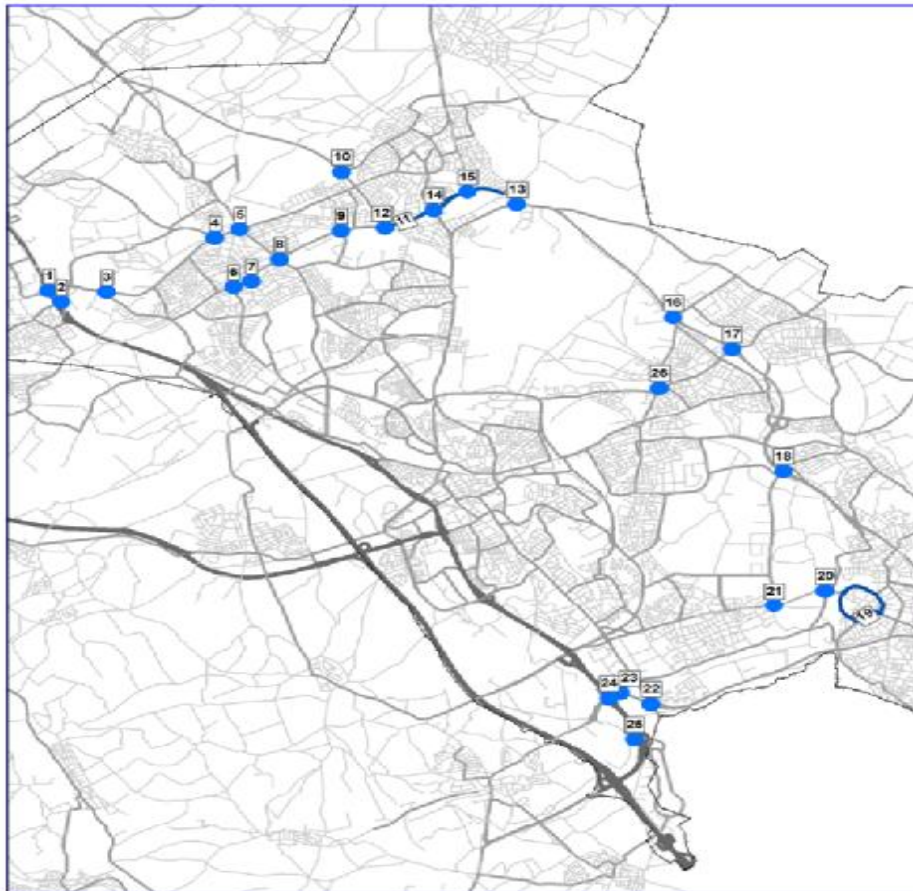
De conclusie van het onderzoek is dat het nulplusalternatief weliswaar op enkele locaties de doorstroming verbetert, maar dat de grootste knelpunten in Parkstad, zoals de aansluitingen N281 en knelpunten in de Binnenring niet worden opgelost. Dit zal tot gevolg hebben dat zowel de Binnenring als de daarop aansluitende wegen een verminderde doorstroming zullen kennen, vergelijkbaar met het nulalternatief. Voorts worden de knelpunten die op sommige locaties worden opgelost, geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving, dat vervolgens een (te) beperkte capaciteit kent.

Het nulplusalternatief biedt dus geen oplossing voor de bestaande knelpunten in Parkstad.

Verder geldt voor het nulplusalternatief dat per saldo de reistijd in Parkstad nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van het nulalternatief.

Het dynamisch verkeersmodel uit het DHV-rapport laat zien dat door de realisatie van de BPL, het onderliggend wegennet zal worden ontlast van doorgaand verkeer, wat naar verwachting in algemene zin gunstig is voor de leefbaarheid van Parkstad. Tevens zal het aantal doorstroomknelpunten sterk afnemen door de komst van de BPL, waardoor de reistijden in de regio afnemen.

De Raad van State heeft in haar uitspraak geoordeeld dat niet aannemelijk is gemaakt dat het nulplusalternatief een reëel alternatief voor het oplossen van de problematiek en het halen van de doelstellingen is.



Meerregel (Gemeente)	Locatie	Omschrijving
1 Nuth	Aansluiting A76 Nuth-Kathagen	Vrije rechteafrter van afrit A76 naar De Hoesel (en dubbele linksafrit vanaf afrit)
1 Nuth	Idem	Vrije rechteafrter van Kathagen naar boort A76 (en dubbele boort)
1 Nuth	Idem	Verbreiden veldwet over de A76 van D naar G rijstroken (twee rechtsrijdende rijstroken en beide richting) en dubbele rijstroken linksaf van de Hoesel naar afrit A76)
2 Nuth	Kruising Van Eyndeweg-Stationstraat-Stationplein	Turborotonde
3 Heerlen	Kruising Haerhottsweg-Schuurelkenweg-Randweg	Turborotonde
4 Heerlen	Kruising Randweg-Patersweg-Hornmeyerweg	Turborotonde
5 Heerlen	Kruising Patersweg-Allée-Akerstraat Noord	Turborotonde
6 Heerlen	Kruising Marktstraat-Mgr. Nolensstraat-Nieuwstraat	Turborotonde
7 Heerlen	Kruising Mgr. Nolensstraat-Akerhottstraat	Turborotonde
6 Heerlen	Kruising Akerstraat Noord-Emmaberg-Kouwensdreef	Turborotonde
6 Heerlen	Idem	Sterotonde (D) toeledende rijstroken, 3 rijstroken op de rotonde en 2 afleidende rijstroken
9 Brunssum	Idem	Fietsers bij de sterotonde ongetekend
9 Brunssum	Emmaberg - Goudstraat - Koolweg	Turborotonde
10 Brunssum	Kennedylaan-Schouwag (N276)	Uitbreiding van de rijstroken bij de verkeerslichten
11 Brunssum	Kanal Doornstraat-Rocampiaan-Prins Hendriklaan-Rimbungerweg	Verbreiden naar 2x2 rijstroken ( tussen N276 en Peimbrandtstraat)
12 Brunssum	Wielebweg	Afsluiten naar de rotonde N276-Emmaberg
13 Brunssum	Peimbrandtstraat	Afsluiten bij de Rimbungerweg
14 Brunssum	Rocampiaan-Akerstraat-Ruppelstraat	Turborotonde
15 Brunssum	Prins Hendriklaan-Rimbungerweg	Turborotonde
16 Landgraaf	Brunssumerweg-Randweg	Uitbreiden rijstroken verkeerslichten
17 Landgraaf	N299 Hoogstraat	2 Turborotondes (aan elke zijde van de N299 bij de toel. en afrit)
17 Landgraaf	Idem	Vrije zandweg rechtstreeks aansluiten op turborotonde Hoogstraat/Afrit N299
18 Kerkrade	N299 Dorigenbachweg-Menshagelweg	Aanpassing naar een gelijkwaardige kruising met twee turborotondes (aan beide zijden van de N299) en aanpassing aansluitingen door verwijderen toe- en afrit
19 Kerkrade	Kornsweg - Kornswaerstraat - Oranjestraat - Grijpolderstraat - Punging - Geopar - Bockelstraat (verlenging Kerkrade)	Centruming Kerkrade uitbreiden met extra rijstroken bij de kruisingen
20 Kerkrade	Kruising Grijpolderweg-W. Ingraach-Kerkrade-Spoerweg	Uitbreiden verkeerslichten met extra rijstroken
21 Kerkrade	Kruising Kerkradesteinweg - Kerkradesteinweg - Dorigenbachweg	Turborotonde
22 Kerkrade	Kruising Looft-Horbecherstraat-Hismestraat (N336)	Maken van een volledige aansluiting (bevoegen van een toel. en afrit)
23 Kerkrade	Kruising Heide - Hamstraat (N300)	Afsluiten van de Heide nabij de Hamstraat (N300)
24 Kerkrade	Aansluiting Beiler-N201	Uitbreiden aansluiting met extra rijstroken
25 Kerkrade	Verkeersplein Avenstade	Verkeerslichten bevoegen op het verkeersplein
26 Landgraaf	Kruising Pasweg - Klakkeweg - Molweg - Kampstraat	Aanpassing van de route door een direct verandering te maken Pasweg-Klakkeweg en door het aanpassen van twee turborotondes (Pasweg-Molweg en Kampstraat-Klakkeweg)