



- Doel 6: Verbetering van het vestigings-/ondernemingsklimaat
- Doel 7: Versterking van de toeristisch-recreatieve sector

In het vervolg van de notitie worden de doelen nog kort toegelicht. Voor een uitgebreide toelichting op de doelen en de achterliggende probleemanalyse wordt verwezen naar het rapport uit 2010.

Een cruciaal verschil ten opzichte van de studie uit 2010 is dat onderscheid wordt gemaakt naar twee situaties: de eindsituatie en de periode daarnaar toe. Onderdeel van het maatregelenpakket voor stikstofreductie en natuurontwikkeling in het voorliggende Inpassingsplan is een snelheidsmaatregel. Voor het terugdringen van de stikstofdepositie wordt de snelheid op de Buitenring ter hoogte van het Geleenbeekdal en Brunsummerheide verlaagd van 100 km/h naar 80km/h. Het betreft een naar het zich laat aanzien tijdelijke maatregel. Voorzichtigheidshalve wordt in deze notitie (analoog aan de geactualiseerde MKBA) uitgegaan van het opheffen van de maatregel per 1 januari 2030. Deze maatregel heeft een tijdelijk effect op het verkeerskundig functioneren van de Buitenring ten opzichte van het '100 km/uur-ontwerp' in het Inpassingsplan voor 2010, en daarmee ook op de doelen die met het project worden nagestreefd. Dit geldt niet of nauwelijks voor de andere aanvullende maatregelen in het voorliggend Inpassingsplan ten opzichte van het plan uit 2010. Zie ook de toelichting in het geactualiseerde MKBA-rapport. De snelheidsmaatregel maakt het echter wel wenselijk om de periode waarin deze van kracht is apart te bezien. Dit resulteert ertoe dat in deze notitie onderscheid wordt gemaakt in de periode tot 2030 (de tijdelijke situatie) en de periode na 2030 (de eindsituatie).

#### **Beschrijving tijdelijke en eindsituatie Buitenring in relatie tot doelbereik**

De Buitenring is een infrastructuurproject dat in de toetsing op doelbereik in 2010 derhalve primair op zijn verkeerskundig functioneren en op zijn verkeerskundige (en hieruit weer voortvloeiende) effecten is beoordeeld. Voor de toetsing op doelbereik is derhalve primair van belang of in het voorliggende Inpassingsplan veranderingen in het verkeerskundig functioneren zijn doorgevoerd.

Voor de eindsituatie voor de Buitenring geldt dat het verkeerskundig functioneren hiervan ongewijzigd is ten opzichte van het Inpassingsplan uit 2010 dat als basis diende voor de destijds opgestelde toetsing op doelbereik. In de studie uit 2010 is het geoptimaliseerde voorkeurstracé voor de Buitenring op doelbereik getoetst. Dit tracé staat ook in het nieuwe Inpassingsplan centraal. Hierin is het verkeerskundig ontwerp van de Buitenring in het nieuwe Inpassingsplan onveranderd gebleven ten opzichte van voorjaar 2010: de ligging en inpassing van de weg, alsook de aansluitingen met onderliggend wegennet zijn onveranderd gebleven. Dit betekent dat voor de eindsituatie dezelfde conclusies gelden als in de toetsing uit 2010.

Voor de tijdelijke situatie geldt dus dat er sprake is van een lagere maximumsnelheid (80 in plaats van 100 km/uur) ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunsummerheide. Als gevolg van de snelheidsverlaging wordt de Buitenring een wat minder aantrekkelijk alternatief voor bestaande routes. Dit effect is ook terug te zien in de uitgevoerde verkeersanalyses. Deze laten zien dat als gevolg van deze maatregel het gebruik van de Buitenring afneemt ten opzichte van het oorspronkelijke ontwerp. Ter hoogte van het Geleenbeekdal en de Brunsummerheide nemen intensiteiten af met ter plekke circa 5 à 10 procent. Het doelbereik zal minder worden.

In het vervolg van deze memo wordt per doelstelling in meer detail uitgewerkt hoe de eind- en de tijdelijke situatie daaraan voldoen.

## **Doel 1: Verbetering van de verkeersstructuur**

### *Wat is het doel?*

Uit de in 2010 gemaakte probleemanalyse komt naar voren dat de verkeersstructuur in Parkstad Limburg diffuus is en dat een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt vooral aan duidelijke ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming in de oostzijde van Parkstad Limburg af te wikkelen. Dit verkeer rijdt nu over het onderliggende wegennet door de bebouwde kom. Hierdoor komt het wegennet op weggebruikers vaak over als onsaamenhangend, onoverzichtelijk en inconsistent.

De provincie beoogt met de Buitenring de **verkeersstructuur in Parkstad Limburg te verbeteren**. Het doel is om met de Buitenring een duidelijke en passend ingerichte route voor regionaal en bovenregionaal verkeer te realiseren, die de kernen in Parkstad met elkaar en met andere regio's verbindt, en waarmee het onderliggend wegennet wordt ontlast van doorgaand verkeer. De Buitenring moet daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de beoogde lange termijn netwerkstructuur in Parkstad Limburg.

### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

Voor de eindsituatie gelden dezelfde conclusies als uit 2010. **De Buitenring verbetert de verkeersstructuur in Parkstad Limburg. De verbinding versterkt de hiërarchische structuur** van het wegennet in Parkstad Limburg conform de principes van Duurzaam Veilig. Na ingebruikname is niet alleen het westelijk deel maar ook het oostelijk deel van Parkstad Limburg met stroomwegen ontsloten. Conform de principes van Duurzaam Veilig worden hiermee meer homogene verkeersstromen op het wegennet in het gebied bevorderd; functie en gebruik van wegen sluiten meer op elkaar aan. Het hoogwaardige ontwerp van de Buitenring draagt er in zeer sterke mate toe bij dat voor tal van verplaatsingen op regionaal niveau een aantrekkelijk alternatief ontstaat voor het onderliggend wegennet. De uitgevoerde berekeningen laten zien dat (boven)regionale verkeersstromen verschuiven naar de Buitenring en vergelijkbare wegen; binnen de bebouwde kom van Parkstad Limburg neemt het autokilometrage met 8 procent af.

### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

Voor de tijdelijke situatie geldt dat de Buitenring ook aan deze doelstelling voldoet. De verkeersstructuur wordt verbeterd doordat de hiërarchische structuur versterkt wordt en er een aantrekkelijk alternatief ontstaat voor het onderliggend wegennet. De hoeveelheid verkeer die verschuift van dit onderliggend wegennet naar de Buitenring is echter wat lager dan bij de eindsituatie. De verkeersberekeningen laten dit ook zien.

## **Doel 2: Verbetering van de interne bereikbaarheid**

### *Wat is het doel?*

Uit de probleembeschrijving uit 2010 komt naar voren dat de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg onvoldoende is. De interne bereikbaarheid heeft betrekking op de reistijd van verplaatsingen binnen Parkstad Limburg. Capaciteitsknelpunten en de diffuse structuur van het wegennet zorgen voor relatief lange reistijden voor verplaatsingen tussen de kernen in Parkstad Limburg. Dit heeft ook zijn weerslag op de doorstroming van het openbaar busvervoer en het langzaam verkeer in Parkstad Limburg.

De Buitenring beoogt de **interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg te verbeteren** door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden (vooral aan de oostzijde) van Parkstad Limburg en betere

doorstroming van het verkeer, waardoor de reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg afnemen. Niet alleen het autoverkeer profiteert hiervan maar ook de andere verkeersdeelnemers.

#### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

De Buitenring verbetert **de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg**; reistijden van verplaatsingen binnen Parkstad Limburg nemen substantieel af. Op oost-westrelaties, zoals Nuth-Brunssum en Simpelveld – Kerkrade, nemen reistijden tot 30 procent af. Voor een deel zijn deze reistijdwinsten toe te schrijven aan minder capaciteitsknelpunten door de Buitenring maar voor het grootste deel aan het hoogwaardige ontwerp van de verbinding. Niet alleen het autoverkeer profiteert hiervan maar ook het openbaar vervoer en het langzaam verkeer, zij het dat de effecten hiervoor beperkt lijken.

#### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

Ook in de tijdelijke situatie resulteert de Buitenring in kortere reistijden. De MKBA laat wel zien dat de gemonetariseerde reistijdboten circa 15 procent lager liggen in vergelijking met de eindsituatie. Er is nog steeds sprake van substantiële reistijdeffecten. Ook hier geldt dat het plan nog steeds aan de doelstellingen voldoet. De interne bereikbaarheid wordt verbeterd; de reistijden nemen af.

### **Doel 3: Verbetering van de externe bereikbaarheid**

#### *Wat is het doel?*

De externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg is onvoldoende. Het gaat bij externe bereikbaarheid om verplaatsingen tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden, en om het doorgaand verkeer door Parkstad Limburg. De regio is niet optimaal ontsloten met omliggende regio's en vice versa. De A76, de A79 en de N281 zijn hoogwaardige verbindingen die de regio ontsluiten, maar zij ontsluiten primair het westelijk deel van Parkstad Limburg. Er bestaat momenteel geen hoogwaardige verbinding die de oostzijde van Parkstad Limburg verbindt met Aachen. Ook de verbindingen van de oostzijde met de A76, de Westelijke Mijnstreek (N276) en Midden-Limburg (N274) zijn niet optimaal.

De Buitering moet leiden tot een **verbetering van de externe bereikbaarheid** door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden aan de oostzijde in Parkstad Limburg. Reistijden voor verplaatsingen tussen dit deel van Parkstad Limburg en omliggende regio's moeten hierdoor afnemen.

#### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

De Buitenring verbetert **de externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg**; reistijden tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden nemen af. Dit geldt in het bijzonder voor verplaatsingen tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en de regio Aachen (reistijden nemen af met circa 30%), maar ook reistijden tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en de A76 en Maastricht nemen beduidend af. Daarnaast worden de N274 en N276 een aantrekkelijker alternatief voor verplaatsingen tussen de oostzijde van Parkstad Limburg enerzijds en de Westelijke Mijnstreek en Midden-Limburg anderzijds.

#### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

Voor de doelen ten aanzien van externe bereikbaarheid geldt een vergelijkbare situatie als voor de doelen ten aanzien van interne bereikbaarheid. Zoals aangegeven hiervoor liggen de reistijdboten circa 15 procent lager in vergelijking met de eindsituatie. Maar ook in deze situatie nog altijd sprake van kortere reistijden met bijvoorbeeld Aachen. De Buitenring voldoet daarmee aan de doelen van een verbeterde bereikbaarheid.

#### **Doel 4: Verbetering van de verkeersleefbaarheid**

##### *Wat is het doel?*

Uit de in 2010 gemaakte probleembeschrijving komt naar voren dat Parkstad Limburg op verschillende plaatsen wordt geconfronteerd met leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer. Het gaat hierbij om problemen met luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten. Deze problemen hangen deels samen met de verkeersstructuur in Parkstad Limburg. Door de diffuse structuur van het wegennet verplaatst verkeer zich veelal kriskras over het onderliggende wegennet door het gebied. Dit resulteert in hoge verkeersintensiteiten en congestie op verschillende plekken binnen de bebouwde kom. Tevens zijn op een aantal plaatsen woningen dicht langs (drukbereden) ontsluitingswegen gelegen, waardoor ter plekke de leefbaarheid onder druk staat.

De Buitenring moet de leefbaarheid in Parkstad Limburg verbeteren. Enerzijds moet de Buitenring zorgen dat minder verkeer wordt afgewikkeld door de woonkernen, door niet-bestemmingsverkeer zoveel mogelijk te verschuiven van het onderliggende wegennet naar de Buitenring. Anderzijds moet het ontstaan van nieuwe leefbaarheidsknelpunten na ingebruikname van de Buitenring zoveel mogelijk worden beperkt.

##### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

Als gevolg van het verschuiven van verkeersstromen van het onderliggend wegennet naar de Buitenring, wordt ook voldaan aan de doelstellingen ten aanzien van de **verkeersleefbaarheid**. Illustratief in dit kader is dat het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom met circa 8 procent afneemt, met alle positieve effecten op leefbaarheid van dien. Op verschillende wegen die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, nemen intensiteiten substantieel af. De totale emissies nemen wat toe, maar binnen de bebouwde kom nemen de emissies met circa 4 procent af. In de delen van Parkstad Limburg die buiten de directe geluidszone (circa 400 meter) van de Buitenring liggen zal tenslotte de geluidsbelasting op woningen afnemen. Na mitigerende maatregelen neemt de geluidshinder per saldo ook in de zone rondom de Buitenring af, ten opzichte van de situatie zonder Buitenring.

##### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

In de tijdelijke situatie voldoet de Buitenring ook aan dit doel. Op een aantal locaties op de Buitenring zijn de intensiteiten wel lager in vergelijking met de eindsituatie, wat ook resulteert in hogere intensiteiten op het onderliggend wegennet, Maar ook in de tijdelijke situatie trekt de Buitenring nog altijd veel verkeer; de Buitenring is een aantrekkelijk alternatief voor ritten door de bebouwde kom. Verwacht mag worden dat ook in deze tijdelijke situatie de verkeersleefbaarheid verbetert. Daarbij resulteren de stikstofreductiemaatregelen ook in de tijdelijke situatie tot een verminderde uitstoot van emissies.

#### **Doel 5: Verbetering van de verkeersveiligheid**

##### *Wat is het doel?*

Uit de probleembeschrijving uit 2010 blijkt dat Parkstad Limburg een aantal verkeersonveilige locaties kent die deels samenhangen met de huidige verkeersstructuur in Parkstad Limburg. Het wegennet voldoet niet overal aan de basisprincipes van een veilig wegennet conform de principes van Duurzaam Veilig, waarin onder meer verschillende soorten verkeer zoveel mogelijk van elkaar zijn gescheiden. De verkeersstructuur in Parkstad Limburg is diffuus van karakter en verschillende typen verkeersstromen (onder meer doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer) mengen op het onderliggende wegennet. Dit leidt tot verschillende onveilige verkeerssituaties.

Met de Buitenring wordt beoogd **de verkeersveiligheid in Parkstad Limburg te verbeteren**. Met het ontwerp van de weg en de functie van de Buitenring in het regionale wegennet wordt beoogd het wegennet in Parkstad Limburg als geheel beter te laten aansluiten bij de principes van een Duurzaam Veilige inrichting. Daarnaast moet de Buitenring bijdragen aan een ontvlechting van verschillende typen verkeersstromen.

#### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

Het verschuiven van verkeersstromen van het onderliggend wegennet naar de Buitenring heeft positieve gevolgen voor de **verkeersveiligheid**. Het aantal voertuigkilometers binnen de bebouwde kom neemt met 8 procent af, met positieve effecten voor de verkeersveiligheid. Als gevolg van de Buitenring daalt het aantal letselgevallen in het verkeer met circa 3 procent.

#### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

Voor verkeersveiligheid gelden naar verwachting dezelfde effecten als op verkeersleefbaarheid. Het mindere verkeer over de Buitenring met als consequentie meer verkeer door de bebouwde kom zal tot minder positieve veiligheidseffecten leiden. Er mag echter nog altijd verwacht worden dat de verkeersveiligheid verbetert. De Buitenring voldoet ook aan dit doel.

### **Doel 6: Verbetering van het vestigings-/ondernemingsklimaat**

#### *Wat is het doel?*

Uit de probleembeschrijving uit 2010 komt naar voren dat de bereikbaarheid van Parkstad Limburg niet optimaal is, en er daarmee toe bijdraagt dat de economische ontwikkeling van de regio achterblijft bij het Nederlandse gemiddelde. Dit geldt met name voor de oostzijde van Parkstad Limburg waar bovendien juist de komende jaren nog verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien.

Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd de verkeersstructuur en de bereikbaarheid van Parkstad Limburg zodanig te verbeteren, dat het **vestigings-/ondernemersklimaat** in Parkstad Limburg **voor bestaande en nieuwe bedrijven wordt versterkt** en de economische ontwikkeling van de regio optimaal wordt ondersteund.

#### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

Ook ten aanzien van de doelen van **versterking vestigings- en ondernemersklimaat** is de conclusie dat de Buitenring hieraan voldoet. De Buitenring creëert als gevolg van lagere transportkosten voor bedrijven en de (bescheiden) positieve effecten op de regionale arbeidsmarkt naar verwachting circa 180 extra arbeidsplaatsen bij bedrijven in Parkstad Limburg. De Buitenring biedt daarnaast, weliswaar beperkte, mogelijkheden voor de ontwikkeling van de bedrijventerreinen in Parkstad Limburg.

#### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

Ook in de tijdelijke situatie wordt dit doel gerealiseerd. De MKBA laat zien dat er nog altijd sprake is van substantiële reistijdbeaten ook al zijn deze circa 15 procent lager dan in de eindsituatie. De Buitenring zal daarmee nog altijd resulteren in een verbetering van het ondernemingsklimaat en in extra werkgelegenheid.

## **Doel 7: Versterking van de toeristisch-recreatieve sector**

### *Wat is het doel?*

Uit de probleembeschrijving van 2010 komt naar voren dat de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg sterk in ontwikkeling is, maar dat de sector niet kan profiteren van een optimale ontsluiting over de weg. De ontsluiting van toeristisch-recreatieve attracties schiet op een paar punten tekort. Hierdoor wordt het bezoeken van verschillende attracties ook minder gemakkelijk gecombineerd en lijken kansen om bezoek aan toeristisch-recreatieve attracties te stimuleren niet te kunnen worden benut.

De realisatie van de Buitenring moet zorgen voor een betere ontsluitingsstructuur. Hiermee wordt het **vestiging- en ondernemersklimaat voor de toeristisch-recreatieve sector** in Parkstad Limburg versterkt en nieuwe ontwikkelingen in het gebied optimaal ondersteund.

### *Toetsing op doelbereik: Eindsituatie*

De Buitenring versterkt ook de **toeristisch-recreatieve sector** in Parkstad Limburg. Wel is het zo dat deze effecten (zeer) beperkt van omvang lijken en deze effecten moeten niet worden overschat. Ook momenteel zonder de Buitenring is de toeristisch-recreatieve sector in het gebied al sterk in ontwikkeling.

### *Toetsing op doelbereik: Tijdelijke situatie*

De toeristisch-recreatieve sector is net als het regionale bedrijfsleven gebaat bij een verbeterde bereikbaarheid. Zo ook eerder aangegeven is ook in de tijdelijke situatie nog altijd sprake van substantiële reistijdbaten. Ook hier geldt dat de Buitenring ook aan dit doel voldoet.

## **Conclusies**

In dit rapport is het hernieuwd vast te stellen Inpassingsplan voor de Buitenring op doelbereik beoordeeld. De memo laat zien dat voor de eindsituatie het doelbereik ongewijzigd is ten opzichte van de conclusies in de toetsing op het 'originele' Inpassingsplan uit 2010. Analoog aan de conclusie in 2010 kan worden geconcludeerd dat in de eindsituatie de Buitenring op de meeste punten goed voldoet aan de doelstellingen die ermee worden nagestreefd. Voor wat betreft de periode waarin de snelheidsmaatregel van kracht is geldt ook dat de Buitenring voldoet aan de doelstellingen, maar in wat mindere mate dan in de eindsituatie. Er is sprake van een minder hoogwaardige verbinding dan in de eindsituatie waardoor de Buitenring ook een wat minder aantrekkelijk alternatief is voor de weggebruiker in vergelijking met de eindsituatie. Maar ook in de tijdelijke situatie is sprake van een aantrekkelijk alternatief. De berekeningen laten zien dat er sprake blijft van substantiële reistijdbaten en dat de Buitenring veel verkeer blijft trekken.