

Zienswijze inzake N280 West – wegvak Baexem

Notitie Reikwijdte en
Detailniveau

Stichting Milieufederatie Limburg

Nummer 272.111.3
11-12-2012

Inhoudsopgave

Zienswijze inzake N280 West . wegvak Baexem
Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Stichting Milieufederatie Limburg

Inhoudsopgave	1
Voorwoord	3
1 Probleemstelling, doelstellingen en beoordelingssystematiek	5
In hoofdstuk 3 van de NRD wordt o.a. de probleemstelling beschreven en in hoofdstuk 4 de doelstellingen. In dit hoofdstuk willen wij graag onze zienswijze geven op deze aspecten. Ook willen wij graag nader ingaan op de beoordelingssystematiek, te weten de doelcriteria, effectcriteria en effectbeoordeling die in hoofdstuk 6 van de NRD staan beschreven.	5
1.1 Probleemstelling	5
1.2 Doelstellingen	6
1.3 Beoordelingssystematiek	7
1.3.1 Doelstellingen	7
1.3.2 Randvoorwaarden	7
1.3.3 Effectcriteria	8
2 Alternatieven en varianten	11
2.1 Alternatief 1: 0-alternatief	11
2.2 Alternatief 2: Knelpuntgerichte aanpak	11
2.2 Alternatief 3: Randweg 1	12
2.3 Alternatief 4: Randweg 2	12
2.4 Alternatief 5: Randweg 3, 2x1 rijstrook en gelijkvloerse kruisingen	12
2.5 Alternatief 6: Randweg 3, 2x2 en ongelijkvloerse kruisingen	13
3 Duurzaam Veilig en de N280	15
3.1 Duurzaam Veilig-principes	15
3.2 Duurzaam Veilige mogelijkheden	15
3.2.1 Duurzaam Veilig-alternatieven	16
3.2.2 Effectiviteit van de Duurzaam Veilige-alternatieven	17
3.3 Parallelstructuren en Duurzaam Veilig	19
3.3.1 Noodzaak van parallelstructuren	19

3.3.2 Aanbevolen wijzigingen in NRD en koepelnotitie	21
Afsluitend	23
Bronvermelding	23

Voorwoord

Middels dit schrijven willen wij onze zienswijze kenbaar maken n.a.v. de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) van de N280-West. Allereest willen wij u complimenteren met de werkwijze die wordt gehanteerd in de totstandkoming van deze NRD alsmede het gehele proces. Wij zijn zeer tevreden over de wijze waarop de provincie belanghebbenden betreft in haar procedures. In dit document geven wij u enkele aandachtspunten mee waarvan wij overtuigd zijn dat deze een toevoegende waarde hebben voor wat betreft de NRD.



1 Probleemstelling, doelstellingen en beoordelingssystematiek

In hoofdstuk 3 van de NRD wordt o.a. de probleemstelling beschreven en in hoofdstuk 4 de doelstellingen. In dit hoofdstuk willen wij graag onze zienswijze geven op deze aspecten. Ook willen wij graag nader ingaan op de beoordelingssystematiek, te weten de doelcriteria, effectcriteria en effectbeoordeling die in hoofdstuk 6 van de NRD staan beschreven.

1.1 Probleemstelling

De geschetste probleemstellingen zijn onzer inziens primair gebaseerd op een doelstellingbenadering die voortkomt uit een wens voor een randweg en parallelstructuren. Derhalve lijkt er minder ingezoomd te zijn op een gedegen probleemstellingsanalyse. Zo lijkt er enige inconsistentie te bestaan tussen de doorstromingsproblemen en het plangebied dat benoemd is als N280-West Wegvak Baexem. Er is onzer inziens namelijk sprake van slechts één belangrijk knelpunt terwijl nu gesuggereerd wordt dat er sprake is van verschillende knelpunten die voor doorstromingsproblemen zorgen. Met de aanpak van dit knelpunt lijkt de gehele doorstroming op het wegvak Baexem te kunnen worden bevorderd. Dit knelpunt is ons inziens gerelateerd aan een kruispunt dat met een lichte ingreep, ongelijkvloerse of turbo-rotonde is op te lossen.

Een echte probleemstellingsanalyse voor wat betreft dit specifieke wegvak heeft niet plaatsgevonden en is dan ook noodzakelijk in deze planMER studie. Het inzichtelijk maken van de probleemstelling rondom de verkeersveiligheid specifiek voor het wegvak Baexem zou bijvoorbeeld toevoegende waarde kunnen hebben.

Het is echter sterk aan te bevelen een heldere en duidelijke verkeersknelpuntenanalyse te maken. Een analyse naar de oorzaak van het knelpunt en de mogelijke oplossingen op detailniveau en in samenhang met elkaar. Er dient duidelijk te worden aangegeven op welk moment van de dag en hoe lang er sprake is van een knelpunt, zowel op het niveau van wegvak als van kruispunt, in i/c verhoudingen.

Veel knelpunten zijn gebaseerd op te verwachten toekomstige capaciteitsproblemen gerelateerd aan een verwachte autonome groei. Uit de provinciale mobiliteitsmonitor blijkt al vele jaren dat er nauwelijks sprake is van mobiliteitsgroei op deze verbinding. Dit alles vraagt om een heldere knelpuntenanalyse en formulering van de probleemstellingen.

De functies van een gebiedsontsluitingsweg worden beschreven als een stroomfunctie op wegvakken en een uitwissel-functie op kruisingen (SWOV, 2010). Derhalve is het van belang voldoende inzicht te verkrijgen in de verkeersstromen rondom het wegvak bij Baexem. Vooral nog lijkt de kruising van de N280 met de Dorpsstraat en/of Kasteelweg namelijk een belangrijke uitwisselingsfunctie te hebben. Derhalve zouden de voorgestelde oplossingen voor de knelpunten goed moeten aansluiten op deze functie.

Er wordt onzer inziens echter té sterk ingezet op een stroomfunctie van dit wegvak. Ook het algehele proces lijkt hier (deels) op gericht. Om uitsluitel te kunnen geven over de (voornaamste) functies die dit wegvak vervult is inzicht in de verkeersstromen een pré. Desalniettemin adviseren wij om nu reeds het voorkeursalternatief voor het knelpunt bij Baexem vanuit een ander perspectief te benaderen en deze uitwisselingsfunctie in ieder geval voldoende in ogenschouw te nemen. Wij vragen derhalve meer aandacht voor de uitwisselingsfunctie van de N280 op dit punt.

Wij adviseren om zorg te dragen voor een uitgebreide kwantitatieve onderbouwing van de verkeersgetallen en de verkeersstromen om inzichtelijk te maken wat concreet de verkeersknelpunten zijn en in welke richting de oplossingen gezocht dienen te worden.

In de probleemstelling staat dat ~~geen~~ parallelwegen voor landbouwerkeerqgezien wordt als een probleem. Dit lijkt echter een onjuiste interpretatie aangezien het ontbreken van parallelwegen als oplossing beschouwd moet worden en niet als probleem op zich dient te worden benaderd.

Klein detail voor wat betreft natuur is dat de probleemstellingen hieromtrent zich in eerste opzicht enkel lijken toe te spitsen op Natura 2000. Al lezende wordt echter duidelijk dat dit ook betrekking heeft op EHS, POG en Ecologische verbindingzones. Een tekstuele wijziging hieromtrent is aan te raden.

1.2 Doelstellingen

Naar aanleiding van doelstelling 3, te weten ~~een~~ verbetering van de leefbaarheid rondom de N280-West+kan worden opgemerkt dat er slechts weinig wordt ingespeeld op een ~~verbetering~~ en meer gesproken wordt over ~~geen~~ extra overlastqof ~~geen~~ verslechteringqen ~~zo~~ min mogelijk effectenq Daarmee wordt weinig ruimte geboden voor verbetering. Desalniettemin kan bijvoorbeeld het dorpsgezicht worden verbeterd en tegelijkertijd meer ruimte worden geboden voor knelpuntgerichte oplossingen. Ook de overlast door vrachtwagens wordt conform de probleemstelling wel reeds in de huidige situatie als probleem gezien, doch wordt dit niet meegenomen in de doelstellingen. Ook zou een verbetering van de luchtkwaliteit voor wat betreft de leefbaarheid enorme voordelen meebrengen en is het enkele beperken tot ~~geen~~ verslechteringqen enkel ~~z~~oldoen aan wettelijke eisenqhierbij niet afdoende. Hiermee wordt de leerbaarheid niet verbeterd, enkel niet verslechterd.

Voor wat betreft doelstelling 4 ~~een~~ goede bereikbaarheid van aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven+adviseer wij om ervoor te waken dat de bereikbaarheid van deze percelen en woningen niet een buitenproportionele rol zal spelen in de afweging. Dat aanliggende landbouwpercelen, woningen en bedrijven bereikbaar moeten blijven, is uiteraard begrijpelijk, maar de expliciete benoeming als losstaande doelstelling brengt wel het gevaar mee dat er buitenproportioneel aandacht geschonken wordt aan de belangen van individuele woningen en bedrijven. Met name ook omdat de doelstellingen nevensgeschikt zijn en gelijkwaardig in de afweging. Daar komt nog bij dat met deze formulering geïmpliceerd worden dat percelen en locaties beter bereikbaar moeten worden dan voorheen het geval was.

Wij raden aan bij de beoordeling van de lokale bereikbaarheid expliciet te richten op de belangen van groepen bewoners en specifieke sectoren. Daarbij raden wij aan om de bereikbaarheid via alternatieve toegangswegen voldoende in ogenschouw te nemen.

1.3 Beoordelingssystematiek

1.3.1 Doelstellingen

Als algemene opmerking hierbij kunnen wij aangeven dat wij tevreden zijn met de intentie om alle aspecten vooraf zorgvuldig te beschrijven. Ter verdere optimalisatie volgen hier enkele aandachtspunten.

In de NRD op p. 36 en 37 (doelcriteria) wordt gesproken over de **barrièrewerkingen** **oversteekbaarheid** als uitwerking van de doelstelling **toegankelijkheid**. Daar willen wij graag bij opmerken dat het bij de barrièrewerking gaat om de mogelijkheden tot oversteken en deze twee termen dus nauw met elkaar zijn verbonden. Bij de uitwerking van **oversteekbaarheid** wordt vervolgens wel gesproken over de **veilige oversteekbaarheid** van de N280-West. Wij willen graag voorstellen dit onder te brengen bij Verkeersveiligheid (zie tabel hieronder).

Concrete voorstellen voor wijzigingen

Verkeersveiligheid	
- Minder verkeersslachtoffers	- Duurzaam Veilige inrichting gebiedsontsluitingsweg
- Veilige oversteekbaarheid van de N280-West	- Veilige oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers
	- Veilige fiets- en voetgangersvoorzieningen

Verder stellen wij voor om onder **bereikbaarheid** de **barrièrewerking** te spreken over **goede** fiets- en voetgangersvoorzieningen en daarbij als onderzoeksmethode de **oversteekbaarheidsberekening** te gebruiken. Onder lokale bereikbaarheid stellen wij dan voor om veilige oversteekmogelijkheden te verwijderen en de volgende zaken toe te voegen: - goede fiets en voetgangersvoorzieningen, en - goede infrastructuur voor landbouwverkeer.

1.3.2 Randvoorwaarden

Ondanks dat de randvoorwaarden in ieder geval gedeeltelijk geïntegreerd lijken in de doelstellingen en effectcriteria, zijn de randvoorwaarden niet net zo gedetailleerd uitgewerkt als de doelstellingen. Derhalve is het aan te raden om, in ieder geval specifieke aspecten van de randvoorwaarden, dusdanig uit te werken dat hieruit zorgvuldige conclusies getrokken kunnen worden aangaande het voldoen aan die randvoorwaarden. Mogelijkerwijs kunnen ook voor wat betreft de randvoorwaarde explicieter doelstellingen en doelbereik worden beschreven en niet slechts te beperken tot effectbeoordeling. Zo bestaan er onder ander de volgende vragen: Wanneer is er voldaan aan de randvoorwaarde **verdere ontwikkeling van natuur en landschap**? Wanneer is de aanpak **realistisch en uitvoerbaar**? Wanneer is er voldaan aan de eisen voor een **Duurzaam Veilige inrichting**?

Voor wat betreft de verdere ontwikkeling van natuur en landschap zijn verschillende criteria te bedenken waarbij getoetst kan worden in hoeverre een oplossing daadwerkelijk bijdraagt aan een verdere ontwikkeling. Hierbij kan gedacht worden aan - minder doorsnijding EHS, - minder barrièrewerking flora en fauna, - minder versnippering en ruimtebeslag, - verbetering van habitats en biotopen, en expliciet voor soorten beschermd binnen de FF-wet.

Voor wat betreft de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichting adviseren we om de criteria van duurzaam veilig relevant voor het wegontwerp expliciet te vermelden en hiervoor de Duurzaam Veilig-principes te hanteren. In H. 3 worden deze principes beschreven en nader toegelicht.

1.3.3 Effectcriteria

Verkeersafwikkeling

Het is ons inziens van groot belang om een duidelijk beeld te krijgen van de verkeersstromen aan de hand van kwantitatieve gegevens. Dit inzicht moet worden verkregen in de verkeersstromen per wegvak en in beide richtingen. Hoeveel verkeer verlaat de N280 ter hoogte van Baexem, absoluut en relatief? Ook in het kader van het integrale proces is het van belang te weten hoeveel verkeer de N280 verlaat ter hoogte van de N273 en Kelpen-Oler. Om de meest effectieve en toekomst-vaste oplossing te kunnen bieden moet het gedrag van het verkeer op de N280 tot op detailniveau bekend zijn. Pas dan kan duidelijk worden aangegeven welke oplossing het meeste voldoet op zowel regionaal niveau als lokaal niveau. In het planMER dient ook helder en transparant te worden aangegeven waar de verkeersprognoses die in het verkeersmodel worden ingevoerd op zijn gebaseerd en van welke autonome groeipercentage wordt uitgegaan. De prognoses dienen te zijn gebaseerd op recente mobiliteitsgegevens en bijvoorbeeld reeds rekening te houden met de verhoging van het snelheidsregime op rijkswegen. De prognoses en autonome groeicijfers dienen helder en transparant te worden aangegeven voor zowel de bevolking als de mobiliteit. Correcties op deze prognoses in relatie tot de te verwachten bevolkingskrimp en de te verwachten verandering door beïnvloedingsmaatregelen zoals bovenstaand genoemd (mobiliteitsmanagement, OV, langzaam verkeer en routing van vervoersstromen en snelheidsdifferentiatie) dienen vooraf te worden toegepast voordat de cijfers in de verkeersmodellen worden ingevoerd. Bij de correctie van de mobiliteitsgroei dient rekening te worden gehouden met de mobiliteitsgroei die al in het verkeersmodel zit. Deze cijfers dienen controleerbaar in het planMER te worden weergegeven.

Reistijdveranderingen

Het is aan te bevelen om de reistijdveranderingen in zowel relatieve als absolute waarden aan te geven. Voor korte ritten kan een geringe (absolute) reistijdwinst een hoog (relatief) percentage reistijdwinst geven.

Uiteraard blijft reistijdwinst in de algemene afweging wel een factor van belang. Het is dan aan te bevelen om inzichtelijk te maken waar de reistijdwinst in het traject van deur tot deur plaatsvindt, dit om de verschillen tussen de oplossingsvarianten zo zuiver mogelijk te kunnen benaderen. Daarnaast is het aan te bevelen om de reistijdwinsten per vervoersstroom aan te geven. Uitsplitsen in woon-werk, privé en zakelijk is zeker aan te bevelen indien reistijdwinsten per rit kleiner zijn dan 5 of 3 minuten.

Compensatie en mitigatie EHS

Het nee-tenzij regime en de ADC-toets (Alternatieven, Dwingende redenen en Compensatie) dienen in beginfase meegenomen te worden. Te vaak wordt op voorhand gedacht dat, indien een negatief effect te compenseren of mitigeren is, dat het wel in orde komt met de nee-tenzij afweging. Hierbij wordt maar al te vaak de grens tussen mitigatie en compensatie opgerekt. Een duidelijke en heldere omschrijving is nodig: welke maatregelen worden genomen en waarom zijn deze als mitigerende of als compenserende maatregelen te beschouwen? Dit is met name relevant omdat op voorhand reeds bekend is dat enkele alternatieven en varianten conflicteren met landelijk beleid inzake EHS.

Uiteraard dient, zeker indien de conflicterende alternatieven niet op voorhand worden uitgesloten, er een gedegen inventarisatie van de huidige en potentiële natuurwaarden plaats te vinden, en van de compensatiebehoefte en de compensatiemogelijkheden per alternatief en variant. Daarnaast dient al duidelijk inzicht te zijn in de mitigerende en compenserende maatregelen, de zoekgebieden voor compensatie, of er voldoende compensatie gronden buiten de EHS aanwezig zijn en binnen welke termijn de compensatie gerealiseerd kan worden. Hierbij dient ook rekening gehouden te worden met het Verdrag van Roermond waardoor de mogelijkheden voor compensatie in de praktijk nog geringer zijn. Ook is het van essentieel belang rekening te houden met zowel de kwantiteit als de kwaliteit van de natuurwaarden. Binnen het planMER dient het inzichtelijk gemaakt te worden welke kwalitatieve natuurwaarden het gebied kent en dient per alternatief de aantasting daarvan in beeld te worden gebracht. De compensatie op kwalitatief niveau is vaak lastiger dan de kwantitatieve compensatie. Wij adviseren daarom om zowel de compensatie in termen van kwantiteit als kwaliteit voldoende inzichtelijk te maken.

Flora en fauna

Wij zijn tevreden met de uitvoerige wijze waarop zowel kwantitatief als kwalitatief het thema flora en fauna zal worden onderzocht. Hier volgen nog enkele relevante aanvullingen. Voor het flora en fauna onderzoek raden wij aan om zowel dataonderzoek als veldonderzoek uit te voeren en daarbij niet alleen te kijken naar de invloed op beschermde soorten FFwet. Met name in het kader van verdere ontwikkeling van natuur liggen er mogelijk kansen om andere soorten in het gebied (ook) een kwaliteitsimpuls te geven.

Lichthinder

Betreffende lichthinder dient het ecologische effect bepaald te worden voor de flora en fauna, zeker gezien de openheid van het gebied. Lichthinder vanuit het verkeer, maar ook vanuit de straatverlichting en reclamemasten.

Ecologische beek

Wij willen u er graag nadrukkelijk op attenderen dat zich binnen het plangebied een beek bevindt met ecologische meerwaarde, te weten de Haelense Beek. Wij raden daarom aan om de impact voor deze beek en de bijbehorende ecologische waarde zorgvuldig in kaart te brengen.



2 Alternatieven en varianten

In de NRD wordt aangegeven dat de inspraak met name ook bedoeld is om een reactie te kunnen geven op welke alternatieven in inpassingsvarianten onderzocht worden. Derhalve willen wij in dit hoofdstuk graag nader ingaan op de verschillende alternatieven die in de NRD zijn opgenomen en welke inpassingsvarianten wij nog toegevoegd willen zien. In het volgende hoofdstuk komt aan bod welke alternatieven wij nog graag nader onderzocht willen zien in het kader van Duurzaam Veilig.

2.1 Alternatief 1: 0-alternatief

De drie B's uit het Provinciale Verkeers en Vervoersplan, Benutten, Beïnvloeden en dan pas Bouwen dienen duidelijk hun uitwerking te krijgen zowel in de nul- alternatief als de knelpuntgerichte aanpak. Deze drie B's dienen binnen alle alternatieven en varianten aandacht te krijgen in combinaties met onder andere mobiliteitsmanagement. Deze maatregelen dienen in de verkeersmodellen en prognoses vooraf te worden meegenomen en niet als een correctiepercentage achteraf.

2.2 Alternatief 2: Knelpuntgerichte aanpak

Wij achten het zeer onverstandig om slechts één 0+ variant mee te nemen in de onderzoeken waar ook nog van is aangegeven dat dit onzer inziens niet de meest geschikte variant is. Wij vinden dat de huidige variant met twee rotondes of in ieder geval de zinsnede door middel van rotondes en aansluitingen zeker niet de enige mogelijke variant is voor de knelpuntgerichte aanpak. Mogelijk is er zelfs slechts beperkt sprake van onderscheidend vermogen tussen het referentiealternatief en deze knelpuntgerichte aanpak. Graag zien wij een beter geschikte uitwerking van de knelpuntgerichte aanpak die representatief is voor de mogelijke varianten. Ook zouden we graag een breder scala aan varianten op alternatief 2 onderzocht willen hebben.

Als varianten zouden wij in ieder geval graag zowel een gelijkvloerse als een ongelijkvloerse kruising willen aandragen. Voor wat betreft de gelijkvloerse kruising zou een turborotonde mogelijk een goede oplossing zijn. Conform de CROW is de turborotonde aan te bevelen omdat dit voor zowel de veiligheid als de doorstroming de beste uitkomsten biedt. Met name in vergelijking met een enkelstrooksrotonde is de doorstroming bij een turborotonde drastisch beter en is de verkeersveiligheid even hoog. De veiligheid van een turborotonde is ook hoger dan een standaard-tweestrooksrotonde.

Met name gelet op de doelstelling om de doorstroming te verbeteren is het aan te raden om de aanleg van een turborotonde in de MER-onderzoeken mee te nemen. Derhalve verzoeken wij om als variant op alternatief 2 de uitvoering als een turborotonde te onderzoeken. Eventueel is het dan mogelijk om in een later stadium te onderzoeken of een ovale rotonde of dubbele rotonde ook voldoen. Echter raden wij een dubbele rotonde bij voorbaat af en enkel te overwegen indien onderzoeken in een later stadium dit als beste variant zouden aanduiden.

Als variant op alternatief 3 wordt aangegeven om het tracé op te schuiven richting het huidige tracé. Zodoende is dan ter hoogte van dezelfde locatie als bij alternatief 2 ook een ongelijkvloerse kruising een optie. Het is ons niet duidelijk waarom dit niet wordt opgenomen als variant op alternatief 2.

2.2 Alternatief 3: Randweg 1

Bij verschillende alternatieven wordt aangegeven of de aansluiting ter hoogte van de Kasteelweg/Baexemerweg gelijkvloers of ongelijkvloers wordt uitgevoerd. Bij alternatief 3 wordt daar geen inzicht in verschaft. Wij adviseren daarbij om in ieder geval ook de optie open te houden voor een ongelijkvloerse kruising. Voor wat betreft een gelijkvloerse kruising raden wij aan om ook hier in ieder geval een turbotronde te onderzoeken.

Nog een variant hierop is deze randweg (gedeeltelijk) uit te voeren met een snelheidsregime van 50 km/u. Dit is namelijk gunstig voor wat betreft de leefbaarheid, en meer specifiek voor de geluidsbelasting en fijnstof.

Hierbij willen we u ook graag wijzen op het Koninginneplein in Venlo. Daar is een rotonde gerealiseerd voor het plaatselijke verkeer met daaronder een verdiept wegvak voor doorgaand verkeer. Dit heeft daar geleid tot een effectieve oplossing. In die situatie is sprake van vele malen grotere aantallen verkeersbewegingen dan in Baexem.

2.3 Alternatief 4: Randweg 2

Bij dit alternatief is de kans zeer groot dat er gesneden wordt in de EHS. Hiervoor geldt het nee-tenzij regime en dient er gecompenseerd en gemitigeerd te worden. Dit is nader toegelicht in paragraaf 1.3.3. over de effectcriteria.

Zoals in de schetsen behorende bij dit alternatief wordt aangegeven takt de nieuw aan te leggen randweg af nabij de beek en vlak voor Baexem. Echter staat in de tekst vermeld dat deze randweg aftakt nabij het punt waar de huidige N280-West convergeert van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Dit wekt nogal wat verwarring. Wij vrezen dat hierbij de mogelijkheid blijft bestaan om nog voor de beek langs het landschap in te gaan.

Ondanks dat wij ons als milieufederatie niet kunnen vinden in dit alternatief, achten wij het wel begrijpelijk dat dit alternatief wordt onderzocht. Wij raden echter wel aan om bij dit alternatief zorgvuldig te onderzoeken wat de negatieve effecten zijn voor natuur en landschap en hoe eventuele nadelige gevolgen kunnen worden gecompenseerd en gemitigeerd.

2.4 Alternatief 5: Randweg 3, 2x1 rijstrook en gelijkvloerse kruisingen

Alternatief 5 zal er sprake zijn van aantasting van EHS-gebied. Hiervoor willen we uitdrukkelijk wijze op hetgeen vermeld in paragraaf 1.3.3. waar wordt uitgelegd wat de consequenties zijn en wat afwegingen gedaan moeten worden in het kader van compensatie en mitigatie. Dit

alternatief zal, evenals alternatief 6, dusdanige negatieve effecten voor natuur en landschap dat wij het onderzoeken van dit alternatief sterk afraden.

Ook in het kader van de randvoorwaarde bijdrage aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap is het af te raden om zo een variant te onderzoeken. Van dit alternatief is op voorhand met zekerheid te zeggen dat het afwijkt van de geformuleerde randvoorwaarden.

2.5 Alternatief 6: Randweg 3, 2x2 en ongelijkvloerse kruisingen

Voor wat betreft alternatief 6 geldt hetzelfde als voor alternatief 5, maar dan in nog sterkere mate. Het ruimtebeslag bij alternatief 6 is enorm en in het kader van Zuinig op Ruimte dan ook niet aan te raden. Specifiek voor een randweg met 2x2 is het van belang in ogenschouw te nemen dat zulks een oplossing voor de natuur een enorme barrièrewerking met zich mee zal brengen. Het huidige tracé vormt daarbij een veel mindere mate van barrière. Voor de aan te leggen eco-verbindingen dienen ook de benodigde toegangspaden/routes naar deze eco-verbindingen bestudeerd te worden. Ook hiervoor kan verwacht worden dat (landbouw)grond vereist is. Het is daarom aan te raden deze aspecten en de oppervlakte benodigde (landbouw)grond reeds in een vroeg stadium in kaart te brengen.

Op de voorlichtingsavond is aangegeven dat er een wens bestaat om dit alternatief te onderzoeken in het kader van Duurzaam Veilig. Echter is dit totaal niet passend conform de Duurzaam Veilig-principes. Dit wordt in het volgende hoofdstuk nader toegelicht.



3 Duurzaam Veilig en de N280

In de ter inzage liggende NRD wordt veelvuldig gesproken over een Duurzaam Veilige inrichting. Echter wordt hier geen nadere uitleg over gegeven. Ook lijkt er enige inconsistentie te bestaan tussen de doorwerking daarvan en hetgeen terug te vinden is in de literatuur. Derhalve willen wij in dit hoofdstuk nader ingaan op de criteria voor Duurzaam Veilig en de consequenties voor het project N280-West. Hiertoe worden de Duurzaam Veilig-principes uiteen gezet zoals onderzocht door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV). Hopelijk kan deze uiteenzetting ook een bijdrage leveren aan de kwalitatieve toetsing van de randvoorwaarde voldoen aan de criteria duurzaam veilig.

3.1 Duurzaam Veilig-principes

Conform de SWOV-Factsheet (2010) zijn er vijf Duurzaam Veilig-principes. Slechts vier daarvan hebben betrekking op de inrichting van de weg. Deze principes zijn als volgt:

1. Multifunctionaliteit van wegen; mono-functionaliteit van wegen: stroomweg of gebiedsontsluitingsweg of aftoegangsweg in een hiërarchisch opgebouwd wegennet.
2. Homogeniteit van massa en/of snelheden en richting; gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden.
3. Herkenbaarheid van de vormgeving van de weg en voorspelbaarheid van wegverloop en van gedrag van weggebruikers; Omgeving en gedrag van andere weggebruikers die de verwachtingen van weggebruikers ondersteunen via consistentie en continuïteit van wegontwerp.
4. Vergevingsgezindheid van de omgeving en van weggebruikers onderling; daarbij moet gedacht worden aan een veilige berm, obstakelvrije zones of het botsvriendelijk afschermen van obstakels.

Voor wat betreft de herkenbaarheid is het mogelijk relevant hieraan toe te voegen dat het een herkenbare inrichting van een weg onveilige handelingen in het verkeer zo veel mogelijk worden voorkomen omdat verkeersdeelnemers hierdoor beter weten wat ze kunnen verwachten (typen verkeersdeelnemers, manoeuvres, wegverloop) en wat er van hen verwacht wordt (snelheid, manoeuvres).

3.2 Duurzaam Veilige mogelijkheden

In de ter inzage liggende NRD is een alternatief 6 opgenomen waarbij een Randweg wordt gerealiseerd met 2x2 rijbanen. Dit alternatief zou zijn aangedragen in het kader van een Duurzaam Veiligere inrichting. Op basis van de Duurzaam Veilig-principes kan echter gesteld worden dat zulks een variant volledig voorbij gaat aan deze principes. Verder willen wij graag enkele alternatieven aandragen die daarentegen wel een positief effect zullen hebben in termen van veiligheid.

Duurzaam Veilig-alternatieven vragen om een gedeeltelijke functiewijziging en/of plaatselijke afwaardering van de N280. Conform de uitgangspunten zoals genoemd in de koepelnotitie is besloten dat er geen sprake zal zijn van een functiewijziging van de weg en dat er geen op- of afwaardering plaats zal vinden. De opname van alternatief 6 waarbij wèl sprake is van een functiewijziging (van gebiedsontsluitingsweg naar stroomweg), alsmede van een opwaardering van de N280 ter hoogte van Baexem, impliceert de wens om in het kader van de Duurzaam Veilig toch van deze uitgangspunten af te wijken. Echter is het daarbij zeer raadzaam om zorgvuldig te bekijken welke alternatieven aangedragen kunnen worden ten behoeve van de verbetering van de verkeersveiligheid. In deze paragraaf dragen we graag enkele zogenoemde duurzaam veilige-alternatieven aan die de veiligheid op de N280 kunnen bevorderen.

Wij adviseren om in het kader van Duurzaam Veilig verschillende mogelijkheden te bekijken en beslist niet te beperken tot het onderzoeken van een Randweg 3 met 2x2 rijstroken.

3.2.1 Duurzaam Veilig-alternatieven

Op basis van de Duurzaam Veilig-principes zijn er verschillende alternatieven denkbaar die volledig of gedeeltelijk aansluiten op het functionaliteitsprincipe. Dit principe ging uit van de functie van de weg als stroomweg of als gebiedsontsluitingsweg. Varianten op deze alternatieven zouden dan vervolgens verband kunnen houden met het herkenbaarheidsprincipe, en meer concreet met het aantal rijstroken.

Zo zijn de volgende alternatieven mogelijk:

1. Geen stroomwegfunctie
2. Stroomwegfunctie tot aan N273
3. Stroomwegfunctie tot binnen het wegvak Baexem

Ten eerste valt in het kader van de functionaliteit te bekijken in hoeverre de realisatie van mono-functionaliteit mogelijk is. Zo bestaat de optie om binnen het project N280-West deze weg nergens meer een stroomwegfunctie te laten vervullen en overal de inrichting te hanteren conform de wensen van een gebiedsontsluitingsweg. In dit geval zal dan nergens meer een snelheidsregime van 100 km/u worden gehanteerd.

Het is aan te raden om in het kader van herkenbaarheid de N280 net na de brug te laten convergeren van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Het is daarbij mogelijk om de afrit naar Horn te integreren en ter hoogte van deze afrit de N280 te laten convergeren van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Zodoende kan de 2x2 configuratie worden gebruikt voor een splitsing in een linkerrijstrook voor recht-doorgaand verkeer en een rechterrijstrook voor het verkeer richting Horn. Zulks een splitsing draagt bij aan de mate van voorspelbaarheid van wegverloop en verhoogt daarmee de herkenbaarheid.

Een ander alternatief is de stroomwegfunctie behouden tot aan het kruispunt van de N280 met de N273. Idem als bij Horn kan dan de 2x2 configuratie splitsen in een linkerrijstrook voor recht doorgaand verkeer en een rechterrijstrook voor afslaand verkeer richting de N273. Direct na deze splitsing is de N280 dan gedivergeerd in 2 maal een 2x1 configuratie. Voorafgaand aan deze splitsing kan dan reeds het snelheidsregime worden teruggebracht naar 80 km/u.

Een derde alternatief is het randweg-alternatief. Omdat blijkbaar de wens bestaat om in het kader van Duurzaam Veilig ook een Randweg bij Baexem uit te voeren als 2x2 tot binnen het wegvak Baexem, zou deze uitwerking hier als een derde Duurzaam Veilig-alternatief moeten gelden. Onze inziens is dit echter geen Duurzaam Veilig-alternatief omdat deze niet bijdraagt aan de functionaliteit, homogeniteit en slechts in zeer beperkte mate aan herkenbaarheid. Voor wat betreft de functionaliteit wordt de situatie zelfs erger dan deze in de huidige situatie reeds is. In de volgende paragraaf worden deze beweringen nader toegelicht.

Samengevat zijn er in het kader van duurzaam veilig, en specifiek het functionaliteitsprincipe, in ieder geval twee additionele alternatieven denkbaar, te weten 1) geen stroomwegfunctie, en 2) een stroomwegfunctie tot aan de N273.

Daarbij is het aan te raden om in ieder geval ook gedeeltelijk de weg af te waarderen van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Dit om de herkenbaarheid te vergroten.

3.2.2 Effectiviteit van de Duurzaam Veilige-alternatieven

Hier willen wij graag onze zienswijze geven naar aanleiding van de effectiviteit van bovenstaande alternatieven. Dit doen wij aan de hand van de Duurzaam Veilig-principes zoals in paragraaf 3.1 besproken.

In het kader van het functionaliteits-principe biedt mono-functionaliteit de meest veilige oplossing. Concreet betekent dit dat de N280-West slechts één functie vervult. Meest voor de hand liggend ook in het kader van de uitgangspunten is daarbij de functie van gebiedsontsluitingsweg. Binnen dit kader is het in stand houden van de stroomwegfunctie dan ook ten eerste af te raden. Daarmee is duurzaam veilig-alternatief 1 het meest optimaal voor wat betreft de verkeersveiligheid. Dit houdt dan concreet in dat de N280 tussen Baexem en Hatenboer een functieverandering moet worden doorgevoerd, namelijk van stroomweg naar gebiedsontsluitingsweg. Ook in het kader van herkenbaarheid is dit alternatief het meest gunstige.

In het kader van het herkenbaarheidsprincipe is het ook van essentieel belang dat de N280 na Roermond zo snel mogelijk convergeert van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook. Het is namelijk wel als logisch te beschouwen dat ten behoeve van de ontsluiting van Roermond wel een 2x2 constructie wordt gehanteerd, terwijl daarbuiten daar geen sprake van is. De huidige situatie wekt daarbij heel verkeerde verwachtingen, terwijl met een convergentie van 2x2 naar 2x1 net na Roermond verkeerdeelnemers beter zullen weten wat ze kunnen verwachten en ook wat er van hen verwacht wordt. Dit alternatief betekent concreet een afwaardering van de N280-West tussen Baexem en Hatenboer.

Indien de functie van stroomweg toch graag behouden wordt, is het aan te raden om als omslagpunt het kruispunt van de N280 en de N273 te hanteren. Daar kan nog iets van winst gehaald worden voor wat betreft de homogeniteit en herkenbaarheid. Daarvoor is de kruising van de N280 en de N273 geschikt omdat dit een kruispunt betreft van twee provinciale gebiedsontsluitingswegen. De functionaliteit en de verwachtingen worden beter gewaarborgd dan bij een convergentie ná de N273, zoals in de huidige situatie het geval is. Concreet zou dit alternatief een afwaardering inhouden van net iets meer dan 1 km.

Een bijkomend voordeel van dit alternatief is, met name in vergelijking met het randweg-alternatief (Randweg 3, 2x2 rijstroken), de verkeersafwikkeling. De huidige N273

(Napoleonsbaan) kan het verkeer met bestemmingen ten noorden of ten zuiden van de N280 beter en veiliger verwerken dan de westelijk gelegen aansluitingen op de N280 (in Baecem de Kasteellaan en Dorpsstraat, en bij Kelpen-Oler de Kelperweg).

Alternatief 2 voldoet in iets minder mate aan de duurzaam veilig-principe 1 en biedt geen volledige mono-functionaliteit. Echter voldoet deze in veel sterkere mate aan de duurzaam veilig-principes dan het randweg-alternatief bij Baexem. Hier zijn verschillende redenen voor. Het wegennet is vele malen beter hiërarchisch opgebouwd omdat enkel tot aan de uitwisseling tussen twee provinciale gebiedsontsluitingswegen sprake is van een stroomweg. Ook wordt hiermee beter voldaan aan principe 3 omdat er meer sprake is van een herkenbare inrichting waardoor verkeersdeelnemers beter weten wat ze kunnen verwachten en wat er van hen wordt verwacht. De consistentie en continuïteit is daarmee beter gewaarborgd dan in geval van een willekeurig kruispunt.

Duurzaam veilig-alternatief 1 en 2 hebben bijkomende voordelen voor wat betreft de doelstellingen en randvoorwaarden zoals beschreven in de NRD. Zo kan het enorme voordelen met zich meebrengen voor wat betreft de natuurwaarden van het gebied bij Exaten. Het convergeren van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook biedt namelijk kansen in het kader van verminderde versnippering en barrièrewerking voor mens en dier. Hiermee kan optimaal voldaan worden aan de randvoorwaarde bijdrage aan behoud en verdere ontwikkeling van natuur en landschap.

Een ander bijkomend voordeel is dat de overbodig geworden rijbaan wordt ingericht als fietspad. In de Koepelnotitie wordt bij de probleemstelling (p. 9) gemeld dat het als een probleem wordt ervaren dat het wegvak tussen Napoleonsweg en de Maas geen fietspad heeft nabij de N280-West. Door de afwaardering kan dit probleem heel makkelijk worden opgelost zonder extra ruimtegebruik of extra doorsnijding van de EHS. Dit kan dus ook voordelen hebben binnen doelbereik goede fietsvoorzieningen. Bij duurzaam veilig-alternatief 1 is dit voordeel uiteraard groter dan bij alternatief 2 omdat het fietsroutenetwerk vanuit Baexem helemaal naar Horn en de Maasbrug kan worden geleid.

De N280 staat blijkbaar op de vijfde plaats van de top 15-lijst van dodelijke slachtoffers op N-wegen in de provincie Limburg (p. 13 van de NRD). Dit illustreert het belang van maatregelen die daadwerkelijk de verkeersveiligheid voldoende zullen verbeteren. Met Duurzaam Veilig-alternatief 1 en 2 kan een enorme toename in verkeersveiligheid verwacht worden. Echter is de verwachting dat met het randweg-alternatief (2x2 rijstroken, 100 km/u) de verkeersveiligheid niet zal toenemen en mogelijk zelfs zal afnemen.

Zelfs indien een opwaardering toch gewenst wordt, is een randweg niet noodzakelijk. Indien bijvoorbeeld Baexem een belangrijkere uitwisselingsfunctie zou vervullen dan het kruispunt N273-N280 zou mogelijkwijs daarop ingespeeld kunnen worden door de stroomweg te laten eindigen vlak voor Baexem met teruglopend snelheidsregime.

Resumerend adviseren wij om in het kader van Duurzaam Veilig een mono-functionaliteit te waarborgen en derhalve de N280 daar af te waarderen waar deze in de huidige situatie een stroomwegfunctie vervult tot de functie van gebiedsontsluitingsweg.

Ook adviseren wij om na Roermond zo snel mogelijk de weg te laten convergeren van 2x2 rijstroken naar 2x1 rijstrook om de herkenbaarheid te vergroten. Dit biedt voordelen voor wat

betreft de randvoorwaarde voldoen aan de eisen voor Duurzaam Veilige inrichting maar ook voor overige randvoorwaarden zoals de bijdrage aan verdere ontwikkeling van natuur. Omdat het randweg-alternatief, alternatief 6 in de NRD (Randweg 3 met 2x2) wordt meegenomen in het kader van Duurzaam Veilig maar dit onzer inziens niet passend is binnen de Duurzaam Veilig-principes, adviseren wij met klem dit alternatief niet mee te nemen in de onderzoeken. Wij verwachten dat zulks een alternatief niet zal bijdragen aan de verkeersveiligheid of de verkeersafwikkeling, en de situatie zelfs kan verslechteren.

3.3 Parallelstructuren en Duurzaam Veilig

3.3.1 Noodzaak van parallelstructuren

Binnen het project N280-West wordt veelvuldig gesproken over parallelstructuren. In alle alternatieven binnen het NRD wordt ons inziens uitgegaan van een maximaal aantal parallelwegen. Naar aanleiding hiervan willen wij graag nader ingaan op enkele relevant hiervoor zijnde Duurzaam Veilig-principes en benadrukken dat parallelwegen in dit kader niet passend zijn.

Mogelijkerwijs wordt in het kader van het homogeniteitsprincipe gedacht aan parallelstructuren. Dit homogeniteitsprincipe ging uit van gelijke massa's en/of snelheden en richting; gelijkwaardigheid in snelheid, richting en massa bij matige en hoge snelheden (SWOV, 2010). Het stelt ook dat waar waar verkeersdeelnemers/voertuigen met grote massaverschillen van dezelfde verkeersruimte gebruikmaken, de snelheden zo laag moeten zijn dat een ongeval voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers/vervoerswijzen zonder ernstig letsel afloopt. Er dient te worden opgemerkt dat dit homogeniteits-principe beschouwd moet worden in het licht van de bescherming van de fysieke kwetsbaarheid van de mensen ter voorkoming van ernstig letsel. Bij hogere snelheden is het daarbij van essentieel belang om het gemotoriseerde verkeer van het fiets- en voetgangersverkeer te scheiden waardoor conflicten tussen auto's en onbeschermd verkeersdeelnemers kan worden voorkomen. Derhalve is het zeer raadzaam om langs de N280 parallelle fietsstructuren te hanteren ten behoeve van het voorkomen van ernstig letsel aan dit kwetsbare verkeer.

Het scheiden van landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer is in het kader van het homogeniteitsprincipe dus geen vereiste en slechts wenselijk. Op de site van CROW (nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte) staat zelfs het volgende: Ook landbouwverkeer en brommobielen mogen gebruik maken van gebiedsontsluitingswegen. Voetgangers, skeelers, (brom)fietsers, scooters en ruiters zijn niet toegestaan.

Ook in het kader van het herkenbaarheidsprincipe is niet aangetoond dat parallelstructuren voor landbouwverkeer nodig zijn om de herkenbaarheid en daarmee de veiligheid te vergroten. Integendeel, er wordt zelfs gesteld dat de richtlijn Essentieel Herkenbaarheidskenmerken (EHK) van duurzaam veilige wegen ontwerpers de mogelijkheid geeft om landbouwverkeer op de hoofdrijbaan toe te laten (SWOV, 2010).

De aanleg van parallelstructuren langs de N280 waar zowel zwaar landbouwverkeer alsook fietsers en voetgangers gebruik van dienen te maken, gaat voorbij aan de criteria van

Duurzaam Veilig. Aangezien één van de randvoorwaarden van het project N280-West verband houdt met een verkeersveilige gebiedsontsluitingsweg die voldoet aan de eisen voor een Duurzaam Veilige inrichtingqadviseer wij om grondig te onderzoeken of er daadwerkelijk noodzaak bestaat voor de aanleg van parallelstructuren.

Wij adviseren ook om daarbij een afdoende afweging te maken tussen de randvoorwaarde duurzaam veiligqen de doelstelling doorstromingq Wij raden aan om primair te focussen op het scheiden van gemotoriseerd verkeer van fiets- en voetgangersverkeer t.b.v. een bevordering van de veiligheid, en niet op het scheiden van snel en langzaam verkeer t.b.v. tijdwinst, bereikbaarheid en/of doorstromingsaspecten. De verwachting is dat bij een focus op de scheiding van landbouwverkeer en overig gemotoriseerd verkeer, de veiligheid van fietsverkeer en voetgangers in het geding komt.

Ook met betrekking tot andere aspecten is het niet aan te raden om parallelstructuren aan te leggen waarvan niet is aangetoond dat daar verkeerstechnisch absolute noodzaak voor is. Zo is in het kader van Zuinig op Ruimte en de hoge eisen van een parallelstructuur in termen van ruimtegebruik zeer af te raden. Verder is de verwachting dat een dergelijk dun bevolkt gebied en zulks een uitgestrekt landschap geen noodzaak is voor parallelstructuren.

In het kader van doorstromingsproblematiek zijn er overigens verscheidene alternatieven aangedragen en denkbaar die voldoende oplossend vermogen zouden moeten hebben en waarbij de veiligheid beter gewaarborgd kan worden. Alternatieve oplossingen zijn o.a. passeerstroken. Ons inziens bieden deze passeerstroken voldoende meerwaarde. Andere alternatieve oplossingen zouden kunnen zijn om daar waar absoluut noodzakelijk een korte verbreding te laten toelaten zodat het snel verkeer enkele punten in de weg kent om veilig in te halen. Er hoeft dan slechts beperkt sprake te zijn van oponthoud ten gevolge van langzaam rijdend verkeer. De verwachting is dat bovenstaande alternatieven beter scoren op de randvoorwaarde duurzaam veiligqdan parallelstructuren en ook zeer goed kunnen scoren op de doelstelling doorstromingq

In het kader van bereikbaarheid is een parallelstructuur ook niet noodzakelijk als er maar een veilige aansluiting wordt gerealiseerd van de N280 op de erftoegangswegen, zoals een veilige uitvoegstrook. Het beperken van aansluitingen met erftoegangswegen hebben wij dan ook niet kunnen terugvinden in de literatuur over duurzaam veilig. Wel is het begrijpelijk dat het ongewenst is om uitritten van erven op gebiedsontsluitingswegen uit te laten komen. Echter is dit weer iets anders dan een erftoegangswegq Een gebiedsontsluitingsweg is juist bedoeld om stroomwegen met erftoegangswegen te verbinden (SWOV, 2010). In het kader van de bereikbaarheid is het uiteraard ook relevant om alternatieve routes voldoende in ogenschouw te nemen.

Omdat de noodzaak voor parallelstructuren niet is aangetoond, adviseren wij om met name in het kader van het ruimtegebruik niet over te gaan op de aanleg daarvan. Wij raden aan te kiezen voor alternatieven om de doorstroming en bereikbaarheid te vergroten.

3.3.2 Aanbevolen wijzigingen in NRD en koepelnotitie

Concreet naar aanleiding van de NRD adviseren wij bij de probleemstelling op pag. 13 de passage ~~%Geen parallelwegen voor landbouwverkeer hetgeen leidt tot onveilige situaties en doorstromingsproblemen+~~te wijzigen in: ~~%De~~ menging van landbouwverkeer en fietsverkeer leidt tot onveilige situaties.+

Voor wat betreft de koepelnotitie verzoeken wij het uitgangspunt aangaande een (gedeeltelijke) parallelstructuur tussen Baexem en de A2 in heroverweging te nemen. Ons advies daarbij is dit volledig te schrappen en niet over te gaan op een parallelstructuur maar te kiezen voor alternatieven die de doorstromingsknelpunten ook afdoende kunnen oplossen.

Voor wat betreft het plangebied zou in dit kader aanpassingen wenselijk zijn. Indien er besloten wordt alternatief 6 definitief in de in de onderzoeken mee te nemen, adviseren wij het plangebied uit te breiden tot aan het punt waar nu de ~~stroomwegq~~begint. Indien alternatief 6 toch afvalt, kunnen de Duurzaam Veilig-alternatieven worden beschouwd in het kader van het ~~koepelprocesq~~

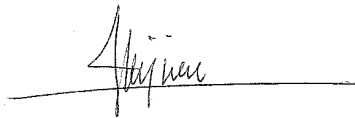


Afsluitend

Een weg is een enorme ingreep in het landschap en de leefomgeving. Zeker in relatie tot de krimp, maar ook in relatie tot mogelijke andere vervoersvormen in de toekomst, is het van groot belang om de noodzaak en alternatieven gedegen te onderzoeken. Een onomkeerbare ingreep heeft immers eeuwenlange gevolgen voor de woon- en leefomgeving van mens, plant en dier van de vele generaties na ons.

Uiteraard zijn wij bereid onze bovengenoemde zienswijze nader toe te lichten en constructief mee te blijven denken in elke volgende fase van dit project.

Hoogachtend,



Ir. J. H. Heijnen
Directeur Stichting Milieufederatie Limburg

Bronvermelding

SWOV (2010). SWOV-Factsheet; Achtergronden bij de vijf Duurzaam Veilig-principes. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, Leidschendam.

CROW (2012). www.crow.nl, geraadpleegd 29-11-2012.