

## **Bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg**

## 1. Inleiding

De Buitenring Parkstad Limburg (de Buitenring) vormt een wezenlijke factor in de verdere ontwikkeling van Parkstad Limburg. De Buitenring moet in feite de slagader gaan vormen voor de verwerkelijking van de ambities van en in de regio. In deze notitie wordt ingegaan op de aspecten, die een rol spelen bij de overwegingen om te komen tot een bestuurlijk standpunt over het Voorkeurstracé. Bij die overwegingen spelen vooral twee vragen een rol:

1. wat zijn de effecten van het desbetreffende alternatief op een aantal aspecten (zoals omgeving, verkeer, economie, landschap, enz.)?
2. in hoeverre beantwoordt het desbetreffende alternatief aan de gestelde doelstellingen?

Ten aanzien van het Voorkeurstracé (zie hieronder) is van belang om vooraf op te merken dat de keuze voor dit tracé een bestuurlijk standpunt inhoudt. Dat betekent in de eerste plaats dat dit standpunt geen juridische status heeft. Het betreft een besluit van algemene strekking van het College van Gedeputeerde Staten. Bovendien houdt dit in dat de vormgeving van de weg, de landschappelijke inpassing, concrete mitigerende maatregelen, het ruimtebeslag en de hoogteligging zullen nog nader gestalte krijgen in het (PS-besluit met betrekking tot het) Provinciale Inpassingsplan. Laatstbedoeld besluit heeft wel een juridische status.

Voor de goede orde: wij bepalen niet het Voorkeurstracé voor de B258n<sup>1</sup>. Dit geschiedt aan Duitse zijde. Wel komen aan de orde het grensoverschrijdingspunt en onze voorkeur voor het aansluitpunt van de B258n op de Buitenring. Dit gebeurt echter vooral vanuit het Voorkeurstracé aan Nederlandse zijde.

## 2. Aanleiding

Al in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL 2001) is het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in de provincie als doelstelling opgenomen. Eén van de manieren om deze doelstelling te bereiken, is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet. De Buitenring beslaat de regionaal verbindende wegen N298, N299 en N300 en is één van die ontbrekende onderdelen. Het is de bedoeling dat de genoemde wegen worden opgewaardeerd en deels aangevuld met nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen, waardoor er één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat.

De Duitse overheid<sup>2</sup> wil de B258 tussen Aachen en Richterich doortrekken en aan laten sluiten op de Buitenring. Duitsland wil hiermee de verkeersafwikkeling in de Nordraum Aachen verbeteren. De doortrekking wordt aangeduid met "B258n".

### 2.1. Voorgeschiedenis op hoofdlijnen

In POL2001 is een zoekgebied, corridor genoemd, opgenomen voor het tracé van de Buitenring. Voorafgaande aan het opstellen van het POL2001 is een milieueffectrapportage (m.e.r.) uitgevoerd. Hierin stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. Deze MER is in feite te beschouwen als een hedendaagse plan-mer, al bestond de verplichting om deze op te stellen toen nog niet.

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 (POL2006, september 2006) hebben Provinciale Staten nut en noodzaak van de Buitenring Parkstad Limburg opnieuw onderschreven en bevestigd. In aanvulling

---

<sup>1</sup> Wel het aansluitpunt.

<sup>2</sup> Het Landesbetrieb Strassenbau Nordrhein-Westfalen, Niederlassung Aachen (Strassen NRW Aachen) Provincie Limburg

op de corridor van POL2001 werden in het POL2006 op verzoek van de Gemeente Kerkrade twee extra tracéalternatieven binnen de gemeente als te onderzoeken opgevoerd, namelijk het traject Roderlandbaan-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring.

In de loop van 2006 is besloten om over te gaan tot het realisatieproces. Daartoe is opnieuw een m.e.r.-procedure doorlopen, nu gericht op de tracékeuze. Op basis van een zogenaamde conflictpuntenkaart zijn binnen de corridor verschillende alternatieve tracés ontwikkeld, die in de m.e.r.-procedure verder zijn onderzocht.

In juni 2006 is de startnotitie tracénota/MER-UVS<sup>3</sup> vastgesteld en in april 2008 is het onderzoek afgerond. In de m.e.r.-procedure zijn ook de ruimtelijke ontwikkelingen sinds 2000, wijzigingen in wetgeving en uitgangspunten, de Kerkraadse tracé-alternatieven, het tunnelalternatief in Brunssum, enkele bestuurlijke gewenste varianten en de integratie van de procedures voor de Buitenring en de B258n betrokken.

## 2.2. Ambitie

De aanleg van de Buitenring moet leiden tot een substantiële verbetering van de aansluitingen op de (inter)nationaal en (inter)regionaal verbindende wegen, waardoor de afwikkeling van het verkeer, zowel qua structuur als doorstroming, substantieel verbetert. Dit is gunstig voor de bereikbaarheid van en de verkeersveiligheid in Parkstad. Daarnaast levert de Buitenring een positieve bijdrage aan de ruimtelijke structuur van Parkstad, de leefbaarheid in de woonkernen en de economische en toeristische ontwikkelingsmogelijkheden in deze regio.

Met de komst van de B258n ontstaat een goede verbinding tussen Aachen en Parkstad en wordt een aantal verbindingen in de Nordraum Aachen verkeerskundig ontlast, zoals bijvoorbeeld de L232 Roermonderstrasse in Kohlscheid.

## 2.3. Beleidsdoelen

Er speelt in Parkstad een aantal problemen:

Vanwege het ontbreken van een goede ontsluitende infrastructuur worden naar de verwachting de (potentiële) economische groei van de regio beperkt en de kansen op het gebied van recreatie onvoldoende benut. Vooral de bereikbaarheid van bedrijventerreinen en attracties in Parkstad verdient verbetering.

Door vervlechting van langzaam en snel verkeer is in de huidige situatie sprake van onveilige situaties, barrièrevorming en doorstromingsproblemen voor langzaam verkeer.

De bovenregionale ontsluiting (zowel richting Nederland als richting Duitsland) is door het ontbreken van enkele schakels onvoldoende.

Binnen Parkstad Limburg en Nordraum Aachen is de regionale ontsluiting onvoldoende, hetgeen lokale congestiegevoelige locaties tot gevolg heeft.

De verkeersstructuur is incompleet en in verschijningsvorm divers.

De huidige infrastructuur tast in Parkstad Limburg en in Nordraum Aachen de leefbaarheid aan op het gebied van geluid, lucht, barrièrewerking en visuele hinder. Behalve voor lucht verslechtert deze situatie tot 2025 door de autonome verkeerstoename.

In de huidige situatie komt een aantal verkeersonveilige locaties en blackspots voor. De verkeersveiligheid op het wegennet in Parkstad Limburg is onvoldoende.

Mede als gevolg van de fysieke aanwezigheid en het gebruik van infrastructuur in de regio Parkstad Limburg is er sprake van barrièrevorming, geluids- en lichthinder, verdroging en verontreiniging, ten koste van functies in de groene omgeving.

---

<sup>3</sup> Umwelt Verträglichkeits Studie, de Duitse m.e.r.-procedure, in verband met de aanleg van de B258n.  
Provincie Limburg

## 2.4. Doelstelling

Doelstelling van het project is:

*Verbetering van de economische positie van Parkstad Limburg en Aachen door de realisatie van een volledige ringweg rondom Parkstad Limburg in combinatie met een goede ontsluiting tussen Aachen en Parkstad Limburg. De leefbaarheid in de kernen van Parkstad Limburg en de Nordraum Aachen wordt op deze manier verbeterd en verkeer kan ongehinderd en vlot zijn bestemming bereiken.*

Deze doelstelling past binnen de kaders van het provinciale beleid (onder andere Provinciaal Omgevingsplan Limburg en Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan Limburg).

Om de doelstelling te kunnen toetsen, is een aantal deeldoelstellingen geformuleerd:

1

Verbeteren van de regionale en bovenregionale bereikbaarheid (betere ontsluiting van gebieden, betere doorstroming en afname reistijd).

2

Verbeteren van de verkeersveiligheid in Parkstad Limburg en het zoveel mogelijk beperken van nieuwe knelpunten op dit gebied.

3

Verbeteren van de verkeersinfrastructuur door het realiseren van een duidelijke route voor regionaal en bovenregionaal verkeer.

4

Het verbeteren van de leefbaarheid in Parkstad Limburg en het zoveel mogelijk beperken van nieuwe knelpunten op het gebied van leefbaarheid; geluid, lucht, (externe) veiligheid, barrièrewerking.

5

Het zoveel mogelijk beperken van nieuwe aantasting van de groene omgeving en het waar mogelijk opheffen of beperken van bestaande barrières.

## 3. Nut en noodzaak Buitenring

### 3.1. Historische ontwikkeling Parkstad

In 1893 kreeg Limburg met de oprichting van de Particuliere Maatschappij tot exploitatie van de Limburgse Steenkoolmijnen (Oranje-Nassau) de eerste grootschalige mijnbouw. Tussen 1900 en 1974 drukte de mijnbouw een duidelijk stempel op alle aspecten van de samenleving in het gebied dat thans wordt aangeduid als Parkstad.

De streek onderging een enorme gedaantewisseling. Er werden spoorwegen aangelegd waarlangs de snelgroeende mijnkoloniën in de buurt van de mijn werden gebouwd met er tussenin de resten van het oude cultuurlandschap. Het eeuwenoude agrarische landschap met hier en daar enkele dorpen veranderde in rap tempo tot een verstedelijkt gebied.

Met het wegvallen van de mijnindustrie in de jaren zestig en zeventig van de vorige eeuw werd de eens zo florerende mijnstreek een herstructureringsgebied. Vrijwel het gehele sociaal-culturele erfgoed uit die tijd verdween. Daarmee verdween ook een stuk gemeenschappelijke geschiedenis en identiteit. Door de herstructurering kreeg de verstedelijking een nieuwe impuls. Met hulp van gelden in het kader van de Perspectieven Nota Limburg (PNL) en subsidies van het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling werd een economische structuurversterking ingezet, zoals onder andere "Van Zwart naar Groen", waarbij

750 hectare voormalig mijnterrein een nieuwe bestemming kreeg met (uiteindelijk) recreatiecomplexen als Snowworld, Mondo Verde en Gaiapark.

Om de door mijnsluitingen ontstane werkloosheid op te vangen, stimuleerde de overheid de vestiging of uitbreiding van bedrijven in Zuid-Limburg. Zo verplaatste zij een aantal rijksdiensten, zoals het CBS en het ABP, naar Heerlen en werd een autofabriek in Born gerealiseerd (thans Nedcar)<sup>4</sup>.

In de decennia na de mijnsluitingen krijgt de economie in Parkstad diverse nieuwe impulsen. Handicap daarbij was echter de bereikbaarheid. De diffuse ontsluitingsstructuur in Parkstad leidt tot bereikbaarheidsproblemen (vooral aan de oostflank), verkeersonveiligheid, langere reistijden, moeilijke oriëntatie en een aantasting van de leefbaarheid in de woonkernen. De economische ontwikkeling wordt als gevolg daarvan belemmerd.

Een tweede belangrijke factor in de economische ontwikkelingskansen van Parkstad blijkt in de loop van de tijd: bevolkingskrimp, en als gevolg daarvan vergrijzing. Zij vinden in deze regio eerder plaats dan in de rest van Nederland en het omringende buitenland. De regio pakt de bevolkingskrimp en vergrijzing vooral op als een uitdaging<sup>5</sup>.

## **3.2. Enkele overwegingen met betrekking tot nut en noodzaak van de Buitenring**

### **3.2.1. Inleiding**

De kwaliteiten van Parkstad Limburg liggen in het groene landschap, de fijnmazigheid van sociale structuren, de variëteit aan woonmilieus en de aanwezigheid van kennisinstellingen. Daarom kiest Parkstad in zijn concept-Structuurvisie "Ruimte voor Park & Stad" voor kwaliteit. Leitmotiv daarbij is: "Groen groeit, rood krimpt en grijs verbindt".

De Buitenring sluit bij die kwaliteitsimpuls aan. Niet alleen vormt de "Parkring"<sup>6</sup> een belangrijke grondslag voor de verbetering van de infrastructuur in de regio, zij is ook de basis voor een kwaliteitsslag op andere gebieden, namelijk:

1. het vergroten van de leefbaarheid en het woongenot in Parkstad, vooral in de woonkernen
2. de economische en toeristische structuurversterking in Parkstad
3. de verbetering van de verkeersstructuur, de bereikbaarheid en de verkeersveiligheid.

### **3.2.2. Krimp**

Bevolkingskrimp en het mede als gevolg daarvan wijzigen van de bevolkingssamenstelling (vergrijzing) zijn belangrijke aandachtspunten in Parkstad bij de verwezenlijking van haar ambities. In de Milieu Effect Rapportage is rekening gehouden met deze krimp.

In feite zouden echter niet zozeer de bevolkingsprognoses bepalend moeten zijn voor de aanleg van de Buitenring, maar zou de Buitenring -omgekeerd- bepalend moeten zijn voor het in gang zetten van de ontwikkelingen, zoals neergelegd in de Parkstadagenda, de Limburg Agenda, de concept-Structuurvisie van Parkstad en in de door provincie en regio voorgestane gebiedsontwikkeling, en daarmee ook voor het vermogen en de daadkracht om (de gevolgen van) de bevolkingskrimp terug te dringen. De Buitenring is een belangrijk middel om de regio een nieuw élan te geven, economische en toeristische mogelijkheden te vergroten, de werkgelegenheid te beïnvloeden, de leefbaarheid te verbeteren en

<sup>4</sup> Bron: Conceptversie van "Structuurvisie Parkstad Limburg Ruimte voor park en stad"(februari 2008)

<sup>5</sup> Bron: Conceptversie van "Structuurvisie Parkstad Limburg Ruimte voor park en stad"(februari 2008)

<sup>6</sup> Het begrip "Parkring" wordt in de Concept-Structuurvisie en het advies van TAB (zie verderop) gehanteerd. Wij hanteren in dit stuk meestal het gebruikelijke begrip "Buitenring", waarmee dezelfde ringstructuur wordt bedoeld.

daarmee de gevolgen van krimp te mitigeren. Door de Buitenring enerzijds te hanteren als symbool voor de zelfbewuste doorstart van de regio en anderzijds als slagader voor de verbetering van de economische en toeristische mogelijkheden wordt een feitelijk en zichtbaar omslagpunt gecreëerd dat moet leiden tot een bloeiende regio, met een leefbaar woon- en werkklimaat in een (verkeers)veilige en goed bereikbare omgeving, die tevens relaties biedt met het omringende buitenland en aldus aantrekkingskracht op zowel bedrijven als mensen uitoefent.

### 3.2.3. Ringstructuur

De ringstructuur van de Buitenring wordt zowel door de opstellers van: "Parkring, denklijnen voor de omgevingskwaliteit" als door de Gemeenschappelijke Welstandscommissie voor de Buitenring en de Rijksadviseur Landschap, Dirk Sijmons, van groot belang geacht voor het karakter en de eenheid van de weg, het élan dat de regio wil uitstralen en de mogelijkheden die de Buitenring gaat bieden op economisch en toeristisch gebied. Bovendien is die structuur van belang voor de aanhaking van infrastructuur vanuit de omringende regio's, zowel in Nederland als in Duitsland, en voor de verbindingen tussen Buitenring, Binnenring en Cityring Heerlen.

De Buitenring wordt gevormd door zowel de nieuw aan te leggen weg, als de al bestaande stadsautoweg N281 en het gedeelte van de A76 tussen Nuth en het Knooppunt Ten Esschen. Zowel de N281 als de A76 (en in het verlengde ervan de Duitse A4) zijn (bovendien) belangrijk voor de (boven)regionale en (inter)nationale rol die de Buitenring gaat vervullen.

De ringstructuur moet bij de aanleg van de Buitenring, maar ook in de verdere ontwikkelingen binnen Parkstad als een eenheid worden beschouwd en behandeld. Die ontwikkelingen betreffen niet alleen verkeerskundige aspecten (vooral bereikbaarheid), maar ook leefbaarheid, economie en (groen)toerisme. De eenheid is ook van belang om de verschillende delen van Parkstad gelijke kansen te bieden in de economische en toeristische mogelijkheden.

De ringstructuur ontlast bovendien de bestaande radiale structuur, die de leefbaarheid en verkeersveiligheid in woonkernen aantast. De stedelijkheid wordt door de ringstructuur meer van buitenaf ontsloten, terwijl binnen het stedelijke gebied de leefbaarheid navenant groter wordt.

### 3.2.4. Landschappelijke inpassing en natuur

In de Structuurvisie van Parkstad is het landschap leidend. Dat betekent dat veel aandacht wordt besteed aan de landschappelijke inpassing van de Buitenring. Het parkachtige karakter van het landschap en de natuur zijn immers belangrijke elementen in (de verdere ontwikkeling van) Parkstad.

Voor de landschappelijke inpassing van de Buitenring wordt gebruik gemaakt van: "Parkring, Denklijnen voor de Omgevingskwaliteit"<sup>7</sup>, het advies van de Gemeenschappelijke Welstandscommissie voor de Buitenring<sup>8</sup> en het advies van Dirk Sijmons, Rijksadviseur voor het landschap in het atelier van de Rijksbouwmeester.

Vanuit die drie adviezen kan worden geconstateerd dat:

- eenheid in de vormgeving van de weg zoveel mogelijk de differentiatie in de omgeving (landschap en stedenbouw) laat zien, waarbij de weg een statement is voor het groene en stedelijke karakter van Parkstad en voor haar ambities. Dat betekent bijvoorbeeld dat de weg zelfbewustzijn uitstraalt en, waar mogelijk, een blik op de horizon gunt en dat de weg de verschillende kernen op een dusdanige wijze "omarmt" dat daarbij ook mogelijkheden en kansen voor een economische en toeristische opwaardering worden gecreëerd;

<sup>7</sup> Opgesteld door TAB (Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie, architectur fabrik aachen en Bisscheroux architecten).

<sup>8</sup> Bestaande uit o.a. vertegenwoordigers vanuit de gemeentelijke commissies voor welstand.  
Provincie Limburg

- de weg het landschap zoveel mogelijk volgt, maar daarbij drie aandachtspunten mee krijgt, namelijk: 1) let op de grondbalans 2) geef de weg nadrukkelijk een zo “open” mogelijk karakter naar zijn omgeving toe (laat die omgeving beleven vanaf de weg) en 3) benut waar mogelijk de plateau- en stadsranden;
- de eenheid van de weg ook tot uitdrukking komt in elementen als bijvoorbeeld verlichting (op plekken waar die voorzien is) en groenaankleding, evenals de vormgeving van aansluitingen en kruisingen, niet alleen vanuit het perspectief van verkeer, maar ook vanuit landschappelijke deskundigheid en kwaliteit;
- de weg tevens moet bijdragen aan een verbetering van de oriëntatiemogelijkheden van de weggebruiker in Parkstad.

De Buitenring draagt er bovendien toe bij dat er ruimtelijk gezien krachtige stadsranden ontstaan die de herkenbaarheid van het landschap en het zicht op het groen vanuit de stad vergroten, de plateauranden versterken en tevens een ruimtelijke begrenzing van de stedelijke bebouwing benadrukken. Daarmee wordt het landschap vanuit de stad geaccentueerd en tevens een barrière gecreëerd tegen het verder opdringen van de stedelijkheid in het landschappelijke gebied. Aldus ontstaat er een betere afstemming tussen stad en land, wordt de landschappelijke hoofdstructuur versterkt en wordt de kwaliteit gegenereerd waarmee krachtige randen en robuuste, groene verbindingen ontstaan van stad naar land, zelfs tot ver over de landsgrenzen heen.

De Buitenring biedt dus kansen om de landschappelijke waarden in Parkstad verder te versterken en te ontsluiten. Bij de aanleg zal een goede balans moeten ontstaan met de natuurlijke en landschappelijke waarden. In de natuurcompensatie, die voor de Buitenring nodig zal zijn, wordt nadrukkelijk zoveel mogelijk aangesloten bij de bestaande initiatieven in Parkstad om de natte beekdalen te reconstrueren en renatureren en robuuste zones te creëren.

### **3.2.5. (Inter)nationale betekenis**

Grenzen worden dunner. Het strategische belang van de Euregio's binnen het Europese netwerk wordt steeds groter. Grensoverschrijdende samenwerking is geen luxe, maar pure noodzaak, zeker in een regio die een doorstart wil maken in een gebied dat voor minstens de helft door buitenland wordt omringd. Bovendien moet niet worden vergeten dat de bevolking in de omringende Euregio nog verder groeit. Parkstad wil zijn gezicht dan ook nog meer op dat buitenland richten. Gezamenlijke natuur- en toeristische projecten, grensoverschrijdende bedrijvigheid (zoals op Avantis), samenwerking tussen kennisinstituten, maar ook de verdere ontwikkeling van attracties, Woonboulevard en Parkstad Centrum Heerlen als koopstad, zijn voor een belangrijk deel afhankelijk van goede en snelle verbindingen met het Duitse achterland.

De Buitenring, de B258n, de Randweg Abdissenbosch/L42n<sup>9</sup> en de bestaande structuren via A4, A76 en N281 dragen daar in belangrijke mate aan bij.

De Buitenring zal er vooral voor zorgen dat de bestaande radiale structuren van en naar Duitsland worden ontlast. Daarmee worden niet alleen de verbindingen beter, veiliger en sneller, maar wordt ook de leefbaarheid in de woonkernen in Parkstad en het aangrenzende Duitse gebied vergroot.

### **3.2.6. De leefbaarheid**

Binnen- en Buitenring brengen, samen met de N281 en de A76, de nodige structuur aan. Op het moment dat gemeenten ook het onderliggende weggennet aanpassen, ontstaat een voortreffelijke infrastructuur die voor de weggebruiker de nodige duidelijkheid, structuur en oriëntatie biedt en voor het overgrote

<sup>9</sup> De Randweg Abdissenbosch/L42n is geen onderdeel van de MER-studie en het project Buitenring.  
Provincie Limburg

merendeel van de bewoners van Parkstad een ontlasting van verkeer en daarmee een aanzienlijke verbetering van de leefkwaliteit betekent.

### **3.2.7. Economische en toeristische mogelijkheden**

De Buitenring fungeert als slagader voor de economische en toeristische ontwikkelingsmogelijkheden. Met landmarks bij Nuth en de Rodaboulevard/Avantis (die de “sfeersprong” naar Parkstad markeren), kunst op markante plekken en bedrijvigheid op de aanwezige bedrijventerreinen kan de Buitenring letterlijk het symbool worden voor die nieuwe koers. Parkstad biedt, zeker na de komst van de Buitenring, een hoogwaardig leefklimaat met voldoende en betaalbare woningen, een kansrijke bedrijvigheid en goede attracties in een parkachtige omgeving. Door een goede ontsluiting en verbindingen met Randstad, havengebieden elders en het omringende buitenland wordt de bovenlokale functie van Parkstad (en van de gemeenten daarbinnen) gestimuleerd, wordt de infrastructurele basis geboden om optimaal gebruik te maken van de middenpositie in de stedenband met Luik en Aachen, met Tripool en MHHAL en worden ook mogelijkheden gecreëerd om in Parkstad een goed woonalternatief te bieden (ook voor jonge mensen) voor de meer dichtbevolkte gebieden in Nederland en Duitsland.

Basisdoelstelling van de regio is economische structuurversterking. Kernstrategie daarbij is: clusteren, concentreren en groeien. Nadrukkelijk hoort daar ook kwaliteitsverbetering bij. Een deel van de bestaande bedrijventerreinen en boulevards in Parkstad heeft immers behoefte aan meer (ruimtelijke) kwaliteit, een betere bereikbaarheid en aan revitalisatie. Kansrijke clusters ziet de regio in: nieuwe energie, health, care & cure en leisure & pleasure (toerisme). Daarnaast wordt ingezet op de ontwikkeling van een Euregionale infrastructuur in kennis, onderwijs en arbeidsmarkt. Vooral kennisontwikkeling is gebaat met een versteviging van de relatie met de RWTH Aachen en de vele kennisinstituten in de regio Aachen. Vooral voor de bereikbaarheid is de Buitenring van wezenlijk belang.

Dat de aanleg van infrastructuur een belangrijke stimulans vormt voor de economische ontwikkeling van een regio wordt geïllustreerd door een aantal praktijkvoorbeelden.

Op het moment dat Weert een goede verbinding kreeg met de A2 bloeide de stad economisch op en ontdekten nieuwe bedrijven Weert. Op het moment dat de A73 tussen Venlo en Venray gereed kwam, ontstonden grote nieuwe bedrijventerreinen langs deze autoweg en recentelijk zien we dat bij de realisatie van de A73-Zuid wederom nieuwe bedrijventerreinen ontstaan, dan wel bestaande bedrijventerreinen een krachtige impuls krijgen. Ook bij de nog te realiseren A74, die straks een belangrijke verbinding tussen Venlo/Tegelen en Duitsland moet gaan vormen, zien we nu al dat er grote belangstelling vanuit het bedrijfsleven is om via deze infrastructuur ook het Duitse achterland te bereiken.

Door de economische en toeristische mogelijkheden die de Buitenring biedt te combineren met gebiedsontwikkeling in Parkstad Limburg ontstaat een kansrijke en financierbare basis voor verdere doorontwikkeling. Recreatie (bijvoorbeeld de oostflank Brunssum) en geprofileerde woningbouw (rekening houdende met de vergrijzing en met “incourante” delen van de woningmarkt, maar ook heel nadrukkelijk zich richtend op de starter op de woningmarkt, zodat jonge mensen gestimuleerd worden zich in Parkstad te blijven oriënteren) bieden daarbij bijzondere kansen. Kernstrategie voor wonen is: meer profileren, concentreren, specialiseren en kwaliteitsslagen maken. De Buitenring kan daarbij een belangrijke rol vervullen en aanleiding zijn om bepaalde woningtypen te saneren: verdunnen en transformatie, evenals levensloopbestendigheid zijn daarin de kernbegrippen. Heerlen overweegt bijvoorbeeld herstructurering aan de Randweg in Hoensbroek. De Buitenring vormt ook op andere plekken mogelijkheden tot kwaliteitsverbetering, niet alleen van het woningaanbod zelf, maar ook van de woonomgeving: betere ontsluitingen, verbetering van de leefbaarheid en aandacht voor landschap en natuur. De Buitenring is ook van belang voor de sociale cohesie, waarin Parkstad zich qua woonklimaat

kan onderscheiden van bijvoorbeeld de Randstad. De Buitenring versterkt de ontwikkelingskansen en de leefbaarheid in de kernen en verbindt die kernen onderling op een effectieve wijze.

De aanleg van de Buitenring is van wezenlijke betekenis voor de verdere ontwikkeling van het toerisme in Parkstad. De bijzondere ligging ten opzichte van Duitsland maakt de regio extra aantrekkelijk, mits er goede verbindingen zijn die bestaande drempels ten aanzien van grensoverschrijding wegnemen. De A4, maar straks ook de B258n en de Randweg Abdissenbosch/L42n bieden in combinatie met de Buitenring een optimale ontsluitingsmogelijkheid richting Duitsland die Parkstad extra aantrekkelijk maakt voor nieuwe (grootschalige) toeristische attracties.

Bestaande attracties in Parkstad geven nadrukkelijk aan goede internationale verbindingen te willen. Voor bijvoorbeeld Gaiapark en Industrien geldt al dat meer dan 20% van hun bezoekers uit Duitsland komt. Ongeveer 35% van de bezoekers van Ikea komt uit Duitsland. Tegelijkertijd geven attracties aan dat de bestaande verbindingen onvoldoende zijn. Verbetering door middel van de Buitenring zal de toeristische mogelijkheden voor Parkstad vanuit Duitsland dan ook aanmerkelijk vergroten.

### **3.2. 8. Nieuwe energie**

Parkstad kwam mede dankzij de winning van fossiele brandstoffen tot stand. Dat verleden biedt aanknopingspunten voor de toekomst: van oude naar nieuwe en duurzame energie.

Momenteel wordt onderzocht of de Buitenring een voorbeeldproject kan zijn voor duurzame toepassingen. Door toepassingen van nieuwe en duurzame energie te koppelen aan de Buitenring ontstaat opnieuw een visitekaartje voor de regio die zich onder andere met deze toepassingen naar buiten toe wil profileren.

### **4. De tracénota/MER-UVS en het meest milieu vriendelijke alternatief (mma)**

In de tracénota/MER-UVS is een meest milieuvriendelijk alternatief (mma) opgenomen.

Ter hoogte van Hoensbroek en Vaesrade is sprake van een mma mens dat langs Vaesrade loopt en van een mma omgeving dat gaat over de bestaande Randweg.

In Brunssum is het mma het zuidelijke tracé.

In Kerkrade gaat het mma mens over de doorgetrokken Dentgenbachweg. Het mma omgeving gaat over de Roderlandbaan en de Domaniale Mijnstraat (met tunnel)

In de MER wordt geen voorkeur uitgesproken voor aansluiting op de N281 (de Stadsautoweg) via de aansluiting bij de Rodaboulevard of via de rotonde van Avantis.

Voor wat betreft de onderbouwing van het mma wordt korthedshalve verwezen naar de tracénota/MER-UVS. De belangrijkste aspecten komen verderop nog kort aan de orde.

In de bepaling van het Voorkeurstracé hanteren wij het mma als uitgangspunt. Dat betekent dat in de afwegingen in de onderhavige notitie in beginsel de alternatieven "Brunssum-Noord", "Brunssum-Midden" en "Tunnelweg Kerkrade" niet meer aan de orde komen. Deze alternatieven vormen immers geen onderdeel van het mma. Voor de motieven die daaraan ten grondslag liggen, verwijzen wij korthedshalve naar de tracénota/MER-UVS. Wij wijzen er bovendien op dat twee alternatieven een tunnel bevatten die in ieder geval bij de aanleg aanzienlijke gevolgen heeft voor de omgeving en hoge kosten met zich meebrengt. Volledigheidshalve merken wij op deze plaats op dat het College van Burgemeester en Wethouders van Kerkrade heeft uitgesproken voorstander te zijn van het alternatief "Tunnelweg Kerkrade", uitgevoerd als 2 x 1-weg met een snelheidsregiem van 80 km/u. De Gemeenten Landgraaf en Heerlen, evenals Parkstad Limburg hebben nadrukkelijk kenbaar gemaakt niet te kunnen instemmen met dat alternatief.

### **5. Bestuurlijk draagvlak voor een Voorkeurstracé**

Eind 2005 hebben de bij de Buitenring betrokken partijen<sup>10</sup> een Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring gesloten. In dit Bestuursconvenant en in de kostenramingen, die eerder aan (de besluitvorming over de) de Buitenring ten grondslag hebben gelegen, is uitgegaan van een bestuurlijk Voorkeursalternatief. Dit bestuurlijke Voorkeursalternatief loopt over de N298 (Randweg bij Hoensbroek), gaat noordelijk om Brunssum, vervolgt zijn weg over de N299 en over de doorgetrokken Dentgenbachweg door Kerkrade en sluit vervolgens aan op de N281 via het bestaande tracé van de N300<sup>11</sup>.

In september 2007 hebben bilaterale overleggen plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van de betrokken gemeenten<sup>12</sup> enerzijds en Parkstad en de Provincie Limburg anderzijds. In deze overleggen is ook gevraagd naar een voorlopig standpunt van de gemeenten ten aanzien van een Voorkeurstracé.

Op 26 en 31 maart 2008 hebben opnieuw bilaterale gesprekken met de betrokken gemeenten plaatsgevonden. In deze gesprekken is de eerste gedachtelijn voor een Voorkeurstracé aan de orde gekomen. Deze eerste gedachtelijn is voorbereid door de Werkgroep Voorkeurstracé. De gemeenten zijn over deze eerste gedachtelijn geïnformeerd, in kennis gesteld van de overwegingen daarbij en vervolgens in de gelegenheid gesteld om hierop te reageren. De Gemeenten Brunssum, Heerlen, Landgraaf, Onderbanken en Schinnen hebben ingestemd met de notitie en de daarin opgenomen eerste gedachtelijn voor een Voorkeurstracé. De Gemeente Nuth heeft ingestemd met de notitie en de daarin opgenomen eerste gedachtelijn voor een Voorkeurstracé, met uitzondering van het tracé dat langs Vaesrade loopt. Nuth is aldaar voorstander van een tracé over de bestaande Randweg bij Hoensbroek. De Gemeente Kerkrade heeft aangegeven dat zij in Kerkrade voorstander blijft van het alternatief "Tunnelweg Kerkrade", uitgevoerd als 2 x 1-weg met een snelheidsregiem van 80 km/u. De gemeenten Heerlen en Landgraaf, evenals de wgr+regio Parkstad Limburg hebben nadrukkelijk te kennen gegeven tegen het alternatief "Tunnelweg Kerkrade" te zijn.

Bovendien zijn de Kamer van Koophandel, de Limburgse Werkgevers Vereniging, VROM, LNV (via VROM), Prorail, Rijkswaterstaat, directie Limburg, en het Waterschap Roer en Overmaas geïnformeerd over het Voorkeurstracé. Het Regionaal Bestuurlijk Overleg van 16 april 2008, waarin voornoemde partijen zitting hebben, heeft ingestemd met het in deze notitie neergelegde Voorkeurstracé. Nuth en Kerkrade hebben daarbij het hierboven weergegeven standpunt ingenomen.

## **6. De visiebenadering**

### **6.1. Inleiding**

In de tracénota/MER-UVS zijn de effecten van de alternatieven en varianten bepaald. De gegevens liggen ten grondslag aan de keuze voor het mma. Zij zijn gerangschikt naar specialistische onderwerpen en niet naar maatschappelijke onderwerpen. De visiebenadering houdt in dat de objectieve gegevens worden geordend naar een maatschappelijke visie binnen een bepaald thema, dat als basis kan dienen voor de afwegingen om te komen tot een Voorkeurstracé.

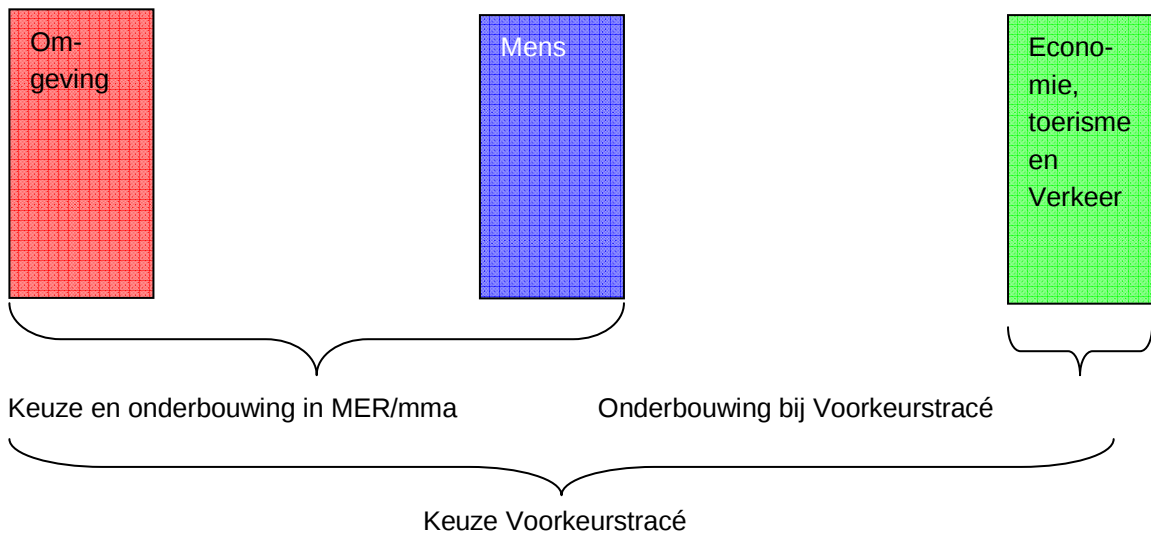
We onderscheiden 3 thema's:

---

<sup>10</sup> Parkstad Limburg, de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Nuth en Onderbanken, evenals de provincie Limburg.

<sup>11</sup> Art. 2, lid 3 en art. 6, lid 6 van het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg.

<sup>12</sup> Bij dat overleg is, naast de hierboven vermelde gemeenten, ook Schinnen betrokken.  
Provincie Limburg



### *Omgeving*

Bij het thema *omgeving* spelen de effecten op flora en fauna<sup>13</sup>, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie een rol. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de tracénota/MER-UVS.

### *Mens*

Bij het thema *mens* spelen de effecten op ruimtelijke ordening en op woon- en leefmilieu een rol. Voor het overige wordt korthedshalve verwezen naar de tracénota/MER-UVS.

### *Verkeer, economie & toerisme*

Bij het thema *verkeer* spelen de effecten op bereikbaarheid (ontsluiting, doorstroming, oriëntatie en afname reistijd), verkeersveiligheid en verkeersstructuur een rol.

Bij het thema *economie* spelen de effecten op de economische ontwikkelingsmogelijkheden van Parkstad een rol.

Bij het thema *toerisme* spelen de effecten op de toeristische ontwikkelingsmogelijkheden van Parkstad een rol.

Deze thema's worden hieronder nader behandeld.

## **7. Voorkeustracé**

### **7.1. Inleiding**

Naast de hierboven genoemde thema's zijn bij de afwegingen om te komen tot een Voorkeustracé ook nog het bestuurlijk & het maatschappelijk draagvlak van belang, evenals de kosten.

Bij *het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak* spelen het draagvlak voor de verschillende alternatieven een rol, zoals blijkende uit (eerdere) bestuurlijke standpunten en de inspraakreacties op de Startnotitie.

<sup>13</sup> De effecten beperken zich in de tracénota/MER-UVS tot de directe gevolgen van de aanleg van de weg. De kansen voor robuuste natuur en robuust water spelen wel een rol bij de afwegingen om te komen tot een Voorkeustracé

Bij de *kosten* spelen de hoogte van de kosten van de verschillende alternatieven een rol, evenals de mogelijkheden om voor de verschillende alternatieven kosten terug te dringen en/of extra inkomsten te verwerven.

## **7.2. Het mma als uitgangspunt**

Bij het bepalen van het Voorkeurstracé is uitgegaan van het mma, zoals dat blijkt uit de tracénota/MER-UVS. Hieronder zal per tracé eerst kort worden ingegaan op de aspecten, die in het kader van de tracénota/MER-UVS een rol speelden bij het bepalen van het mma. Vervolgens worden mma en mogelijke alternatieven getoetst aan het thema “verkeer, economie & toerisme”, wordt een indicatie gegeven van het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak en wordt ingegaan op de kosten.

## **7.3. Over Randweg Hoenbroek of langs Vaesrade?**

### **7.3.1. Mma**

#### *Verkeer en economie*

Het tracé over de Randweg doorsnijdt een toekomstig werkgebied. Het tracé langs Vaesrade doorsnijdt twee toekomstige werkgebieden. Het ruimtebeslag van het tracé langs Vaesrade is groter dan het ruimtebeslag van het tracé over de Randweg.

Voor wat betreft het aspect “recreatie” kan worden gesteld dat het tracé Randweg twee voetbalvelden en de begraafplaats ter hoogte van de Pastoorskuilenweg doorsnijdt, het gebruik van de fietsroute over de Randweg onmogelijk maakt en de verbindingen met de voetbalvelden ter hoogte van Mariagewanden doorsnijdt.

Het tracé langs Vaesrade heeft een geringer ruimtebeslag op de landbouwgronden. Dat laatste is vooral een gevolg van de omvang van de aansluiting Schuureikenweg in het geval van het Randweg-tracé.

#### *Woon- en leefmilieu*

Het tracé over de Randweg heeft een groter aantal geluidbelaste woningen en overige geluidgevoelige bestemmingen tot gevolg en vraagt daarom om meer mitigerende maatregelen op het terrein van geluid. Voor wat betreft het tracé langs Vaesrade geldt dat het een nieuwe weg en dus een nieuwe geluidsbron betreft, waardoor het geluidbelast oppervlak groter wordt.

Het groepsrisico in het kader van externe veiligheid is bij het tracé Randweg groter.

In stedenbouwkundig opzicht kan worden opgemerkt dat in het geval van het tracé over de Randweg, de westelijke aansluiting van de Pastoorskuilenweg verval, waardoor de bereikbaarheid van de noordelijke wijken van Hoenbroek minder wordt. In dat geval neemt ook de barrièrewerking en visuele hinder in de woonwijken Mariagewanden en Mariarade toe.

#### *Flora en fauna*

Het ruimtebeslag op het Natura2000-gebied Kathagen is in beide tracé's gelijk. Het tracé over de Randweg heeft een groter ruimtebeslag op POG-gebieden (vooral door de aansluiting Schuureikenweg). Het tracé langs Vaesrade heeft echter een groter ruimtebeslag op EHS-gebieden.

De versnipperende effecten van het tracé langs Vaesrade zijn groter.

Voor wat betreft het aspect “verstoring” zijn er geen verschillen tussen de beide tracé's ten aanzien van “geluid”. Voor wat betreft “licht” neemt de verstoring in het tracé langs Vaesrade het meest toe.

#### *Bodem en water*

Beide tracé's doorsnijden enkele gebieden met een hoog bodemontwikkelingspotentiaal. Het tracé over de Randweg heeft een groter ruimtebeslag op erosiegevoelig gebied.

### *Landschap*

Landschappelijk gezien scoort het tracé langs Vaesrade slechter.

### *Cultuurhistorie en archeologie*

Beide tracé's doorsnijden enkele holle wegen of graften. Het aantal doorsnijdingen is in het tracé over de Randweg minder.

Het tracé langs Vaesrade doorsnijdt een gebied met een (middel)hoge archeologische verwachting.

### **7.3.2. Verkeer, economie & toerisme**

Voor wat betreft de ontsluiting van de wijk Mariagewanden en de langzaam verkeerverbindingen kan worden gesteld dat het tracé langs Vaesrade de bestaande infrastructuur (Randweg en dwarsverbindingen over Randweg ter hoogte van Mariagewanden) in beginsel in stand houdt. Het thema "economie" speelt slechts een ondergeschikte rol in de keuze tussen het tracé over de Randweg en het tracé langs Vaesrade. Wel zou men kunnen opwerpen dat een nulplus-alternatief over de Randweg naar verwachting minder gevolgen zal hebben voor het landschap. Een goede landschappelijke inpassing van de weg bij Vaesrade kan echter ook kansen bieden om het parkachtige karakter van de regio uit te dragen.

### **7.3.3. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak**

De Buitenring op maaiveld aanleggen op het bestaande tracé van de Randweg wordt door de bewoners van de wijk Mariagewanden ervaren als een "autoweg naast de deur". Aanleg van de Buitenring op maaiveldniveau op de Randweg zal daarnaast gevolgen hebben voor de bereikbaarheid van de voetbalterreinen, de begraafplaats en het achterliggende natuurlijke gebied vanuit de wijk Mariagewanden.

Voor een aanleg over de Randweg bestaat dan ook geen draagvlak in die wijk Mariagewanden. Daar staat tegenover dat de Gemeente Nuth voorstander is van een aanleg van de Buitenring over de Randweg. De bewoners van Vaesrade ervaren het tracé langs deze dorpskern eveneens als een "autoweg naast de deur". In het geval van dat tracé zal de weg echter minder dicht tegen de bebouwde kern van Vaesrade komen te liggen dan in het geval van het tracé over de Randweg ten opzichte van Mariagewanden het geval is.

Parkstad en de Gemeente Heerlen hebben hun nadrukkelijke voorkeur uitgesproken voor het tracé dat langs Vaesrade (en dus niet over de Randweg) gaat.

De vraag is nog of een verdiepte aanleg van de Buitenring over de Randweg de (als zodanig ervaren) impact van de weg op de woonwijk Mariagewanden dusdanig kan verkleinen en de bereikbaarheid van de voetbalterreinen, de begraafplaats en het achterliggende natuurgebied dusdanig kan vergroten (ten opzichte van een maaiveldligging; mits daarvoor voorzieningen worden aangelegd), dat de aanleg van de Buitenring over de bestaande Randweg meer acceptabel wordt in de wijk Mariagewanden.

### **7.3.4. Conclusie**

Vooraf gelet op het maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak gaan wij voor een Voorkeurstracé uit van het tracé langs Vaesrade. Belangrijkste overweging hierbij is de impact van de weg op de wijk Mariagewanden in het geval van aanleg over de Randweg. Deze impact is minder groot ten opzichte van Vaesrade in het geval de weg bij deze woonkern wordt aangelegd. We kiezen hier dus voor het mma mens.

Belangrijk aandachtspunt zijn de landschappelijke inpassing van de weg en de gevolgen voor de natuur.



In deze afbeelding zijn nog niet opgenomen de verdiepte ligging bij de Hommerterweg, Allee/Akerstraat-Noord en het Amstenraderveld, evenals de aangepaste aansluitvorm bij de Allee/Akerstraat-Noord als gevolg van de variantenkeuze (zie hieronder).

## 7.4. Passage van Brunssum

### 7.4.1. Mma

Uitgangspunt vormt het mma, te weten Brunssum-Zuid. Duidelijk is echter dat vooral het bestuurlijk draagvlak (Gemeente Brunssum en Parkstad) en het maatschappelijk draagvlak bij JFC-headquarters en Waterschap Roer en Overmaas ten aanzien van dit zuidelijke tracé ontbreekt. Alle genoemde partijen (met uitzondering van JFC Headquarters, die zowel Brunssum-Noord als Brunssum-Midden acceptabel acht) spreken zelfs een nadrukkelijke voorkeur uit voor Brunssum-Noord in zijn meest oostelijke variant (over de mijnsteenbergr).

In de hierna volgende afwegingen worden daarom zowel Brunssum-Noord als Brunssum-Zuid betrokken. Het tunneltracé Brunssum-Midden blijft buiten beschouwing, ook vanwege de zeer hoge aanlegkosten.

#### *Verkeer en economie*

Beide tracé's hebben een verbetering van de bereikbaarheid (I/C-waarden, reistijdenwinst en OV) tot gevolg. Er is dus in beide gevallen sprake van reistijdenwinst. Deze is echter het grootst bij het noordelijk tracé.

De bundeling van verkeer vindt het beste plaats bij het noordelijk tracé. Dit tracé heeft ook de meest positieve invloed op het aantal letselongevallen.

Het noordelijk tracé scoort het beste in de verkeersstructuur, omdat goed wordt aangesloten op bestaande provinciale wegen.

#### *Ruimtelijke ordening*

De effecten van de beide tracé's op "wonen" zijn vergelijkbaar. Het noordelijk tracé heeft wel het grootste ruimtebeslag op werkgebieden tot gevolg. Dit is bij het zuidelijk tracé minder het geval. Wel moet in dat geval een aantal bedrijfspanden worden geamoveerd.

Het zuidelijk tracé doorsnijdt een groot aantal recreatieve functies ten zuiden van Brunssum (vooral sportcomplexen en de Zeekoelen). Het noordelijk tracé doorsnijdt alleen de Kattekoelenvijver (visvijver). Het noordelijk tracé doorsnijdt wel een rijksmonument, te weten het vakwerkschuurtje/-huisje aan de Bouwbergstraat.

Verder doorsnijdt het noordelijk tracé een groot landbouwgebied ten westen en ten noorden van Brunssum. Het zuidelijk tracé doorsnijdt alleen ten westen van Brunssum een landbouwgebied.

#### *Woon- en leefmilieu*

Na het treffen van mitigerende maatregelen hebben beide tracé's een positief effect op het aantal geluidbelaste woningen. Dit effect is het grootst bij het zuidelijk tracé. Het noordelijk tracé heeft de grootste toename in geluidbelast oppervlak tot gevolg.

Het noordelijk tracé heeft ook de grootste emissies van stikstofdioxide en fijnstof tot gevolg maar blijft binnen de geldende normen.

Het groepsrisico in het kader van externe veiligheid is bij het noordelijk tracé het kleinst.

In beide tracé's neemt de barrièrewerking en de visuele hinder af in de kern van Brunssum, omdat daar verkeer wordt weggetrokken naar de Buitenring. De geluidsschermen bij de woonwijken De Kling en Klingbenden hebben in het noordelijk tracé extra visuele hinder tot gevolg.

#### *Flora en fauna*

Het noordelijk tracé heeft het grootste ruimtebeslag op POG- en EHS-gebied. Het zuidelijk tracé doorsnijdt enkele EHS-gebieden.

Beide tracé's zorgen voor nieuwe barrières en derhalve versnippering. De barrièrewerking is in het noordelijk tracé groot. Mitigerende maatregelen kunnen de versnipperende effecten grotendeels wegnemen.

Het zuidelijk tracé zorgt door de ligging nabij de Brunssummerheide voor de grootste verstoring door geluid. De verstoring door licht is het grootst bij het noordelijk tracé vanwege de lengte van de nieuwe weg. Ook het zuidelijk tracé heeft verstoring door licht tot gevolg (EHS).

Het noordelijk tracé doorsnijdt een hydrologisch gevoelig natuurgebied (Bronnenbosje/Bovenste Hof). Door de toename van het verharde oppervlak neemt het intrekgebied van de Merkelbekerbeek af. Het zuidelijk tracé heeft geen verdrogende effecten.

#### *Bodem en water*

Beide tracé's doorsnijden een aantal beekdalen en een breuklijn. Het noordelijk tracé doorsnijdt zelfs twee breuklijnen, een groot gebied met een hoog biotoopontwikkelingspotentiaal en het grootste erosiegevoelige gebied.

Ten aanzien van bodemverontreiniging is er geen onderscheid tussen beide tracé's.

Wel doorsnijdt het noordelijk tracé de meeste (beschermde) oppervlaktewateren. Ten aanzien van grondwater scoort het noordelijk tracé het meest negatief, omdat dit tracé de grootste doorsnijding van een hydrologisch gevoelig gebied tot gevolg heeft.

#### *Landschap*

Het noordelijk tracé scoort landschappelijk het slechtst vanwege de verhoogde ligging van het nieuwe tracé door het landschappelijk waardevolle gebied ten noorden en oosten van Brunssum.

#### *Cultuurhistorie en archeologie*

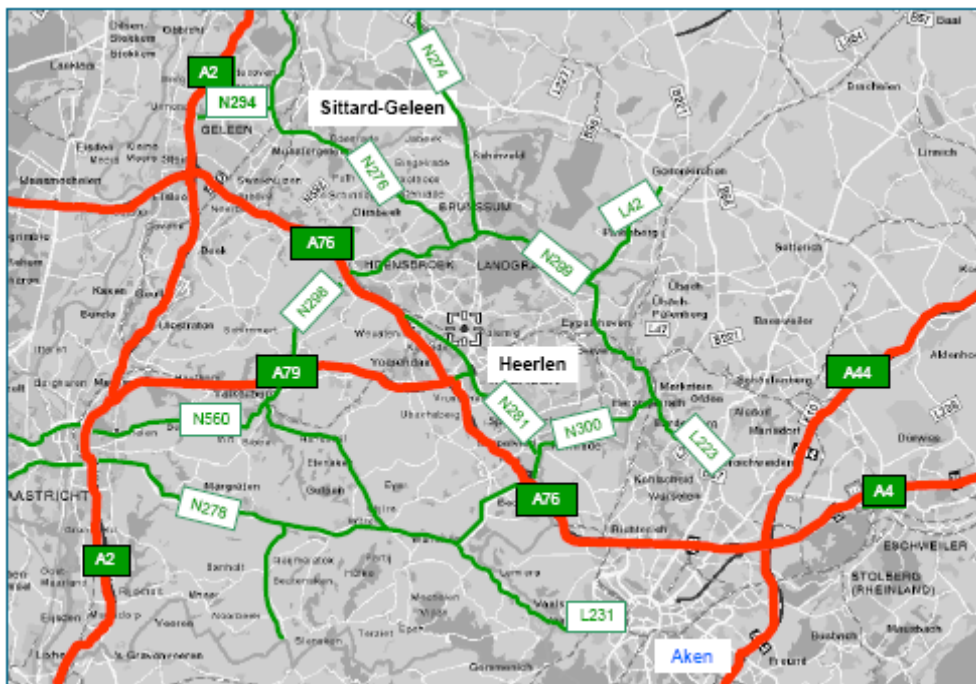
Het noordelijk tracé heeft effecten op cultuurhistorische waarden. Het zuidelijk tracé tast weinig cultuurhistorische waarden aan.

### **7.4.2. Verkeer, economie en toerisme**

In het noord-tracé vormt de Buitenring een optimaal onderdeel van het regionale wegennet, waarbij vooral een hoogwaardige verbinding wordt gerealiseerd tussen Parkstad enerzijds en Midden-Limburg en het Duitse achterland anderzijds. Ook wordt in dit tracé de leefbaarheid in de kern van Brunssum verbeterd, omdat het doorgaande verkeer dat nu nog via de kern van Brunssum passeert, dan via de Buitenring kan worden afgewikkeld. De Buitenring vormt aldus een hoogwaardige en robuuste infrastructuur, die ook op basis van inrichting en veiligheid uitnodigt tot gebruik en een aanmerkelijke verbetering inhoudt ten opzichte van de huidige verbindingen. Bovendien wordt aldus de gewenste ontlasting van het lokale wegennet gerealiseerd.

In het geval van het zuidelijke tracé worden de huidige problemen met betrekking tot de afwikkeling van verkeer van en naar de N274 niet opgelost. Er zullen nog steeds maatregelen nodig zijn die een goede doorstroming en zo mogelijk ook een ontlasting van de kern van Brunssum bevorderen. Daarmee zullen extra kosten gemoeid zijn die volgens Parkstad en de Gemeente Brunssum de kosten van het zuidelijk tracé in een ander perspectief plaatsen.

In het geval van een noord-tracé biedt de Buitenring een optimale, parallelle voorziening voor de A2, de A76, de A44 en de A4 in het geval van wegwerkzaamheden en calamiteiten. Ten behoeve van de betrouwbaarheid van het reizen vervult de Buitenring straks nadrukkelijk ook een alternatieve functie. In het kader van de Rijksnota Mobiliteit wordt onder "Robuustheid van het netwerk" gemeld dat "als er goede alternatieve routes beschikbaar zijn, (...) het wegennet minder gevoelig (is) voor verstoringen". Verder wordt gesteld dat de betrouwbaarheid van de reistijd daarmee toeneemt.



Vanuit de ruimtelijke ontwikkeling biedt het noordelijk tracé een aanmerkelijke structuurverbetering. De ringweg is in dat tracé daadwerkelijk een "buitenring" die de huidige amorfe structuur doorbreekt en een heldere en herkenbare hoofdinfrastructuur biedt, welke het stedelijk gebied aan de oostzijde van Parkstad Limburg ontsluit. In het noord-tracé kan dat stedelijk gebied door middel van de Buitenring duidelijk worden afgebakend, waardoor ook de herkenbaarheid en oriëntatie voor de weggebruikers verbeterd.

Door te kiezen voor het noord-tracé in de meest oostelijke variant ontstaan mogelijkheden om een robuuste verbinding te creëren tussen de Brunssummerheide en het Schutterspark en om de Rode Beek ter hoogte van de mijnsteenbergrand te ontkluizen en aldus het natte beekdal ter plekke te reconstrueren. Op die manier kan de Ecologische Hoofd Structuur worden hersteld, evenals de specifieke functie van de Rode Beek (conform het Provinciaal Omgevingsplan Limburg, als onderdeel van het Heidenatuurpark).

De keuze voor het noord-tracé leidt tot een hoogwaardige gebiedsontwikkeling aan de oostflank van Brunssum, waarbij de huidige bedrijventerreinen Hendrik, Ora et Labora en Bouwberg worden omgezet in een kwalitatief en kwantitatief hoogwaardig vestigingsmilieu. Het betreft een integrale ruimtelijk-economische herontwikkeling in combinatie met natuur- en landschapsherstel, waarbij de Buitenring in zijn noord-alternatief over de mijnsteenbergrand de slagader vormt.

Tussen JFC-headquarters en de Gemeente Brunssum zijn intentieafspraken gemaakt om te komen tot een unilocatie rondom het huidige hoofdkwartier en de internationale school. Dit vanuit beveiligingsoogpunt. Gestreefd wordt naar een verplaatsing van een aantal voorzieningen uit de Oostflank naar het kazernegedrag. Deze concentratie zal in het zuid-tracé, naar het oordeel van Parkstad, de Gemeente Brunssum en JFC, worden geblokkeerd. Bovendien zal het zuid-tracé naar het oordeel van JFC beveiligingsproblemen opleveren en recentelijk gedane investeringen in de beveiliging van het complex en de internationale school te niet doen. Het beperken van de ontwikkelingsmogelijkheden van JFC zal naar verwachting ook gevolgen hebben voor de economische spin-off van het hoofdkwartier in de regio. Daarbij zullen eveneens de bestuurlijke verhouding met JFC en goodwill-aspecten aan de orde zijn.

#### **7.4.3. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak**

Parkstad en Gemeente Brunssum zijn nadrukkelijk voorstander van het noordelijke tracé. Voor wat betreft de argumenten, die daarbij een rol spelen, wordt korthedshalve verwezen naar het gestelde onder 7.4.2. Ook het Waterschap Roer en Overmaas is voorstander van het noordelijk tracé vanwege de mogelijkheden die dit tracé biedt voor de realisatie van een robuuste verbinding tussen Schutterspark en Brunssummerheide, evenals renaturering van de Rode Beek ter plekke. JFC-headquarters spreekt zich uit tegen het zuidelijk tracé.

Natuurorganisaties hebben zowel bedenkingen bij het zuidelijk als het noordelijk tracé. Dat geldt ook voor burgers.

#### **7.4.4. Conclusie**

Op grond van het belang van de ringstructuur (die optimaal aanwezig is in het Noord-tracé), de als gevolg daarvan optredende verbetering in verkeerskundig opzicht en qua leefbaarheid (ontlasting kern Brunssum), de verbetering in de ruimtelijke structuur, de mogelijkheid om aldus een robuuste verbinding te creëren tussen Brunssummerheide en Schutterspark, evenals de aanzienlijke betere mogelijkheden voor economische structuurversterking en toerisme gaan wij uit van een noordelijke passage in Brunssum in de meest oostelijke variant over de mijnsteenbergrand.

Belangrijk aandachtspunt daarbij is wel de landschappelijke inpassing in het dal van Merkelbekerbeek en de Rode Beek en de natuur.



## 7.5. De doorgetrokken Dentgenbachweg of de Roderlandbaan in Kerkrade

### 7.5.1. Mma

#### *Verkeer en economie*

De doorgetrokken Dentgenbachweg kent de grootste verbeteringen voor bereikbaarheid (reistijden, I/C-verhoudingen en openbaar vervoer) en levert de meeste reistijdenwinst op. Bovendien scoort dit tracé het meest positief vanwege een veilige inrichting van het tracé, goede bundeling van verkeersstromen en een afname van het theoretisch aantal slachtoffers.

Beide tracé's scoren positief ten aanzien van de verkeersstructuur, omdat het regionale verkeer sterk profiteert van deze tracé's.

#### *Ruimtelijke ordening*

Het aantal woningen dat moet worden geamoveerd, is het grootst bij het tracé over de Roderlandbaan. Het ruimtebeslag op de landbouwgronden is voor beide tracé's nagenoeg gelijk.

#### *Woon- en leefmilieu*

Beide tracé's hebben een afname van het aantal geluidbelaste woningen en oppervlak tot gevolg. De geluidbelasting in de kernen van Kerkrade en Spekholzerheide neemt in beide gevallen af. Als gevolg van de tunnel scoort het tracé over de Roderlandbaan beter voor wat betreft emissietotalen. De externe veiligheid wordt als gevolg van de tunnel slechter. Bij het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg verbetert de externe veiligheid, omdat dit tracé veel verkeer (inclusief vervoer van brandbare gassen) uit de kernen onttrekt.

#### *Flora en fauna*

Het ruimtebeslag van beide tracé's is vergelijkbaar.

Het tracé over de Roderlandbaan leidt tot een grotere barrière tussen het bosgebied bij Eygelshoven en het natuurgebied rond Cranenweyer. Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg doorsnijdt het natuurgebied ten zuiden van Cranenweyer (stuwmeer) en de Miljoenenlijn. Beide tracé's doorsnijden het natuurgebied rond de Crombacherbeek.

Het tracé over de Roderlandbaan leidt tot een beperkte toename van verstoring op flora en fauna door geluid. Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg scoort gelijk aan de referentie. Verstoring door licht treedt alleen op bij laatstgenoemd tracé.

Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg heeft verdrogende effecten op de Cranenweyer. Het intrekgebied wordt verkleind door de toename van verhard oppervlak.

#### *Bodem en water*

Beide tracé's doorsnijden de Feldbiss. Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg doorsnijdt daarnaast twee kleinere breuklijnen. Ook doorsnijden beide tracé's meerdere beekdalen. De doorsnijding van erosiegevoelige gronden is het grootst bij het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg.

Qua bodemverontreiniging zijn beide tracé's vergelijkbaar.

Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg heeft nieuwe doorsnijdingen van beken tot gevolg. In het geval van het tracé over de Roderlandbaan is dat niet het geval.

Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg doorsnijdt het grootste oppervlakte hydrologisch gevoelig gebied.

#### *Landschap*

De visuele aspecten op de landschapsbeleving zijn bij het tracé over de Roderlandbaan klein. Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg tast beplantingen langs de bestaande weg aan.

#### *Cultuurhistorie en archeologie*

Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg heeft het grootste ruimtebeslag op (middel)hoge archeologische verwachtingswaarden.

### **7.5.2. Verkeer, economie en toerisme**

De aansluiting bij de Mensheggerweg wordt door zowel Heerlen als Landgraaf van wezenlijk belang geacht in de radiale verbinding tussen de Buitenring en een aantal attracties.

De toeristische plannen in Landgraaf en Kerkrade hebben grote potenties met de daarbij behorende publieksstromen. Deze bezoekersstromen vragen, samen met reeds aanwezige toeristische attracties, om een goede, snelle en effectieve verkeerskundige ontsluiting. Deze is in het geval van het Roderlandbaan-tracé minder goed aanwezig, ook vanwege het ontbreken van de aansluiting bij de Mensheggerweg in dat alternatief.

Het bedrijventerrein Dentgenbach is één van de belangrijkste bedrijventerreinen van Kerkrade. Een goede ontsluiting van dit bedrijventerrein is dan ook van groot belang. Dat het bedrijventerrein in feite in het Park Gravenrode ligt, is een gegeven. Qua ontsluiting biedt het tracé over de (doorgetrokken)

Dentgenbachweg de mogelijkheid om toeristische en economische bereikbaarheid te combineren.

Bovendien biedt de aanwezigheid van het bedrijventerrein Dentgenbach de mogelijkheid de landschappelijke gevolgen van de aanleg van de weg te beperken. Bijvoorbeeld door hem dicht tegen het bedrijventerrein aan te leggen.

Voor wat betreft de overige bedrijventerreinen in Kerkrade is er geen verschil tussen de beide alternatieven.

Aan de Roderlandbaan is weliswaar sprake van een daadwerkelijke “buitenring”, maar ter plekke liggen geen bedrijventerreinen en, met uitzondering van Rolduc, geen publieksgerichte instellingen. Wel zijn er plannen voor de ontwikkeling van een golfterrein en een grensoverschrijdend natuurpark. Via het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg heeft de Buitenring een werking, ook naar het oostelijk daarvan gelegen deel van Parkstad, terwijl bovendien de ringstructuur voldoende in stand blijft.

In het geval de Buitenring blijft binnen het ruimtebeslag van de huidige Dentgenbachweg wordt het Anstelerbeekdal ruimtelijk niet aangetast. Dit wordt in elk geval voorlopig als uitgangspunt gehanteerd, ofschoon in toeristische studies inmiddels het voorstel wordt gedaan in het Anstelerbeekdal een ressort te bouwen, hetgeen wel tot ruimtebeslag aldaar zal leiden.

### **7.5.3. Bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak**

De Gemeente Landgraaf acht de aansluiting bij de Mensheggerweg van groot belang, ook in verband met de radiale verbinding naar Mondo Verde en Megaland.

De Gemeente Kerkrade heeft zich bij monde van haar College uitgesproken vóór het “Tunnelweg Kerkrade”-alternatief. De gemeenten Heerlen en Landgraaf, evenals de wgr+-regio Parkstad Limburg zijn tegen het “Tunnelweg Kerkrade”-alternatief.

Bij het tracé “doorgetrokken Dentgenbachweg” zijn vooral de landschappelijke inpassing, het ruimtebeslag van weg en aansluitingen en het vergroten van de bestaande tweedeling in Kerkrade belangrijke aandachtspunten. Met het oog hierop is aan Dirk Sijmons, rijksadviseur landschap in het atelier van de Rijksbouwmeester, om een nader advies gevraagd.

Het bedrijfsleven in Kerkrade spreekt zich uit voor het tracé dat over de Dentgenbachweg gaat. Het Industrion heeft eveneens voorkeur voor de doorgetrokken Dentgenbachweg. Gaiapark<sup>14</sup> wil, in het geval van de doorgetrokken Dentgenbachweg, gecompenseerd worden voor het verlies aan parkeerplaatsen (volgens de huidige ontwerpen).

Het tracé over de Roderlandbaan heeft impact op de bewoners van Eygelshoven, Chevremont, Vink, Haanrade, Holz, Nuland, Bleijerheide en Gracht.

Het tracé over de doorgetrokken Dentgenbachweg heeft impact op de bewoners van Kaalheide en Gracht.

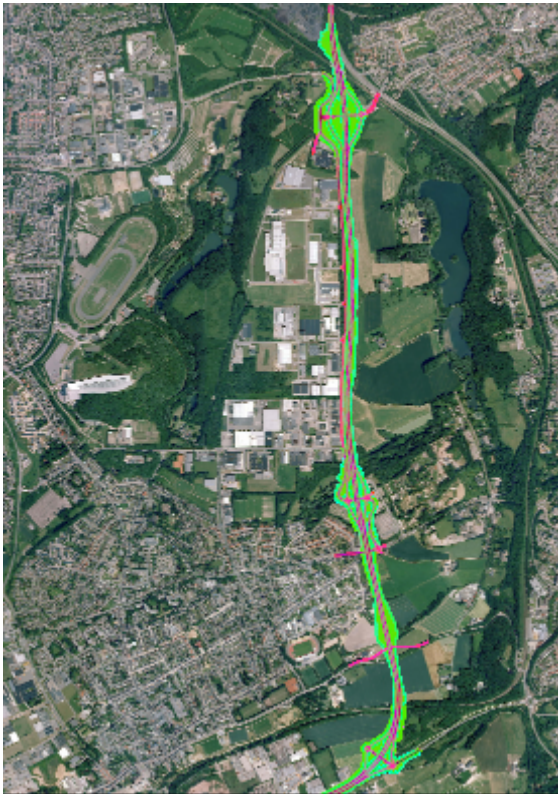
### **7.5.4. Conclusie**

Vooraf vanwege de economische en toeristische ontsluitingsmogelijkheden, die de weg biedt in het geval van de doorgetrokken Dentgenbachweg, evenals het belang van de aansluiting bij de Mensheggerweg gaan we uit van het tracé doorgetrokken Dentgenbachweg.

Belangrijk aandachtspunten daarbij zijn de inpassing van de weg op een wijze dat het Anstelerbeekdal zoveel mogelijk wordt ontzien en de landschappelijke inpassing bij de Vauputsweg.

---

<sup>14</sup> Gaiapark heeft een lichte voorkeur voor het alternatief Tunnelweg, vooral vanwege de aantasting van de parkeerplaatsen in het alternatief doorgetrokken Dentgenbachweg.



In deze afbeelding zijn nog niet opgenomen een optimalisatie van de ligging als gevolg van de variantenkeuze (zie hieronder).

## 7.6. De aansluiting op de N281 (Stadsautoweg) bij de Rodaboulevard of Avantis?

### 7.6.1. Mma

#### *Verkeer en economie*

Het tracé dat op N281 aansluit nabij de Rodaboulevard heeft tot gevolg dat de toegang tot de Rodaboulevard vanuit zuidelijke richting wordt afgesloten. Bovendien wordt de Crombacherstraat afgesloten.

Het tracé dat aansluit op de rotonde bij Avantis heeft een grotere lengte nieuw aan te leggen weg. Bij dat tracé hoeft echter geen bestaande weg te worden opgewaardeerd. Het tracé dat aansluit nabij de Rodaboulevard heeft een grotere lengte langs de woonwijk Gracht en daarmee een grotere kans op visuele hinder en barrièrewerking.

#### *Flora en fauna*

Het tracé dat aansluit nabij de Rodaboulevard heeft ruimtebeslag op het leefgebied van de das. Hierdoor komt de instandhouding van dit leefgebied in gevaar. Bovendien doorsnijdt dit tracé daarnaast de ecologische verbindingszone van het Miljoenenlijntje. Dit leidt ook tot versnippering van deze zone. Het tracé dat aansluit op de rotonde Avantis heeft een grotere verstoring van EHS-gebieden tot gevolg. Het verschil met het andere tracé is echter minimaal.

#### *Bodem en water*

Het tracé langs de Rodaboulevard heeft een grotere doorsnijding van erosiegevoelige gebieden tot gevolg. Bovendien loopt het grootste deel van dit tracé over een bodemverontreiniging heen. Bij het andere tracé zijn geen bodemverontreinigingen aanwezig.

#### *Landschap*

Door de hoge ligging van het tracé dat aansluit op de rotonde Avantis heeft dit tracé sterkere negatieve effecten op het landschap. Het landschap wordt hierdoor visueel versnipperd. Het betreft echter een gebied waarvan de beeldkwaliteit is beoordeeld als laag.

#### *Cultuurhistorie en archeologie*

Beide tracé's tasten de twee rijksmonumenten aan de Crombacherstraat aan.

#### **7.6.2. Verkeer, economie en toerisme**

Aansluiting van de Buitenring op de N281 ter hoogte van Avantis laat de bestaande aansluiting van de N300 op de N281 in tact. Daarmee blijft de bereikbaarheid van Bedrijventerrein De Locht vanuit het zuiden aanwezig.

De rotonde Avantis biedt voor de doorgaande weggebruiker een optimale mogelijkheid om de A76 (en de A4) te benutten.

Aansluiting op de rotonde Avantis vergroot de mogelijkheden voor benutting van de bedrijventerreinen Avantis en Trilandis. Bovendien wordt het verkeer op de huidige N300 ontlast, waarmee de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen De Locht, De Rodaboulevard en De Beitel zal toenemen.

Vanuit toeristisch oogpunt bieden zowel de aansluiting bij De Locht als op de rotonde Avantis een heldere structuur voor bewegwijzering naar bijvoorbeeld attracties.

#### **7.6.3. Bestuurlijk en maatschappelijke draagvlak**

Aansluiting via Avantis heeft de voorkeur van de Gemeente Heerlen.

De argumentatie van Heerlen heeft vooral te maken met het benutten van de bestaande infrastructuur (de rotonde Avantis) en met de gedachte dat het doorgaande verkeer zoveel mogelijk in de richting van de A76 moet worden geleid, hetgeen in de visie van Heerlen beter geschiedt bij een aansluiting op de rotonde Avantis.

Een ander argument om voor Avantis te kiezen, is gelegen in de bestaande aansluiting van de N300 bij de Rodaboulevard. Deze voldoet naar het oordeel van Heerlen niet. Door met de Buitenring aan te sluiten op de rotonde Avantis wordt de aansluiting tussen de Buitenring en de N281 ten opzichte van de huidige situatie verbeterd en wordt de bestaande aansluiting van de N300 op de N281 ontlast.

Het bedrijfsleven heeft geen uitgesproken voorkeur voor een aansluiting via Avantis of De Locht op de Stadsautoweg. Voor het bedrijfsleven is vooral van belang dat het verkeer ter plekke zo goed mogelijk kan doorstromen.

#### **7.6.4. Conclusie**

We gaan uit van aansluiting op de N281 via de rotonde Avantis. Vooral vanwege het feit dat deze rotonde een betere bereikbaarheid van en naar het zuiden (richting Aachen) en een directere aansluiting biedt naar de A76, hetgeen de structurering van het verkeer in de regio ten goede komt.

Bovendien speelt een rol dat de huidige aansluiting op de N281 al tot verkeerskundige problemen leidt en deze aansluiting in het geval de Buitenring aldaar aansluit, ons inziens aanpassing behoeft.

Tenslotte biedt aansluiting via de rotonde Avantis de beste mogelijkheden voor ontsluiting en exploitatie van de Rodaboulevard.

Aandachtspunt vormt de doorsnijding van een (klein) gebied op Duits grondgebied dat als natuurcompensatiegebied voor Avantis is aangewezen.



In deze afbeelding is nog niet opgenomen een optimalisatie van het tracé als gevolg van de variantenkeuze (zie hieronder)

## **8. Bestuurlijk standpunt Voorkeurstracé (zonder varianten)**

### **8.1. Resumerend**

Resumerend behelst het bestuurlijk standpunt voor een Voorkeurstracé (zonder varianten) ten behoeve van de Buitenring Parkstad Limburg het tracé:

Langs Vaesrade

Over de Hommerterweg en de Allee/Akerstraat-Noord

Brunssum-noord in de meest oostelijke variant over de mijnsteenbergring

Over N299

Over de doorgetrokken Dentgenbachweg

Aansluiting op de N281 via de rotonde Avantis.

Voor de volledigheid hieronder ook nog een afbeelding van het tracédeel over de N299 (voor dit tracé zijn geen alternatieven voorhanden):



In deze afbeelding is nog niet opgenomen het vervallen van de aansluiting bij de Hoogstraat als gevolg van de variantenkeuze (zie hieronder).

## 8.2. Relatie met de B258n

Bij de alternatieven voor de B258n is aan Duitse zijde rekening gehouden met een drietal aansluitmogelijkheden op de Buitenring, namelijk op de Hamstraat ter hoogte van de doorgetrokken Dentgenbachweg, op de Hamstraat ter hoogte van Gracht en op de rotonde Avantis. Deze alternatieven bepalen elk voor zich ook het respectievelijke grensoverschrijdingspunt en het tracé van de B258n op Nederlands grondgebied, namelijk het wegdeel vanaf de grens tot de aansluiting op de Buitenring.

Het hierboven voor Nederland weergegeven Voorkeurstracé biedt mogelijkheden voor elk van deze drie alternatieven. Geredeneerd vanuit dit Voorkeurstracé en vanuit de met de aanleg van de Buitenring en B258n beoogde doelstellingen zijn wij van oordeel dat een aansluiting van de B258n op de Hamstraat ter hoogte van de doorgetrokken Dentgenbachweg de voorkeur verdient.

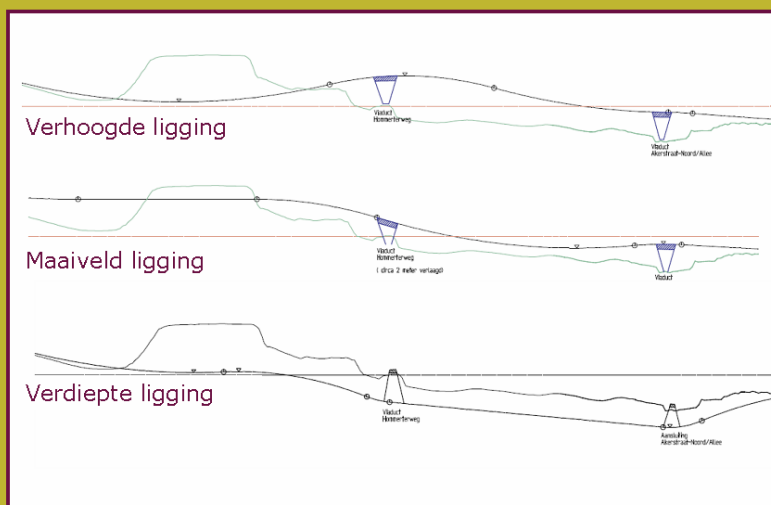
De redenen daarvoor zijn gelegen in de optimale doorstromingsmogelijkheid op dat punt, de optimale bypass-functie die de Buitenring voor het Duitse doorgaande verkeer door Herzogenrath aldaar kan bieden, evenals in het gegeven dat het meest oostelijke alternatief voor de B258n ook de meest optimale verkeerskundige werking heeft, onder andere ten opzichte van de A4.

Wij merken hierbij echter nadrukkelijk op dat de tracékeuze voor de B258n primair een Duitse aangelegenheid is.

## 8.3. Varianten

Globaal ter hoogte van **de Hommerterweg, het Van Hövell tot Westerflierhof, de Allee/Akerstraat-Noord en het Amstenraderveld** zal rekening worden gehouden met een verdiepte ligging van de Buitenring. De precieze inpassing wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.

## Nuth, Hoensbroek, Schinnen

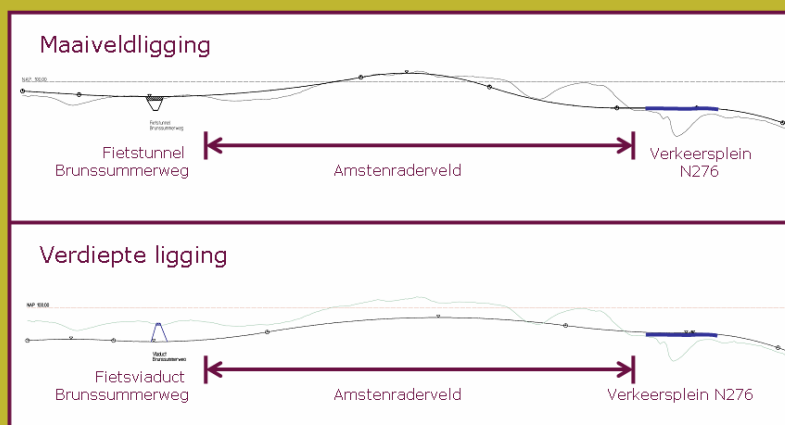


Varianten Hommerterweg - Allee

Hommerterweg

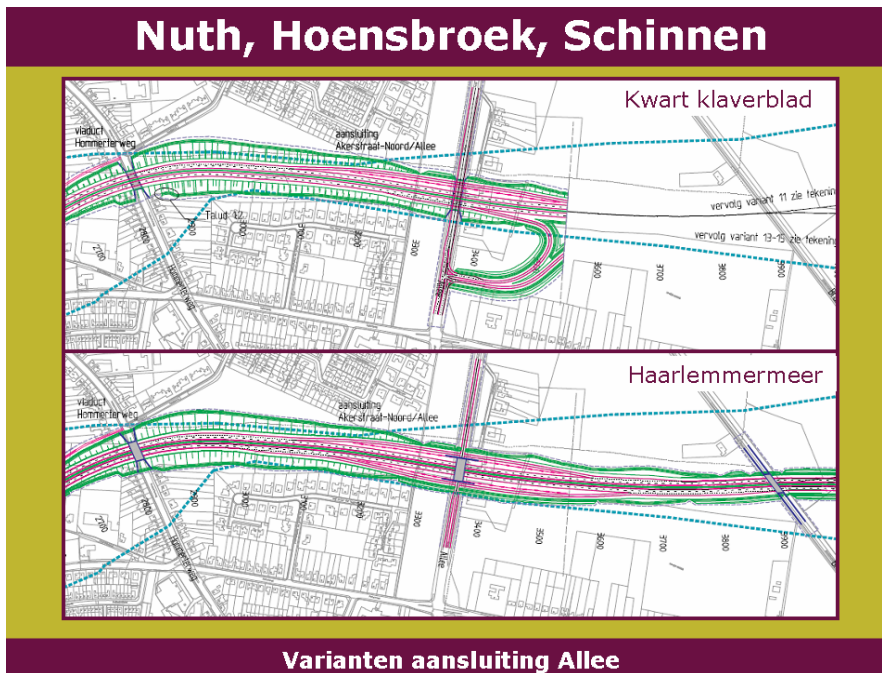
Allee/  
Akerstraat-Noord

## Brunssum



Varianten Amstenraderveld (icm Brunssum Noord)

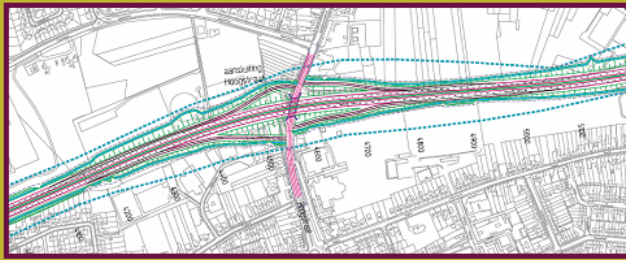
De **ongelijkvloerse aansluiting bij de Allee/Akerstraat-Noord** (alwaar de Buitenring verdiept wordt aangelegd) wordt vormgegeven als een volledige Haarlemmermeer. De belangrijkste reden hiervan is gelegen in de geringere impact op het landschap, vooral ook op het beschermde dorpsgezicht Amstenrade, het geringere ruimtebeslag (ook op archeologisch waardevolle terreinen), de betere verkeersstructuur en bereikbaarheid, evenals de tengevolge daarvan grotere verkeersveiligheid. De precieze vorm van de aansluiting wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.



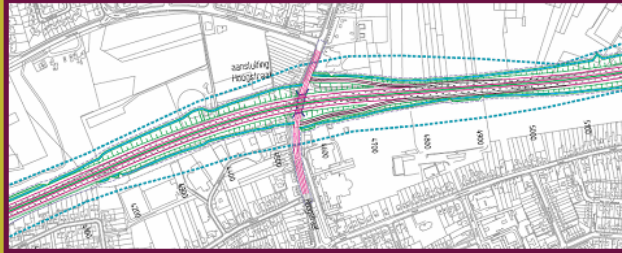
Er vindt geen **samenvoeging plaats van de aansluitingen Ganzepool en Rimbürgerweg** in Brunssum. De belangrijkste redenen hiervoor zijn gelegen in het feit dat de samenvoeging gevolgen heeft voor het onderliggende wegennet, in die zin dat functies van de Buitenring door dat onderliggende wegennet worden overgenomen. Dit is, gelet op de doelstellingen, ongewenst. Bovendien is het ruimtebeslag van de samenvoeging op het bedrijventerrein (c.q. toekomstige recreatiegebied) groter. Bovendien zijn de kosten van samenvoeging hoger dan in het geval van handhaving van de beide aansluitingen.

De **aansluiting Hoogstraat** in Landgraaf vervalt. De belangrijkste reden hiervan is gelegen in het geringere ruimtebeslag voor zowel de thema's wonen als werken. De precieze inpassing wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan. Bovendien hebben kostenoverwegingen een rol gespeeld om deze aansluiting te laten vervallen.

## Landgraaf



Volledige aansluiting



Halve aansluiting



Geen aansluiting

### Varianten aansluiting Hoogstraat

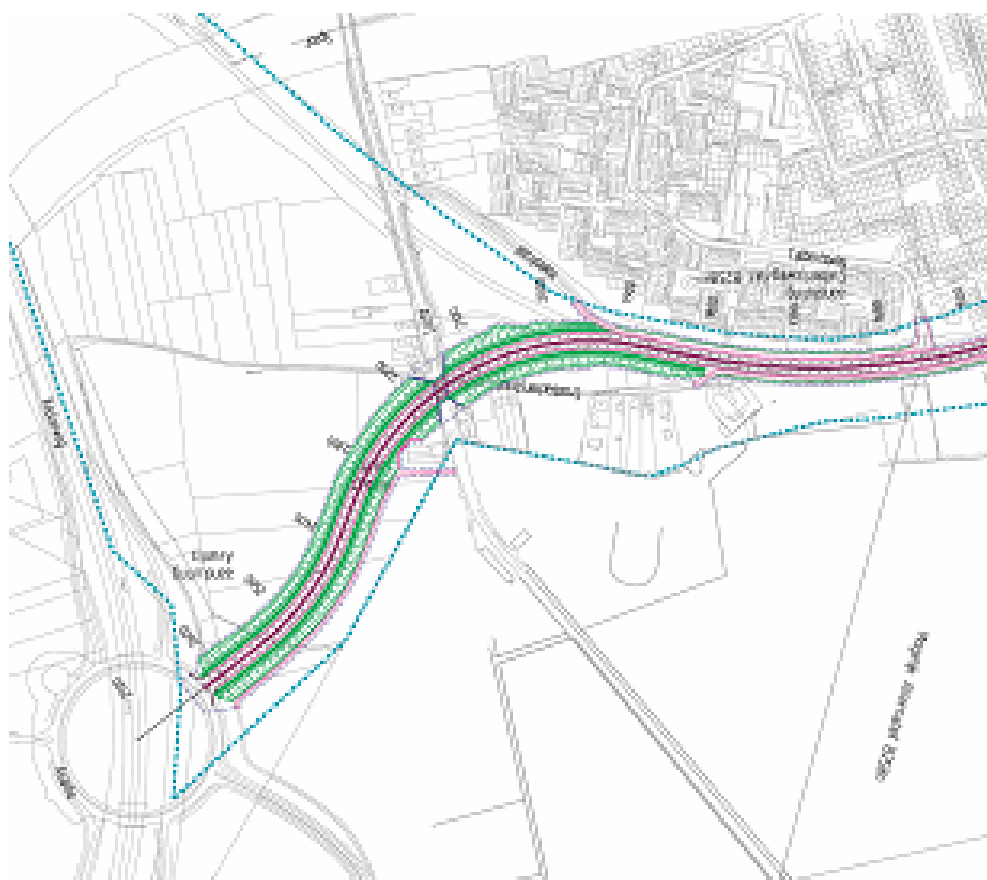
De **aansluiting bij de Mensheggerweg** zal niet in de vorm van een rotonde worden gerealiseerd, omdat het onderliggende wegennet in die variant een te aantrekkelijk alternatief voor de Buitenring vormt en daarmee niet aan de doelstellingen wordt voldaan. De verkeersstructuur wordt in dat geval onduidelijk en er ontstaat een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet, vooral de Roderlandbaan en de Mensheggerweg. Als gevolg daarvan ontstaat een groter aantal conflictpunten, hetgeen een verslechtering van de verkeersveiligheid oplevert. Bovendien wordt daarmee in feite de ringstructuur ter plekke te niet gedaan. Tenslotte scoort de aansluiting in de vorm van een rotonde qua ruimtebeslag neutraal voor de thema's wonen en werken, zodat ze op dat punt geen verbetering oplevert. Ook zijn de kosten van een aansluiting in de vorm van een rotonde hoger.

De precieze vorm van de aansluiting wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.

De Buitenring zal op de **Dentgenbachweg** worden aangelegd zonder ruimtebeslag op het dal van de Anstellerbeek. De precieze inpassing wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.

De Buitenring zal ter hoogte van de **Vauputsweg en de Vloedgraaf** het landschap meer volgen. Bovendien wordt het rijksmonument "tunnel onder het Miljoenenlijntje" gespaard. De dalbrug wordt niet in de variant opgenomen. De reden daarvan is gelegen in het feit dat de extra kosten daarvan erg hoog zijn. De precieze inpassing wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.

Op de Hamstraat ter hoogte van **Gracht en nabij de rotonde Avantis** vindt een optimalisatie plaats, waardoor minder woning geamoveerd behoeven te worden. Bovendien worden de rijksmonumenten op de hoek Crombacherstraat/Hamstraat gespaard. De precieze inpassing wordt nog nader bepaald in het kader van het Inpassingsplan.



Mei 2008  
Gedeputeerde Staten van Limburg