

Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg

concept mei 2008

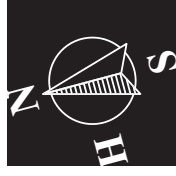


Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg

concept

Een rapport in opdracht van Provincie Limburg

Utrecht, **mei 2008**



H+N+S Landschapsarchitecten

Laan van Chartreuse 166-168

Postbus 10156, 3505 AC Utrecht

T (030) 244 57 57 ■ F (030) 244 66 77

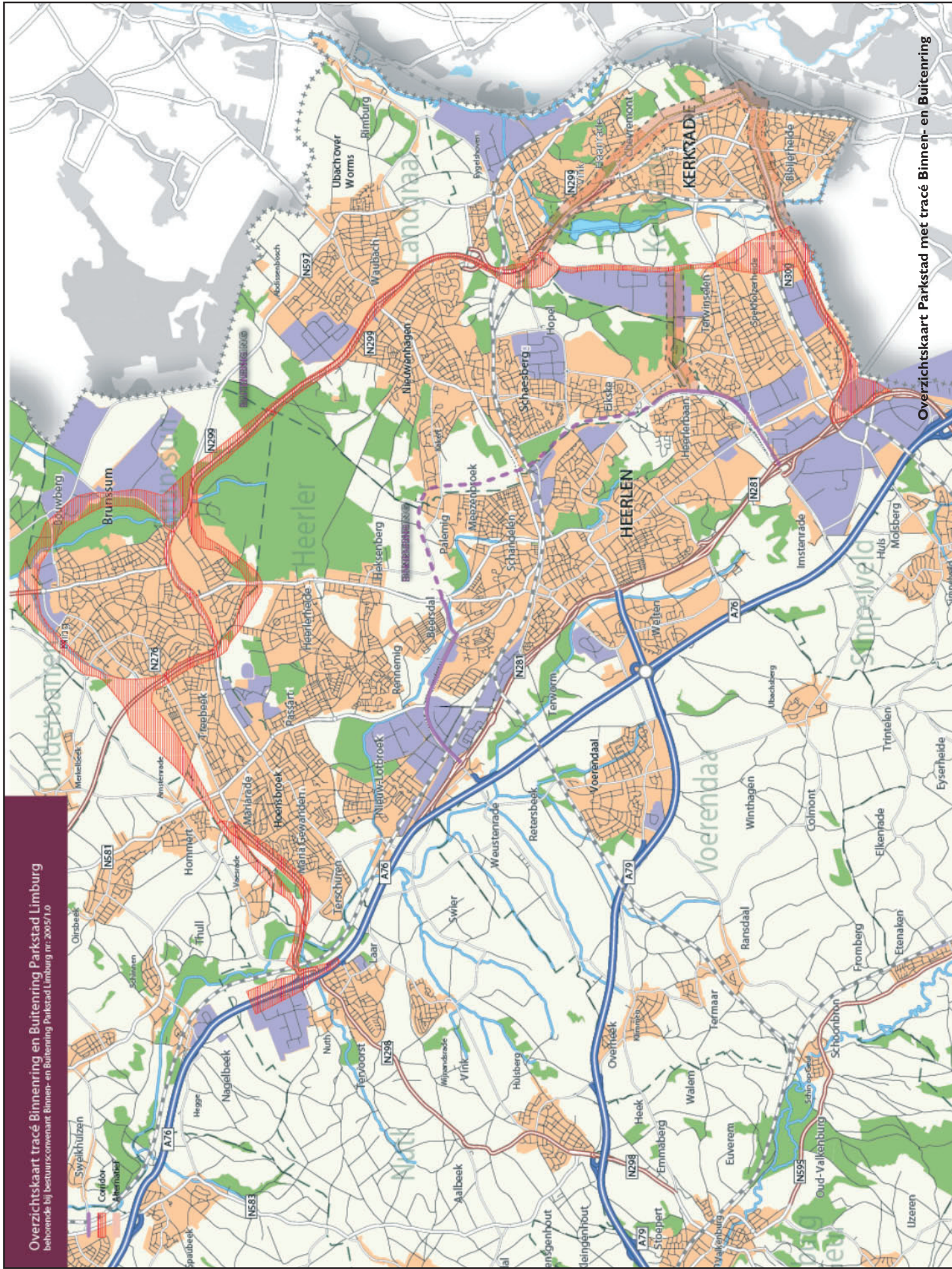
E mail@hnsland.nl ■ W www.hnsland.nl

Inhoud

1	INLEIDING	7
2	OVER HET MAKEN VAN EEN RINGWEG	9
	2.1 Parkstad en Buitenring	9
	2.2 Plangeschiedenis	11
	2.3 Weg en Landschap	11
3	VORMGEVINGSPRINCIPES	15
	3.1 Aanbevelingen voor de Buitenring	15
	3.2 Eenheid en identiteit	21
	3.3 Gereedschapskistje wegontwerp	38
4	ONTWERPVOORSTELLEN BIJ DRIE LANDSCHAPPELIJKE KNELPUNTEN	45
	4.1 Groene voeg Hoensbroek - Amstenrade	45
	4.2 Dentgenbachweg	49
	4.3 Vauputsweg	53
	COLOFON	57

Overzichtskaatr tracé Binnenring en Buitening Parkstad Limburg

behoorende bij bestuursconvenant Binnen- en Buitening Parkstad Limburg nr. 2005/1.0



Overzichtskaatr Parkstad met tracé Binnen- en Buitening

INLEIDING

In april 2008 is het bureau H+N+S landschapsarchitecten gevraagd de Omgevingsvisie voor de Buitenring op te stellen. In de Omgevingsvisie zijn de drie stukken die er aan ten grondslag lagen verwerkt. Dat zijn de Parking, denklijnen voor omgevingskwaliteit, het Advies Landschappelijke Aspecten Buitenring Parkstad en het advies van de gezamenlijke welstandscommissie. Voor de Omgevingsvisie is het voorkeurs-trace als uitgangspunt genomen. Informatie en uitgangspunten uit de voorgaande studies zijn daar dan ook op geselecteerd, toegespitst en waar nodig bewerkt. Deze Omgevingsvisie bevat geen concrete ontwerpoplossingen maar gaat vooral in op vormgevingsprincipes. De visualisaties en beschrijvingen moeten dan ook niet letterlijk maar meer als denklijnen opgevat worden. Het Omgevingsplan, wat na de vaststelling van het Omgevingsplan uitgewerkt zal worden, gaat dieper op de situatie in en vormt een beeldkwaliteitsplan voor de weg en de daarvoor benodigde kunstwerken en zal laten zien hoe ze ingepast zijn in het landschap.

Opbouw Omgevingsvisie

In hoofdstuk 2 is het inleidende verhaal van Dirk Sijmons over het maken van een ringweg uitgewerkt. Het gaat daarbij om observaties over de aanpak van de Buitenring als geheel vanuit een landschapsperspectief. Deze observaties zijn op 24 januari 2008 in de plenaire Stuurgroepvergadering gepresenteerd. Hoofdstuk 3 is een bewerking van het advies 'Eenheid' uit het rapport Denklijnen voor omgevingskwaliteit. Daarnaast worden de specifieke adviezen en voorstellen voor de landschappelijke inpassing van de buitenring uit het advies Landschappelijke Aspecten behandeld. Ook wordt een eerste aanzet gegeven voor het wegontwerp en beeldkwaliteit. In hoofdstuk vier komen een aantal landschappelijke knelpunten aan bod die nader bestudeerd en uitgewerkt zijn.



Het rapport Krimp als Kans



Afbeelding initiatief Helende Hellingen

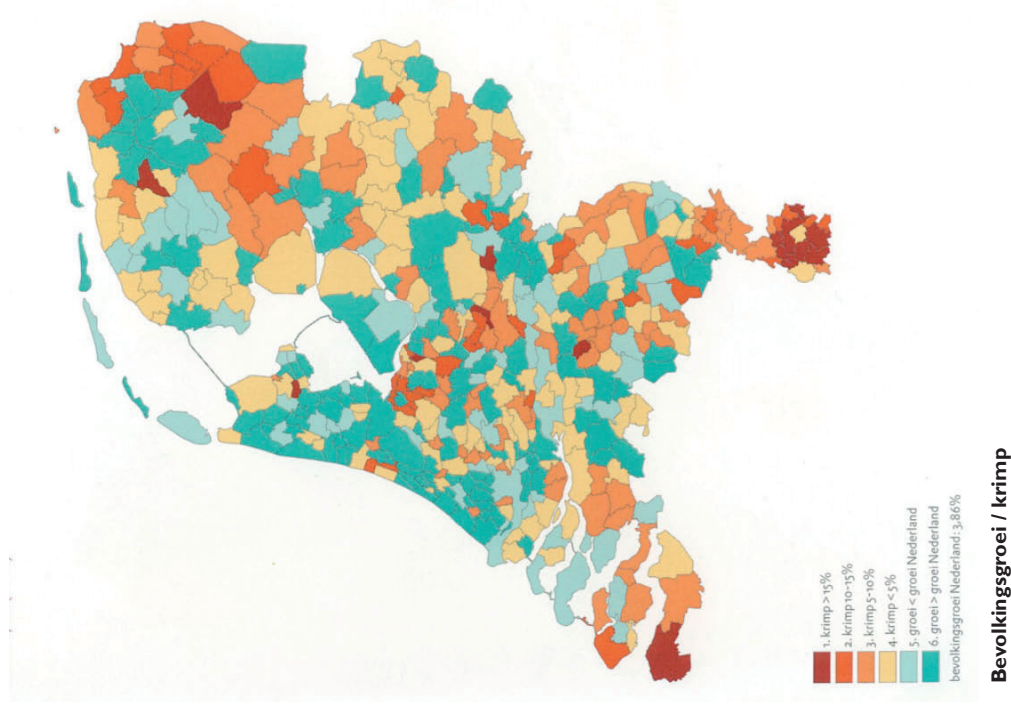
2 OVER HET MAKEN VAN EEN RINGWEG

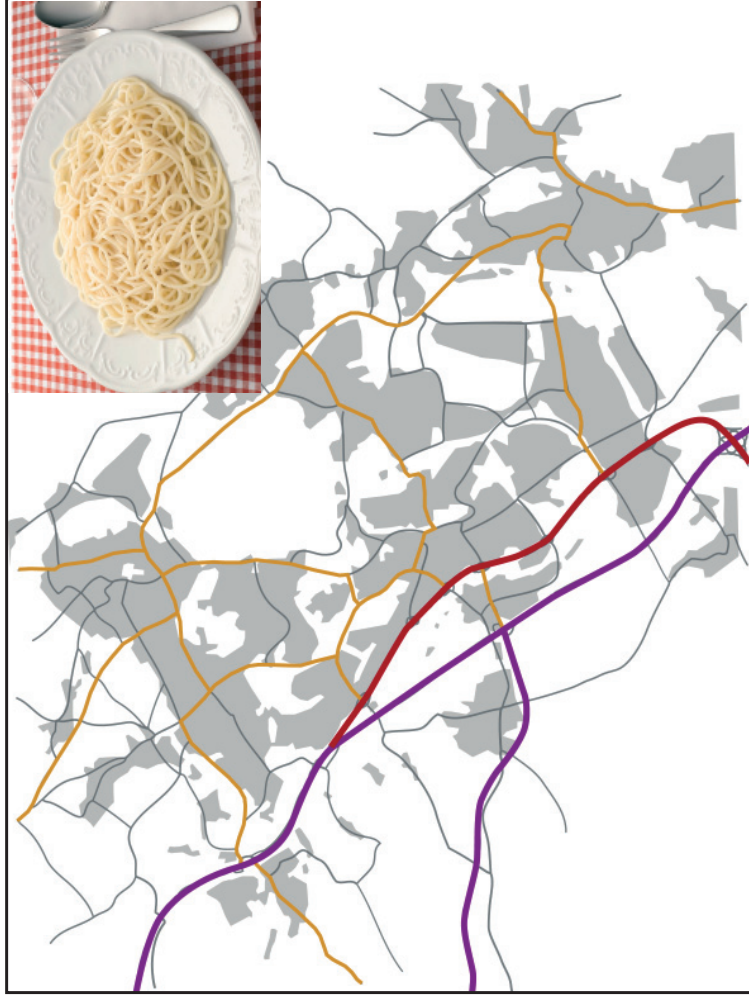
2.1 Parkstad en de Buitenring

Het samenwerkingsverband van de Limburgse gemeenten gebundeld in Parkstad is het broodnodige bestuurlijke offensief in een streek die zowel economische kansen als economische problemen kent. Het is een van de vier gebieden in Nederland waar zich voor het eerst in decennia demografische krimp voordoet. Er zij op gewezen dat krimp en groei altijd bij elkaar en naast elkaar voorkomen. Het is vooral afhankelijk van welke schaal van kijken je hanteert. Parkstad heeft al besloten niet defaitistisch af te wachten maar krimp ook als kans te zien voor specifieke ruimtelijk-economische verbeteringen in de Regio (Nota Krimp als Kans). Beleid voeren in een dergelijke situatie is voor Nederland vrij nieuw. In de USA waar aan de eveneens krimpende oostkust al langer met dit bijltje wordt gehakt, is planning for decline een aparte stijl van aanpak. Ouderwetse grote infrastructuurinvesteringen, zoals bij ons gedaan in de Eemshaven, leiden niet direct tot bemoedigende resultaten. Misschien dat meer

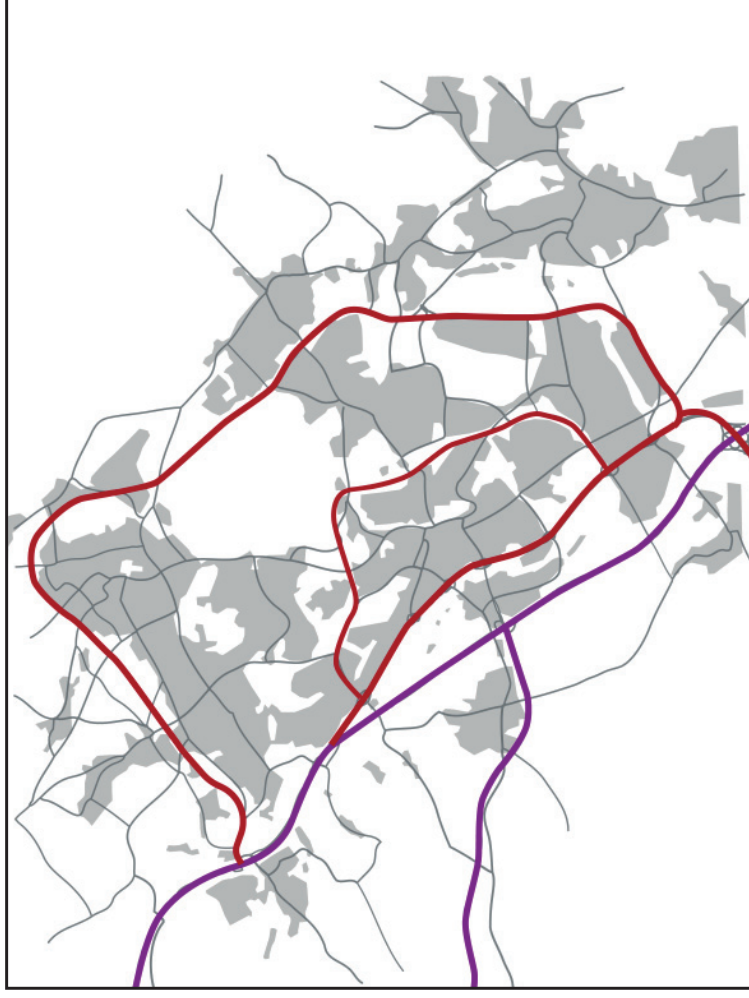
vertakte benaderingen zoals het 'Helende Hellingen' initiatief waarin een band wordt gesmeed tussen zorginstellingen, verzekeraars, regionale hotels en cateraars zich beter leent om in een dergelijke situatie resultaat te boeken.

Hoe het ook zij, als tussenconclusie verbinden wij hieraan dat de Buitenring meer moet zijn dan een oplossing van verkeersproblemen alleen, en dat de Ring als infrastructuurproject geen andere initiatieven voor de voeten moet lopen. Met de regio is afgesproken dat de Buitenring leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De Buitenring moet de rug-gengraat van de regio Parkstad gaan vormen. Kortom, de Buitenring moet een soort icoon zijn voor Parkstad als regio.





Spagetti van lokale wegen



Hiërarchie in het wegensel

2.2 Plangeschiedenis

De regio Parkstad kan worden gekarakteriseerd als een sterk geurbaniseerd gebied dat op een ruimtelijke printplaat van een zeer oude occupatie van kerkdorpen en parochies is doorgegroeid. De onderlinge hart-op-hart verbindingswegen en vroege doorgaande wegen vormen nog steeds de basis voor een zeer sterk uitgegroeide suburbane nevelstad met daarin en daaromheen bijzonder aantrekkelijke elementen van het oorspronkelijke landschap: beken, dalen, boerenbedrijven en hellingbossen. Verkeersproblemen zijn lange tijd met plaatselijke maatregelen opgelost. Er is sprake van een – voor de gebruiker – zeer

onheldere hiërarchie in het wegensysteem. Het is een spaghetti van lokale wegen waarin zelfs moderne navigatieapparatuur zich soms verliest. Over de (rol van de) Buitenring wordt al tientallen jaren gedebatteerd. In de tussentijd zijn op het hierboven geschetste lokale stelsel een aantal wegen gesuperponeerd. De A76, de N281 en de geprojecteerde en deels uitgevoerde Binnenring. Hoe de nieuwe Buitenring zich tot dit geheel zal verhouden is een belangrijkste kwestie in het licht van de huidige onhelderheid van het netwerk. Als wij naar de voorgestelde tracévarianten uit de MER kijken dan kunnen we constateren dat

die vooral pragmatisch tot stand gekomen zijn. De laatste ruimtelijke mogelijkheden worden opgezocht waarmee ook aan het landschap wordt geknabbeld en het af en toe lijkt of de weg van de minste bestuurlijke weerstand is gekozen. Het tracé is echter bepaald op basis van een dwangpuntenkaart. De opgave is – ondanks dit begrijpelijke pragmatisme – toch eenheid en continuïteit te scheppen. De gebruiker moet een gevoel van oriëntatie worden geboden. De Buitenring moet een herkenbaar onderdeel van het netwerk gaan vormen.



A76



N281



Binnenring

PARKWAY PRINCIPLES



2.3 Weg en Landschap

In de discussie over de Buitenring duikt steeds het begrip Parkway op. Inderdaad is een verwijzing naar de Amerikaanse Parkways om meerdere redenen interessant. Parkways bestaan al in het tijdperk van de koets. In Amerikaanse steden wordt in de negentiende eeuw in de grote steden (van New York tot Buffalo) enerzijds de vrachtkarren en anderzijds de luxe koetsen op weg van en naar het park ontvlochten. De verbindingen voor deze laatste categorie zijn de eerste parkways. De auto neemt deze infrastructuur in de vroege 20e eeuw over. In de jaren 10 en 20 zijn er initiatieven om recreatief autoverkeer naar buiten de steden mogelijk te maken. Deze initiatieven groeien uit tot een ware beweging. De Parkways hebben een aantal karakteristieken gemeen. Beperkt aantal toegangspunten, geen bussen en vrachtverkeer; landschappelijke tracés, brede middenbermen, uitgestrekte en ruime toegankelijkheid van de zijbermen en vaak daarop parkeermogelijkheden, de eerste ongelijkvloerse kruisingen en een mooie bochtige lijnvoering met royale beplantingen. De Parkway is misschien wel de belangrijkste Amerikaanse bijdrage aan de gereedschapskist van de landschapsarchitectuur en heeft ook invloed op de aanleg van de Duitse autobanen gehad, waar het educatieve aspect van kennismaking met het landschap nadrukkelijk vanaf het begin verbonden was. Het herinnert ons eraan dat het estheti-

sche en recreatieve motief ouder is dan het utilitaire. De Interstate Highways worden pas gemaakt bij de opkomst van het zakelijk verkeer per auto. Het herinnert ons er ook aan dat je een mooie weg kunt maken en je voor dit motief niet hoeft te schamen. Maar alhoewel de verbale sprong van Parkstad naar Parkway snel gemaakt lijkt denken wij dat het Amerikaanse referentiebeeld om een aantal redenen niet (zonder meer) geschikt is voor de Buitenring. Er is namelijk te weinig ruimte in het dwarsprofiel om werkelijk deze ambitie te kunnen waarmaken. Bovendien is er budgettair niet de mogelijkheid om hieraan voldoende inhoud te kunnen geven.

Maar wat dan? De Buitenring moet toch een icoon worden? Hoe combineer je dat met elkaar? In het volgende hoofdstuk formuleren we een aantal aanbevelingen waarmee je ons inziens ook met de geschetste beperkingen een prachtige weg kunt maken.

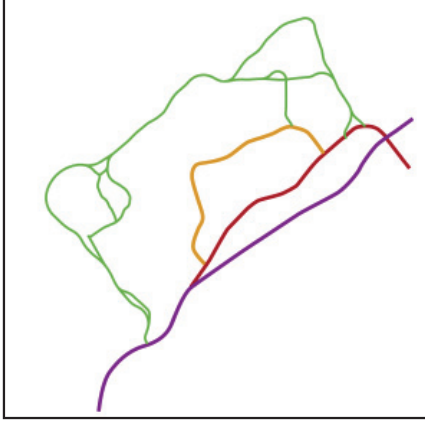


Duitse Autobahn



Amerikaans voorbeeld parkway

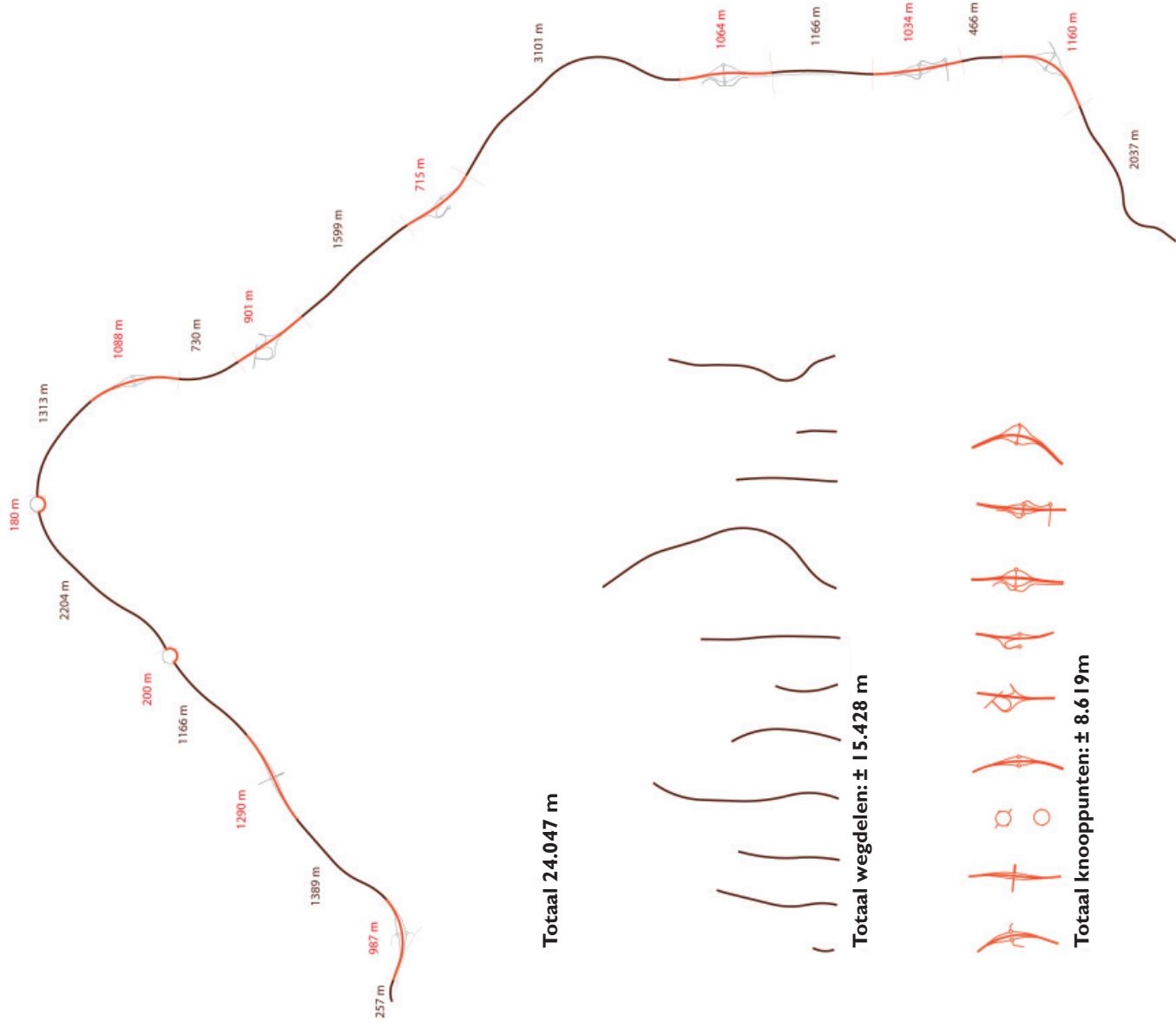
Alle MER-varianten



Schrikbeeld



Voorkeurstracé



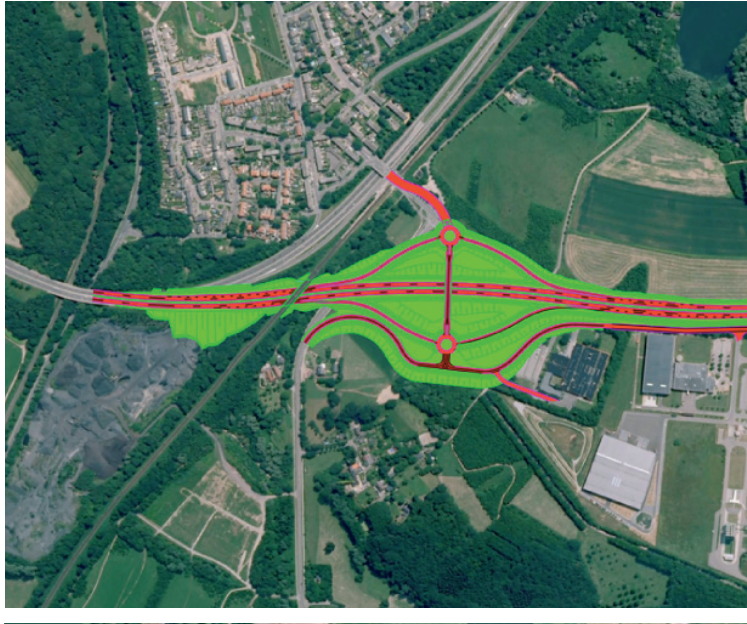
3 VORMGEVINGSPRINCIPES

3.1 aanbevelingen voor de Buitenring

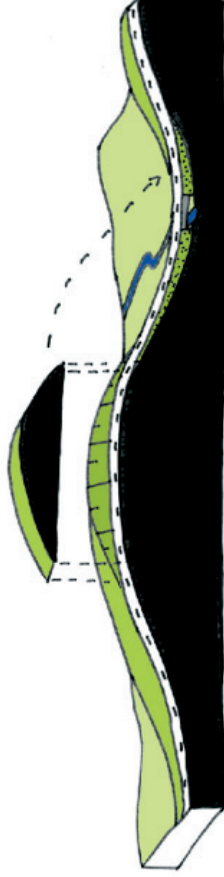
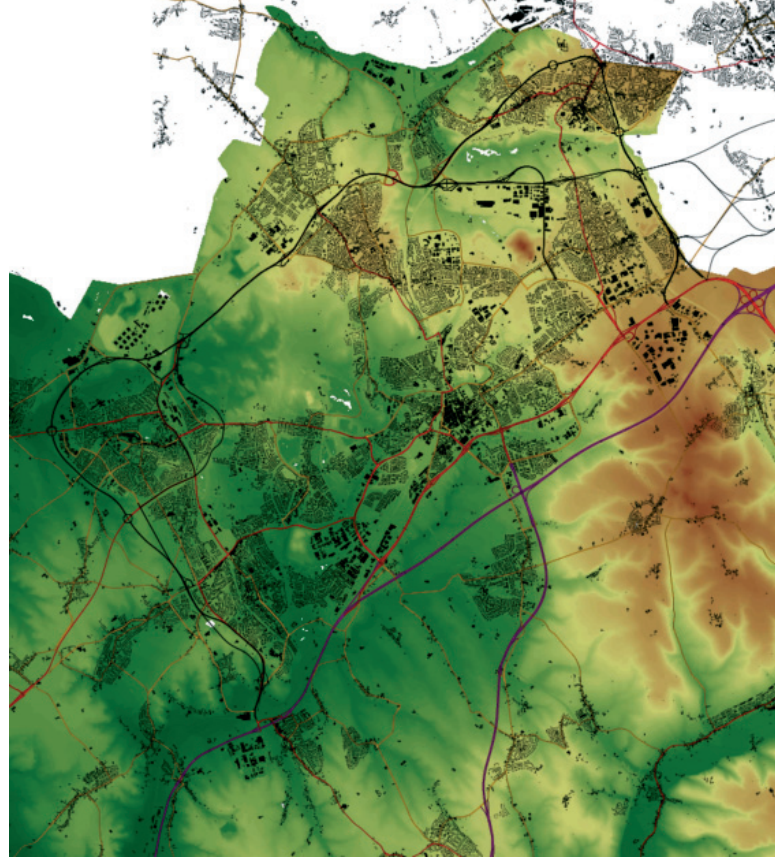
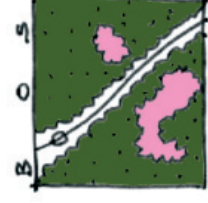
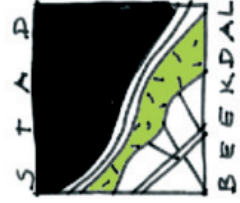
- Maak een echte ring. Kies bij de varianten voor datgene dat een echte ring bevordert. Geen varianten met plotselinge haakse bochten. Slecht kiezen levert een soort schrikbeeld op waarbij de buitenring de onheldere hiërarchie niet oplost maar zelfs kan vergeren. Kies voor varianten met minder rotondes of beperk als het maar enigszins kan het aantal rotondes omdat deze het tempo er uit halen en het 'Ringgevoel' aantasten. Het inmiddels gekozen voorkeursroute levert een prima basis voor het maken van een echte ring.
- Kijk vooral nog eens naar de vormgeving van de afslagen. De impact van het wegtracé van de Buitenring zelf valt erg mee. Het venijn zit in de enorme ruimtebeslag van de aansluitingen. Laat verkeerskundigen en landschapontwerpers hier nog gezamenlijk een echte ontwerpslag maken. Veel aansluitingen kunnen compacter en eleganter. Dat is binnen het kader van deze omgevingsvisie niet verder uitge-

werkt. In het omgevingsplan dat hierna wordt opgesteld zal dat aan de orde moeten komen.

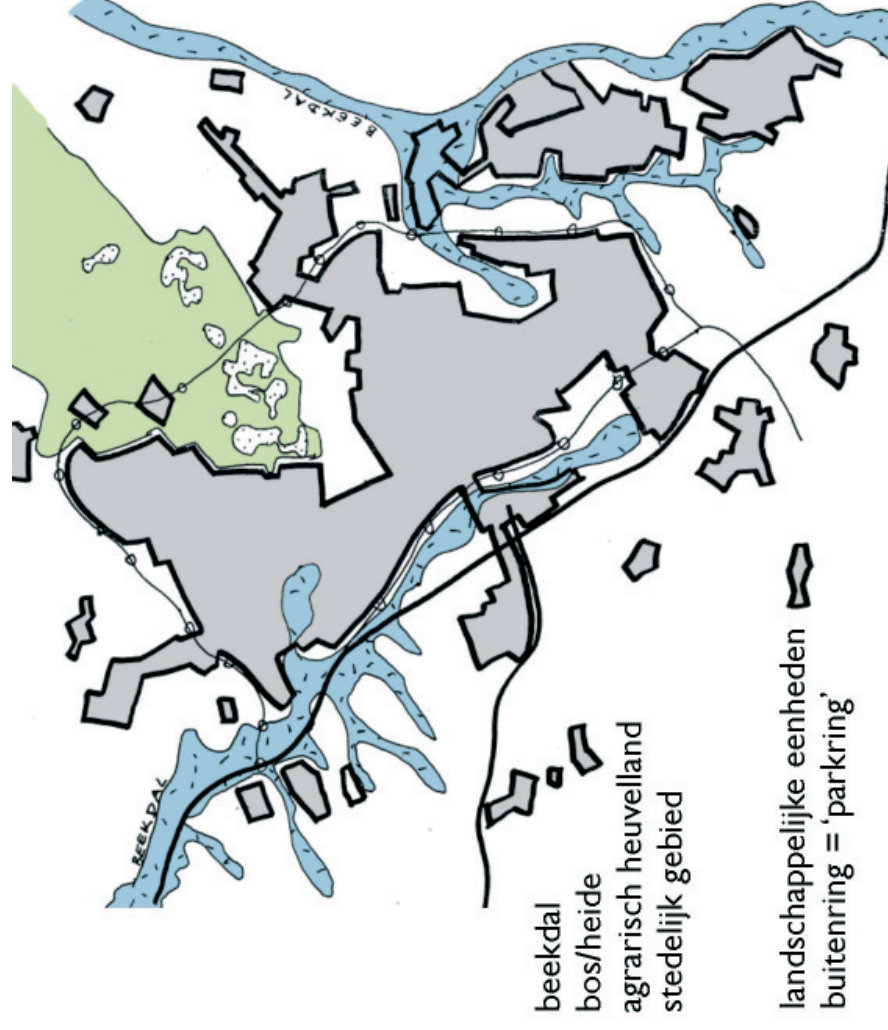
- Schroom niet het aantal afslagen terug te brengen. Onze analyse van het gehele tracé van de Buitenring (ten tijde van de MER) toonde een opmerkelijk beeld. Op een totale weglengte van ca. 24,7 kilometer was er ca. 10,7 kilometer aan knopen, op- en afritten, en rotondes gepland. Voor de gebruiker is dit hoogst onrustig. Bovendien werd het richtbeeld - voor een 100 km weg om aansluitingen bij voorkeur met een tussenruimte van minimaal 2 km te maken - bij lange na niet gehaald. Vaak was het zelfs minder dan 1 km. Inmiddels is met het voorkeursroute dit beeld iets rooskleuriger: 15,4 km 'rustige weggedelen' tegenover 8,6 km 'knopen en aansluitingen'. Een aantal knopen zijn op een ander manier opgelost en er is een aansluiting vervallen. Toch blijft dit een aandachtspunt voor de verdere uitwerking.



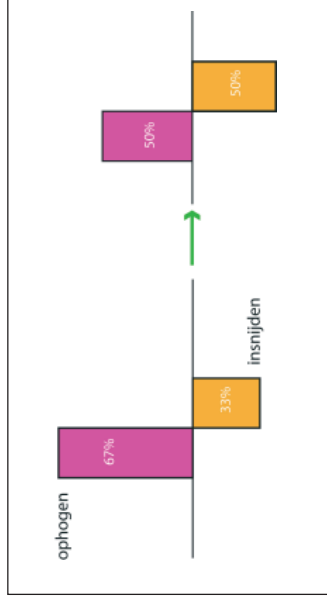
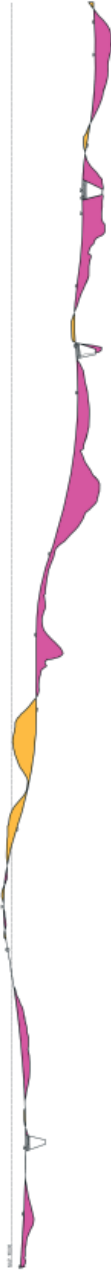
Impact weg vs impact knooppunt



Spel van insnijden en ophogen



- Buit de landschappelijke ligging uit. Er moet zuinig worden omgegaan met het groen in de regio Parkstad. Het voorkeurstrace biedt een goede basis voor een wegligging waarin een duidelijke binnenkant en buitenkant met uitzichten kunnen worden onderscheiden. Buit ook de verschillende karakteristieken uit van het tracé. Zoals stad, bos en beekdal en verschillende mozaïeken met deze ingrediënten. Kies voor de vormgeving van de weg zelf voor eenheid, maar laat daarnaast de verscheidenheid en rijkdom van de omgeving zien.

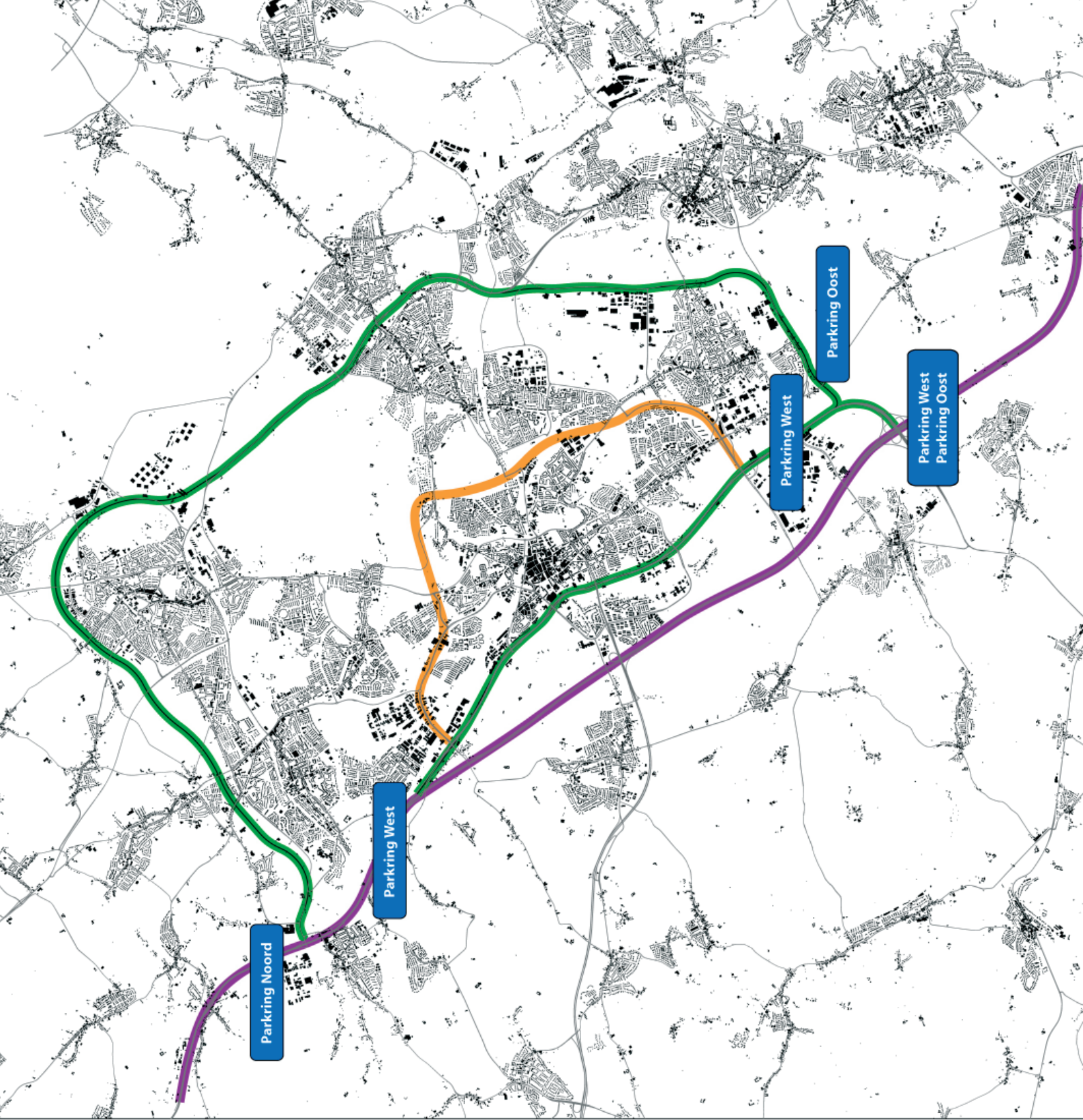


.... naar een gesloten grondbalans

Lengte doorsnede
weg met verhouding ophogen en insnijden

- Benut de hoogteverschillen. Parkstad is een reliëfrijk gebied. In de huidige voorstellen wordt vooral gekozen het bestaande maaiveld te volgen. Ook in het welstandsadvies is deze insteek gekozen. Aanleg van de ring op bestaand maaiveld niveau moet echter geen dogma zijn. Insnijdingen en steile taluds zijn kwaliteiten van de streek. Het milieunenlijntje is hiervan misschien wel het mooiste voorbeeld. Wij pleiten voor een spel van ophogen en insnijden. Dat kan niet alleen erg fraai worden, maar ook een aantal landschappelijke knelpunten oplossen. Een derde overweging is dat meer inzetten op insnijdingen een beter gesloten grondbalans kan opleveren. Het grondverzet is een zeer belangrijke kostenpost bij dit soort projecten. Vanuit het krappe budget kan dit aantrekkelijk zijn.
- Besteed veel aandacht aan het feitelijke wegontwerp. De opgave is naar ons gevoel om te streven naar eenvoud en soberheid. Dit lijkt makkelijk maar is het moeilijkste wat er bestaat. Dat is iets anders dan een kaal verkeerskundig geraamte. Het is een streven naar een mooi, rustig en samenhangend wegontwerp. In paragraaf 3.3 verderop in dit rapport worden een aantal aanbevelingen gedaan voor een 'gereedschapskist' voor het wegontwerp van de buitenring die, indien zorgvuldig uitgevoerd, een dergelijk beeld kunnen opleveren.





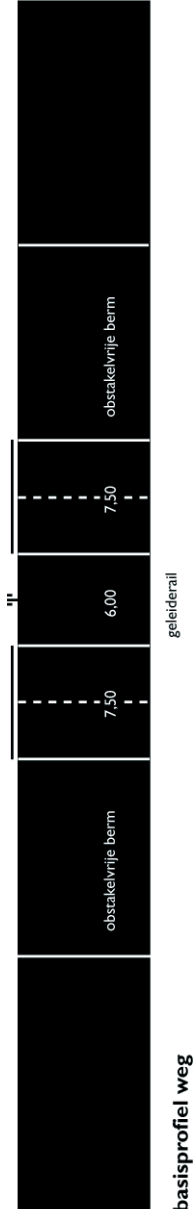
3.2 Eenheid en identiteit

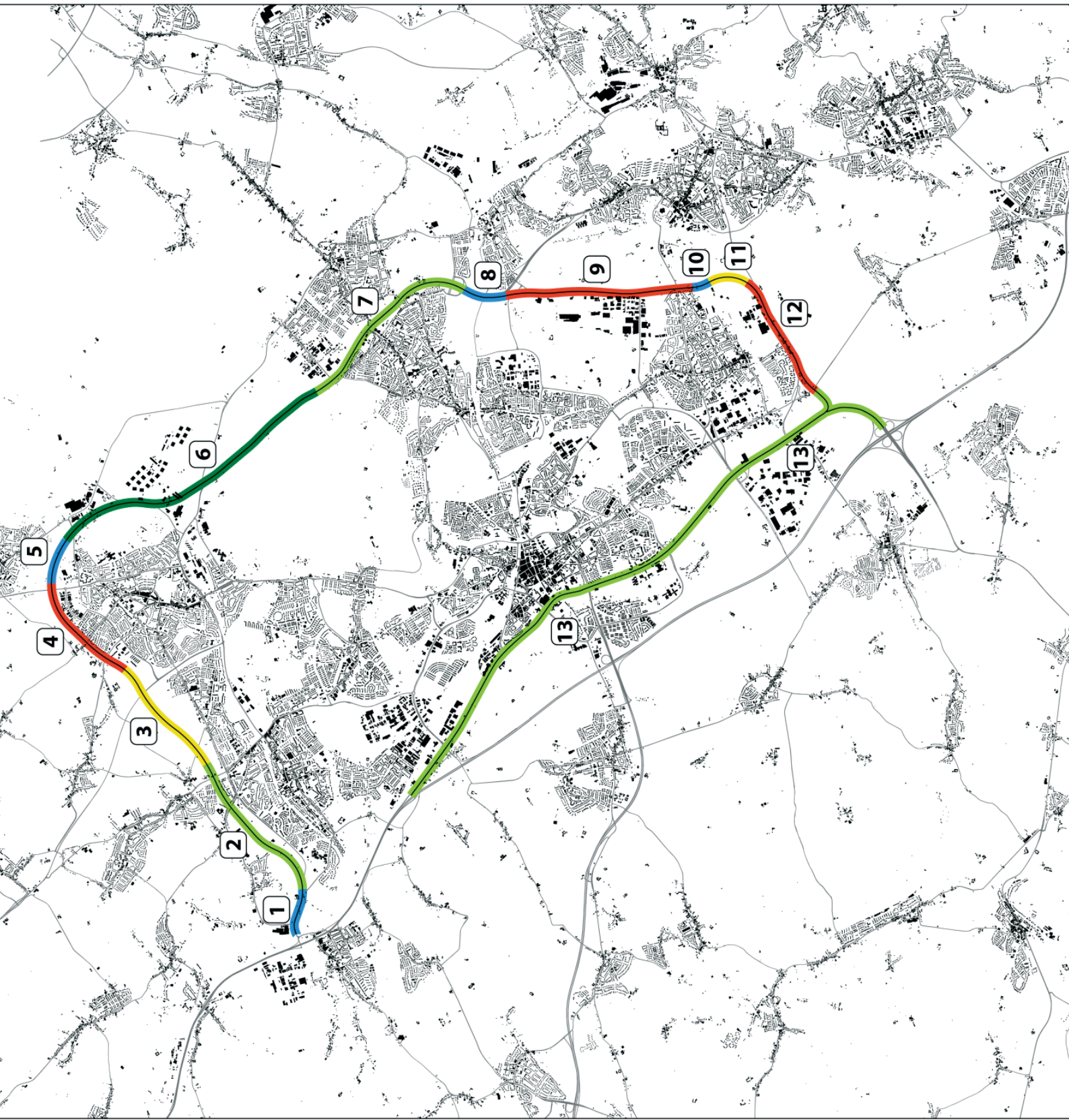
Het gekozen voorkeursroute leent zich prima voor verdere uitwerking op basis van de hiervoor genoemde adviezen. Er is sprake van een herkenbare ringstructuur, waarlangs het groene karakter van Parkstad, alsook de binnen-buiten oriëntatie en de diverse zichtlijnen benadrukt kunnen worden. Naast een verkeerskundige 'buitenring' moet het bovenal een echte 'Parking' worden. Deze moet door zijn herkenbare en eenduidige vormgeving de eenheid van Parkstad onderstrepen en de oriëntatie voor de bewoners en bezoekers van Parkstad verbeteren. Tegelijkertijd doorkruist de Parking verschillende landchapstypes en stedelijke gebieden die het waard zijn om te laten zien. Het wegontwerp speelt in op de beleving vanaf de weg (bewegingssnelheid!) maar houdt wel degelijk rekening met de blik vanuit de omgeving naar de weg toe. De voorgestelde principes houden rekening met beide. Kort samengevat betekend de keuze voor eenheid en identiteit: eenheid voor de weg zelf, verscheidenheid voor de omgeving.

Om op hoofdzaken een zinvol advies te kunnen geven is een aanpak gekozen gebaseerd op een indeling in deelgebieden. Die indeling is gemaakt op basis van landschappelijke en stedelijke patronen. Langs het traject komen op hoofdlijnen een aantal keren vergelijkbare situaties voor: Dat zijn; 'weg in het bos', 'weg langs de stadsrand', 'weg in het open landschap', 'weg in de groene voeg' en 'weg door het beekdal'. Per type worden de basisprincipes gegeven. Op deze wijze worden de ingrepen voor een landschappelijke inpassing op overzichtelijke wijze geordend. Daarnaast wordt per deelgebied een doorsnede en een korte beschrijving van de ingrepen gegeven.

De N281 zal deel uit maken van de Parking en is daarom nadrukkelijk opgenomen bij de indeling. Alhoewel het een reeds bestaand wegtracé betreft zullen er voor de eenduidigheid en samenhang van de Parking toch ingrepen gedaan moeten worden.

basisprofiel
middenberm: één geleiderail doorlopend
inrichting autonoom
zijbermen: geen geleiderail
inrichting zoals aangrensend landschap





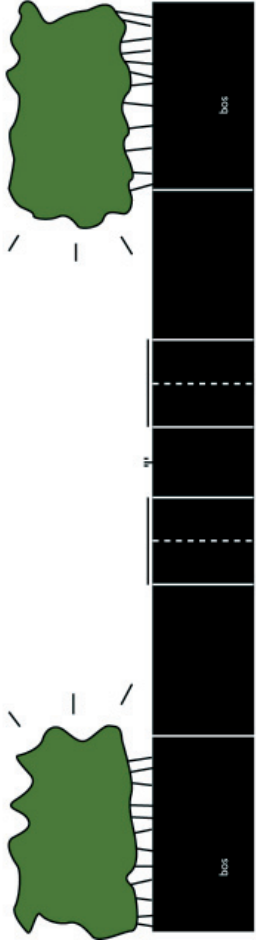
weg in het bos

weg langs de stadsrand

weg in het landschap

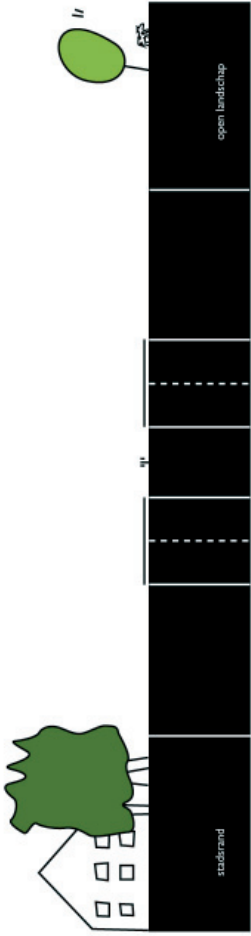
weg in de 'groene voeg'

weg door het beekdal



door het bos
beplanting aan weerszijden zo ver mogelijk
naar de weg door laten lopen
dennen, berken
heidachthoge onderbegroeiing

weg in het bos



de binnen en buitenkant
beplanting aan de binnenkant toevoegen
eik, esdoorn, beuk...

weg langs de stadsrand



de pure weg
de weg snijdt zo sober mogelijk door
het landschap

weg in het landschap



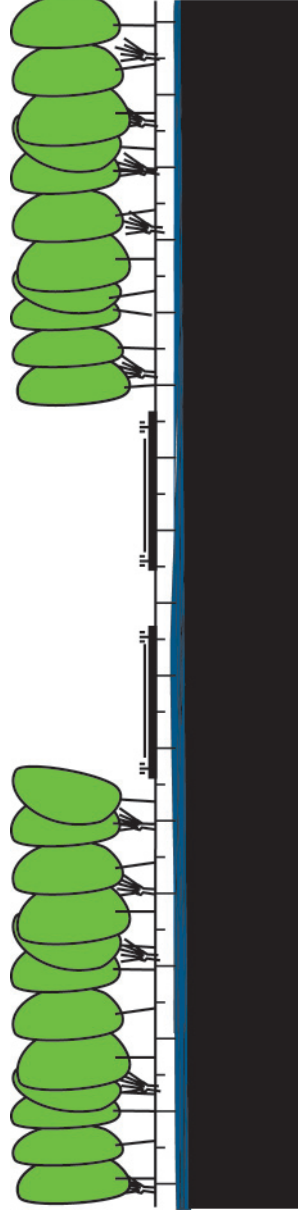
de parkachtige weg
elken, beuken, hagen
landschappelijke lijnen laten overspringen
recreatief medegebruik

weg in de groene voeg



de 'natte' weg
de weg snijdt zo compact en sober
mogelijk door het beekdal. beplanting:
wilgen, elzen, populieren

weg door het beekdal



beekdal

Deelgebied I

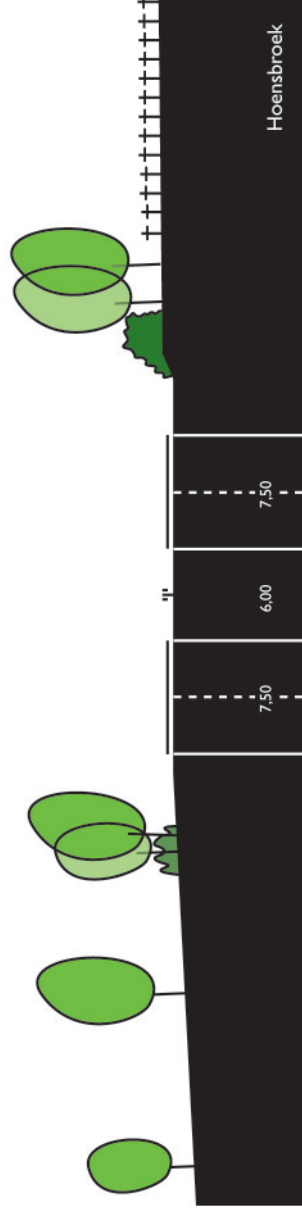
In dit deelgebied sluit de Buitenring aan op de A76. Deze aansluiting wordt door rijkswa-terstaat aangelegd en valt buiten het project Buitenring. Het gebied wordt gekenmerkt door het beekdal van de Geleenbeek en diverse boscomplexen die door de buitenring doorsneden worden. Door nieuwe aanplant langs de Buitenring kunnen de boscomplexen verstevigd worden, en is de Buitenring minder aanwezig gezien vanuit de open ruimtes. In de huidige situatie volgt de weg de topografie en ligt de weg het laagst bij de kruising van het beekdal. Bij voorkeur wordt hier deze lage ligging aangehouden en blijft het zicht vanaf de weg op het beekdal open. Door de viaducten van de buitenring en de parallelweg los van elkaar met tussenruimte uit te voeren, kan er licht toetreden onder het viaduct. De overspanning is royaal zodat er voldoende ruimte blijft voor een goed functionerende ecologische verbinding.



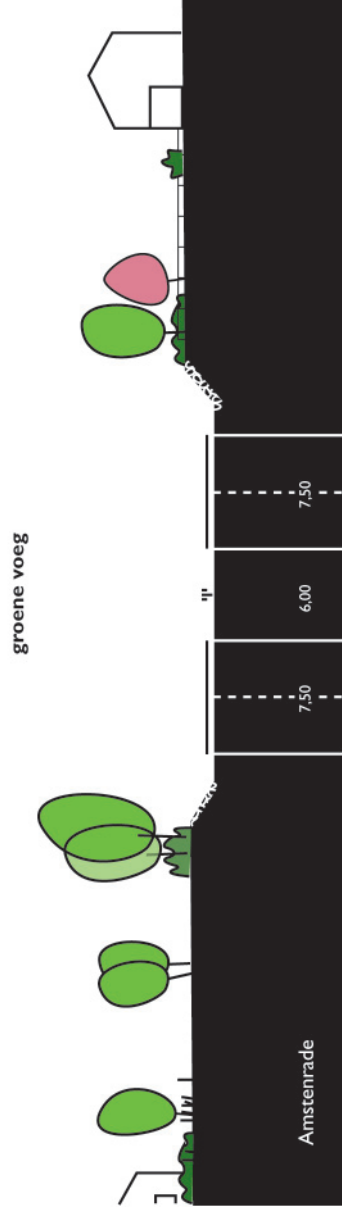


Deelgebied 2

Hier loopt de Buitenring door een gebied dat te karakteriseren is als groene voeg tussen Hoensbroek en de dorpen Vaesrade, Hommert en Amstenrade. Overeenkomstig de uitgangsprincipes voor de groene voeg wordt er langs de weg beplanting toegevoegd. Ook kunnen er in de groene voeg boomgroepen en solitaire bomen geplant worden. Dit versterkt het parkachtige karakter van de groene voeg, en de weg is minder zichtbaar vanuit de woonwijken. Enkele zichlijnen vanaf de weg worden open gehouden zodat de groene voeg meedoet in de inscenering van de weg. In de ruimte tussen de weg en de sportvelden / begraafplaats kan het bos aangevuld en versterkt worden. Bij de kruising van de Hommertenweg en de Alee/Akkerstraat-Noord ligt de Buitenring verdiept. Door de lage ligging heeft de Buitenring weinig impact op het beschermd dorps gezicht van Amstenrade. De insnijdingen worden als grastaluds uitgevoerd. Als daar geen ruimte voor is zullen schanskorven gebruikt worden om het hoogteverschil op te lossen. Voor instandhouding van de recreatieve verbindingen tussen Hoensbroek en het buitengebied is het gewenst een voet/fietsbrug ter hoogte van de begraafplaats toe te passen.

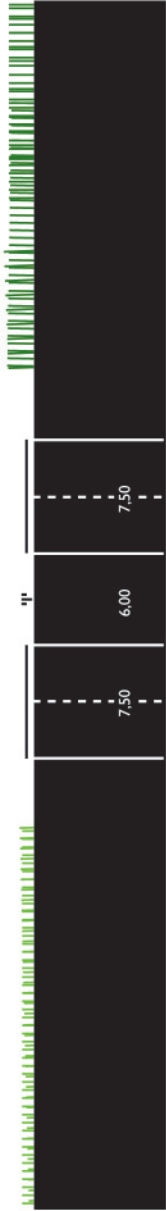


deelgebied 2a



deelgebied 2b



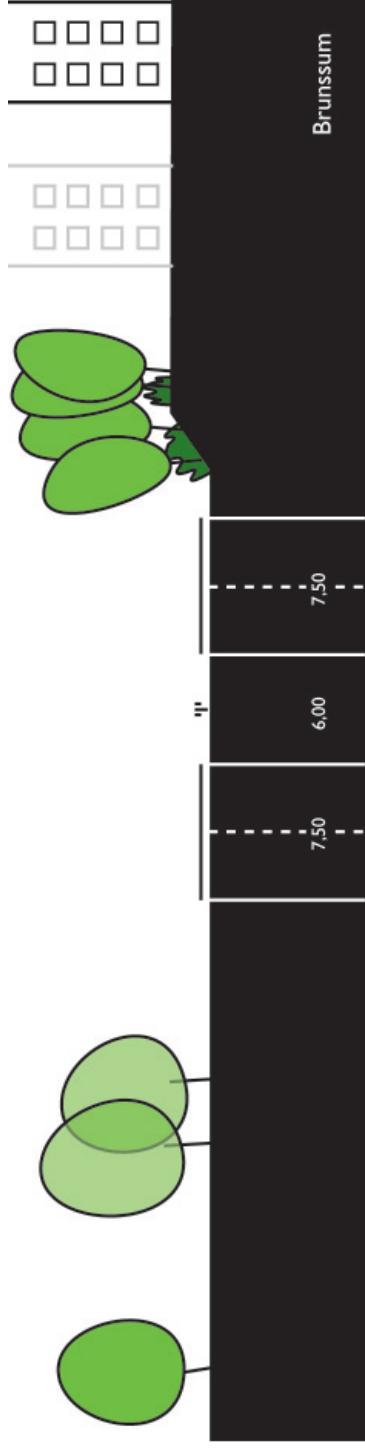


landschap

Deelgebied 3

In deelgebied drie komt de Buitenring weer op maaiveldniveau te liggen. De weg loopt hier op ruime afstand van de bebouwing door het landschap. De weg word zo sober mogelijk aangelegd, er wordt geen beplanting toegevoegd. De uitzichten over het agrarisch landschap zijn kenmerkend voor dit deel van de Buitenring.



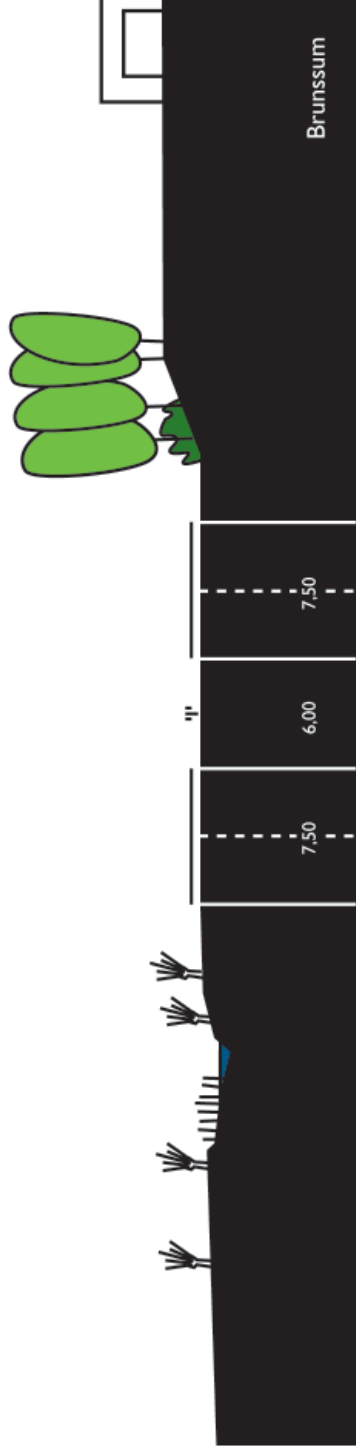
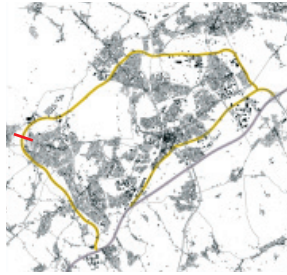


stadstrand

Deelgebied 4

Hier vormt de Buitenring letterlijk de rand van Brunssum. De woonwijk en het bedrijventerrein liggen gedeeltelijk wat hoger dan de weg. Het talud en de restruimtes tussen het trace en de bebouwing wordt beplant. De noordzijde wordt juist leeg gehouden waardoor het contrast binnen- en buitenzijde versterkt wordt. Bovendien levert de weg dan minder (visuele) overlast op de bebouwing.



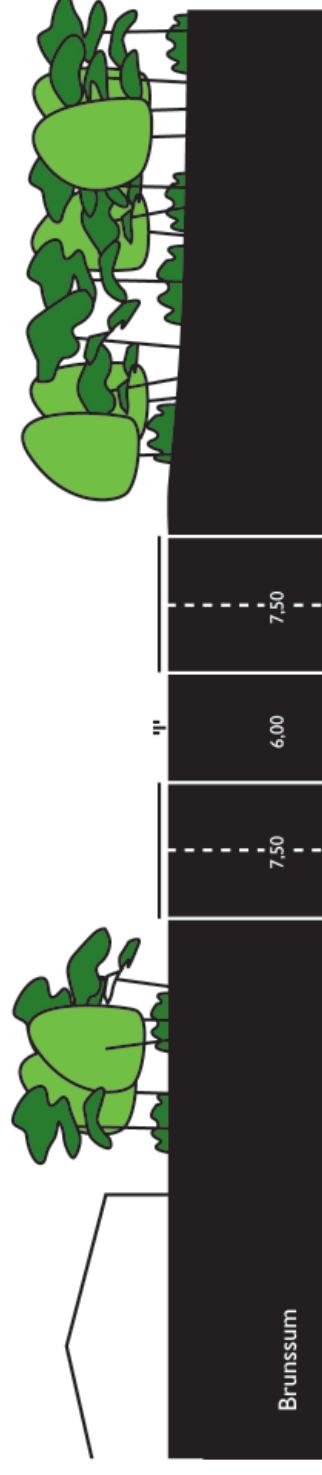


beekdal

Deelgebied 5

Het trace van de buitenring is hier geprojecteerd op de plek waar recentelijk beekherstel van de Rode beek heeft plaatsgevonden. Met de aanleg van de Buitenring zal de beekloop opgeschoven moeten worden. Met de aanplant van vochtminnende soorten als wilg, populier en els kan het beekdal geaccentueerd worden. Vanaf de weg is er zicht op het beekdal. De overhoeken en restructies aan de binnenkant tussen bedrijventerrein en weg wordt beplant.



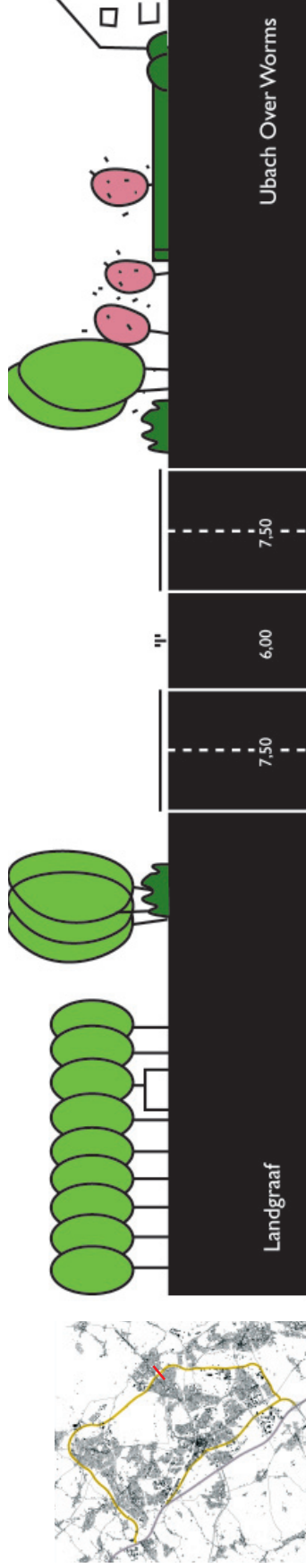


Deelgebied 6

In het gehele trace van de Buitenring neemt dit wegdeel een bijzondere positie in. De weg loopt hier namelijk door bosgebied en is ruimtelijk ingesloten. Voor dit hele deelgebied geldt het streven het boskarakter te versterken. Dat betekent dat de bosbeplanting (naaldbomen, berken) de weg zo dicht mogelijk moet naderen. Overhoeken en restruimtes worden met bos ingeplant zodat het gevoel van 'door het bos' rijden versterkt wordt. Ook voorruimtes van de diverse bedrijventerreinen worden ingeplant. Af en toe zal er nog wel een gebouw manifest aan

de weg staan, het streven is echter dat het overgrote deel van de bedrijventerreinen 'verstoep' liggen in het bos. Met de extra aanplant wordt het bos dat verloren is gegaan gecompenseerd.



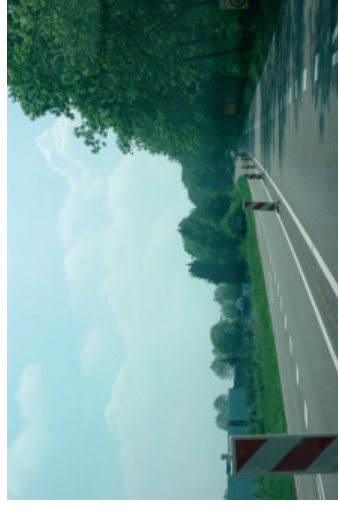


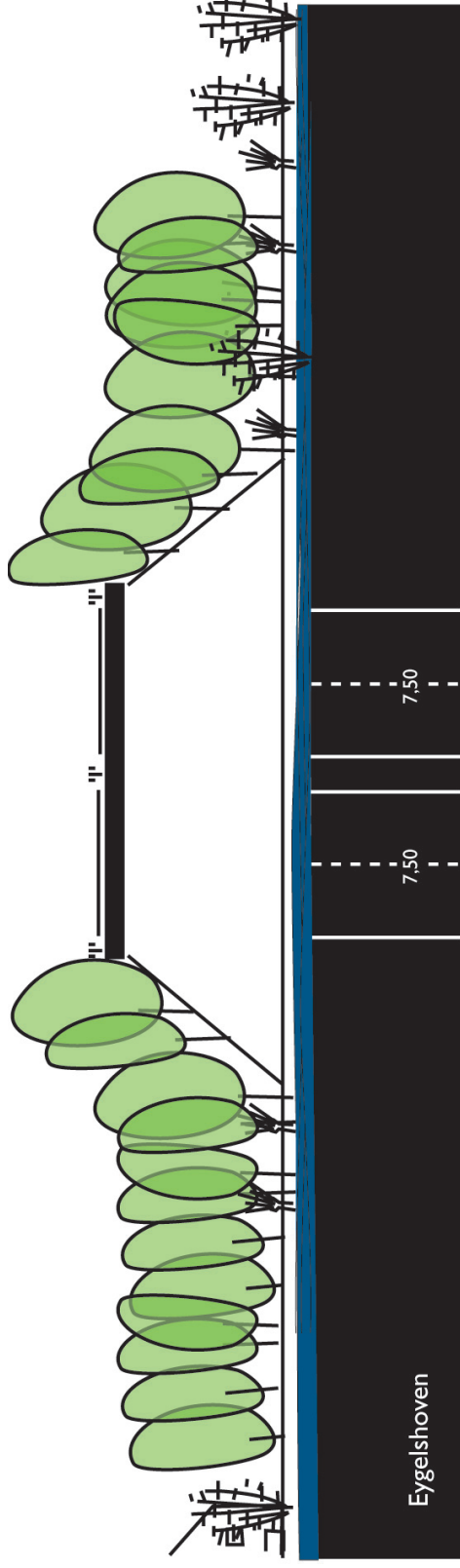
groene voeg

Deelgebied 7

Op dit deel van het trace loopt de buitenring door de groene voeg tussen de dorpen Landgraaf en Ubach Over Worms. Hier ligt grotendeels al een vier baans weg, dus ogenschijnlijk hoeft hier niet veel te gebeuren. Toch zullen er vanuit de samenhang en de eenheid van de Buitenring er een aantal ingrepen gedaan moeten worden. Aandachtspunt is bijvoorbeeld de smalle middenberm op een aantal delen. Buitenbermen worden bij voorkeur zo aangepast dat daar geen vangrail nodig is, overeenkomstig met het basisprofiel voor de parking. Ook zal het wegmeubilair aangepast moeten worden aan de 'huisstijl' van de Buitenring. De weg is op dit deel vrij

dicht beplant. Af en toe zijn er zichten op de omgeving en is het randgebruik zichtbaar. Hier en daar kunnen opvallende solitaire bomen aangeplant worden die een accent en oriëntatiepunt vormen langs de buitenring. Hiermee wordt het parkachtige karakter van de groene voeg versterkt.

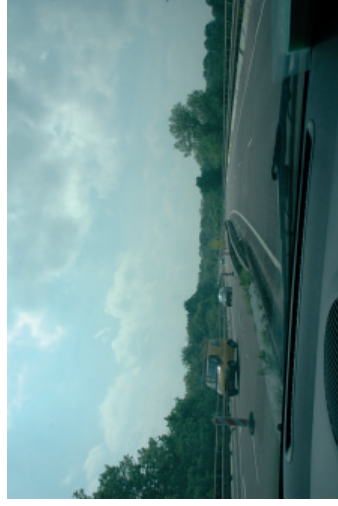


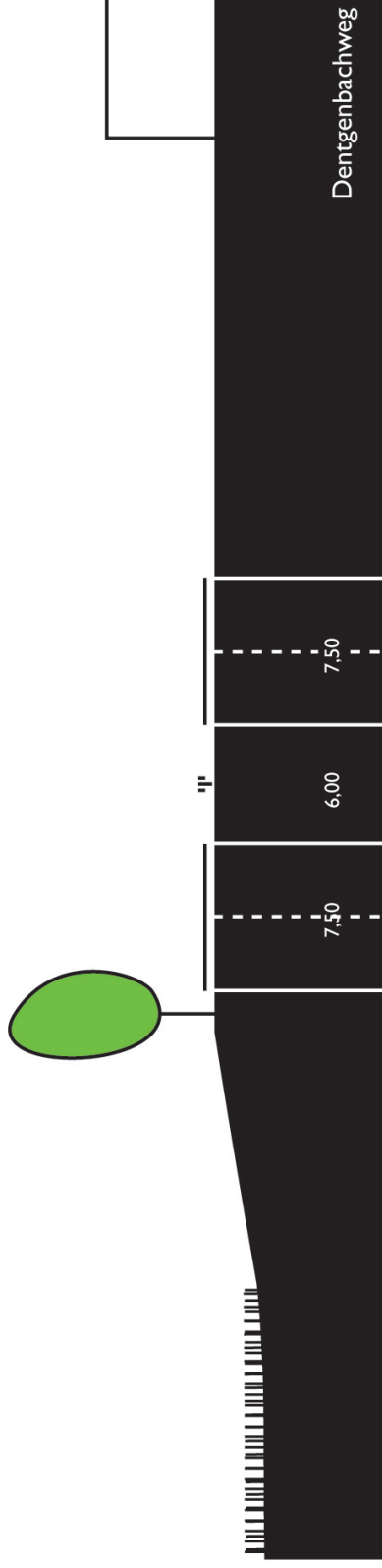
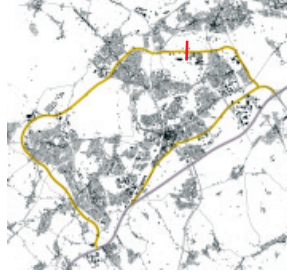


Deelgebied 8

Op de hoogtekaart is goed te zien dat de Buitening hier door een uitloper van het Wormdal loopt. Feitelijk is Egelshoven op de lage plek gebouwd waar het Strijthagedal en het Anstelledal samenkomen in het Wormdal. De Buitening heeft hier een hoge ligging waardoor er gebruikt gemaakt kan worden van een aantal uitzichten. De weg is echter nu zeer dicht beplant. De kruising met de beekloop kan inzichtelijk gemaakt worden met meer openheid (uitzicht) en door beplanting van wilg, populier en els.

beekdal





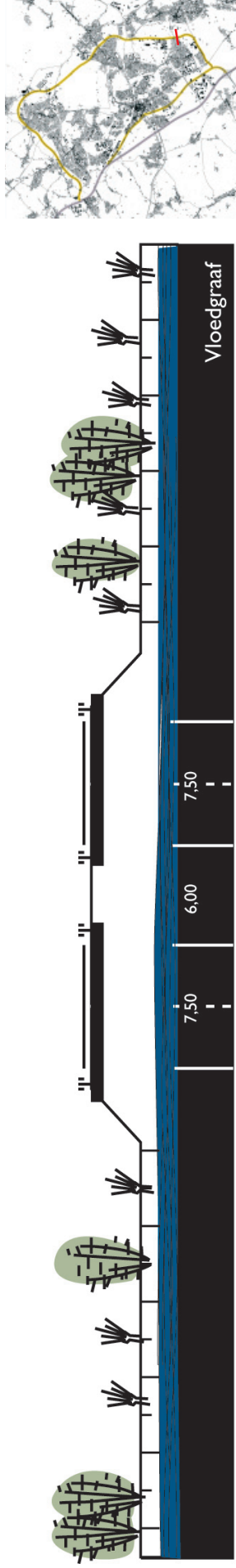
stadsrand

Deelgebied 9

De Buitenring volgt hier de huidige Dentgenbachweg die op de rand van het plateau ligt. Het profiel wordt zo aangelegd dat de weg niet verder in het beekdal van de Anstelerbeek komt te liggen. De ruimte voor de verbreding wordt aan de binnenkant (westkant) gezocht. De huidige beplantingsstrook langs het bedrijventerrein wordt versterkt, lege plekken worden aangeplant, terwijl de buitenzijde aan de kant van het beekdal opengehouden wordt. De aanwezige rij eiken wordt gehandhaafd, maar de nog niet zo lang geleden aangeplante bossages zullen moeten verdwijnen. Zo wordt de binnen-buiten oriëntatie versterkt, en wordt de landschapelijke opbouw weer duidelijk. Vanaf de weg

is er spectaculair uitzicht op het beekdal met zijn historische hoeves. Vanuit het beekdal is de weg op de rand van het plateau weliswaar zichtbaar achter de eikenlaan, maar de bedrijven gaan schuil achter een robuuste bosstrook. Vanuit recreatief oogpunt is hier extra aandacht nodig voor een goede verbinding tussen de twee delen van het Park Gravenrode.



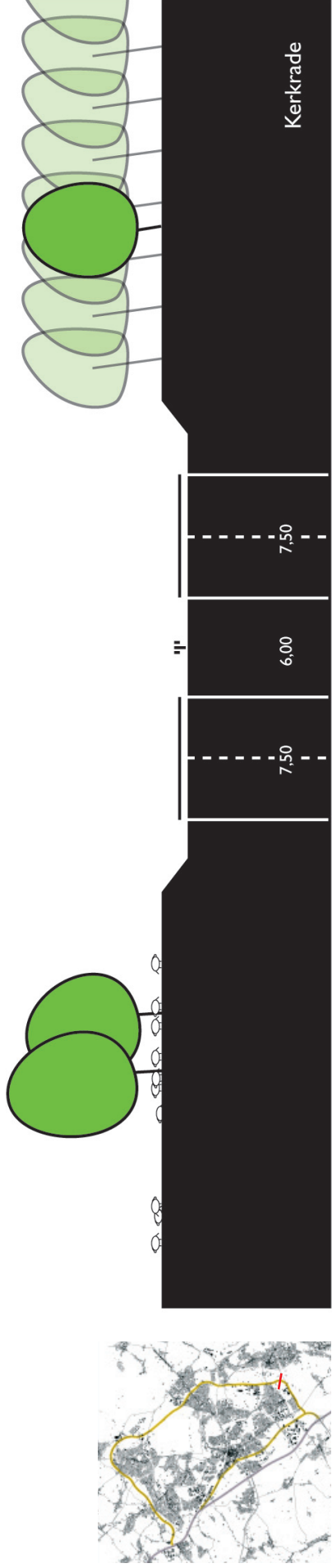


beekdal

Deelgebied I0

Hier kruist de Buitenring het dal met daarin de vloedgraaf, een klein stroompje dat uitmond in de Anstellerbeek. De weg wordt zo laag mogelijk aangelegd waardoor het impact op het dal zo min mogelijk blijft. Op strategische plekken kunnen bossages of boomgroepen toegevoegd worden. Vanaf de weg blijft er uitzicht over het beekdal. Langs de Vloedgraaf kan beekbegeleidende beplanting aangebracht worden van wilg, populier en els.



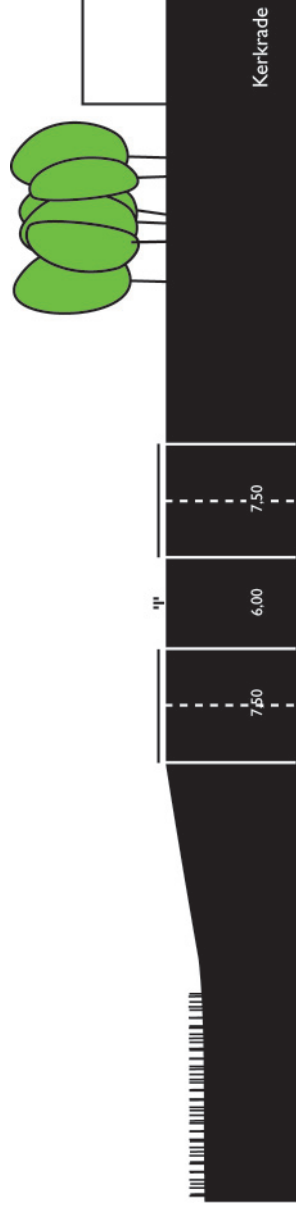


landschap

Deelgebied II

In dit deelgebied volgt de buitenring de glooiende heuvels van het agrarisch landschap en kruist de hooggelegen Mijloenenlijn. De weg wordt sober aangelegd, langs de weg wordt geen beplanting toegevoegd. Er zijn vanaf de weg uitzichten op de omgeving, voor zover de weg niet ingesneden ligt. Hoogteverschillen worden opgelost met grastaluds.





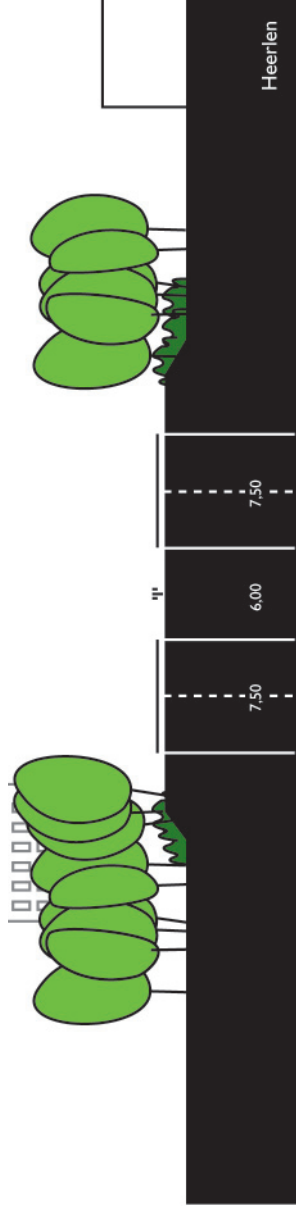
stadsrand



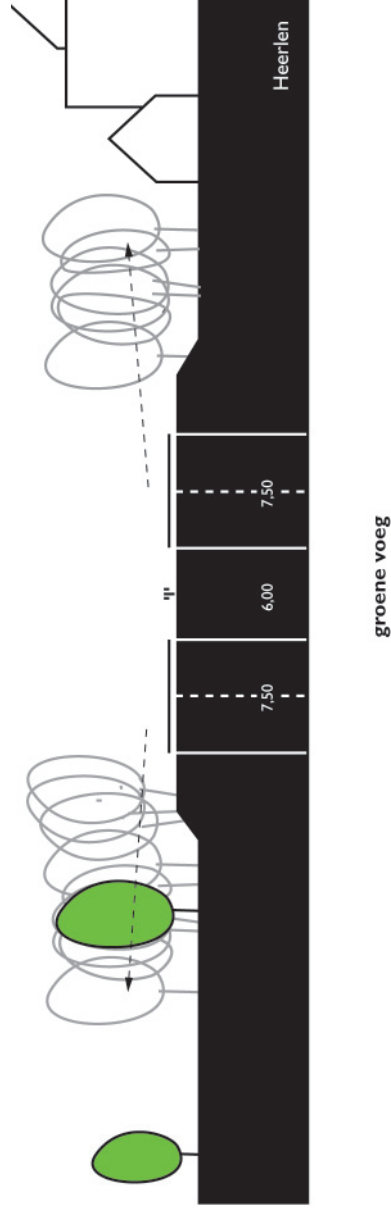
Deelgebied I2

De Buitenring ligt hier op de rand van het plateau met het beekdal van de Crombacherbeek, op het huidige trace van de Hamstraat. De weg vormt de begrenzing van Kerkrade west, vanaf de weg is er uitzicht over het agrarisch landschap (Duitsland). Aan de binnenzijde (noordkant) wordt de ruimte tussen weg en bedrijventerrein/woonwijk ingeplant met bomen om de groene rand te versterken. Daarmee wordt de binnen-buiten oriëntatie verbeterd.





groene voeg



groene voeg

Deelgebied I3

Het gehele trace van de huidige N281 is het best te karakteriseren als een groene voeg.

Op de topografische kaart lijkt er onderscheid te zijn, stukken door het landschap dan weer stadsrand, maar in de praktijk heeft de hele weg min of meer hetzelfde karakter. Een te puristische aanpak zou erg ingrijpend zijn, daarom past de karakterisering als groene voeg het beste. De weg staat flink in de beplanting. Af en toe zijn er uitzichten op de directe omgeving, vooral bij de kruisende wegen. De weg slingert door het stedelijk gebied en regelmatig tonen imposante flats en kantoorgebouwen zich naar de weg. Belangrijkste aanpak in dit deelgebied is het consequent doorzetten van het beeld (daar waar nog zicht is op rommelige bedrijventerreinen beplanting aanbrengen) en het aanpassen van wegmeubilair:



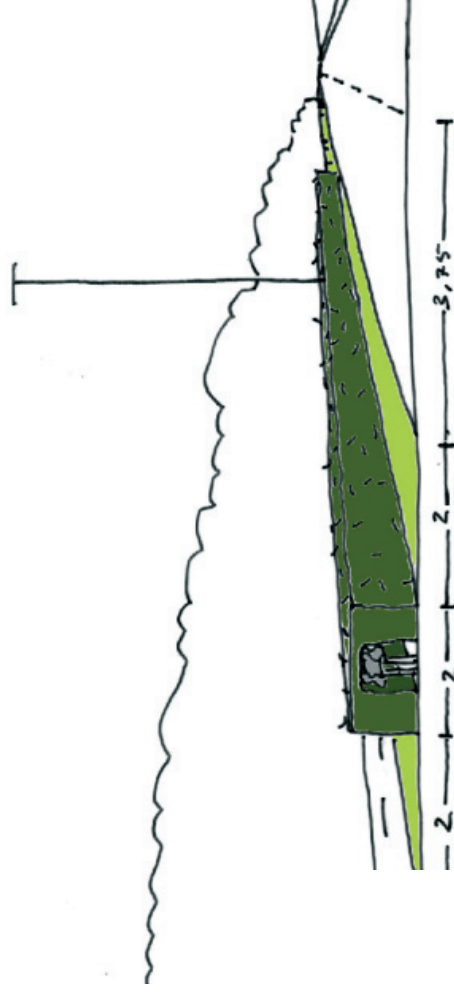
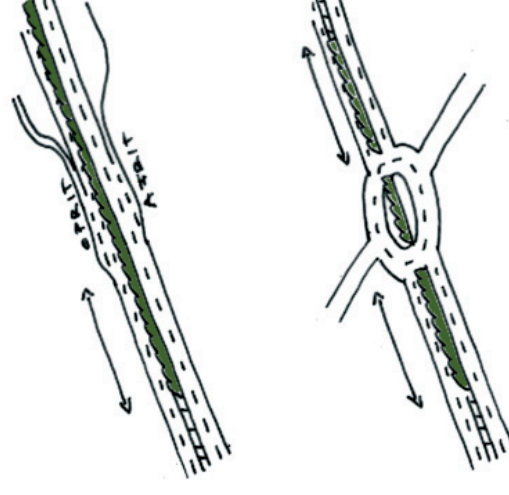
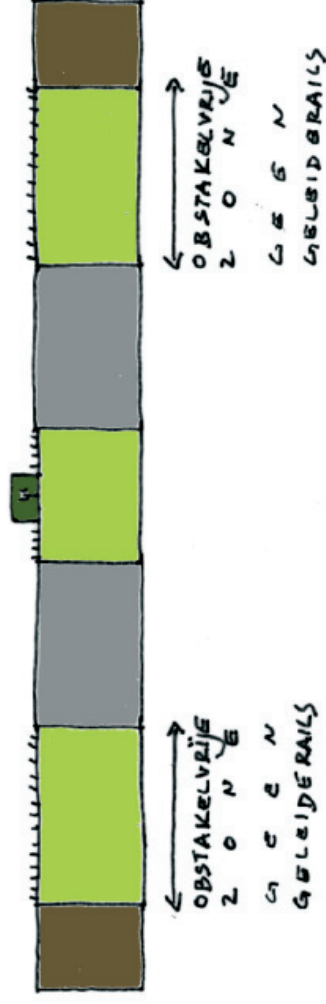
3.3 Gereedschapskistje wegontwerp

Het wegontwerp zou opgevat kunnen worden als een gereedschapskist. Door het ontwikkelen van een samenhangende set maatregelen kan er in een latere fase adequaat ontworpen worden aan elke voorkomende situatie. Onderdelen van het gereedschapskistje zijn bijvoorbeeld het wegprofiel, verlichting, geluidswerende voorzieningen, kunstwerken en wegmeubilair. Het zijn slechts eerste voorbeelden van de gereedschapskist die nog beter moeten worden onderzocht en uitgewerkt. In elk geval hangt veel af van het consequent doorzetten van de aanbevelingen over het gehele tracé, dus ook op de reeds bestaande wegdelen.



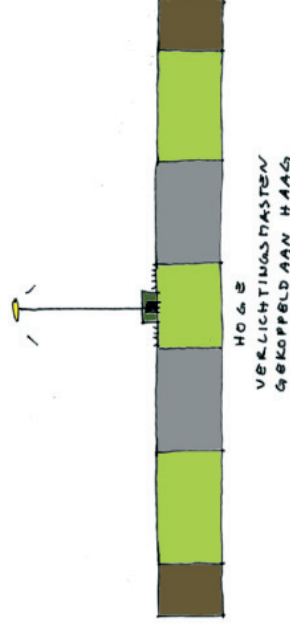
Profil

Het wegprofiel wordt op de 'rustige' delen (tussen de aansluitingen) zo kaal en leeg mogelijk gehouden. Wegmeubilair wordt zo veel mogelijk gebundeld. Het obstakelvrij houden van de buitenbermen is een belangrijk rust producerend principe. De geleide rail in de middenberm wordt ter hoogte van op en afritten vergezeld door een haag die continuïteit en oriëntatie biedt. De hagen accentueren alleen de doorgaande lijnen.



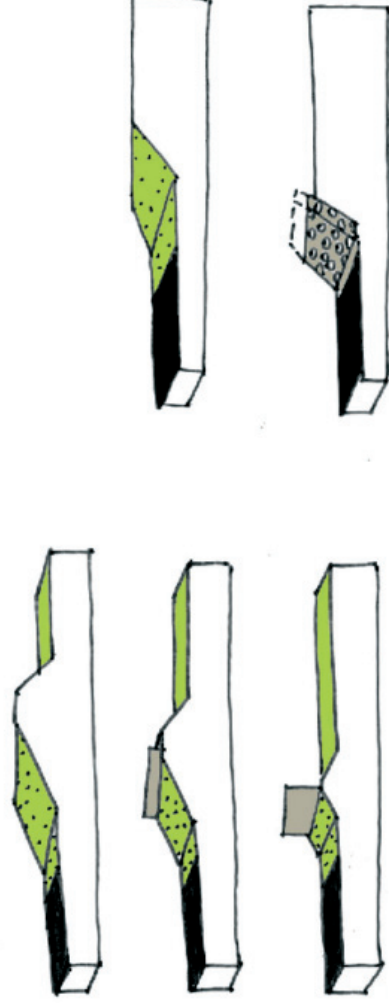
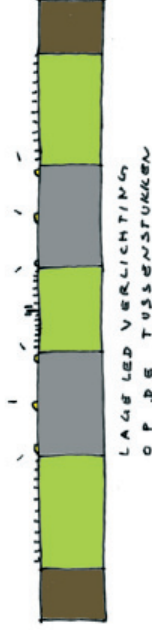
Verlichting

Er moet terughoudend omgesprongen worden met verlichting. Op veel van de wegdelen loopt de buitenring door het buitengebied of door ecologisch waardevolle gebieden. Verstoring door overdadig gebruik van verlichting moet worden tegengegaan. Verlichtingsarmaturen alleen bij de knopen/aansluitingen, op de overige delen –alleen waar nodig– een moderne LED-verlichting, laag op de weg.



Geluidswerende voorzieningen

Er moeten basisprincipes worden ontwikkeld voor de vormgeving en materialisatie van grondlichamen, insnijdingen en geluidswallen. Als basis wordt gekozen voor een grastalud. Als de helling te steil wordt kan het hoogteverschil opgevangen worden door gebruik te maken van schanskorven. Door dit principe toe te passen langs het gehele traject ontstaat er eenheid en rust.



Geluidswallen

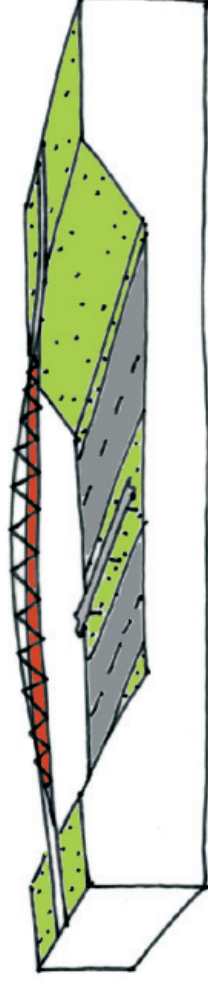
Insnijdingen

Beeldkwaliteit kunstwerken

Voor de kunstwerken is het belangrijk een beeldkwaliteitsplan op te stellen. Enkele uitgangspunten zijn een sobere en doelmatige vormgeving, eenheid in materiaal, streven naar lichte/ranke vormgeving. Voor de fiets/voetgangersbruggen kan juist aan een wat opvallender/speciale vormgeving gedacht worden. Hoogteverschillen worden net als bij de geluidswerende voorzieningen opgelost met grastaluds, eventueel aangevuld met schanskorven.



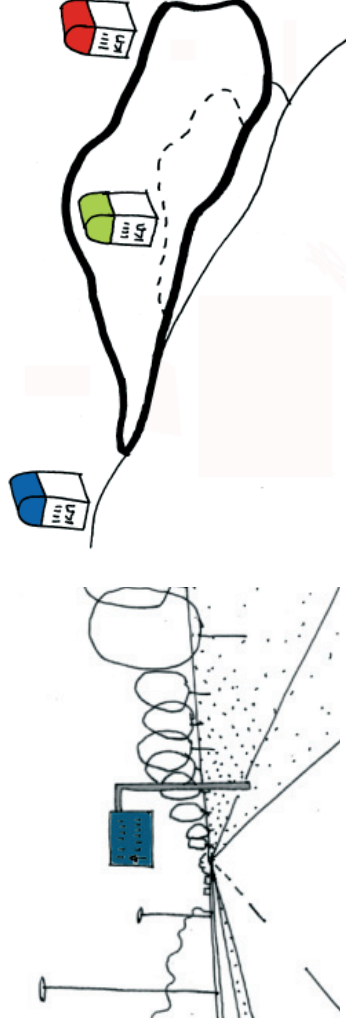
Viaducten sober en eenvoudig vormgegeven (werken met taluds)



Langzaam verkeer bruggen 'luchtig' en verbijzonderd

Wegmeubilair

Er moet goed worden nagedacht over een vormfamilie van sober wegmeubilair: Borden van elementen, eenduidigheid in bebording (locatie boven de weg/naast de weg). Het zou bijvoorbeeld de oriëntatie en het onderscheid tussen de Binnenring en de Buitening versterken als ze kilometerpalen met verschillend gekleurde koppen krijgen (op z'n Frans). De N281 wordt nadrukkelijk vormgeven als onderdeel van de Buitening



Vormfamilie wegmeubilair

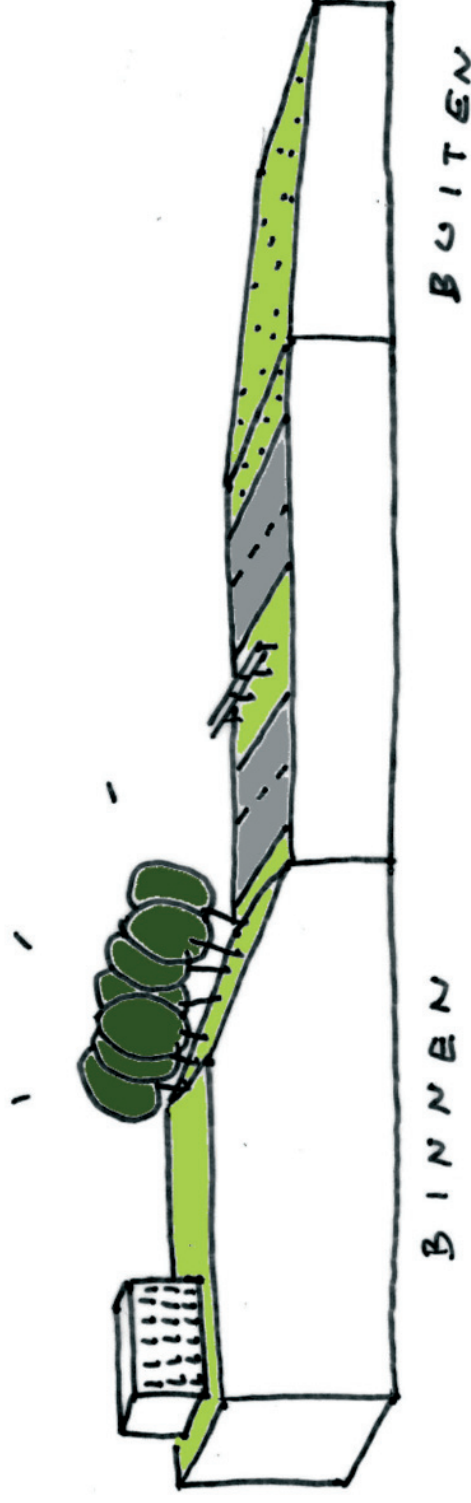
Kilometerpalen met verschillend kleuraccent

Binnen-buiten oriëntatie

In het wegontwerp moet goed op de situatie ter plekke ingespeeld worden. De binnen-buiten oriëntatie kan op diverse plekken versterkt worden. Ook het benutten van zichtlijnen op het landschap.

Naamsgeving

De toekomstige buitenring is een aaneenschakeling van bestaande wegen en nieuwe weggedelen. Naast de eenduidige vormgeving is dan ook de aanpassing van wegnummers en naamgeving essentieel; één nummer (N.....) en één naam: Parkring



Ontwerpvoorstellen

bij drie landschappelijke knelpunten



Groene voeg

Hoensbroek - Amstenrade

4 ONTWERPVOORSTELLEN BIJ DRIE LANDSCHAPPELIJKE KNELPUNTEN

4.1 Groene voeg Hoensbroek - Amstenrade

In de MER alternatieven lag de Buitenring op deze locatie nog hoog op een talud om over de Hommerteweg en de Allee/Akkerstraat-Noord heen te gaan. Door de hoge ligging had de weg veel impact op de woonwijken aan weerszijden van de weg. In het voorkeursroute is inmiddels gekozen om de Buitenring over dit traject verdiept aan te leggen. Hierdoor valt de weg veel minder op vanuit de omgeving en is er ook minder geluidsoverlast. Aan de zuidzijde van de weg wordt de restruimte tussen de insijding en de achtergrens van de tuinen beplant. Ook de andere zijde wordt beplant, maar af en toe blijft er zicht op de omgeving. Het gebied krijgt het karakter van een groene voeg.



Huidige situatie

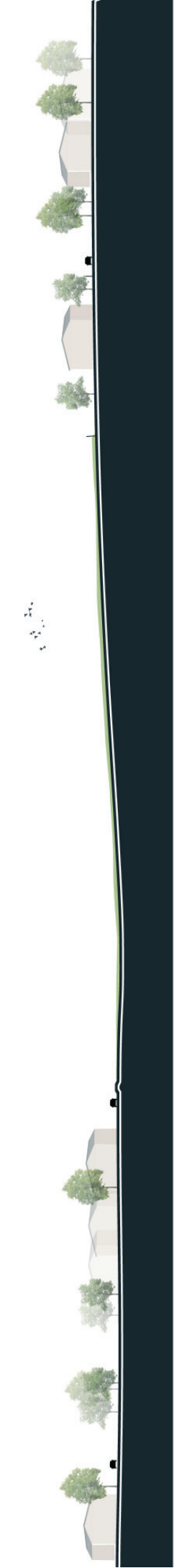


Voorstel insijding

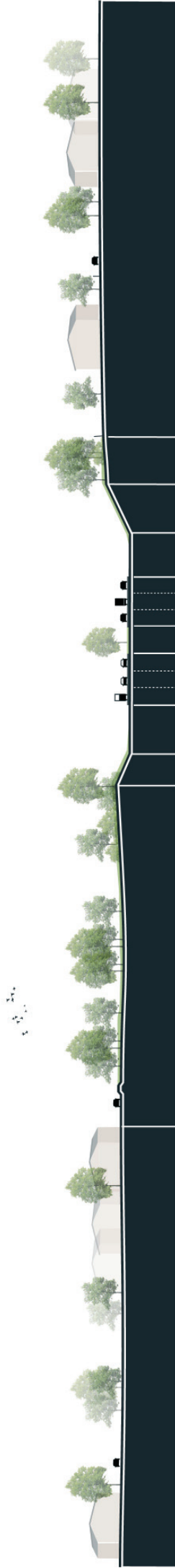


— huidige topografie
— voorstel hoogtes tracé

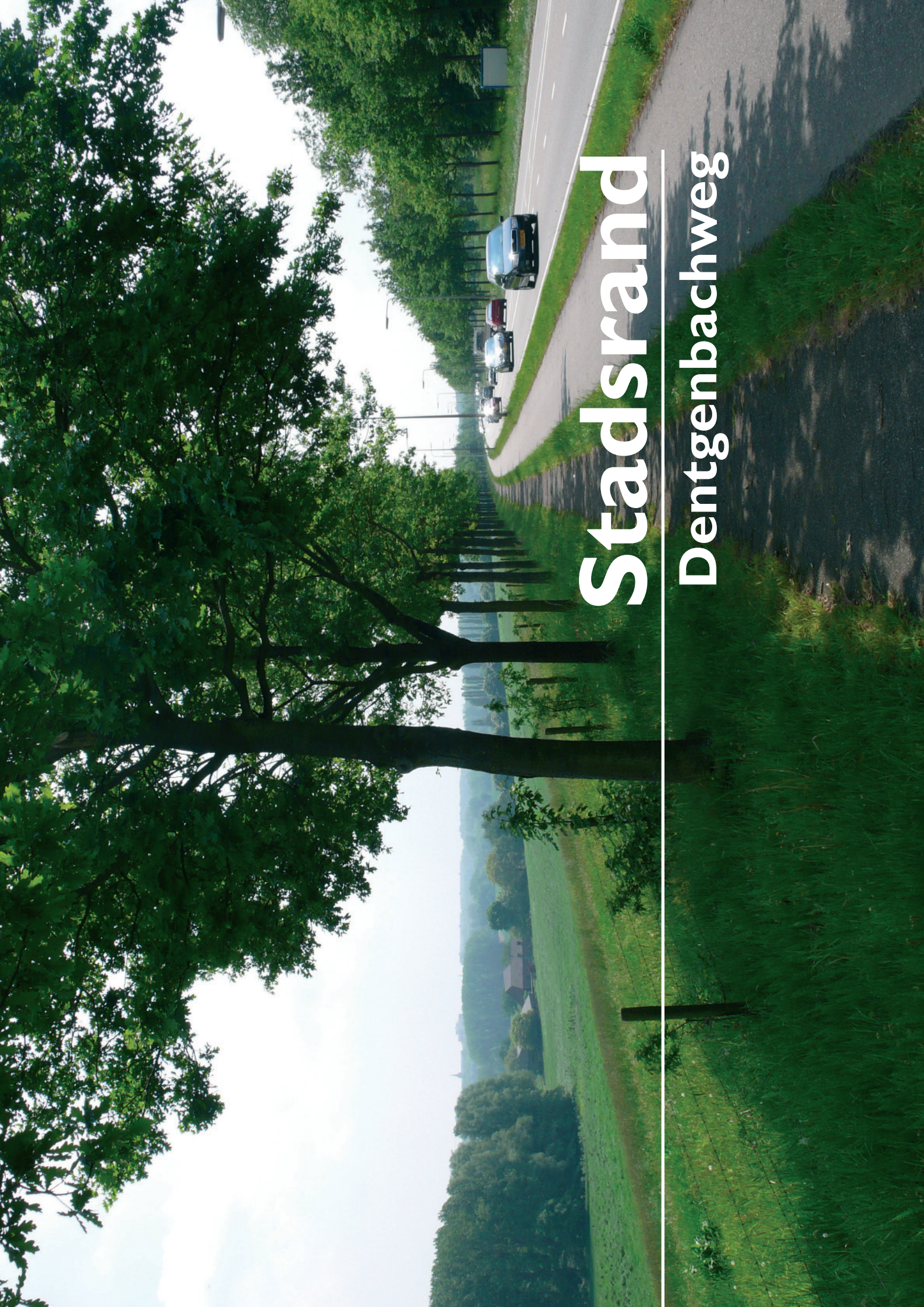




Profiel bestaande situatie



Profiel nieuwe situatie



Stadsrand

Dentgenbachweg

4.2 Dentgenbachweg

Het voorkeurs-trace gaat uit van verdubbeling van de Dentgenbachweg en het doortrekken richting de Vauputsweg. Uitgangspunt is dat de noodzakelijke verbreding van het profiel niet aan de buitenzijde (het dal in) te zoeken maar aan de binnenzijde langs het bedrijventerrein. Door de gewenste parallelweg niet langs de Dentgenbachweg te leggen maar op het bedrijventerrein zelf, ontstaat er ruimte om deze verbreding te realiseren. Hiermee wordt voorkomen dat het talud/berm van de weg nog verder gaat 'uitstulpen' in het beekdal. Bij deze oplossing is echter medewerking van de gemeente noodzakelijk (parallelweg in onderliggend wegennet).

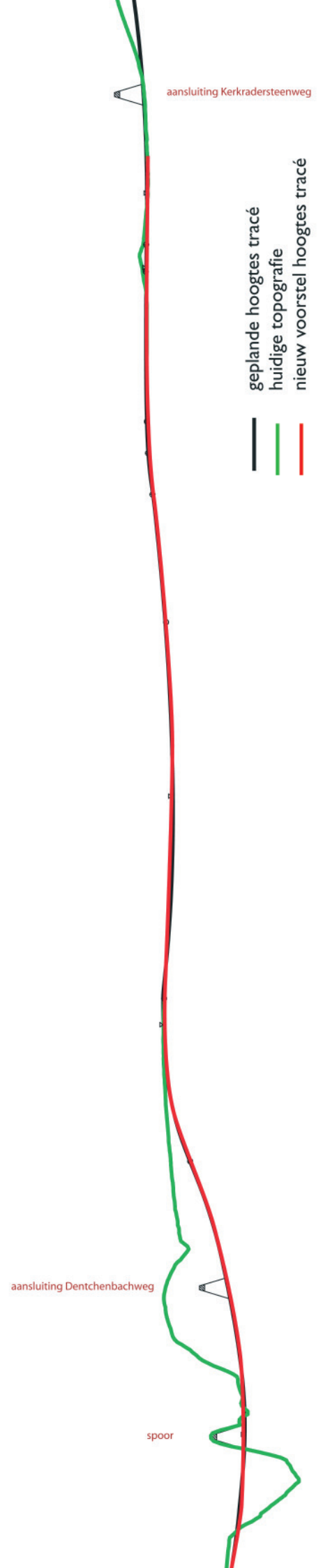
De aanwezige (deels gefragmenteerde) beplantingsstrook langs het bedrijventerrein kan aangevuld worden zodat er een robuuste groene rand ontstaat. De andere zijde van de weg zou juist zo open mogelijk gehouden moeten worden, om zo het contrast tussen de ruimtelijkheid van het dal en de beplante plateau's te versterken. De bomenrij aan de kant van het dal kan wel blijven staan, daar kun je goed onderdoor kijken. De nog niet zo lang geleden aangeplante bossages zouden verwijderd moeten worden. De landschapstructuur wordt er duidelijker door en er wordt ingespeeld op het contrast tussen binnen- en buitenzijde. Aan de hoogteligging verandert niets ten opzichte van de oorspronkelijke MER varianten.



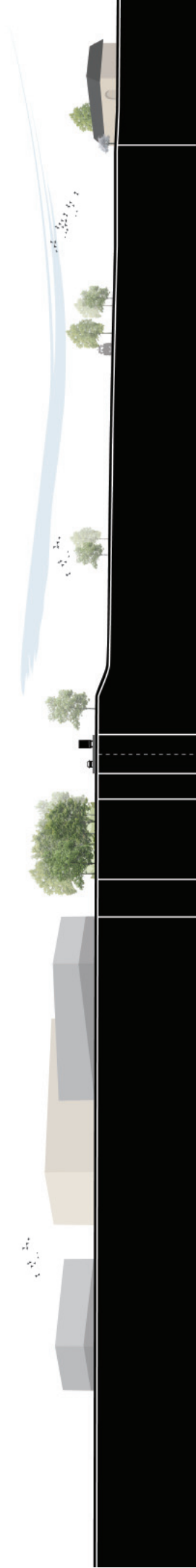
Huidige situatie



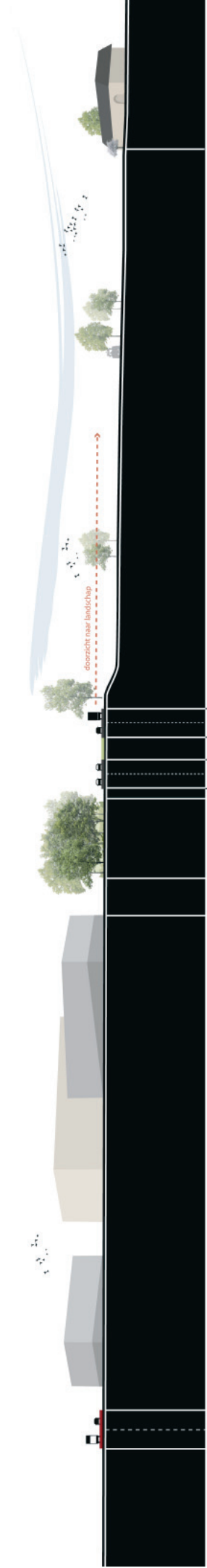
Aangepast tracé



geplande hoogtes tracé
huidige topografie
nieuw voorstel hoogtes tracé



Profil bestaande situatie



Profil nieuwe situatie



Beekdal

Vauputsweg

4.3 Vauputsweg

Met het doortrekken van de Dentgenbachweg doorkruist de Parking één van de groene open ruimtes binnen de kern van Kerkrade. Omdat dit deel van het tracé gevoelig ligt is er extra veel aandacht besteed aan mitigerende maatregelen en landschappelijke inpassing. Het tracé kruist de Kerkradersteenweg, de Vauputsweg, en het Miljoenenlijntje om vervolgens aan te sluiten op de Hamstraat. In het MER alternatieven kwam de Parking hier vrij hoog te liggen, waardoor deze een zeer grote impact had op dit mooie gebied. Inmiddels is er in het voorkeurstace voor gekozen om uit te gaan van een lagere ligging. Daar moet iets meer voor gegraven worden, maar de impact van de weg op de omgeving wordt er een stuk minder van.

Vanaf de Kerkradersteenweg wordt de verdiepte ligging aangehouden waardoor de weg een stuk lager uitkomt bij het dal met de Vloedgraaf en de Vauputsweg. Hiervoor moet het tracé wel iets verder uitgebogen worden. Door de lagere ligging zijn er minder grondtaluds nodig en is de ruimtelijke impact kleiner. De omgeleide Vauputsweg en de beek kruisen de Parking op het laagste punt van het dal middels een royale onderdoorgang. Op dit deel zou de ring ook als dalbrug uitgevoerd kunnen worden, maar dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee. De ring staat dan op palen, waardoor het landschap echt onder de weg doorloopt.

Bijkomend voordeel van de langere verdiepte ligging is dat er vanaf de Krichelbergsweg vrij uitzicht blijft op de omgeving en geluidschermen laag kunnen blijven. Daarnaast zou

het mooi zijn om de huidige onderdoorgang bij het Miljoenenlijntje te gebruiken voor langzaam verkeer en voor de Parking een nieuwe onderdoorgang te maken.



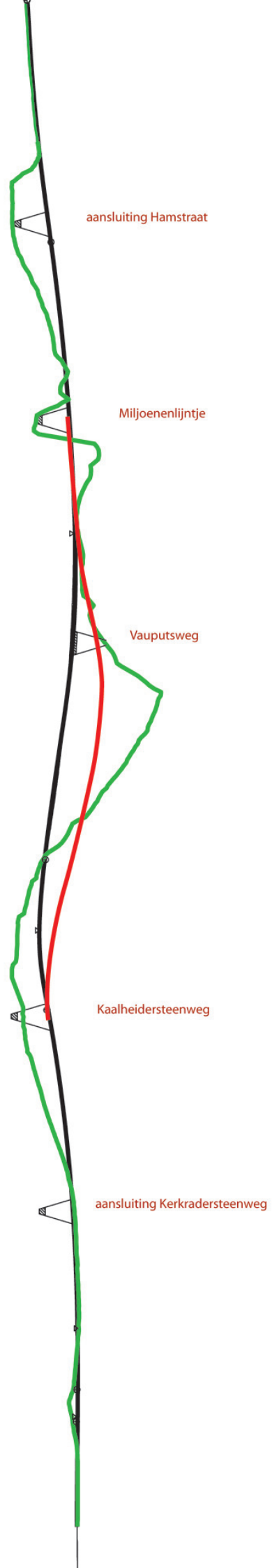
Tracé MER variant 2.1 / 2.2

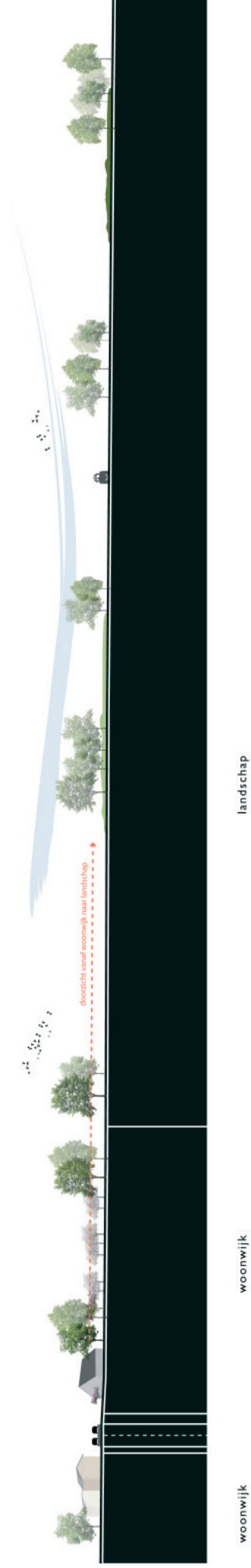


Aangepast tracé

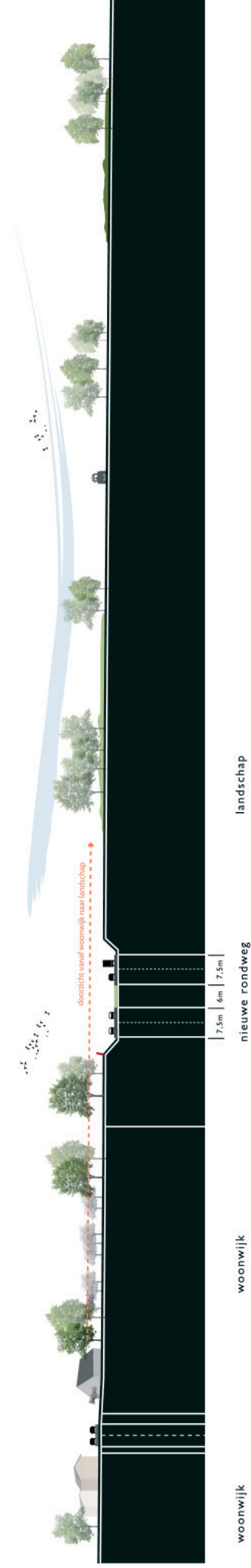


geplande hoogtes tracé
huidige topografie
nieuw voorstel hoogtes tracé





Profiel bestaande situatie



Profiel aangepast tracé

Colofon

Colofon

De **Omgevingsvisie Buitenring Parkstad**, is opgesteld door **H+N+S Landschapsarchitecten BV**, in opdracht van **Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg**

Aan de Omgevingsvisie ligt het materiaal en uitgangspunten van drie stukken ten grondslag:

- 1) Parking, denklijnen voor omgevingskwaliteit dd 27 september 2007 (TAB)
- 2) Advies Landschappelijke Aspecten Buitenring Parkstad dd 26 maart 2008 (H+N+S)
- 3) Advies gezamenlijke welstandscommissie dd 28 april 2008

Werkteam H+N+S Landschapsarchitecten

Dirk Sijmons (supervisie)
Frank Talsma
Jutta Raith
Thijs de Zeeuw

Vormgeving en lay-out

H+N+S Landschapsarchitecten

Projectnummer

HNS 1498

Utrecht, mei 2008

© H+N+S (2008) Alles uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt mits de bron wordt vermeld.

