

Tekstdelen uit POL2001, paragraaf 8.4.3. opgave 4, die betrekking hebben op de Corridor voor de Buitenring Parkstad Limburg'.

4. Verbetering van de bereikbaarheid

De bereikbaarheid van Parkstad Limburg kan aanmerkelijk worden verbeterd door het realiseren van een buitenring. We hebben nut en noodzaak van deze weg rondom het stedelijk gebied van Parkstad Limburg onderzocht¹.

Voordelen van aanleg zijn:

- versterking van de ruimtelijke samenhang en oriëntatie in het gebied en daarmee van de stedelijke structuur;
- completeren van het regionaal verbindend wegennet in Parkstad Limburg (zie 7.3), met als gevolg een aanzienlijke verbetering van de doorstroming van het regionale verkeer (inclusief OV) en verbetering van de verkeersveiligheid;
- verbetering van de ontsluiting van het oostelijk deel van het stedelijk gebied. Dit vergroot de bereikbaarheid per auto van bestaande woon-, werk- en recreatiegebieden en de perspectieven voor realisering van nieuwe bedrijventerreinen en TR-voorzieningen;
- verbeteren van de verbinding met de aangrenzende regio's ook in Duitsland (via de N274 en B56n, bij Landgraaf en bij Kerkrade) en betere aansluiting op het (inter)nationaal wegennet;
- beperking van het doorgaande verkeer in woongebieden via wegen die daar niet op toegerust zijn. Daardoor verbetert vooral in Hoensbroek, Brunssum en Kerkrade de leefkwaliteit op tal van punten.

Uit de studie komt naar voren dat de aanleg van de buitenring vooral in het gebied rond Brunssum behoorlijk negatieve consequenties voor natuur en landschap met zich meebrengt. Wij zijn echter van mening dat de voordelen opwegen tegen deze negatieve effecten, zeker wanneer we uitgaan van een zorgvuldige inpassing en waar nodig compensatie².

In de tracé/MER-studie fase één zijn alternatieven voor de situering van de buitenring vergeleken. In deze fase gaat het daarbij niet om concrete tracés maar om corridors: zones waarbinnen in een later stadium het precieze tracé bepaald wordt. We onderschrijven het advies, dat op basis van de resultaten van deze vergelijking door de Stuurgroep Buitenring Parkstad Limburg is uitgebracht. De ontvangen adviezen van het ministerie van LNV en de Commissie voor de MER geven ons aanleiding om op één punt van dit advies af te wijken. We zullen in fase twee namelijk ook het nulplusalternatief dóór Brunssum, dat uitgaat van ondertunneling van de bestaande regionale verbinding, meenemen. Op hoofdlijnen betekent dat het volgende.

Over de aansluiting op de A76 bij Nuth wordt op basis van de Trajectnota/MER A2/A76 een besluit genomen door het Rijk. Dit besluit vormt een randvoorwaarde voor de situering van de buitenring. Wij hebben richting Rijk een voorkeur uitgesproken voor een aansluiting bij Nuth conform de aansluitingvariant, mede met het oog op behoud van het rijksmonument De Dael.

In het traject tussen de aansluiting op de A76 en de N276 (Sittard-Heerlen) willen we een (gedeeltelijk) nieuw tracé realiseren. Er zijn namelijk geen goede maatregelen op de huidige verbinding mogelijk waarmee de bestaande problemen, met name die op de Patersweg, opgelost kunnen worden. Daar komt bij dat in dit segment, gelet op het te verwachten verkeersaanbod, verbreding naar een 2x2-strooksweg

¹ Tracé/m.e.r-studie Buitenring Parkstad Limburg fase 1

² Conform advies Stuurgroep Buitenring Parkstad Limburg inzake corridor Buitenring Parkstad Limburg, augustus 2000

noodzakelijk is. **Op kaart 3** zijn twee smalle corridors aangegeven. Die zullen we in fase 2 nader vergelijken en op basis daarvan tot een definitieve keuze komen.

Bij Brunssum zullen we drie alternatieven voor de buitenring onderzoeken. Bij twee hiervan wordt de buitenring over een gedeeltelijk nieuw tracé rondom de stad geleid, noordelijk en oostelijk langs Brunssum respectievelijk langs de zuidrand. Daarnaast bestuderen we het nulplusalternatief, dat uitgaat van gedeeltelijke ondertunneling van de bestaande regionale verbinding door Brunssum. Dit laatste alternatief kan op basis van de tracé/MER-studie fase één nauwelijks als realistisch bestempeld worden, gezien de kosten in relatie tot de verwachte resultaten. Uit het oogpunt van zorgvuldigheid nemen we dit alternatief toch in fase twee mee. Onze uitdrukkelijke voorkeur gaat echter uit naar een van de twee alternatieven buitenom Brunssum. Uit de tracé/MER-studie spreekt geen eenduidige voorkeur voor een van beide alternatieven.

Kijkend naar verkeer, woon- en leefmilieu verdient het alternatief ten noorden van Brunssum de voorkeur. Uit het oogpunt van natuur en milieu scoort de zuidelijke rondweg beter. Het noordelijke alternatief loopt langs de rand van het beekdal van de Merkelbekerbeek (inclusief zeer waardevol bronbos). Ook de kruising met de Roode Beek vormt een belangrijk aandachtspunt. De Roode Beek maakt op dit punt deel uit van een ecologische verbindingszone tussen twee belangrijke veengebiedjes. Het zuidelijke alternatief doorsnijdt minder natuurwaarden, maar loopt wel vlak langs het beschermde natuurmonument Brunssummerheide (tevens aangemeld bij de Europese Commissie als potentieel habitatrictlijngebied). Resultaat van beide alternatieven is een verkeersaanbod op de bestaande regionale verbinding door Brunssum onder de streefwaarden, het zuidelijk alternatief leidt echter tot de grootste verkeersafname op dat traject.

In fase twee van de tracé/MER-studie onderwerpen we de drie alternatieven aan een gedetailleerde analyse (nader ecologisch veldonderzoek, geluidberekeningen e.d.). We hebben de corridor voor de twee alternatieven buitenom op basis van de resultaten van de studie aanzienlijk kunnen inperken (**zie kaart 3**). Het noordelijke alternatief loopt tussen het bronbosje 'Bovenste Bos' en de daar ontspringende Merkelbekerbeek aan de ene kant en de bebouwing van Brunssum aan de andere. Zo kunnen we de woonbebouwing van Merkelbeek en de rijksbufferzone zoveel mogelijk ontzien. Aan de oostkant van Brunssum ligt de corridor om verkeerskundige redenen dicht tegen het Schutterspark aan. De zuidelijke corridor is ingeperkt tot een smalle strook die achtereenvolgens omvat: de N276 met strook daaromheen, het noordelijk deel van het Heidserpark en een smalle strook tussen Brunssummerheide en de bebouwing van Brunssum.

In Kerkrade kiezen we voor het doortrekken van de Dentgenbachweg naar de N300. Deze optie verdient vooral uit het oogpunt van versterken van oriëntatie en structuur de voorkeur. De ontwikkelingskansen van dit gebied worden hiermee vergroot. Uit de kwetsbaarheidsanalyse komt naar voren dat de kwetsbaarheid van dit gebied relatief beperkt is. Aanvullende maatregelen op het lokale wegennet zijn nodig om de beoogde afname van de verkeersdruk hier ook werkelijk te realiseren. In fase twee vindt een uitwerking plaats van het tracé. Binnen de in het POL vastgelegde corridor (**kaart 3**) worden tracévarianten vergeleken. Dit leidt tot keuze voor een tracé, vast te leggen in een POL-aanvulling. In deze fase wordt naar de precieze vormgeving en dimensionering van weg en aansluitingen gekeken. In dat verband krijgen ook de bestaande wegvakken ruim aandacht. We denken hier bijvoorbeeld aan de N299 tussen Brunssum en Landgraaf - inclusief knooppunt Hopel- en de N300 - Structuurweg Gracht. We leggen een koppeling met de studie naar knelpunten in de grensoverschrijdende verkeersstructuur in Nordraum Aken/Parkstad Limburg. De ecologische en landschappelijke inpassing is ook een belangrijk aandachtspunt voor fase twee.

Wij vinden dat de verdere ontwikkeling van de buitenring zoveel mogelijk gekoppeld moet worden aan de ontwikkeling van het Hendrik-terrein, de revitalisering van bestaande bedrijventerreinen en de TR-ontwikkeling in de oostflank van Parkstad Limburg.

Voor de verbetering van de bereikbaarheid is naast de buitenring ook een aantal andere zaken van belang: de verbreding van de A76, de realisering van de light-railverbinding naar Maastricht en de aansluiting op het HSL-net in Aken.