

BUITENRING



Informatiemarkt Buitenring

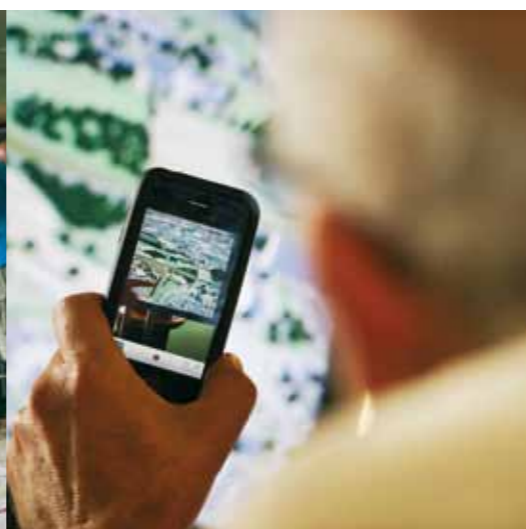
Buitenring Parkstad Limburg
Investering loont!



Informatiemarkt Buitenring 2 en 3 juli 2010

“Hoe gaat het er bij mij uitzien?”

De informatiemarkt over de Buitenring op vrijdag 2 en zaterdag 3 juli 2010 in het Parkstad Limburg Stadion was druk bezocht. Tijdens de twee inlooptdagen informeerde Provincie Limburg bezoekers over nut en noodzaak van de Buitenring. Ook kregen zij antwoord op vragen met betrekking tot het ontwerp-Inpassingsplan, de Aanvullingen MER Buitenring Parkstad Limburg en de Tracénota/MER Aansluiting Nuth. Aan de hand van gedetailleerde (visuele) informatie konden de bezoekers vanuit hun eigen ‘achtertuin’ zien waar de weg komt te liggen en wat dit voor hen betekent. Provincie Limburg kijkt terug op een goed bezochte informatiemarkt waarbij een ruime meerderheid van de bezoekers tevreden was over de verkregen informatie over de Buitenring.



Goed geïnformeerde bezoekers

“De inlooptdagen heb ik als bijzonder nuttig ervaren. Op vrijdag was het tot 16.00 uur druk, daarna nam het af vanwege het WK. Uit de vragen van de bezoekers mogen wij concluderen dat zij heel gericht naar de inlooptdagen kwamen. Iedere bezoeker heeft namelijk zijn eigen beleving bij de Buitenring. Ze stelden vragen over de globale inpassing in het landschap en over het geluid, maar vooral hadden zij vragen over de ligging van de weg. Met elke bezoeker had ik een goed gesprek en als we er niet uitkwamen bij de plankaarten dan kon aan de hand van de visualisaties op de tv-schermen getoond worden hoe de weg in hun woonplaats, tot in de straat nauwkeurig, komt te liggen. Uiteraard is er tegenstand... je wilt geen autoweg in je achtertuin. Zo simpel ligt dat. Maar we konden de mensen meestal wel duidelijk maken dat de weg op een dusdanige manier wordt ingepast dat de overlast beperkt is. Geluidsoverlast wordt gereduceerd door stil asfalt, geluidsschermen, wallen of door verdieping.

Natuur wordt zoveel mogelijk gespaard of teruggebracht daar waar het moet wijken voor de weg. De bezoekers hebben duidelijk hun stem laten horen. Iedereen wil invloed hebben op het plan. Die mogelijkheid hebben ze, door het inzenden van een zienswijze. Bevat deze steekhoudende argumenten, dan worden die meegenomen in het Inpassingsplan.

“Ik heb de twee dagen als positief en gemoedelijk ervaren. Daar waar we niet ‘tot elkaar’ kwamen werd de hulp van een andere medewerker ingeroepen en gingen de meeste mensen daarna goed geïnformeerd naar huis.”

Roger van Thoor, projectmedewerker Buitenring

De Buitenring raakt ons direct!

“De informatievoorziening op deze (zaterdag)middag is goed. Ik heb me zeer in het plan verdiept, omdat de weg 500 tot 600 meter van mijn huis komt te liggen. En dat is niet fijn! Ik heb een eigen huis en woon er nu zeven jaar. Als ik het al zou willen verkopen, dan raak ik het nu aan de straatstenen niet meer kwijt. Niet dat ik weg wil, daarvoor woon ik te graag in Vaesrade. Maar waar ik me het meest zorgen over maak, is het geluid. We zullen veel overlast hebben omdat bij ons de weg niet verdiept wordt gelegd. Ze hebben het geluid wel gemeten, maar ik twijfel over de juistheid van die meting. Het is het geluid van dat moment... hoe is dat straks als de weg er ligt? Over de nieuwe randweg wordt veel te weinig informatie gegeven. Aan de Rozenstraat wordt geen verdieping toegepast, terwijl een paar meter verderop wel. Dat is toch vreemd.”

Moeder Frissen: “Ik woon zelf in het centrum van Nuth en de Buitenring raakt mij alleen omdat ik straks niet meer zo gemak-

kelijk naar mijn zoon kan rijden. De huidige weg vervalst en ik moet een stuk omrijden om in Vaesrade te komen.”

Mark: “Ik krijg wel de nieuwsbrief, maar een magazine over de Buitenring heb ik nog nooit ontvangen. De informatievoorziening mag wat mij betreft vaker. Ik ben geen voorstander van het plan omdat het mij direct in mijn woonomgeving raakt. Daarom heb ik mij, net als bijna heel Vaesrade, aangesloten bij ‘Geen Buitenring Parkstad’. De Buitenring heeft voor mij en voor Vaesrade in het bijzonder geen meerwaarde. De drukte op de randweg in Nuth mag de reden niet zijn. De spits ligt hier tussen 07.00 en 09.00 uur 's morgens. Voor de rest van de dag is de weg goed en snel begaanbaar. En een Buitenring aanleggen om de vergrijzing in Parkstad en het vertrek van jongeren uit de regio tegen te gaan, zijn voor mij geen argumenten. Ik zie dat niet als de oplossing!”

Mark Frissen uit Vaesrade en zijn moeder, mevrouw Frissen, uit Nuth

Buitenring Parkstad Limburg

Investing loont!

Van 17 juni 2010 tot en met 28 juli 2010 ligt het ontwerp-Inpassingsplan voor de Buitenring ter inzage. In dit plan is het tracé voor de Buitenring in detail uitgewerkt. Ook zijn in het ontwerp-Inpassingsplan de benodigde maatregelen op een rij gezet om te voldoen aan de regels met betrekking tot, bijvoorbeeld, milieu en geluid. De vragen over nut en noodzaak van de Buitenring waren voor de Provincie Limburg aanleiding om hiernaar een onafhankelijk onderzoek uit te laten voeren. De studie 'nut en noodzaak van de Buitenring' van onderzoeksbureau ECORYS, is bij het ontwerp-Inpassingsplan gevoegd, waarbij het zogeheten geoptimaliseerde voorkeurs-tracé voor de Buitenring het uitgangspunt is.

Onderzoek Ecorys van belang voor de uitvoering

De Provincie Limburg liet onderzoeken of de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering is. Effectief omdat de Buitenring verschillende doelstellingen heeft. De weg moet onder meer de bereikbaarheid en de leefbaarheid verbeteren. Efficiënt omdat de Buitenring verschillende effecten, maar ook forse investeringen met zich meebrengt. Door een zogenaamde Maatschappelijke Kosten en Baten Analyse (MKBA) is nagegaan of de baten van de Buitenring opwegen tegen de benodigde investeringen. Met andere woorden: loont investeren in de Buitenring?

Het onderzoek van Ecorys is gebaseerd op het belang van de realisatie van de Buitenring. Waarom vinden de Provincie Limburg en de regio Parkstad Limburg het noodzakelijk om deze weg aan te leggen? De belangrijkste redenen zijn:

1. Parkstad Limburg heeft een weinig samenhangend en weinig overzichtelijk wegennet. Een duidelijke hiërarchie ontbreekt. Het verkeer rijdt nu veelal over wegen door de bebouwde kom, die niet geschikt zijn voor druk wegverkeer. Het wegennet is weinig samenhangend omdat tweebaanswegen zich afwisselen met wegen waarop het verkeer achter elkaar door de bebouwde kom rijdt.
2. Onvoldoende bereikbaarheid en relatief lange reistijden binnen de regio en met de omliggende gebieden. Dit komt

niet alleen door de complexe wegenstructuur, maar ook door te weinig wegen op een aantal locaties. Hierdoor ontstaan files zoals bij de aansluiting Nuth. Een goede verbinding tussen Kerkrade en Aken ontbreekt.

3. 25 tot 30 procent van de inwoners van Parkstad Limburg heeft last van verkeersgeluid en circa 15 procent heeft stankoverlast door het verkeer. Ook ontstaan onveilige situaties in de bebouwde kom en is het moeilijk over te steken. De straten vormen soms letterlijk een barrière.
4. Economische en toeristische groei van de regio wordt geremd door de complexe wegenstructuur. Het wegennet van Parkstad Limburg is onvoldoende in staat om grote stromen bezoekers op te vangen en is bovendien erg onoverzichtelijk. Huidige bedrijven zijn moeilijk bereikbaar en nieuwe bedrijven vestigen zich niet. En dat terwijl op de nu nog slecht bereikbare oostelijk gelegen bedrijventerreinen volop ruimte beschikbaar is. Kansen die hier liggen worden daarom onvoldoende benut.
5. Parkstad Limburg is een stedelijk gebied met de snelste bevolkingsdaling. Maar dat betekent niet dat de mobiliteit binnen de regio ook daalt. Een goed wegennet blijft van economisch belang voor de regio, ondanks de bevolkingsdaling.

Conclusies Ecorys rapport

Uit het rapport van Ecorys blijkt dat de Buitenring een effectieve en een efficiënte investering is. De Buitenring voldoet aan de doelen die worden nagestreefd en de maatschappelijke baten wegen op tegen de maatschappelijke kosten. Deze uitkomsten worden voor een groot deel bepaald door het verkeerskundig ontwerp van de Buitenring. Hiermee ontstaat een aantrekkelijke route voor verkeer, die in veel situaties sneller is dan de bestaande routes door Parkstad Limburg. Doorgaand verkeer verschuift hierdoor in sterke mate van wegen in de bebouwde kom naar de Buitenring, met positieve effecten voor de leefbaarheid en de economie in Parkstad Limburg.



Hoofddoelen stuk voor stuk realiseerbaar

De uitgevoerde analyse laat zien dat de Buitenring de vier hoofddoelen stuk voor stuk kan realiseren.

1. Verbetering verkeersstructuur van Parkstad Limburg

Door de Buitenring rijdt het doorgaand verkeer over de Buitenring en wordt het binnen de bebouwde kom rustiger. Routes over de Buitenring zijn weliswaar iets langer in afstand dan huidige routes, maar ze zijn wel sneller.

2. Verbetering bereikbaarheid van Parkstad Limburg

De bereikbaarheid van Brunssum, Landgraaf en Kerkrade verbetert substantieel. Reistijden tussen Nuth en Brunssum, en tussen Simpelveld en Kerkrade worden gemiddeld 20 tot 30 procent korter. Ook de reistijden met omliggende gebieden nemen af. De reistijd tussen de oostzijde van Parkstad Limburg en de regio Aachen wordt circa 30 procent korter.

3. Verbetering leefbaarheid- en verkeersveiligheid in Parkstad Limburg.

Aantal autokilometers in de bebouwde kom neemt met circa 8 procent af. De totale uitstoot van schadelijke stoffen neemt door de Buitenring iets toe, maar de uitstoot binnen

de bebouwde kom neemt met circa 4 procent af. In de delen van Parkstad Limburg die buiten de directe geluidzone (circa 400 meter) van de Buitenring liggen, zal de geluidshinder van verkeer afnemen. Ook zal in veel situaties het geluid reduceren door stil asfalt en geluidschermen. Het aantal ongevallen in het verkeer neemt met circa 3 procent af.

4. Verbetering vestiging- en ondernemingsklimaat in Parkstad Limburg

Betere bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in Parkstad Limburg resulteert in lagere transportkosten voor bedrijven. Ook wordt het voor bedrijven makkelijker om personeel te werven, zij het dat deze effecten beperkt zijn. In totaal leidt de Buitenring tot structureel circa 180 extra arbeidsplaatsen in Parkstad Limburg. Dit zijn arbeidsplaatsen die direct aan de Buitenring zijn toe te schrijven. Ook versterkt de Buitenring het toerisme in de regio. Attracties zijn beter bereikbaar en makkelijker vindbaar. Het wegennet kan de verkeersdruk op piekdagen beter aan.

Verkeersintensiteit Buitenring

Het aanleggen van een weg gaat niet zonder slag of stoot. Ook bij de realisatie van de Buitenring zullen de verkeers-effecten hun weerslag hebben op aspecten als bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Daarom is het goed om vóór de realisatie onderzoek te doen naar de verkeerseffecten die de Buitenring met zich mee kan brengen en te onderzoeken hoe de Buitenring het beste aansluit bij de mobiliteitsbehoefte in de regio. Aan de hand van een verkeers-model is een goed beeld te schetsen van de te verwachten verkeersintensiteit in Parkstad.



Bij de totstandkoming van het ontwerp-Inpassingsplan is het verkeersmodel Parkstad Limburg gebruikt om aan te geven hoeveel verkeer op dit moment gebruik maakt van de wegen in Parkstad Limburg. Daarnaast schetst het een verwachting van de verkeersintensiteit in de toekomst op deze wegen. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- De huidige situatie; de situatie waarbij het jaar 2004 als uitgangspunt is genomen.
- De autonome situatie; de situatie in het jaar 2025, als er geen Buitenring zou worden aangelegd.
- De nieuwe situatie; de situatie in het jaar 2025 met een Buitenring (10 jaar na openstelling).

Door deze situaties met elkaar te vergelijken, ontstaat een beeld van de verkeerseffecten van de nieuwe weg in Parkstad Limburg. Hierbij moet de juiste vergelijking gemaakt worden, want in de komende jaren verandert de verkeersdruk, ook zonder de aanleg van de Buitenring. De nieuwe situatie in 2025 is daarom niet te vergelijken met de huidige situatie.

Verandering in verkeersdruk wordt veroorzaakt door onder andere de komst van nieuwe bedrijven, toeristische attracties of de aanleg van andere nieuwe wegen, zoals de Binnenring of de B56n in Duitsland. Op sommige plaatsen wordt het hierdoor drukker, op andere plaatsen juist rustiger. Alleen de vergelijking tussen de autonome situatie in 2025 (zonder Buitenring, maar met de andere ruimtelijke en infrastructuur-ontwikkelingen) en de nieuwe situatie (met Buitenring) is zuiver.

Door deze vergelijking te maken, blijkt dat er op de Buitenring veel verkeer zal gaan rijden dat anders via de drukke wegen door de woonwijken rijdt. Op deze wegen wordt het dus aanmerkelijk rustiger. Dat geldt voor de wegen die parallel liggen aan de Buitenring. De wegen naar de Buitenring zullen over het algemeen drukker worden door de aanzuigende werking van de Buitenring. Met de betrokken gemeenten wordt gekeken welke aanvullende maatregelen naar aanleiding daarvan nodig zijn.

De term intensiteit betekent binnen de verkeerskunde: het aantal voertuigen per uur of per dag, dat een zekere weg-deel passeert. Tijdens de spits - 's ochtends tussen 7 en 9 uur en 's avonds tussen 4 en 6 uur - is de verkeersintensiteit het hoogst. Dan passeert gemiddeld 10% van het totale aantal voertuigen per dag.

Laat uw mening horen

Reageren met zienswijze tot en met 28 juli 2010!

Wilt u nog reageren op de ter inzage liggende stukken? Doet u dit dan snel. Tot en met woensdag 28 juli 2010 kunt u een zienswijze indienen. Het ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, de Aanvullingen MER Buitenring Parkstad Limburg en de Tracénota/MER Aansluiting Nuth liggen nog tot en met woensdag 28 juli 2010 ter inzage op de gebruikelijke tijdstippen en wijze in de gemeentehuizen van Brunssum, Heerlen, Landgraaf, Kerkrade, Nuth, Onderbanken en Schinnen. En bij de Kreis Heinsberg, Stadt Aachen en de Städte-region Aachen. Ook kunt u de documenten inzien in de bibliotheek van het Gouvernement, Limburglaan 10 te Maastricht. Digitaal inzien kan via: www.limburg.nl, www.ruimtelijkeplannen.nl of www.buitenring.nl.

Onze voorkeur gaat uit naar het indienen van een schriftelijke zienswijze. Hiervoor kunt u desgewenst gebruik maken van een model zienswijzenformulier. Dit formulier kunt u downloaden via de website www.buitenring.nl (onder Publicaties > Documenten ter inzage > Ontwerp-Inpassingsplan). U kunt niet via een e-mail een zienswijze indienen. Stuur uw schriftelijke zienswijze naar:

Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
T.a.v. mw. Mr. T. van der Meulen
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Vermeld duidelijk waarop uw zienswijze betrekking heeft.

WERK IN UITVOERING

Van 17 juni tot en met 28 juli 2010

Ter inzage legging van ontwerp-Inpassingsplan, de Aanvullingen MER Buitenring Parkstad Limburg en de Tracénota/MER Aansluiting Nuth.

Najaar 2010

In een Nota Zienswijzen van de Provincie Limburg worden alle ingediende zienswijzen beantwoord. Indien er aanleiding toe is, worden de zienswijzen meegenomen in het definitief Inpassingsplan.

Oktober 2010

Na de periode van de ter inzage legging nemen Provinciale Staten (Limburgs Parlement) een besluit over het Inpassingsplan. Na vaststelling van het Inpassingsplan is het mogelijk om beroep in te stellen.

Eind 2011 - begin 2012

Start van de aanleg Buitenring Parkstad Limburg.

2015

Openstelling van de Buitenring voor het verkeer.

Meer informatie vindt u op onze website www.buitenring.nl



Nieuwsbrief Buitenring is een uitgave van de Provincie Limburg in samenwerking met Parkstad Limburg.

Redactieadres: Provincie Limburg, afdeling Infra-Projecten
Postbus 5700, 6202 MA Maastricht
T (043) 389 77 88

e info@buitenringparkstadlimburg.nl
i www.buitenring.nl
Realisatie: Mana Co, Heerlen

Aan de inhoud van deze nieuwsbrief kunnen geen rechten worden ontleend.