

PROJECT PROVINCIAAL OMGEVINGSPLAN LIMBURG

startnotitie voor de tracé / mer-studie

Buitenring Parkstad

0. Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
1.1. Algemeen	3
1.2. Buitenring Parkstad	3
1.3. Plaats van de startnotitie	4
1.4. Inspraak op de startnotitie	5
1.5. Leeswijzer	6
2. Buitenring Parkstad: problemen en doelstellingen	7
2.1. Problemen	7
2.2. Doelstellingen	9
3. Genomen en te nemen besluiten	10
3.1. Algemeen	10
3.2. Voorgaande besluitvorming	10
3.3. Te nemen besluiten	11
4. Studiegebied en plangebied	12
4.1. Inleiding	12
4.2. Begrenzing plangebied	12
4.3. Begrenzing studiegebied	15
5. Aanpak en alternatieven	16
5.1. Algemeen	16
5.2. Nul-alternatief	16
5.3. Aanpak en alternatieven fase 1	16
5.4. Aanpak en alternatieven fase 2	18

6. Te onderzoeken effecten	19
6.1. Algemeen	19
6.2. Effecten op natuur en milieu	19
6.3. Effecten op ruimtelijke ordening en economie	21
6.4. Effecten op verkeer en vervoer	21
6.5. Kosten	21

Bijlagen

1. Nadere beschrijving procedure
2. Literatuuroverzicht
3. Verklarende woordenlijst

1. Inleiding

1.1. Algemeen

Voor u ligt de startnotitie ten behoeve van de tracé / m.e.r.-studie naar de Buitenring Parkstad. Daarmee wordt bedoeld op een ring van wegen die loopt vanaf de rijksweg A76 ten noorden van Heerlen en langs Brunssum, daarna in zuid-oostelijke richting door Landgraaf en langs Kerkrade, vervolgens terug in westelijke richting en tot slot als 'stadsautoweg' (N281) terug naar de A76 nabij Nuth.

Deze ring moet een essentiële schakel gaan vormen in het regionaal verbindend wegennet in Parkstad Limburg, het samenwerkingsverband van de gemeenten Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Brunssum, Nuth, Voerendaal, Simpelveld en Onderbanken.

De tracé / m.e.r.-studie is nodig ingevolge de Wet milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage. In deze studie worden de tracé-studie en de milieu-effectrapportage geïntegreerd. Daarbij is gekozen voor een fasering.

1.2. Buitenring Parkstad

Op 23 februari 1999 hebben Gedeputeerde Staten de Schets van het Provinciaal omgevingsplan voor Limburg (POL) vastgesteld. Het POL zal vanaf 2001 in de plaats treden van alle strategische plannen van de provincie gericht op de fysieke omgeving, zoals de Streekplannen en het Provinciaal verkeers- en vervoerplan.

De provincie wil haar beleid voor de stadsregio Parkstad Limburg richten op vier hoofddopgaven. Een daarvan is de verbetering van de bereikbaarheid, met name de buitenring. In de Schets wordt aangegeven dat voor de totale verkeersafwikkeling een goede buitenring essentieel is. Deze ringweg moet zorgen voor een goede aansluiting van het (polycentrisch) stedelijk gebied op het regionaal verbindend wegennet en heeft tevens een verdeelfunctie voor het stedelijk gebied zelf.

De Buitenring zal voor een deel lopen op of langs bestaande regionale wegen die Parkstad Limburg omsluiten: de N298 (Nuth-Brunssum), de N299 (Brunssum-Kerkrade), de Dentgenbachweg in Kerkrade, de N300 (Kerkrade-N281) en de N281 (de stadsautoweg langs de westrand van Heerlen). Een kleine schakel in de Buitenring wordt gevormd door de A76, die tot het nationaal verbindend wegennet behoort.

Met name aan de noordzijde (Heerlen/ Brunssum) en nabij Kerkrade zullen nieuwe weggedeelten moeten worden aangelegd. Aan de noordzijde is dat ter vervanging van de bestaande regionale weg, in Kerkrade is er nu geen sprake van een doorgaande regionale verbinding. In de huidige situatie loopt het verkeer hier door woonwijken, over wegen die niet op deze functie berekend zijn. Dat leidt tot knelpunten in de doorstroming en tot overlast. Van een herkenbare ringstructuur is feitelijk dan ook geen sprake. Of, zoals in de POL-Schets is aangegeven: een buitenring is in de huidige situatie slechts in marginale vorm aanwezig en kan daardoor niet naar behoren functioneren.

Realisatie van deze nieuwe weggedeelten, in combinatie met wegverbreding en kwaliteitsverbetering (bv betere aansluitingen) op andere onderdelen van de ring moet leiden tot een herkenbare Buitenring Parkstad met een adequaat kwaliteitsniveau.

Waar in deze startnotitie verder van realisatie of aanleg van de Buitenring Parkstad gesproken wordt, wordt feitelijk bedoeld op aanleg van enkele nieuwe weggedeelten en verbreding en opwaardering van bestaande weggedeelten.

De aanleg van een buitenring wordt ook door de acht gemeenten die samenwerken in Parkstad Limburg hoogst noodzakelijk geacht. Het vormt een van de prioritaire projecten

opgenomen in het regio-profiel behorend bij de bestuursovereenkomst Parkstad Limburg. De aanleg ervan moet volgens de Parkstad-gemeenten, in samenhang met het realiseren van een binnenringweg, bijdragen aan een drastische verbetering van de infrastructuur, zowel gericht op een adequate interne ontsluiting als op een optimale internationale bereikbaarheid.

De Provincie acht het gewenst om in het POL voor de volledige Buitenring een concrete ruimtelijke reservering op te nemen. Deze reservering zal bestaan uit het aangeven van een corridor (zone), waarbinnen het tracé moet liggen.

Een ruimtelijke reservering in het POL heeft een bindende werking. Dit biedt duidelijkheid aan de betrokken regio en maakt het mogelijk ongewenste ontwikkelingen binnen en buiten die corridor tegen te houden.

Het vastleggen van de corridor in het POL is slechts een eerste stap tot realisatie. Een hierop volgende stap is de verdere uitwerking van mogelijke tracé's binnen deze corridor. Een en ander moet leiden tot de keuze van een definitief tracé en vastlegging daarvan in provinciaal tracé-besluit, daarna in gemeentelijke bestemmingsplannen.

De Buitenring Parkstad vormt een belangrijke schakel in het regionaal verbindend wegennet. In het Provinciaal Mobiliteitsplan 1996-1999 (PMP) is de functie van dit wegennet, en de plaats ervan tussen het (inter)nationaal verbindend wegennet en lokaal bedienende wegenstelsels, beschreven.

De provincie is de aangewezen beheerder van het regionaal verbindend wegennet en zal het voortouw nemen bij de vaststelling van het tracé voor de Buitenring Parkstad.

Over financiering en realisatie zal de provincie in overleg treden met rijk, betrokken gemeenten en private partijen. Voor een sluitende financiering van de realisatie van de Buitenring zullen publiek-private samenwerkingsconstructies (PPS) van groot belang zijn. De wisselwerking met de ruimtelijke ontwikkeling van de regio is alleen al daarom essentieel. Verwacht wordt dat met realisatie, om financiële en procedurele redenen, nog de nodige jaren gemoeid zullen zijn.

1.3. Plaats van de startnotitie

Ingevolge de Wet milieubeheer en het daarop gebaseerde Besluit milieu-effectrapportage is het eerste ruimtelijke besluit dat voorziet in de mogelijke aanleg van een autoweg m.e.r.-plichtig (gewijzigd Besluit milieu-effectrapportage 1994, onderdeel C, activiteit 1.2). Ook de verbreding van een autoweg met één of meer rijstroken is m.e.r. plichtig, indien deze verbreding zich minstens uitstrekt tussen twee knooppunten of aansluitingen (onderdeel C, activiteit 1.5).

Gedeputeerde Staten kiezen voor uitvoering van deze tracé / m.e.r.-studie in twee fasen. In de eerste fase wordt nader ingegaan op nut en noodzaak van realisatie van de Buitenring. Centraal staat het beoordelen en vergelijken van mogelijke corridors (zones) waarbinnen het tracé zal liggen. De resultaten van dit deel van de tracé/m.e.r.-studie worden gebruikt om in het (ontwerp) POL een concrete ruimtelijke reservering voor de Buitenring Parkstad op te nemen.

De tweede fase betreft een nadere uitwerking op tracé-niveau. Binnen de gekozen corridor zullen dan tracé-varianten worden vergeleken. De tracé-nota/ MER die in deze tweede fase wordt opgesteld vormt de basis voor een Provinciaal Tracé-besluit.

De uitwerking in de tweede fase zal veel gedetailleerder zijn dan die in de eerste fase. Dat past bij het karakter van het besluit waar de tracé/m.e.r.-studie in de onderscheiden fasen is opgehangen.

Deze startnotitie is de eerste stap in de tracé/m.e.r.-procedure.

De startnotitie is een openbaar stuk, waarop inspraak mogelijk is ten behoeve van de richtlijnen voor het op te stellen milieu-effectrapport (MER) in de twee fasen. Op grond van de inspraakreacties, de adviezen van de wettelijke adviseurs en het advies van de Commissie voor de milieu-effectrapportage (Cie-m.e.r.) stelt het bevoegd gezag (Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg) de richtlijnen vast waaraan het MER moet voldoen.

Het MER wordt gekoppeld aan een studie naar de mogelijke tracé's. Het resultaat aan het eind van de twee fasen is een tracé/ m.e.r.-nota die bouwstenen bevat voor het besluitvormingsproces waarmee de betreffende fase wordt afgesloten. In fase 1 is dat het POL, in fase 2 het Provinciaal Tracé-besluit Buitenring Parkstad.

In de tracé / m.e.r.-studie worden de problemen in het studiegebied geïnventariseerd en geanalyseerd. Als oplossingsrichtingen worden in fase 1 alternatieve corridors beschouwd, in fase 2 tracé-alternatieven binnen de gekozen corridor. Als oplossingsrichtingen worden daarnaast ook een nul-alternatief en een meest-milieuvriendelijk alternatief gezien.

Bij de beschrijving van voor- en nadelen van de alternatieven zullen de effecten in beeld gebracht worden voor de volgende aspecten:

- aspecten in relatie tot natuur en milieu;
 - aspecten in relatie tot ruimtelijke ordening en economie;
 - aspecten in relatie tot verkeer en vervoer.
- In hoofdstuk 6 van deze startnotitie is dit nader gespecificeerd.

Tijdens de studie worden de lokale overheden geconsulteerd. Na het gereed komen van de tracé-nota/MER in elk van de twee fasen wordt deze ter inzage gelegd en kan eenieder inspreken op het document. De Cie-m.e.r. verricht een inhoudelijke toetsing met betrekking tot de MER-onderdelen aan de richtlijnen en geeft een oordeel of de tracé / m.e.r.-studie voldoende informatie biedt voor besluitvorming.

De inspraak op de tracé-nota/MER fase 1 loopt parallel met de inspraak op het ontwerp-POL. In fase 2 is eveneens sprake van samenloop, nu van de inspraak op de tracé-nota/MER fase 2 en de inspraak op het ontwerp Provinciaal Tracé-besluit.

In bijlage 1 worden de verschillende stappen in de procedure in meer detail beschreven.

In beide fasen van deze procedure worden initiatiefnemer en bevoegd gezag gevormd door één en dezelfde instantie, namelijk Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg. Binnen het provinciaal apparaat is echter een scheiding van verantwoordelijkheden aangebracht: de rollen van initiatiefnemer resp. bevoegd gezag worden uitgevoerd door verschillende afdelingen.

Samengevat, het doel van deze startnotitie is:

- de tracé/m.e.r.-procedure officieel te starten;
- de betrokken personen en instanties te informeren, zoals inwoners van de Parkstad, wettelijke adviseurs en de Cie-m.e.r.;
- de probleemstelling en het doel van de voorgenomen activiteit aan te geven;
- een overzicht op hoofdlijnen te geven van wat er in de op te stellen tracé-nota/MER in de twee fasen zal worden beschreven.

1.4. Inspraak op de startnotitie

Eenieder kan inspreken op deze startnotitie om zijn of haar wensen over de inhoud van de tracé/m.e.r.-studie kenbaar te maken. Deze wensen zal het bevoegd gezag gebruiken

wanneer zij de richtlijnen voor de tracé-nota/MER opstelt. Die richtlijnen geven aan wat er in het tracé-nota/MER moet komen te staan.

De startnotitie is vastgesteld door Gedeputeerde Staten op 7 september 1999 en vervolgens bekendgemaakt op 14 september. De startnotitie ligt ter visie van 14 september tot en met 12 oktober. In de periode dat de startnotitie ter inzage ligt zal een voorlichtingsavond worden georganiseerd. Hier zal een toelichting worden gegeven op de startnotitie en kunnen eventuele vragen worden beantwoord. Plaats en datum van de voorlichtingsavond zijn vermeld in de bekendmaking.

Reacties (officieel: zienswijzen) ten aanzien van de startnotitie kunnen uitsluitend schriftelijk worden ingebracht. Deze schriftelijke reacties dienen te worden gericht aan:

Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. Afdeling MCX
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

1.5. Leeswijzer

Deze startnotitie is als volgt opgebouwd.

In hoofdstuk twee wordt ingegaan op de problemen die de aanleiding vormen voor de plannen om een Buitenring Parkstad te realiseren. Beschreven wordt welke doelen daarbij nagestreefd worden. Hoofdstuk drie beschrijft welke besluiten m.b.t. de Buitenring al genomen zijn en welke besluiten nog genomen zullen moeten worden.

Hoofdstuk vier gaat in op de begrenzing van het studiegebied en het plangebied. De alternatieven die in de tracé/m.e.r.-studie aan bod zullen komen, worden beschreven in hoofdstuk vijf. Het zesde hoofdstuk geeft aan welke aspecten en effecten in de studie zullen worden onderzocht.

Als bijlagen zijn bijgevoegd een nadere beschrijving van de procedure (met procedureschema), een literatuuroverzicht en een verklarende woordenlijst.

2. Buitenring Parkstad: problemen en doelstellingen

2.1. Problemen

Op kaart 1 is de huidige situatie van het regionaal verbindend wegennet in oostelijke Zuid-Limburg weergegeven.

Hieronder wordt een schets gegeven van de problemen rond de Buitenring Parkstad, gegroepeerd rond drie hoofdproblemen:

1. Het regionaal verbindend wegennet in de Parkstad is niet op niveau, daardoor doen zich tal van knelpunten voor in de doorstroming van het verkeer.

In de POL-Schets is het belang geschetst van een goed regionaal verbindend wegennet, dat de steden en regionale verzorgingskernen binnen en buiten Limburg verbindt. Dit netwerk past in een samenhangend stelsel van infrastructuurnetwerken op verschillende schaalniveaus. De belangrijkste functie van het regionaal verbindend wegennet is het verzorgen van de doorstroming.

Mobiliteit is vooral een organisatievraagstuk. Om verkeersstromen adequaat te kunnen sturen en beheersen is het van belang dat het regionaal verbindend wegennet zoveel mogelijk gesloten is en bestaat uit logische doorgaande verbindingen. Dit netwerk dient ook kwalitatief op niveau te zijn.

In het Provinciaal mobiliteitsplan 1996-1999 (PMP) is al aangegeven dat het regionaal verbindend wegennet in en rond het stedelijk gebied van Oostelijk Zuid-Limburg nog verre van compleet is.

Op tal van punten is sprake van een slechte of matige verkeersafwikkeling (bron: Mobiliteitsmonitor Limburg 1998). Een maat daarvoor is de verhouding tussen de intensiteit van het verkeer op een wegvak en de capaciteit van dat wegvak. Bij een I/C-verhouding groter dan 0,9 is sprake van een slechte verkeersafwikkeling. Dat is het geval aan de noordzijde van de ring (bebouwde kom Heerlen en Brunssum), en aan de zuid-oostzijde (bebouwde kom Kerkrade). De slechte doorstroming op deze trajecten is vooral een gevolg van het feit dat het regionaal verkeer hier gebruik moet maken van wegen behorend tot het stedelijk wegennet. Ook op de aansluiting tussen N300 en N281 is de verkeersafwikkeling slecht.

Een matige verkeersafwikkeling (I/C-verhouding tussen 0,7 en 0,9) doet zich voor aan de oostzijde (N300) en op de aansluiting tussen N298 en A76 nabij Nuth.

De komende jaren zullen deze problemen alleen maar groter worden. Alle prognoses wijzen namelijk op een sterke doorgroei van de mobiliteit. De groei van het goederenvervoer is zelfs explosief.

De afgelopen jaren zijn door de provincie in samenwerking met de betrokken gemeenten verschillende onderzoeken verricht naar mogelijkheden om knelpunten op te lossen in het regionaal verbindend wegennet in de Parkstad op te lossen.

- de projectstudie N298 (1996), gericht op problemen rond Hoensbroek, later verbreed tot verkeersstudie OZL (1998), waarin ook de problemen in Brunssum onder de loep genomen zijn;
- de projectstudie N299/N300 (1998), gericht op de knelpunten in het zuid-oostelijk deel van de Parkstad.

Deze studies hebben het inzicht in de problematiek vergroot en ook concrete oplossingsrichtingen opgeleverd.

2. De ontsluiting van het stedelijk gebied is onvoldoende, met name aan de oostzijde van Parkstad Limburg.

Parkstad Limburg vormt met zo'n 270.000 inwoners de grootste stadsregio van Limburg. Het stedelijk gebied van Parkstad, geconcentreerd rond meerdere kernen, telt ruim 210.000 inwoners. Voor het goed functioneren van dat gebied is een goede ontsluiting op minimaal regionaal niveau vereist. Bij voorkeur in de vorm van een omsluitende ringwegstructuur waarop centrale overstap- en overslagpunten aangesloten kunnen worden.

Zeker het oostelijk deel van Parkstad Limburg is op dit moment niet goed ontsloten. Dit vormt een belemmering voor potentiële economische ontwikkelingen in dat gebied.

In de bedrijventerreinenstrategie Limburg, onderdeel van de POL-Schets, is als planningsopgave voor Parkstad Limburg (tot 2010) opgenomen:

- 45 ha bedrijventerrein behorend tot het segment modern gemengd
- 30 ha strategische reserve

Dit areaal is nodig bovenop de 145 ha die nog beschikbaar zijn op bestaande bedrijventerreinen of in harde plannen vastgelegd.

In bestaande plannen is in feite al voorzien in een deel van de 75 ha extra te plannen bedrijventerreinen. De lokatie Emma-terrein in Brunssum (ca. 15 ha) kan inmiddels namelijk als hard plan beschouwd worden. De lokatie Locht-Zuid in Kerkrade (eveneens ca. 15 ha) is reeds in de Streekplanuitwerking Oostelijke Zuid-Limburg opgenomen.

Voor de resterende capaciteit zijn tal van lokaties mogelijk. Deze zijn vooral aan de oostzijde van Parkstad Limburg gelegen.

Ook voor vestiging van grootschalige toeristische en recreatieve voorzieningen biedt Parkstad Limburg mogelijkheden, waarmee de druk op het aangrenzende Heuvelland beperkt kan worden.

3. Leefbaarheid.

Hiervoor is al geschetst dat het regionaal verkeer in de huidige situatie op meerdere plaatsen door woonwijken loopt, over wegen die niet op deze functie berekend zijn. Dat geeft aanleiding tot geluidhinder, luchtverontreiniging, verkeersonveiligheid en beperking oversteekbaarheid.

Een vergelijking van de hoeveelheid verkeer die tijdens het avondspitsuur over de verschillende wegvakken rijdt met de streefwaarden die in het kader van Duurzaam Veilig worden gehanteerd, geeft een indicatie waar de grootste problemen liggen.

In het noorden van de Parkstad Limburg is dat vooral in:

- Patersweg Heerlen (stadsdeel Hoensbroek)
- Akerstraat-Noord Heerlen (stadsdeel Hoensbroek)
- J. Bernhardlaan Heerlen (stadsdeel Hoensbroek)
- Maastrichterlaan Brunssum
- K.Doormanstraat-Bodemplein Brunssum

De streefwaarden worden op deze wegen met 10 tot 70% overschreden.

In het zuiden is dat met name:

- Kampstraat Landgraaf
- Op de Heugden Landgraaf
- Hompertsweg Landgraaf

- Kaalheidersteenweg Kerkrade
- Drievogelstraat Kerkrade

Langs deze vijf wegen is ook sprake van geluidproblematiek.

2.2. Doelstellingen

Met de realisatie van de Buitenring Parkstad worden de volgende doelen nagestreefd:

1. Het completeren van het regionaal verbindend wegennet in de Parkstad. Realisatie van de Buitenring Parkstad zal leiden tot een aanzienlijke verbetering van de doorstroming van het regionale verkeer. Realisatie van een gesloten netwerk van regionaal verbindende wegen biedt bovendien goede mogelijkheden om de mobiliteit te sturen.
2. Het verbeteren van de weginfrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer, met name het regionaal verbindend OV.
3. Verbetering van de ontsluiting van de Parkstad. Dit geldt met name voor het oostelijk deel van het stedelijk gebied. Hierdoor wordt de bereikbaarheid per auto van bestaande woon-, werk- en recreatiegebieden in dit gebied vergroot. Tevens vergroot het de perspectieven voor realisatie van nieuwe bedrijventerreinen e.d. in dit deel van de Parkstad en draagt daarmee bij aan verbetering van het vestigingsklimaat. Door de aanleg van een herkenbare ringstructuur zal tevens de stedelijke structuur van het gebied versterkt worden.
4. Verbeteren van de regionale verbinding met de stadsregio Sittard-Geleen (via Buitenring en N276) en met Midden-Limburg (via Buitenring en N274). Tevens wordt Parkstad beter aangesloten op het (inter)nationaal wegennet, met name de A76. Ook de (inter)nationale bereikbaarheid van de stadsregio wordt vergroot.
5. Beperking van het doorgaande verkeer in woongebieden via wegen die daar niet op toegerust zijn, met name in Hoensbroek, Brunssum en Kerkrade. Aanleg van de buitenring zal in deze gebieden tot een sterke verbetering van de leefomgeving leiden.
6. Verbetering van de verkeersveiligheid door bundeling van het doorgaand verkeer op een adequaat ingericht regionaal verbindend wegennet met een beperkt aantal aansluitingen.

De provincie vindt het van groot belang dat bij het oplossen van problemen de harmonie tussen economische waarden, natuur en milieu-waarden en sociale en culturele waarden in acht genomen wordt. Dit driehoekdenken staat centraal in de POL-Schets. Alleen zo is het mogelijk om van Limburg een kwaliteitsregio te maken.

De beoogde realisatie van de Buitenring is vooral gericht op verbeteren van de verkeersdoorstroming en de toegankelijkheid van het gebied en het oplossen van een aantal lokale milieu- en verkeersveiligheidsproblemen. De vereiste infrastructurele maatregelen, met name de aanleg van nieuwe wegvakken, brengen ook negatieve gevolgen met zich mee. De tracé / m.e.r.-studie is er juist op gericht om ook dergelijke gevolgen mee te betrekken in de afweging.

3. Genomen en te nemen besluiten

3.1. Algemeen

De tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad is een milieu-effectrapportage, gecombineerd met een studie naar het meest gewenste tracé. Gedeputeerde Staten zijn initiatiefnemer voor de studie.

Eerder in deze startnotitie is de gefaseerde aanpak van de studie toegelicht.

In de eerste fase staat een beoordeling en vergelijking van alternatieve corridors centraal. De resultaten van dit eerste deel van de tracé/m.e.r.-studie vormen de basis voor een concrete ruimtelijke reservering voor de Buitenring Parkstad, vast te leggen in het POL. Van belang daarbij is dat het POL de functie zal vervullen van streekplan, provinciaal milieubeleidsplan, provinciaal waterhuishoudingsplan en provinciaal verkeers- en vervoerplan en bovendien de fysieke elementen uit het economisch beleidskader en het welzijnsbeleid zal omvatten. Het POL zal naar verwachting eind 2000 door Provinciale Staten worden vastgesteld.

In de tweede fase zullen binnen de in het POL vastgelegde corridor tracé-alternatieven worden beoordeeld en vergeleken. De tracé-nota/ MER die in deze tweede fase wordt opgesteld vormt de basis voor een Provinciaal Tracébesluit. Dit Tracébesluit zal door Gedeputeerde Staten worden vastgesteld.

Hieronder wordt nader ingegaan op de reeds genomen en nog te nemen besluiten die samenhangen met de realisatie van de Buitenring Parkstad.

3.2. Voorgaande besluitvorming

De volgende genomen besluiten zijn van belang c.q. hangen direct samen met de realisatie met de Buitenring Parkstad.

- mei 1996: Vaststelling van het Provinciaal Mobiliteitsplan 1996-1999 (PMP) door Provinciale Staten. In het PMP is het regionaal verbindend wegennet vastgelegd. Daarbij is aangegeven dat dit net in oostelijk Zuid-Limburg nog verre van compleet is. Met het oog daarop is een studie aangekondigd naar de doortrekking van de N298 naar de N276 en is aangegeven dat de N299 via de Dentgenbachweg verbonden dient te worden met de N300.
- oktober 1997: vaststelling van de Beleidsnota Regionaal verbindend wegennet door Provinciale Staten. Daarin is de relatie gelegd tussen functie van regionaal verbindende wegen en de vormgeving en inrichting daarvan.
- februari 1999: vaststelling nota Investeren in kwaliteit, schets van het omgevingsbeleid voor Limburg door Gedeputeerde Staten. In deze POL-schets wordt het belang van de Buitenring Parkstad benadrukt.
- juli 1999: vaststelling Meerjaren Infrastructuur Programma 2000-2003 door Gedeputeerde Staten. Dit programma geeft inzicht in de activiteiten van de provincie Limburg op het terrein van mobiliteit en infrastructuur voor 2000, met een doorkijk naar de jaren 2001, 2002 en 2003. In dit programma zijn de doortrekking van de N298 naar de N276 alsmede de Dentgenbachweg fase 2 opgenomen in de verkenningentabel. In deze tabel zijn projecten opgenomen waarvan de noodzaak wel erkend is, maar waarbij nog nadere onderzoeken moeten worden uitgevoerd.

Naast de genoemde besluiten zijn er tal van andere plannen en besluiten van provincie of anderen, bv op het gebied van natuur en milieu, die van invloed zijn op de realisatie van de Buitenring. In de tracé-nota/MER zal hiervan een overzicht worden gegeven.

3.3. Te nemen besluiten

In het kader van de eerste fase van de tracé/m.e.r.-procedure vormt de vaststelling van het POL het te nemen besluit, in het bijzonder de in het *POL* op te nemen ruimtelijke reservering voor de realisatie van de Buitenring Parkstad in de vorm van een corridor.

In het kader van de tweede fase van de tracé/m.e.r.-procedure vormt het *Provinciaal Tracébesluit* het te nemen besluit.

Nadat het Provinciaal Tracébesluit door Gedeputeerde Staten is vastgesteld zullen GS de betrokken gemeenten verzoeken om het tracé op te nemen in een *bestemmingsplan*. Deze bestemmingsplannen, waarop inspraak en beroep mogelijk is, worden vastgesteld door de gemeenteraad. Vervolgens worden de bestemmingsplannen ter goedkeuring aan de provincie aangeboden.

Nadat de bestemmingsplannen onherroepelijk zijn geworden kan gestart worden met de aanvraag van voor de daadwerkelijke aanleg vereiste *vergunningen en ontheffingen*. Welke vergunningen en ontheffingen exact nodig zijn voor de aanleg kan pas vastgesteld worden na een meer gedetailleerde uitwerking van het tracé. Hierbij kan gedacht worden aan vergunningen ten behoeve van de aanleg van kunstwerken, het onttrekken van grondwater of lozen van water tijdens de aanleg van de weg etc. Indien voor de grondverwerving een onteigeningsprocedure noodzakelijk is, dan kan deze gestart worden nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

4. Studiegebied en plangebied

4.1. Inleiding

Bij het vaststellen van de begrenzing van het studiegebied voor de tracé / m.e.r.-studie wordt een onderscheid gemaakt tussen:

- plangebied: het gebied waarbinnen de mogelijke, in de studie te betrekken tracé-alternatieven voor de Buitenring liggen; binnen dit plangebied wordt het uiteindelijke tracé gezocht;
- studiegebied: het gebied waar de effecten van de alternatieven merkbaar zijn.

Op de begrenzing van plangebied en studiegebied wordt hierna verder ingegaan.

Deze begrenzing zal overigens in fase 2 van de tracé / m.e.r.-studie niet dezelfde zijn als in fase 1. Met de besluitvorming in het kader van het POL aan het eind van fase 1 wordt immers beoogd het plangebied behoorlijk in te perken: er wordt een keuze gemaakt tussen alternatieve corridors en waar mogelijk worden de corridors ook in de breedte beperkt. Het resultaat wordt vastgelegd in het POL en vormt uitgangspunt voor fase 2.

4.2. Begrenzing plangebied

Algemeen

De provincie vindt het van belang om de Buitenring Parkstad als een integraal concept te beschouwen. De A76 vormt momenteel onderwerp van een aparte tracé/m.e.r.-studie. Om die reden wordt ervoor gekozen om het westelijk gedeelte van de Buitenring in deze tracé / m.e.r.-studie buiten beschouwing te laten. Concreet gaat het om de verbinding gevormd door N281 en A76, tussen de aansluiting met de N300 en de aansluiting met de N298. De genoemde aansluitingen worden wél in de studie betrokken.

Het plangebied wordt aldus gevormd door het noordelijk, oostelijk en zuidelijk deel van de Buitenring.

Op kaart 2 is het plangebied voor fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie weergegeven.

Hieronder wordt de gekozen begrenzing nader toegelicht. Om de aanpak duidelijk te kunnen beschrijven wordt een aantal segmenten van de Buitenring onderscheiden:

- A. de aansluiting van de N298 op de A76 nabij Nuth
- B. het traject, door of langs Hoensbroek, vanaf de aansluiting op de A76 bij Nuth tot aan de N276
- C. het traject, om of door Brunssum, tussen de N276 en de N299
- D. de N299, vanaf de aansluiting met de N298 in Brunssum tot aan de aansluiting op de Dentgenbachweg bij het knooppunt Hopel in Landgraaf
- E. het traject tussen de N299 (knooppunt Hopel) en de aansluiting met N300
- F. de N300, vanaf de aansluiting met de N299 tot en met de aansluiting op de N281

Hiervoor werd al aangegeven dat realisatie van de Buitenring niet de aanleg van een volledig nieuwe weg inhoudt. Een flink deel van de beoogde Buitenring zal lopen op of langs bestaande wegen, die nu al deel uitmaken van het regionaal verbindend wegennet. Op onderdelen kan het wel nodig zijn deze wegen te verbreden of aansluitingen aan te passen. Het plangebied omvat in elk geval deze bestaande 'ring', inclusief een smalle strook langs deze wegen voor mogelijke aanpassingen (verbreding naar 2x2 profiel, andere aansluitingen e.d.).

In een aantal segmenten wordt wel de aanleg van nieuwe weggedeelten nodig geacht. Bij het bepalen van potentiële alternatieven (corridors of tracé's) zijn verschillende invalshoeken mogelijk:

- verkeerskundige insteek: bij het bepalen van alternatieven wordt uitgegaan van de oplossingsrichtingen die uit verkeerskundig oogpunt het meest voor de hand liggen; een allereerste vereiste aan oplossingen is immers dat deze de bestaande verkeersproblemen oplossen; anders is er geen sprake van reële alternatieven;
- milieu/ruimtelijke insteek: uitgaande van de kwaliteiten en potenties (milieu, ruimtelijk) van verschillende gebieden worden alternatieven bepaald;
- functionele eisen: de eisen die uit civiel-technisch oogpunt aan de weg gesteld worden zijn bepalend bij het zoeken naar realistische en betaalbare alternatieven; gedacht kan worden aan hoogteligging gebied, ligging aansluitingen e.d.

Het bepalen van potentiële alternatieven is een optimalisatieproces, waarbij steeds de drie genoemde invalshoeken in het oog gehouden moeten worden.

Startpunt bij het bepalen van corridors vormen de tot nu toe uitgevoerde verkeerskundige studies. Deze geven een goed beeld van mogelijke verkeerskundige alternatieven en de wijze waarop nieuwe tracé's functioneren als onderdeel in het bestaande wegennet. Het in deze startnotitie aangegeven plangebied is vastgesteld op basis van een eerste optimalisatieronde. Fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie is gericht op verdere optimalisatie.

De plannen richten zich op verbetering van het regionaal verbindend wegennet. Waar nodig zal de samenhang met maatregelen op het lokale wegstelsel in beeld gebracht worden.

Toelichting plangebied per segment

□ Segment A:

De huidige aansluiting tussen A76 en N298 wordt gevormd door twee halve aansluitingen. Ter hoogte van het bedrijventerrein De Horsel ligt een halve aansluiting in noordelijke richting. Via een smal viaduct over de A76 is deze aangesloten op de N298. Een halve aansluiting in zuidelijke richting bevindt zich aan de rand van de bebouwde kom van Nuth. De verbinding met de N298 loopt via Stationsstraat en Stationsplein (komend van de A76) danwel dwars door de kom van Nuth (gaand naar de A76).

Een nieuwe aansluiting is onderwerp van overleg en wordt nader onderzocht in het kader van de lopende tracé/m.e.r.-studie gericht op verbreding van de A76 (naar 2x3 stroken). Er is sprake van twee mogelijke varianten:

- realisering van een nieuw aansluitpunt Nuth-Schinnen (op het grondgebied van Schinnen), mede ter vervanging van de noordelijke aansluiting in Nuth; hierover is in 1992 een convenant gesloten tussen Streekgewest Westelijke Mijnstreek, de gemeenten Schinnen, Nuth en Beek, rijk en provincie;
- een nieuw aansluitpunt ter hoogte van Nuth.

De keuzes die door het rijk gemaakt worden over de aansluiting op de A76 ter hoogte van Nuth vormen een uitgangspunt voor de Buitenring Parkstad. Vooralsnog wordt daarom tot het plangebied voor deze tracé/m.e.r.-studie het gebied gerekend waarin de verschillende alternatieven voor deze aansluiting gelegen zijn.

□ Segment B:

Uit de projectstudie N298 uit 1996 is gebleken dat doortrekking van de N298 (Valkenburg-Nuth-Heerlen) tot aan de N276 (Brunssum-Sittard) gewenst is, vanwege de problematiek op de Patersweg en de Emmaweg-K. Doormanstraat. Deze nieuwe verbinding is feitelijk al vastgelegd in het vigerende Streekplan Zuid-Limburg, daterend uit 1987.

Om de problematiek op de Patersweg op te lossen wordt in elk geval vanaf de aansluiting van de Pastoorskuilenweg op de N298 een nieuwe verbinding nodig geacht. Tussen de aansluiting met de A76 en het kruispunt met de Pastoorskuilenweg kan mogelijk geheel of gedeeltelijk gebruik gemaakt worden van de bestaande N298. Afhankelijk van de keuzes rond de aansluiting met de A76 wordt een volledig nieuw tracé evenwel niet uitgesloten. Het nieuw aan te leggen tracé ligt in een corridor die aan de noordzijde wordt begrensd door de bebouwde kom van Amstenrade en de Holterweg. De begrenzing aan de zuidzijde wordt gevormd door de huidige N298 en de bebouwde kom van Heerlen.

□ Segment C:

Doortrekking van de N298 naar de N276 lost de problemen op het gedeelte van het regionaal verbindend wegennet dat samenvalt met de K.Doormanstraat – Bodemplein in Brunssum niet op, maar introduceert juist nieuwe problemen aan de noordkant van Brunssum. In 1998 heeft de provincie daarom als vervolg op de genoemde projectstudie samen met de gemeenten Heerlen en Brunssum de Verkeersstudie OZL uitgevoerd. Daarin is bekeken in hoeverre de verdere doortrekking van de N298 noodzakelijk is en soelaas biedt voor deze problematiek. Daarbij zijn in hoofdlijnen twee alternatieven onderzocht voor de verbinding tussen de doorgetrokken N298 en de N299, namelijk langs de noord-oostkant en langs de zuidkant van Brunssum.

Uit de studie is gebleken dat de noord-oostelijke doortrekking de problemen in Brunssum adequaat oplost, zij het dat de K.Doormanstraat nog altijd zwaar wordt belast en de Prins Hendriklaan ver onder zijn vermogen wordt belast. De zuidelijke oplossing heeft veel meer effect op de K. Doormanstraat, maar lost de problemen aan de noordkant van Brunssum niet op, tenzij ook dáár de N298 wordt doorgetrokken (tot aan de N274). Conclusie van de verkeersstudie was dat op grond van die studie alleen nog geen keuze tussen beide varianten gemaakt kan worden. Voor een definitieve keuze zullen ook andere aspecten een rol spelen zoals de ruimtelijke consequenties de gevolgen voor woonmilieu, natuur en landschap.

Het plangebied omvat naast de bestaande verbinding door Brunssum dan ook twee corridors.

De noordelijke corridor wordt aan de noordzijde begrensd door de bebouwde kom van Merkelbeek, Julianastraat, Hoeve Meervelt, de bebouwde kom van Schinveld en de stadgrens van Brunssum vanaf Boschstraat tot zuiden grensweg en de stadgrens Landgraaf (N 299 oud). Aan de zuidzijde wordt de grens gevormd door de bebouwde kom van Brunssum, Molenvaart, Heidestraat en kruispunt Ganzepool/Rimburgerweg.

De N274 vormt een scheidingslijn in deze corridor.

Het eerste deel van de zuidelijke corridor wordt gevormd door de bestaande N276, die eindigt bij het kruispunt Emmaweg/K. Doormanstraat. Vanaf dat punt ligt het tracé in een relatief smalle corridor die aan de noordzijde begrensd wordt door de bebouwde kom (Buitenweg en sportcomplex Langeberg) en aan de zuidzijde door de Uterweg en Brunssumerheide, tot aan de bestaande N299 ter hoogte van het kruispunt Rimburgerweg/Nieuwenhagenerweg.

□ Segment D:

Hier bestaat het plangebied uit de bestaande N299 met een smalle strook daaromheen.

□ Segment E:

Tussen de Dentgenbachweg en de N300 ontbreekt een stuk in het regionaal verbindend wegennet. In het PMP is de wenselijkheid uitgesproken van doortrekking van de Dentgenbachweg naar de N300. Het plangebied omvat een corridor waarbinnen een tracé voor deze doortrekking gesitueerd kan worden.

In de projectstudie N299/N300, die door de provincie in samenwerking met de gemeenten Kerkrade en Landgraaf is uitgevoerd, is als alternatieve oplossing de mogelijkheid onderzocht van een kortsluiting tussen de N299 (knooppunt Hopel) en de Binnenring Parkstad via bestaande, aan te passen wegen.

Op grond van de resultaten van die studie zullen we de route Dentgenbachweg-Tunnelweg-Euregioweg als alternatief onderzoeken. Het plangebied omvat dan ook die verbinding. In de projectstudie N299/N300 is dit alternatief beschouwd in samenhang met een verbetering van de route Mensheggerweg-Hofstraat-Euregioweg. In de tracé/m.e.r.-studie fase 1 wordt die samenhang nader bekeken.

Het completeren van de Buitenring door een verbinding te realiseren tussen de doorgetrokken N299 in Kerkrade en de N300 wordt niet als reëel alternatief beschouwd. Dit zou een ingrijpende doorsnijding van de bebouwde kom van Kerkrade vereisen (ter hoogte van de Nieuwstraat). Bovendien zou de ring dan erg buitenom lopen, hetgeen uit verkeerskundig oogpunt niet ideaal is.

In de Projectstudie N299/N300 is dit alternatief dan ook niet meegenomen.

□ Segment F:

Hier bestaat het plangebied uit de bestaande N300 met een smalle strook daaromheen. Om het grensoverschrijdend bedrijventerrein Avantis (GOB) op de N281 aan te sluiten is voorzien in de aanleg van een rotonde op de N281, iets ten zuiden van de aansluiting van de N300 op de N281. Gelet op de problemen rond laatstgenoemde aansluiting ligt een rechtstreekse aansluiting van de N300 op de genoemde rotonde gewenst. Nabij de aansluiting wordt in verband daarmee een breder plangebied onderscheiden.

4.3. Begrenzing studiegebied

De omvang van het studiegebied kan per (milieu)effect verschillen en zal per effect moeten worden vastgesteld. Dit gebied is voor de meeste effecten een stuk ruimer dan het plangebied. Naast negatieve (milieu)effecten kan het daarbij ook gaan om positieve (milieu)effecten.

Tijdens het opstellen van de tracé-nota/MER zal het studiegebied nader worden bepaald.

Speciale aandacht verdient de begrenzing van het studiegebied voor het verkeerskundig onderzoek, dat zicht moet bieden op de effecten van alternatieven op verkeer en vervoer. In fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie zal aangesloten worden bij het studiegebied van het verkeerskundig onderzoek OZL (1998) in combinatie met het studiegebied voor de projectstudie N299/N300.

Dat impliceert dat in beschouwing genomen wordt:

- het regionaal verbindend wegennet in de Parkstad en de regio Sittard;
- de relatie met de A76, onderdeel van het (inter)nationaal verbindend wegennet;
- de lokale wegen in de Parkstad en het direct aangrenzende gebied (incl. Duitsland).

De provincie heeft het voornemen, aangekondigd in het PMP, om samen met de betrokken overheden in het Duitse grensgebied een verkeersonderzoek uit te voeren naar de wenselijkheid en mogelijkheden om het regionaal verbindend wegennet door te trekken en aan te sluiten op het Duitse regionale wegennet. Dat zou bijdragen aan versterking van de samenhang tussen Parkstad Limburg en de regio Aken.

Resultaten van een dergelijke studie zullen zeker niet tijdig genoeg beschikbaar zijn om in fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie meegenomen te worden. Dat is ook niet nodig, aangezien dit nauwelijks onderscheid zal opleveren tussen de corridor-alternatieven die in fase 1 vergeleken worden.

Voor een nadere dimensionering van verbindingen kan inzicht in mogelijke nieuw aan te leggen verbindingen in het grensgebied wel van belang zijn.

5. Aanpak en alternatieven

5.1. Algemeen

In de tracé / m.e.r.-studie vindt een beoordeling en vergelijking plaats van alternatieven die een oplossing bieden voor de geschetste problematiek. In fase 1 van de studie ligt daarbij het accent op vergelijking van alternatieve corridors, in fase 2 op vergelijking van tracé-alternatieven binnen de gekozen corridor. Alleen reële alternatieven worden in de studie betrokken.

Als alternatieven zullen in elk geval worden meegenomen het nul-alternatief en het meest-milieuvriendelijk alternatief. Op het nul-alternatief wordt hieronder nader ingegaan.

Het meest-milieuvriendelijk alternatief (mma) is het alternatief dat de minste negatieve gevolgen voor het milieu oplevert en waarbij deze nadelige gevolgen zoveel mogelijk worden beperkt. Het gaat zowel om het minimaliseren van negatieve effecten op woon- en leefmilieu als van negatieve effecten op het natuurlijk milieu. Het mma dient, vanuit verkeerskundig oogpunt, een reël alternatief te zijn.

Het mma kan pas in de loop van de tracé/m.e.r.-studie worden bepaald, als de kwalitatieve en kwantitatieve analyse van verschillende milieu-aspecten in beeld zijn gebracht.

In fase 1 zal het mma gevormd worden door de meest-milieuvriendelijke corridor, in fase 2 door het meest-milieuvriendelijk tracé/ inrichting.

5.2. Nul-alternatief

Bij het nul-alternatief zullen geen maatregelen worden getroffen om de problemen zoals beschreven in paragraaf 2.1 op te lossen of te verminderen. Bij dit alternatief wordt uitgegaan van de bestaande situatie en autonome ontwikkelingen. Het in gang gezette beleid op rijksniveau en de realisatie van voornemens uit het PMP horen daartoe. Het nul-alternatief wordt beschouwd als referentiekader voor alle andere alternatieven.

Als autonome ontwikkelingen kunnen onder meer worden beschouwd het bevorderen van openbaar vervoer, het fietsbeleid en parkeerbeleid. De samenhang tussen ontwikkelingen op deze terreinen en de realisatie van de Buitenring zal in de tracé/m.e.r.-studie in kwalitatieve zin worden beschouwd.

5.3. Aanpak en alternatieven fase 1

In de fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie staan de volgende aspecten centraal:

- verdiepen probleem- en doelstelling
- vergelijking en afweging alternatieve corridors
- verdere versmalling corridors

Verdiepen probleem- en doelstelling

Deze startnotitie geeft al een beeld van de problemen die zich voordoen en de doelstellingen die met de realisatie van de Buitenring beoogd worden. In de tracé-nota/MER zal hier nader op ingegaan worden. Daarbij wordt ook een doorkijk gegeven naar mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen binnen het gebied.

Vergelijking en afweging corridor-alternatieven

Centraal in fase 1 van de studie staat een vergelijking tussen alternatieve corridors. Deze vergelijking gebeurt per segment, waarbij echter steeds de plaats binnen het totaal-concept

van de Buitenring en de samenhang met de andere segmenten in het oog gehouden wordt. Het nul-alternatief vormt steeds het referentie-kader.

Hoofdstuk 6 geeft een overzicht van de aspecten waar bij deze vergelijking naar gekeken wordt. Effecten worden overigens alleen bekeken als ze verschillen laten zien tussen de verschillende alternatieven.

Het bekijken van de wisselwerking met de gewenste / mogelijke ruimtelijke ontwikkeling van de regio vormt een belangrijk onderdeel van de studie in de eerste fase.

In de eerste fase van de studie wordt niet in detail ingegaan op de vormgeving van de Buitenring. Daar waar gelet op de te verwachten verkeersintensiteit een 2x2 profiel op termijn niet wordt uitgesloten, wordt bij het beschouwen van de effecten ook van zo'n profiel uitgegaan. Een eerste indruk van de verkeerskundige noodzaak om de Buitenring op de verschillende onderdelen naar een 2x2-strooksweg op te waarderen zal wel gegeven worden.

Om de verkeerskundige effecten te kunnen bepalen zullen aannames gedaan moeten worden over het aantal aansluitingen. Daarbij dient rekening gehouden te worden met de uitgangspunten als vastgelegd in de Nota regionaal verbindend wegennet. En ook met de POL-Schets waarin is aangegeven dat de provincie streeft naar beperking van het aantal aansluitingen van lokale wegen op het regionaal verbindend wegennet. Er wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de aannames in de reeds uitgevoerde verkeersstudies. De uitvoering van de aansluitingen (verhoogd, gelijkvloers of verlaagd) krijgt aandacht in fase 2.

Per segment wordt hieronder aangegeven welke keuzes/vragen in fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie aan bod komen en welke naar fase 2 worden doorgeschoven.

□ segment A

De keuzes die door het rijk gemaakt worden over de aansluiting op de A76 ter hoogte van Nuth vormen een uitgangspunt voor de Buitenring Parkstad. Als hieromtrent tijdens de opstelling de tracé-nota/MER fase 1 duidelijkheid ontstaat kunnen de consequenties al in deze fase van de studie worden meegenomen. Als die duidelijkheid er nog niet is, zal dit onderwerp van studie in fase 2 zijn.

□ segment B

Het voornemen is om de N298 door te trekken naar de N276. In fase 1 zullen de effecten van een nieuw tracé in de aangegeven corridor in beeld worden gebracht en vergeleken met het nul-alternatief, zodat in het POL de corridor definitief kan worden vastgelegd. Teneinde te bepalen waar het nieuwe weggedeelte op de N298 aansluit, is meer inzicht gewenst in de toekomstige aansluitingsstructuur op de A76 (zie segment A).

□ segment C

Het voornemen is om tussen de doorgetrokken N298 en de N299 een nieuwe verbinding om Brunssum aan te leggen. In fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie zullen de noordelijke en zuidelijke corridor vergeleken worden, mede in relatie tot het referentie-alternatief. Belangrijk is om de wisselwerking met mogelijke ruimtelijke ontwikkelingen rond Brunssum in beeld te brengen. Daarbij gaat het om ontwikkelingen als de aanleg van bedrijventerrein Emma, de eventuele uitbreiding van het bedrijventerrein Hendrik, de toekomstige functie van het NATO-depot enz.

□ segment D

Voor dit segment liggen in fase 1 van de studie geen keuzevraagstukken voor. Zaken als de verbetering van het knooppunt Hopel te Landgraaf, het completeren van de aansluiting met de Hoogstraat in Landgraaf en de aansluiting van een nieuw aan te leggen verbinding vanaf de N299 in Abdissenbosch (Landgraaf) naar Ubach-Palenberg, ter ontlasting van de Grensstraat in Ubach-over-Worms, vormen alle aandachtspunten voor fase 2.

□ segment E

Het voornemen is om het regionaal verbindend wegennet hier te sluiten. Zoals aangegeven in het PMP gaat de voorkeur van de provincie daarbij uit naar doortrekking van de Dentgenbachweg. In fase 1 zal de hiertoe aangegeven corridor vergeleken worden met een alternatief waarbij lokale wegen (Tunnelweg-Euregioweg) worden opgewaardeerd tot regionale verbinding.

Keuze voor het laatstgenoemde alternatief impliceert overigens een ander totaal-concept van de Buitenring. Het zuidelijk deel komt dan immers een stuk noordelijker te liggen en valt gedeeltelijk samen met de voorziene gemeentelijke Binnenring. In de studie zal allereerst nagegaan moeten worden in welke mate de genoemde bestaande wegen een doorstroomfunctie als onderdeel van het regionaal verbindend wegennet kunnen vervullen. Ook in dit segment is het leggen van de koppeling met de gewenste ruimtelijke ontwikkeling van belang.

□ segment F

Enige keuzevraagstuk voor de eerste fase van de studie betreft de aansluiting van de N300 op de N281. In fase 1 zal nagegaan worden of dat mogelijk en zinvol is. Eventuele verdere uitwerking gebeurt dan in fase 2.

Samenvattend kan de voorlopige voorkeurscorridor als volgt worden omschreven:

Bij de aansluiting op de A76 is sprake van een bredere corridor. Bepaling van het voorkeurstracé voor de Buitenring hier is mogelijk nadat keuzes gemaakt zijn over de plaats en vorm van deze aansluiting.

In het voorkeursalternatief wordt uitgegaan van doortrekking van de N298 naar de N276. Vanaf dat punt zal de Buitenring om Brunssum heen moeten lopen. Er bestaat op dit moment nog geen voorkeur voor de zuidelijke danwel noordelijke corridor. Die voorkeur zal pas bepaald worden op basis van de Tracé-nota/MER fase 1.

Tot aan knooppunt Hopel valt de corridor vervolgens samen met de N299. Vanaf dat knooppunt loopt het voorkeursalternatief over de doorgetrokken Dentgenbachweg naar de N300.

De corridor valt vervolgens samen met de N300. Ten aanzien van de aansluiting op de N281 bestaat nog geen definitieve voorkeur.

Verdere versmalling corridor

Waar de realisatie van een nieuw tracé aan de orde is, wordt gezien in hoeverre het mogelijk is om op basis van het inzicht in de effecten in fase 1 al tot een versmalling van de corridor te komen. Daarmee kan het zoekgebied voor mogelijke tracé's die in fase 2 uitgewerkt worden, worden beperkt.

5.4. Aanpak en alternatieven fase 2

In fase 2 van de tracé/m.e.r.-studie staan de concrete tracé's centraal. Binnen de in het POL vastgelegde corridors zullen mogelijke tracé-alternatieven bepaald worden, die vervolgens op hun effecten vergeleken zullen worden.

De beschouwing in deze fase is veel gedetailleerder. De vormgeving, exacte ligging, (horizontaal en verticaal), dwarsprofiel en de aansluitingen worden uitgewerkt.

Ook de fasering van de aanleg vormt een aandachtspunt voor fase 2.

6. Te onderzoeken effecten

6.1. Algemeen

De verschillende alternatieven zullen in de tracé/m.e.r.-studie worden vergeleken op een aantal aspecten, waaronder milieu-aspecten. De aspecten kunnen worden onderverdeeld in:

- aspecten in relatie tot natuur en milieu;
- aspecten in relatie tot ruimtelijke ordening en economie;
- aspecten in relatie tot verkeer en vervoer;
- kosten.

De effecten op deze aspecten worden niet alleen bekeken binnen het plangebied. Het studiegebied zal per aspect verschillen (zie paragraaf 3.3). De effectbeschrijving richt zich zowel op de positieve als negatieve effecten die ontstaan tijdens:

- de realiseringsfase: effecten door aanleg en inrichting;
- de gebruiksfase: effecten door gebruik en beheer.

Van sommige aspecten zal het onderscheidend vermogen bij de afweging tussen de alternatieven gering zijn. De studie zal zich vooral richten op aspecten die juist wél verschillen tussen de alternatieven laten zien.

Voor sommige aspecten zal de beschrijving van optredende effecten in fase 1 van de tracé/m.e.r.-studie minder gedetailleerd zijn dan in fase 2. Dat heeft te maken met het feit dat in die eerste fase een vergelijking van brede corridors centraal staat. De exacte situering van het tracé is in die fase nog niet aan de orde. De uitwerking hoeft in fase 1 ook niet zo gedetailleerd te zijn. De tracé-nota/MER vormt in die fase immers de basis voor besluitvorming op het niveau van een strategisch provinciaal plan. Uiteraard moet wel voldoende informatie aanwezig voor een verantwoorde afweging. In fase 2 van de studie zal van een veel gedetailleerde uitwerking sprake zijn. Dan is de studie gericht op feitelijke tracé-keuze en dimensionering en vormgeving van de weg.

Naast de genoemde aspecten zal in de tracé/m.e.r.-studie ook indicatief naar de kosten van de verschillende alternatieven gekeken worden.

6.2. Effecten op natuur en milieu

Onder de categorie natuur en milieu worden de volgende aspecten gevat:

- geomorfologie en landschap
- bodem, grond- en oppervlaktewater
- ecologie
- cultuurhistorie
- geluid en trillingen
- lucht

Geomorfologie en landschap

De aanleg van nieuwe weggedeelten zal de geomorfologie van het gebied beïnvloeden. Er zullen mogelijk verdiepte en verhoogde wegvakken worden aangelegd. Daarmee kan de vorm van het aardoppervlak voorgoed wijzigen. Er zal onderzocht worden in hoeverre grondwerkzaamheden bestaande samenhangen tijdelijk verstoren of definitief veranderen. Ook zal worden onderzocht in hoeverre verstoring van de bestaande situatie kan worden voorkomen.

Ook het landschap binnen het gebied zal door de aanleg van de Buitenring veranderen. Verandering is eigen aan het landschap, maar er zal onderzocht worden in hoeverre de aanleg van nieuwe weggedeelten bestaande samenhangen in het landschap tijdelijk of definitief verstoren danwel kunnen versterken.

Bodem, grond- en oppervlaktewater

Bodem, grond- en oppervlaktewater zullen door aanleg van nieuwe weggedeelten worden beïnvloed. Er zal onderzocht worden wat het effect is van de wegaanleg op de bodem: treedt er zetting op, dreigt de bodem verontreinigd te worden? Ook de mogelijke beïnvloeding van de waterhuishoudkundige situatie en de kwaliteit van grond- en oppervlaktewater in het gebied zullen worden onderzocht. De mogelijk te nemen maatregelen zullen in beeld gebracht worden en in de afweging worden meegenomen.

Afhankelijk van de wijze van uitvoering moet het grondwaterpeil tijdens de uitvoering van de werken ten behoeve van de nieuwe infrastructuur mogelijk tijdelijk verlaagd worden. Door permanente drooglegging van weglichamen kunnen grondwaterstandsverlagingen optreden. In de tracé/m.e.r.-studie zal onderzocht worden welke effecten optreden door verlaging en verandering van de grondwaterstromen. Tevens zal inzicht worden verschaft in de mogelijkheden om dit op een aanvaardbare wijze te ondervangen.

Afhankelijk van het alternatief kruist de Buitenring mogelijk waterlopen, die deel uitmaken van de ecologische hoofdstructuur of waaraan een specifieke ecologische functie is toegekend. Dit moet in beeld gebracht worden, evenals de consequenties die dit met zich meebrengt.

Ecologie

Door de aanleg van nieuwe weggedeelten kunnen actuele en potentiële ecologische waarden en relaties (flora en fauna) vernietigd of aangetast worden. De aard en omvang van deze aantasting zal per alternatief worden aangegeven. Daarnaast zal onderzocht worden hoe de aantasting te ondervangen is met mitigerende maatregelen (eco-tunnels etc.). Waar deze maatregelen onvoldoende effect hebben zal nagegaan worden in hoeverre dit verlies gecompenseerd kan worden. Hiervoor zal dan een compensatieplan opgesteld worden.

De studie zal in elk geval op de volgende aspecten ingaan:

- verlies of aansnijding van biotopen
- het voorkomen van soorten, met de soorten die worden beschermd door de Nederlandse of Europese wet- en regelgeving
- invloed op de ecologische hoofdstructuur (versnippering, barrièrewerking, kansen voor verbetering)
- verdroging
- verstoring

Cultuurhistorie

De aanleg van een weg heeft zowel bovengrond als ondergronds gevolgen voor de cultuurhistorische waarde van een gebied. Grondwerkzaamheden kunnen bijvoorbeeld archeologische waarden verstoren, maar ook verkavelingspatronen kunnen wijzigen of waardevolle gebouwen kunnen worden bedreigd. Er zal onderzocht worden of zich dit voordoet en in hoeverre verstoring van dergelijke waarden zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Geluid en trillingen

Voor het aspect geluid zal voor de geluidsgevoelige gebieden/ objecten bekeken worden of de hinder in positieve of negatieve zin verandert.

Tevens zal het aantal gehinderden worden bepaald waarbij de geluidsgevoelige gebieden/ objecten in relatie worden gebracht met de geluidcontouren van de verschillende

alternatieven. Daarnaast zullen, indien nodig, de saneringssituaties worden vastgesteld, al dan niet na een aanvullende berekening.

Bij het aspect trilling wordt gekeken naar mogelijke hinder en schade ten gevolge van trillingen via de bodem. Dit kan een tijdelijk effect zijn, maar ook een effect dat blijvend is.

Lucht

De effecten op de luchtkwaliteit zullen in beeld worden gebracht. Het gaat daarbij om de emissie van stoffen als NO_x, NO₂, CO, CO₂, C_xH_y, lood, benzeen, Bap en zwarte rook. En om aspecten als broeikaseffect, verzuring, fotochemische luchtverontreiniging en stof.

6.3. Effecten op ruimtelijke ordening en economie

In de tracé/m.e.r.-studie, zeker in fase 1, vormt de wisselwerking tussen ruimtelijke ontwikkeling en realisatie van de Buitenring een belangrijk onderzoeksthema.

De aanleg van de Buitenring zal gevolgen hebben voor het functioneren van Parkstad Limburg als woon-, werk- en leefruimte voor de bevolking. Dit kunnen zowel positieve als negatieve gevolgen zijn. De aanleg van een nieuwe weg kan enerzijds gepaard gaan met een verlies aan landbouwgronden en het doorbreken van recreatieve routes, anderzijds met het ontwikkelen van bedrijventerreinen en voorzieningen door een betere bereikbaarheid. Deze effecten zullen omschreven worden.

Daarnaast worden de consequenties van de aanleg van de weg beschreven voor de economie. Daarbij gaat het vooral om de aspecten bereikbaarheid en werkgelegenheid. Koppeling met ruimtelijke ontwikkelingen kan essentieel zijn om de Buitenring ook feitelijk te kunnen realiseren.

6.4. Effecten op verkeer en vervoer

Met de aanleg van de Buitenring wordt onder meer beoogd de ontsluiting van de Parkstad te verbeteren en te zorgen voor een betere doorstroming van het regionaal verkeer.

Het effect van de verschillende alternatieven op de verkeersintensiteiten in het studiegebied zal worden onderzocht. Daarbij ligt het accent op het beoordelen van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de regionaal verbindende wegen.

In fase 1 zal hierbij zoveel gebruik gemaakt worden van de reeds uitgevoerde verkeerskundige onderzoeken in deze regio en de verkeerskundige modellen die daaraan ten grondslag liggen. Deze hanteren als tijdshorizon het jaar 2010. In combinatie met een doorkijk naar 2020 wordt dit toereikend geacht voor een vergelijking van de verschillende corridor-alternatieven.

Ten behoeve van de nadere dimensionering van het tracé in fase 2 van de studie zullen aanvullende modelstudies nodig zijn, waarbij in de tijd verder vooruitgekeken wordt.

De te verwachten effecten op de verkeersveiligheid van bundeling van het doorgaande regionale verkeer op de Buitenring zullen worden omschreven. Een en ander in vergelijking met de huidige situatie waarin sprake is van doorsnijding van verschillende kernen.

Specifiek aspect betreft het vervoer van gevaarlijke stoffen.

6.5. Kosten

De realisatie van de Buitenring Parkstad brengt flinke kosten met zich mee.

In fase 1 zal een eerste indicatie van deze kosten gegeven worden. Vooral van belang daarbij is om een indruk te krijgen in de mate waarin de verschillende alternatieven qua kosten uiteenlopen.

In fase 2 kan al een beter beeld van de kosten gegeven worden. Dan zullen per alternatief de kosten van aanleg, beheer en onderhoud en de kosten voor het uitvoeren van het eventuele compensatieplan aangegeven worden. Hierin worden dan tevens de mitigerende maatregelen (verzachtende maatregelen zoals geluidsschermen, voorzieningen voor het wild, etc.) meegenomen.

BIJLAGEN

- 1. Nadere beschrijving procedure**
- 2. Literatuuroverzicht**
- 3. Verklarende woordenlijst**

Bijlage 1. Nadere beschrijving procedure

De tracé/m.e.r.-procedure en de voorbereiding van de besluitvormingsdocumenten (POL, Provinciaal Tracébesluit) worden zoveel mogelijk geïntegreerd. De informatie uit de tracé/m.e.r.-studie wordt in de eerste fase gebruikt bij het opstellen van het ontwerp-POL, in de tweede fase bij het ontwerp van de Buitenring.

In bijgevoegd schema is de procedure schematisch weergegeven. Hierin kan een aantal stappen worden onderscheiden.

Stap 1: startnotitie/ richtlijnen

De Startnotitie tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad wordt opgesteld door de initiatiefnemer (Gedeputeerde Staten). Deze startnotitie heeft betrekking op beide fasen van de tracé/m.e.r.-studie. De startnotitie wordt voor een periode van vier weken ter inzage gelegd door het bevoegd gezag (in dit geval ook Gedeputeerde Staten). Hiermee wordt bekend gemaakt dat de tracé/m.e.r.-studie wordt gestart. In de genoemde periode wordt een voorlichtingsavond belegd waarin nadere uitleg wordt gegeven over de inhoud van de startnotitie.

Eenieder kan schriftelijk zijn zienswijzen (opmerkingen) op het voornemen kenbaar maken bij het bevoegd gezag. Op basis van de startnotitie en de inspraakreacties adviseert de Cie-m.e.r. het bevoegd gezag over de richtlijnen voor de inhoud van de op te stellen Tracé-nota/MER in de twee fasen. Vervolgens stelt het bevoegd gezag, mede op grond van genoemd advies en advies van de wettelijke adviseurs, de richtlijnen vast.

Stap 2: opstellen van de tracé-nota/MER fase 1

De initiatiefnemer stelt de tracé-nota/MER fase 1 op aan de hand van de richtlijnen. Het bevoegd gezag zal de tracé/mer-nota aanvaarden nadat deze voldoende informatie bevat en voldoet aan de gestelde richtlijnen. In hoofdstuk 3 t/m 5 is de aanpak beschreven die hierbij in hoofdlijnen gevolgd zal worden.

Stap 3: opstellen ontwerp-POL

Op basis van de resultaten van de tracé/m.e.r.-studie fase 1 zal in het ontwerp-POL een ruimtelijke reservering voor de aanleg van de Buitenring Parkstad opgenomen worden, in de vorm van een corridor. Het moge duidelijk zijn dat dit besluit slechts een van de onderwerpen in het ontwerp-POL vormt.

Stap 4: bekendmaking tracé-nota/MER fase 1 en ontwerp-POL

Het vastgestelde ontwerp-POL en de aanvaarde tracé-nota/MER fase 1 worden gelijktijdig ter visie gelegd. Tijdens deze periode zal een hoorzitting worden georganiseerd. Eenieder is dan in de gelegenheid om in te spreken op de inhoud van het ontwerp-POL en de tracé-nota/MER. De wettelijke adviseurs en de betrokken gemeenten wordt om advies gevraagd. Na beëindiging van de inspraakperiode toetst de Cie-m.e.r. de inhoud van het tracé-nota/MER, mede op basis van de inspraakreacties, en brengt hierover een advies uit aan Gedeputeerde Staten.

Stap 5: vaststelling POL

Na inspraak en toetsing van de tracé-nota/MER en inspraak op het ontwerp-POL, leggen Gedeputeerde Staten een definitief voorstel tot vaststelling van het POL voor aan Provinciale Staten. Provinciale Staten stellen het POL uiteindelijk vast. Tegen bepaalde besluiten uit het POL staat beroep open.

Stap 6: opstellen van de tracé-nota/MER fase 2

Na vaststelling van het POL stelt de initiatiefnemer de tracé-nota/MER fase 2, aan de hand van de eerder vastgestelde richtlijnen. In hoofdstuk 3 t/m 5 is de aanpak beschreven die hierbij in hoofdlijnen gevolgd zal worden. Het bevoegd gezag zal de tracé/mer-nota aanvaarden nadat deze voldoende informatie bevat en voldoet aan de gestelde richtlijnen.

Stap 7: opstellen ontwerp-Provinciaal Tracébesluit

Op basis van de tracé-nota/MER fase 2 zal een ontwerp-Provinciaal Tracébesluit worden voorbereid waarin de tracé-alternatieven worden afgewogen. Op basis daarvan nemen Gedeputeerde Staten een besluit over het te kiezen alternatief. Gedeputeerde Staten stellen het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit vast.

Stap 8: bekendmaking tracé-nota/MER fase 2 en ontwerp-Provinciaal Tracébesluit

Het vastgestelde ontwerp-Provinciaal Tracébesluit en de aanvaarde tracé-nota/MER fase 2 worden gelijktijdig ter visie gelegd. Tijdens deze periode zal een hoorzitting worden georganiseerd. Eenieder is dan in de gelegenheid om in te spreken op de inhoud van het ontwerp-provinciaal tracébesluit en de tracé-nota/MER fase 2. De wettelijke adviseurs en de betrokken gemeenten wordt om advies gevraagd. Na beëindiging van de inspraakperiode toetst de Cie-m.e.r. de inhoud van het tracé-nota/MER fase 2, mede op basis van de inspraakreacties, en brengt hierover een advies uit aan Gedeputeerde Staten.

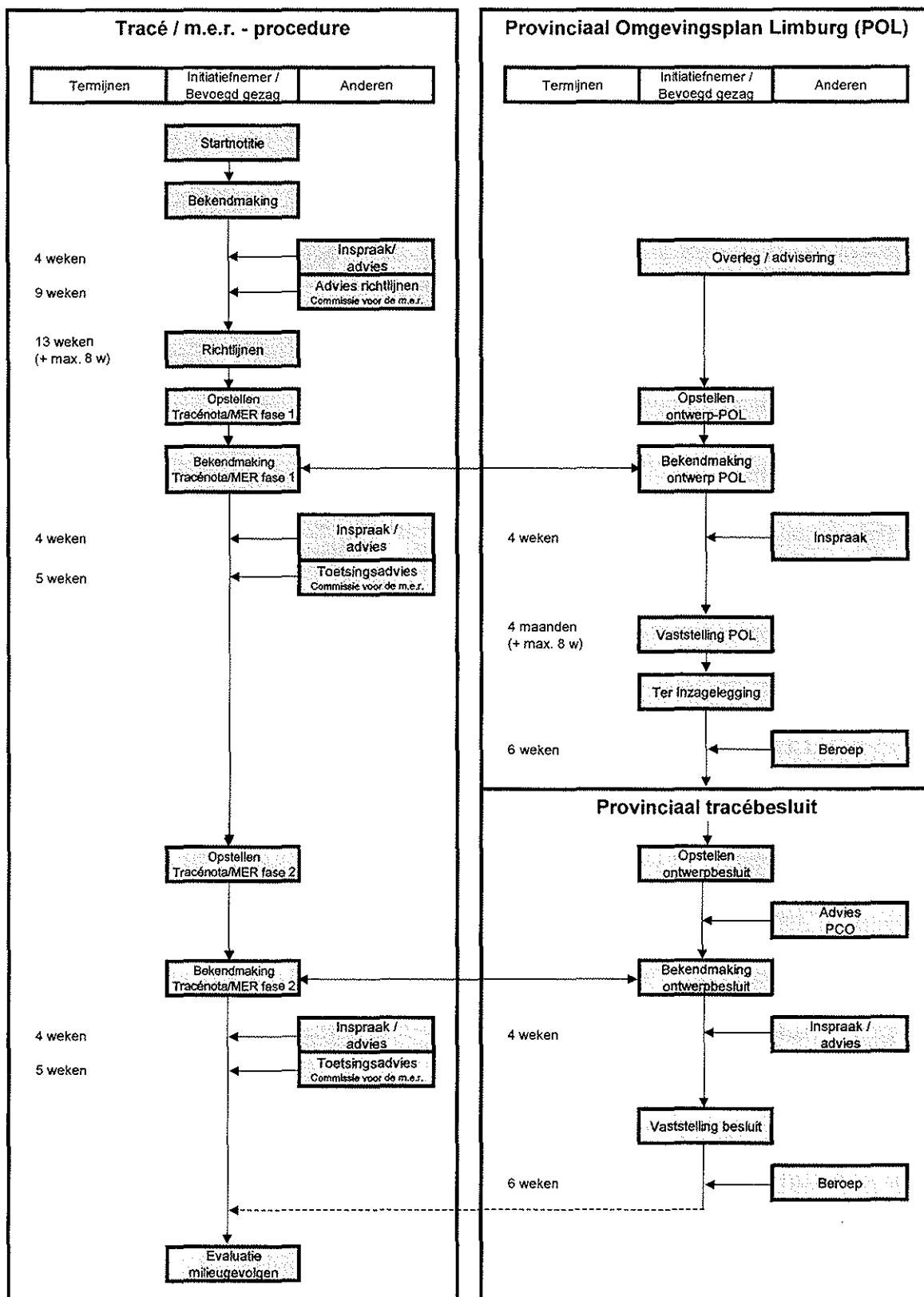
Stap 9: vaststelling Provinciaal Tracébesluit

Na de inspraak en de toetsing van de tracé-nota/MER fase 2 en de inspraak op het ontwerp-Provinciaal Tracébesluit stellen Gedeputeerde Staten het Provinciaal Tracébesluit vast.

Stap 10: evaluatie milieugevolgen

Nadat de Buitenring is gerealiseerd en in gebruik genomen, vergelijkt het bevoegd gezag de werkelijk opgetreden milieu-effecten met de effecten die in de tracé-nota/MER zijn voorspeld. Als de gevolgen veel ernstiger zijn dan werd verwacht, kan het bevoegde gezag nadere maatregelen nemen.

Procedureschema



Bijlage 2. Literatuuroverzicht

- Provinciaal Mobiliteitsplan 1996-1999, Provinciale Staten van Limburg, 1996
- Beleidsnota regionaal verbindend wegennet, Provinciale Staten van Limburg, 1997
- Meerjaren infrastructuur programma 2000-2003, Gedeputeerde Staten van Limburg, 1999
- POL-Schets, Gedeputeerde Staten van Limburg, 1999
- Profiel Parkstad Limburg, Parkstad Limburg, 1998
- projectstudie N298, provincie Limburg, 1996
- verkeersstudie OZL, provincie Limburg, gemeente Heerlen, gemeente Brunssum, 1998
- projectstudie N299/N300, provincie Limburg, gemeente Landgraaf, gemeente Kerkrade, 1998
- Streekplan Zuid-Limburg, Provinciale Staten van Limburg, 1987

Bijlage 3. Verklarende woordenlijst

alternatief	mogelijke oplossing; meestal een samenhangend pakket van maatregelen
bevoegd gezag	een of meer overheidsinstanties die bevoegd zijn om over de activiteit van de initiatiefnemer het besluit te nemen waarvoor een Tracé-nota/MER wordt opgesteld; in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg
Commissie voor de m.e.r.	een landelijke commissie van onafhankelijke milieudeskundigen uit diverse disciplines; deze commissie geeft advies over de richtlijnen aan het bevoegd gezag en toetst de Tracé-nota/MER op juistheid en volledigheid
compenserende maatregel	maatregel om de nadelige invloeden van de voorgenomen activiteit (op een andere plaats) te compenseren
corridor	hier: zone waarbinnen mogelijke tracé's gelegen zijn
cultuurhistorie	wetenschap die zich bezighoudt met het ontstaan van het cultuurlandschap en met de overblijfselen afkomstig van vroeger menselijk grondgebruik
ecologie	wetenschap die zich bezighoudt met eigenschappen en relaties tussen levende systemen (planten, dieren, levensgemeenschappen e.d.) en hun omgeving
ecologische hoofdstructuur	netwerk van kerngebieden, natuurontwikkelingsgebieden en verbindingszones waarbinnen flora en fauna zich handhaven en uitbreiden
fauna	dierenwereld
flora	plantenwereld
geohydrologisch	het grondwater betreffend
geomorfologie	wetenschap die zich bezighoudt met de ontstaanswijze, vorm en opbouw van het landoppervlak
hydrologie	wetenschap die zich bezighoudt met het voorkomen, gedrag en fysische en chemische eigenschappen van het water op aarde
infrastructuur	systeem van voorzieningen en verbindingen als autowegen, spoorwegen, vaarwegen, hoogspanningleidingen e.d.
initiatiefnemer	een natuurlijk danwel privaat- of publiekrechtelijke rechtspersoon (particulier, bedrijf, instelling of overheidsorgaan) die een bepaalde activiteit wil (doen) ondernemen en daarvoor een besluit vraagt; in dit geval Gedeputeerde Staten van de provincie Limburg

landschap	een complex van relatiestelsels, tezamen een herkenbaar deel aardoppervlak vormend, dat gemaakt is en in stand gehouden wordt door de wederzijdse beïnvloeding en onderlinge samenhang van levende en niet-levende natuur alsmede de wisselwerking met de mens
meest milieuvriendelijk alternatief	alternatief dat de minste negatieve gevolgen voor het milieu oplevert en waarbij deze nadelige gevolgen zoveel mogelijk worden beperkt
MER	milieu-effectrapport; rapport waarin de belangrijkste milieugevolgen van een voorgenomen activiteit en reële alternatieven in hun onderlinge samenhang op een systematische en zo objectief mogelijke wijze worden beschreven
m.e.r.(-procedure)	milieu-effectrapportage; procedure die bestaat uit het maken, beoordelen en gebruiken van een MER en het achteraf evalueren van de werkelijke effecten op het milieu van de mede op basis van dat MER genomen besluit
milieu	het geheel van water, bodem, lucht, mensen, planten, dieren en goederen en de relaties daartussen
nul-alternatief	alternatief waarbij niets op of aan de bestaande infrastructuur wordt gedaan; dient als referentiekader voor de effectbeschrijvingen
POL	provinciaal omgevingsplan Limburg; plan dat alle bestaande strategische plannen van de provincie die betrekking hebben op de fysieke omgeving (bv streekplannen, milieubeleidsplan, provinciaal verkeers- en vervoerplan) in de toekomst zal gaan vervangen
startnotitie	notitie waarin het 'wat', 'waar', 'waarom', en 'hoe' van de plannen is beschreven; vormt de formele start van de tracé/m.e.r.-procedure
studiegebied	het gebied waarbinnen effecten te verwachten zijn bij realisatie van een of meer alternatieven; de omvang van dit gebied kan per aspect verschillen
tracé	aanduiding van het verloop van een aan te leggen weg
tracé-nota/MER	rapport waarin alternatieve oplossingen worden beschreven en de belangrijkste gevolgen voor natuur en milieu, verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie van de verschillende oplossingen geïnterpreteerd
tracé/m.e.r.-procedure	besluitvormingsprocedure voor wegenprojecten; de m.e.r.-procedure is hierin opgenomen
tracé/m.e.r.-studie	studie waarin van alternatieve oplossingen de effecten voor natuur en milieu, verkeer en vervoer, ruimtelijke ordening en economie worden onderzocht; deze studie wordt uitgevoerd als onderdeel van een tracé/m.e.r.-procedure
versnippering	proces waarbij eerder aaneengesloten gebieden worden verkleind en de onderlinge afstand tussen deze gebieden wordt vergroot (bv als gevolg van de aanleg van nieuwe infrastructuur)

wettelijke adviseurs de regionale inspecteur van de Volksgezondheid en Milieuhygiëne van het ministerie van VROM, de regionale directeur Landbouw, Natuur en Openluchtrecreatie van het ministerie van LNV en de adviseurs in het kader van het besluit waarvoor het MER wordt gemaakt

huidige situatie

- nationaal verbindend wegennet
- regionaal verbindend wegennet
- regionaal verbindend wegennet gepland

- D Dentgenbachweg
- E Emmaweg
- H knooppunt Hopel
- K Karel Doormanstraat

[-] gemeentegrens

woon-, industriegebied



plangebied

- nationaal verbindend wegennet
- regionaal verbindend wegennet
- regionaal verbindend wegennet gepland
- plangebied segment **A** - **F**
- ▲ scheiding segment
- gemeentegrens
- woon-, industriegebied

