



Provincie
Limburg

RICHTLIJNEN

BUITENRING PARKSTAD



RICHTLIJNEN
VOOR HET MILIEU-EFFECTRAPPORT
BUITENRING PARKSTAD

Gedeputeerde staten van Limburg

1 februari 2000

INHOUDSOPGAVE	PAG.
- Hoofdpunten van de richtlijnen	2.
1. Inleiding	3.
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	4.
2.1 Probleemstelling	
2.2 Doel	
2.3 Besluitvorming	
2.4 Te nemen besluiten	
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	7.
3.1 Algemeen	
3.2 Keuze/afbakening van de alternatieven	
3.2.1 Ecologische Hoofd structuur	
3.2.2 Habitat- en Vogellichtlijn	
3.3 Alternatieven	
3.3.1 Fase 1	
3.3.2 Fase 2	
3.3.3 Referentiekader en meest milieuvriendelijk alternatief	
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieueffecten	11.
4.1 Algemeen	
4.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	
4.3 Bodem en water	
4.4 Levende natuur	
4.5 Geluid en trillingen	
4.6 Lucht	
4.7 Veiligheid	
4.8 Woon- en leefmilieu	
5. Vergelijking van alternatieven	16.
6. Leemten in informatie	17.
7. Evaluatieprogramma	17.
8. Vorm en presentatie	18.
9. Samenvatting van het MER	18.
BIJLAGE:	19.
Lijst van insprekers en binnengekomen inspraakreacties	

HOOFDPUNTEN VAN DE RICHTLIJNEN

- Mede omdat de realisatie van de gehele buitenring niet op korte termijn zal worden uitgevoerd dient in het MER een realistisch-scenario t.a.v. verkeersintensiteiten te worden uitgewerkt. Hierbij kan gebruik worden gemaakt van bestaande verkeersmodellen o.b.v. het SVV II met een doorkijk naar 2020. Daarbij dient te worden gezien of hiermee daadwerkelijk optredende verkeersontwikkelingen in voldoende mate worden meegenomen;
- Gelet op de aanwezigheid van kwetsbare natuurgebieden met een speciale beleidsstatus (zoals ligging in de Ecologische Hoofdstructuur, Europese richtlijn, aanwezigheid Rode Lijstsoorten) dient nadrukkelijk aandacht besteden te worden aan de beschrijving van de gevolgen van de ingrepen in de natuur.
- Het MER fase 1 dient zich te richten op (milieu)informatie die nodig is voor een verantwoorde selectie en afbakening van alternatieven, op basis waarvan kan worden gekomen tot de keuze van een voorkeurscorridoren. Het MER fase 2 richt zich op (milieu)informatie ter onderbouwing van keuzes voor de verdere uitwerking en optimalisering van het voorkeursalternatief.
- In het MER dient per tracédeel gekeken te worden naar nul-plus alternatieven. De voorgestane ringstructuur dient nader onderbouwd te worden, tevens dient te worden aangegeven waarom alternatieve ontsluitingsstructuren niet wenselijk zijn.

1. INLEIDING

De provincie Limburg streeft samen met de parkstad-gemeenten naar realisatie van een Buitenring Parkstad om daarmee de bereikbaarheid van Parkstad te verbeteren. Deze Buitenring Parkstad betreft de aanleg van nieuwe weggedeelten en de verbreding en opwaardering van bestaande weggedeelten 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.

De m.e.r.-procedure ging van start met de kennisgeving van de startnotitie in de Staatscourant van 13 september 1999. De richtlijnen zijn opgesteld op basis van de advies-richtlijnen van de commissie voor de Milieueffectrapportage en de binnengekomen inspraakreacties.

Gedeputeerde Staten hebben gekozen voor uitvoering van de tracé/m.e.r.-procedure in twee fasen. De richtlijnen hebben betrekking op beide fasen. In de eerste fase gaat de aandacht hoofdzakelijk uit naar de beoordeling van nut en noodzaak van de buitenring en naar de vergelijking 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 Provinciaal Omgevingsplan Limburg (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 tracévarianten worden vergeleken. De Tracénota/MER in deze tweede fase vormt de basis voor een provinciaal tracé-besluit als aanvulling/uitwerking van het POL.

Wanneer nodig mocht blijken de richtlijnen voor de tweede fase toe te spitsen of te actualiseren, zal de Commissie voor de milieueffectrapportage dit aangeven in haar toetsingsadvies over de Tracénota/MER fase 1.

2. PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING

Artikel 7.10. lid 1. onder a van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een beschrijving van het geen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd”

Artikel 7.10, lid 1. onder c van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waaraan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van bestuursorganen. die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.”

2.1 Probleemstelling

De startnotitie noemt drie hoofdproblemen welke aanleiding zijn voor de voorgenomen aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg:

- knelpunten in de doorstroming op een aantal wegen die deel uitmaken van het regionaal verbindend wegennet;
- een onvoldoende ontsluiting van met name de oostzijde van Parkstad Limburg in relatie tot de potentiële ruimtelijk-economische ontwikkeling- en in dat gebied;
- leefbaarheidsproblemen als gevolg van de belasting door regionaal verkeer van een aantal wegen door woonwijken.

De probleembeschrijving dient zich te richten op de bestaande en toekomstige situatie, waarbij aangegeven moet worden waar, in welk opzicht en in welke mate zich concrete knelpunten voordoen dan wel verwacht worden.

Tevens dient duidelijk te zijn over welke periode de problemen worden verwacht en welke gegevens en aannamen daar aan ten grondslag liggen. Bij het specificeren van de problemen dienen tevens ook gerelateerde ruimtelijk-economische ontwikkelingen te worden betrokken. Hierbij dient inzicht te worden geboden in de mate waarin elk van de alternatieven voor deze problemen een oplossing biedt.

Verkeersprognose

In (een bijlage van) het MER moet een beschrijving worden opgenomen van het gehanteerde verkeers- en vervoersmodel. De sociaal-economische, demografische, financieel-economische en verkeerskundige uitgangspunten voor het model dienen daarbij te worden aangegeven. Er dient mede o.b.v. het verkeersmodel inzicht te worden gegeven in:

- de verdeling over de verplaatsingsmotieven;
- de modal split;
- de omvang van de onderscheiden verkeersstromen; dit om na te kunnen gaan in hoeverre sprake is van een nationaal dan wel regionaal/lokaal probleem van vracht- dan wel personenverkeer en waarbij aandacht moet worden besteed aan de invloed van het verkeer uit de regio Aken;
- de verwachte congestiekansen.

In de regionale verkeersmodellen wordt vaak nog uitgegaan van een succesvol Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II)-beleid. De Commissie constateert dat de algemeen heersende opvatting is, dat de streefcijfers uit het SVV-II voor 2010 niet zullen worden gehaald. Deze opvatting is ook terug te vinden in de Perspectievennota van 1998 van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In haar advies-richtlijnen wijst de Commissie op art. 7.27 lid 2 van de Wet milieubeheer. Hierin wordt gesteld dat het bevoegd gezag géén besluit kan nemen *indien de gegevens die in het milieueffectrapport zijn opgenomen redelijkerwijs niet meer aan het besluit ten grondslag kunnen worden gelegd in verband met aanmerkelijke wijziging van de omstandigheden waarvan bij het maken van het milieurapport is uitgegaan.*

Mede gelet op het feit dat het onderhavige project naar verwachting deels pas na 2010 zal worden uitgevoerd dient in het MER bezien te worden of de modeluitkomsten realistisch zijn.

Een te lage inschatting van de automobiliteitsontwikkeling kan immers leiden tot het ontwikkelen van suboptimale, niet duurzame, oplossingen. Voorkomen moet worden dat net voor, tijdens of vlak na de uitvoering van de infrastructurele maatregelen blijkt dat de maatregelen onvoldoende oplossend vermogen hebben.

2.2 Doel

Met de realisatie van de Buitenring Parkstad meerdere doelen worden nagestreefd. Centraal staan het verbeteren van de doorstroming (ook voor OV), toegankelijkheid, leefbaarheid en verbetering van de perspectieven voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling.

Deze doelen dienen in het MER nader te worden geconcretiseerd zodat het mogelijk wordt de milieugevolgen daarop te toetsen.

Huidige en toekomstige leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen dienen te worden beschreven, zodat het maatschappelijke nut en de maatschappelijke noodzaak van de voorgenenomen activiteit duidelijk wordt.

2.3 Besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden of er in (de omgeving van) het studiegebied gebieden liggen, die op grond van milieuaspecten een speciale status) in het beleid hebben of krijgen (bijvoorbeeld beschermd natuurmonument Kathagen en dal van de Geleenbeek, dal van de Merkelbekerbeek en de Rode Beek, het bronnenbosje bij Bovenste Hof, de Schinveldse bossen en de Brunssummerheide). De consequenties hiervan voor de ontwikkeling van alternatieven moeten eveneens worden aangegeven. Tevens moet worden beschreven welke criteria voor de afweging van alternatieven (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid worden ontleend.

2.4 Te nemen besluiten

Uit de startnotitie blijkt dat er sprake zal zijn van een gefaseerde besluitvorming met een gefaseerde m.e.r. Allereerst zal het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) worden vastgesteld, waarin een concrete ruimtelijke reservering voor de Buitenring Parkstad in de vorm van een corridor wordt opgenomen. Daarna volgt een provinciaal tracé-besluit als aanvulling/uitwerking van het POL waarin de concrete tracés worden bepaald.

Voor het kunnen laten plaatsvinden van de gefaseerde besluitvorming is het van belang dat essentiële informatie aanwezig is bij het besluit over de vaststelling van het POL (fase I). Dit betekent dat de gekozen oplossing voor de problematiek concreet in het POL moet worden weergegeven. Dat wil zeggen concreetheid naar plaats omvang en functie.

Deze procedurele informatie moet in het MER worden beschreven. Tevens moet worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad de besluitvorming geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10, lid 1. onder b van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen, en de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven. “

Artikel 7.10, lid 3 van de Wm:

“Tot de Ingevolge het eerste lid. onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt.”

Artikel 7.10, lid 4 van de Wm:

“Het bevoegd gezag kan bepalen dat, indien niet alle nadelige gevolgen voor het milieu kunnen worden beperkt, bij de ingevolge het eerste lid. onder b. te beschrijven alternatieven tevens de mogelijkheden worden beschreven om door het treffen van voorzieningen of maatregelen elders de resterende nadelige gevolgen te compenseren. “

3.1 Algemeen

De afbakening van alternatieven en varianten dient op inzichtelijke wijze gerelateerd te worden aan de probleemstelling en doelen. De voorgenomen activiteit en relevante alternatieven moeten worden beschreven voor zover ze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om daarbij onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de realisatiefase (inrichting/ aanleg) en de gebruiksfase (gebruik en beheer). Het is wenselijk om bij de beschrijving en vergelijking ook ruimtelijk-economische ontwikkelingen te betrekken, voor zover deze in samenhang met de voorgenomen activiteit of alternatieven zullen of kunnen worden gegenereerd.

Leefbaarheidsbevorderende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven of en zo ja welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen worden genomen. Dit kunnen preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen zijn.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval maatregelen te worden overwogen zoals geluidsschermen of geluidswallen, verdiepte ligging of ondertunneling, afscherming van natuurgebieden voor verlichting, toepassen van geluidarm asfalt, geluidwerende maatregelen in verband met de fauna en maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo)hydrologische relaties.

3.2 Keuze/afbakening van de alternatieven

3.2.1 Ecologische Hoofdstructuur

Aangezien verwacht mag worden dat enkele van de voorgestelde alternatieven effecten zullen hebben op de Provinciale Ecologische Structuur, geldt het “nee tenzij”-principe uit het Structuurschema Groene Ruimte. Het MER zal derhalve moeten beschrijven of

de beschouwde alternatieven, ook na het treffen van mitigerende maatregelen. wezenlijke waarden in deze gebieden aantasten. Als er wezenlijke waarden worden aangetast, moet worden aangegeven:

- of er een zwaarwegend maatschappelijk belang is voor realiseren van de activiteit in of nabij de gevoelige gebieden;
- of er alternatieve tracés mogelijk zijn waarbij geen wezenlijke waarden worden aangetast. Indien dat het geval is zullen deze tracé-alternatieven moeten worden uitgewerkt op hetzelfde detailniveau als de overige alternatieven;

en indien er geen alternatieve tracés in fase 1 te vinden zijn, dient in fase 2 aangegeven te worden

- welke fysieke compenserende maatregelen bij de alternatieven genomen kunnen worden, indien ook na het treffen van mitigerende maatregelen wezenlijke waarden worden aangetast.

3.2.2 Habitat- en Vogelrichtlijn

In het MER dient duidelijk te worden gemaakt of delen van het studiegebied onder de Habitatrichtlijn of Vogelrichtlijn valt. Indien dit het geval is zijn de beschermingsformules van deze richtlijnen van toepassing. Bij vergelijking en beoordeling van milieugevolgen moet worden aangegeven:

- of er zekerheid bestaat dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet worden aangetast;
- als die zekerheid niet bestaat, of er alternatieve oplossingen zijn, die deze zekerheid wel kunnen geven;
- of er dwingende redenen van groot openbaar belang bestaan om het project te rechtvaardigen indien aantasting van de natuurlijke kenmerken plaatsvindt en bij afwezigheid van alternatieve oplossingen;

en indien na het doorlopen van deze stappen (in fase 1) blijkt dat er geen alternatieve mogelijkheden zijn en er toch habitat- en vogelrichtlijngebieden worden doorsneden dient in fase 2 aangegeven te worden

- welke compenserende maatregelen worden getroffen, indien het project wordt uitgevoerd.

3.3 Alternatieven

Rekening houdend met de voorgestelde gefaseerde besluitvorming, wordt een werkwijze voorgesteld waarbij de keuze en afbakening van alternatieven per fase wordt afgestemd op de aard en reikwijdte van het in de betreffende fase te nemen besluiten.

3.3.1 Fase 1

In fase 1 moet allereerst het nut en de noodzaak van de buitenring worden beschreven. Als blijkt dat geen andere oplossing dan aanleg van de buitenring mogelijk/wenselijk is, kan vervolgens in deze fase van het MER het onderzoek beperkt blijven tot de keuze en afbakening van de corridors.

Nut en noodzaak

In de startnotitie wordt beschreven dat de problemen alleen kunnen worden opgelost door de aanleg van de buitenring. Mede gelet op het feit dat sprake kan zijn van aantasting van gevoelige gebieden dient te worden beschreven waarom andere oplossingen voor het aanleggen van de buitenring niet worden voorgestaan. Deze informatie is nodig om het maatschappelijk nut en de maatschappelijke noodzaak te onderbouwen.

Nulplusalternatief

Het nulplusalternatief (per tracé-deel) gaat uit van de aanleg van een buitenring, waarbij in beginsel geen nieuwe aanleg van wegen plaatsvindt, maar voor de tracédelen A tot en met F de bestaande wegen zo goed mogelijk worden benut. Door toepassing van maatregelen -gericht op de verbetering van de bestaande situatie- moet worden geprobeerd aan de doelen tegemoet te komen. Maatregelen waarop het nulplusalternatief berust, kunnen zijn:

- optimale benutting van de bestaande wegenstructuur door het verbeteren van de doorstroming door middel van verkeerstechnische maatregelen in
- combinatie met wegaanpassingen die barrièrewerking en overlast voor aangrenzende woongebieden verminderen, zoals een plaatselijk verdiepte ligging, ongelijkvloerse kruisingen en/ of parallelwegen;
- vergroten van de herkenbaarheid van de ontsluitingsstructuur, rekening houdend met principes op basis van 'Duurzaam Veilig';
- bevordering van openbaar vervoer en langzaam verkeer in samenhang met flankerend beleid zoals parkeerbeleid.

Voor het nulplusalternatief kunnen per tracédeel meerdere mogelijkheden voor concrete invulling bestaan.

Ontsluitingsstructuur alternatief

De voorgestane ringstructuur dient nader te worden onderbouwd. Beschreven dient te worden waarom andere structuren niet wenselijk zijn of waarom deze niet of minder aan de doelstellingen voldoen.

3.3.2 Fase 2

De tweede fase van de Tracénota/MER richt zich op de uitwerking van het in de Tracénota/MER fase 1 gekozen voorkeurscorridoren/alternatieven. De verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zal -afhankelijk van de aard- betrekking kunnen hebben op nieuw aan te leggen wegdelen en/of bestaande wegen. Bij bestaande wegen moet inzicht worden gegeven in de wijze waarop maatregelen worden uitgevoerd zoals vorm en ruimtebeslag van aansluitingen op het onderliggend of bovenliggend wegennet, ruimtelijke en ecologische inpassing, dwars- en lengteprofielen, mitigerende maatregelen ter plaatse van gevoelige (natuur)gebieden. Bij nieuw aan te leggen wegdelen dient ook nog te worden aangegeven welke traceringsalternatieven (horizontaal en verticaal) mogelijk zijn.

De Commissie verwacht dat in deze fase de nadruk kan liggen op een afzonderlijke beschouwing van de verschillende tracédelen. De samenhang tussen de tracédelen moet daarbij echter niet uit het oog worden verloren.

Voor zover vanuit verkeers- of milieuoogpunt zinvol, dienen in het MER horizontale en/of verticale tracéalternatieven te worden onderscheiden.

3.3.3 Referentiekader en meest milieuvriendelijk alternatief

Voor zowel fase 1 als fase 2 moeten een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en een referentiekader worden uitgewerkt. De Commissie gaat er vanuit dat het detailniveau waarop deze alternatieven worden uitgewerkt verschillend zal zijn voor fase 1 en fase 2.

Nul-alternatief/referentiekader

Het nulalternatief is het alternatief waarbij de voorgenomen activiteit niet plaatsvindt. Aangegeven moet worden of het nulalternatief in relatie tot de doelstellingen van deze MER een reëel alternatief is. Is dit niet het geval, dan kan worden volstaan met de beschrijving van de bestaande toestand inclusief de autonome ontwikkeling als referentiekader.

Het meest milieuvriendelijk alternatief

Het MMA moet:

- realistisch zijn, dat wil zeggen dat het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen; uitgaan van de beste mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu.
Uitgangspunt voor het MMA moet zijn dat (potentieel) waardevolle natuurgebieden niet worden doorsneden of anderszins worden aangetast. Tevens moeten ecologische relaties tussen (ook grensoverschrijdende) gebieden met natuurfuncties niet worden bemoeilijkt. Waar mogelijk moeten in het MMA bestaande ecologische verbindingen worden verbeterd. Zeker voor het traject C (Brunssum) betekent dit dat een grote inspanning gepleegd moet worden om ingrepen in te passen zodat de natuurkwaliteit niet wordt aangetast en de ecologische structuur geoptimaliseerd wordt.

4. BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEUEFFECTEN

4.1 Algemeen

Artikel 7.10. lid 1. onder d van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede van de te verwachten ontwikkeling van dat milieu. Indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen”.

Artikel 7.10. lid 1. onder e van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven”.

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied, inclusief de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat de voor- genomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan nieuwe bedrijventerreinen.

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen de milieuentwikkelingen worden weergegeven aan de hand van verschillende scenario's.

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) moet op kaart worden aangegeven en omvat de tracés van de verschillende alternatieven en de omgeving waarin effecten kunnen optreden (ook grensoverschrijdend). De omvang van het studiegebied kan per milieuaspect (lucht, bodem, water, et cetera) verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

Bij de afbakening van het studiegebied voor de milieuaspecten geluid en lucht kan worden uitgegaan van het gebied dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling. Als vuistregel kan daarbij een significante verandering in de intensiteit op een wegvak gelijk gesteld worden aan een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de bestaande situatie.

Tevens moet op kaart een overzicht worden gegeven van de in het studiegebied gelegen gevoelige gebieden en objecten zoals natuurgebieden, potentiële natuurgebieden en ecologische verbindingen.

Type Milieu-informatie

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet, waar nodig, de ernst worden bepaald in termen van aard, omvang, reikwijdte, mitigeerbaarheid en compenseerbaarheid;
- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed (bijvoorbeeld daling emissies door opheffen verkeerscongestie en afname van de geluidsbelasting);
- onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld en minder gangbare voorspellingsmethoden moeten worden gemotiveerd;
- vooral aandacht moet besteed worden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieuaspecten.

4.2 Landschap, cultuurhistorie en archeologie.

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch, inclusief archeologisch belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals bebouwings- en beplantingselementen, kastelen, verkavelings-, ontginnings- en wegenpatronen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle natuurgebieden);
- aanwezigheid/aantasting van archeologische patronen en vindplaatsen.

4.3 Bodem en water

Het MER dient inzicht te verschaffen in de kwaliteit en de opbouw van de bodem en de kwaliteit en stroming van het grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit. Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/ vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw van zeldzame geologische lagen of bodemtypen.

4.4 Levende natuur

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- aanwezigheid, respectievelijk aantasting/uitbreidingsmogelijkheden van (elementen van) de ecologische hoofdstructuur, beschermde gebieden, reservaten;
- (toekomstige) aanwezigheid van beschermde soorten en doelsoorten van het natuurbeleid, alsmede zeldzame en bedreigde soorten (Rode-Lijst- soorten zoals Eikelmuis, Vroedmeesterpad, Weerschijnvlinder, lepepage en Koninginnepage);
- (toekomstige) aanwezigheid van ecosystemen met een grote graad van ongeschondenheid, kwetsbaarheid en/of onvervangbaarheid (zoals bron- en hellingbos, kalkgrasland, schraalland en veengebied).
Als hier geen zinvolle voorspellingen over kunnen worden opgesteld, dan dient ten minste zo veel mogelijk inzicht te worden verschaft in:
- (toekomstige) ecologische systemen en relaties: de relaties tussen de verschillende habitats binnen het studiegebied en verbindingen met leefgebieden buiten het studiegebied en de instandhouding danwel verbetering van zogenaamde "groene wiggen" die flora en fauna in staat stellen tot ver in het onderhavige verstedelijkte gebied door te dringen;
- toekomstige landschapselementen die de ecologische relaties bevorderen of die barrières opleveren voor deze relaties;
- (veranderende) functies van het gebied als voortplantings-, overwinterings-, pleister- of -foerageerplaats voor diverse diersoorten, met nadruk op zeldzame en bedreigde soorten en soorten kenmerkend voor bijzondere omstandigheden.

Bij de beschrijving van de effecten dient rekening gehouden te worden met de invloeden van directe vernietiging, verdroging, verstoring, versnippering en eutrofiëring. Ook de effecten van depositie van stikstof op voor verzuring gevoelige natuurgebieden (heide) moeten worden aangegeven.

4.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de geluidsbelasting (inclusief die van de andere relevante bronnen: andere wegen, rail-, vliegverkeer, industrie et cetera), zo mogelijk berekend met behulp van het referentieniveau van het omgevingsgeluid;
- de niveaus ten gevolge van eventueel aanwezige niet-omgevingseigen bronnen;
- geluidssaneringssituaties;
- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren;
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI) of via de dosis-effectrelaties van VROM;
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatieve stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;

- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 m van de weg (met schatting van het schaderisico). Voor zover methodisch mogelijk moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld. De Commissie vraagt om in eerste instantie de geluidssituatie aan te geven zonder geluidbeperkende maatregelen, zoals schermen en ZOAB. Daarnaast dient het effect van geluidbeperkende maatregelen te worden aangegeven.

Indien hiertoe aanleiding is kunnen de geluid- en trillingseffecten tijdens de aanlegfase worden opgenomen (gevolgen van aan- en afvoer van materiaal, van tijdelijke verandering van verkeerscirculatie op aansluitende wegennet door omleidingen en stremmingen). Het cumulatieve effect hiervan kan kwalitatief beschreven worden. Extra aandacht dient gegeven te worden aan werkzaamheden in de bebouwde omgeving, in het broedseizoen en in de nachtperiodes.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaï van de Wet geluidhinder.

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten veranderingen in de verkeerssamenstelling en de verdeling van voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag, dagen van de week, respectievelijk periodes van het jaar moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidsbelasting worden vermeld. Eventueel wordt onderscheid gemaakt in Leq- waarden voor de dag- (07 -19 uur), de avond- (19 -23 uur) en de nachtperiode (23 -07 uur) af- zonderlijk, alsmede in Letm-waarden, een en ander overeenkomstig de voor- schriften bij de Wet geluidhinder.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidsafschermende voorzieningen, mag - de aftrek in gevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder niet worden toegepast.

4.6 Lucht

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- huidige en te verwachten luchtkwaliteit op leefniveau aan de hand van de volgende stoffen: NO₂, O₂, benzo(a)pyreen, zwarte rook (roet), fijn stof. Het betreft zowel de achtergrondkwaliteit in het gebied, als de verhoging daarvan nabij de wegen.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit in de tunnel/verdieping, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Hierbij kan tot 30 meter uit de wegas het CAR-model worden gebruikt: verder van de wegas af en buiten de bebouwde kom geven lijnbronmodellen een betrouwbaarder voorspelling.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.7 Veiligheid

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- veranderingen in de individuele risicocontourafstanden voor de grens- waarde 10-6 en de streefwaarde 10-8;
- toetsing aan de norm van 10-6 per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten:
- indicatie van verandering in het groepsrisico:
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

Externe veiligheid dient te worden ondergebracht bij de milieueffecten en niet onder de verkeerseffecten zoals in de startnotitie gebeurt.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de gezamenlijke gevolgen van ongelijksoortige milieuaspecten (geluid, trillingen, lucht, (verkeers-)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder). gedwongen vertrek (sloop van huizen)) op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven, vooral de bewoners. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieuontwikkeling en de milieueffecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bij- voorbeeld de meest gebruikte routes naar school openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur; (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (geluidhinder, trillingshinder, luchtkwaliteit. sociale onveiligheid. visuele hinder, stank/ stof. et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van bijzondere bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (o.a. woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

5. VERGELIJKING VAN ALTERNATIEVEN

Artikel 7.10. lid 1. onder f van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven”.

De milieueffecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop de positieve en negatieve effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

In het deel van het MER dat op fase 1 van de besluitvorming is gericht dient de vergelijking zich te concentreren op de daarvoor relevante keuzes. Deze liggen op het niveau van de alternatieven en de varianten die daarvan onderdeel uitmaken en daarmee op het tracé als geheel. Om te voorkomen dat relevante informatie verloren gaat, is het gewenst dat goed navolgbaar blijft, hoe de vergelijking naar het niveau van de alternatieven is geaggregeerd. Dit geldt zowel voor de afzonderlijke tracédelen A t/m F, als voor de categorieën milieueffecten.

In het deel van het MER dat zich richt op fase 2 van de besluitvorming, liggen de keuzes naar verwachting meer op het niveau van de afzonderlijke tracédelen, maar daarbij moet de samenhang tussen de tracédelen niet uit het oog worden verloren. De vergelijking zal moeten plaatsvinden op basis van meer gedetailleerde informatie. Tevens dienen bij de vergelijking de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid te worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt, wordt aanbevolen een indicatie te geven van de kosten van de verschillende alternatieven.

6. LEEMTEN IN INFORMATIE

Artikel 7.10. lid 1. onder 9 van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen (d.w.z. van de bestaande milieutoestand en autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieueffecten’ ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens.”

Het MER moet aangeven over welke milieuaspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens of waar zich grote onzekerheden voordoen in de voorspelling van de milieu-effecten. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieuaspecten die (vermoedelijk) in de verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu- informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- hoe ernstig leemten en onzekerheden zijn voor het te nemen besluit;
- de consequenties die leemten en onzekerheden hebben voor het besluit.

7. EVALUATIEPROGRAMMA

Artikel 7.39 van de Wm:

“Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen.”

Bij de besluiten moet worden aangegeven op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Het verdient aanbeveling in het MER reeds een aanzet tot een programma voor dit onderzoek te geven omdat er een sterke koppeling bestaat tussen onzekerheden in de gebruikte voorspellingsmethoden, de geconstateerde leemten in kennis en het te verrichtten evaluatieonderzoek.

8. VORM EN PRESENTATIE

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten. Verder wordt aanbevolen om:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden onder andere door achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, topografische namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda erbij te voegen en indien relevant of wenselijk ook het aangrenzende Duitse grondgebied een vergelijkbare invulling te geven;
- alternatieven en varianten aan te geven op een duidelijke topografische kaart en tevens in beeld te brengen met behulp van perspectieftekeningen of fotomontages.

9. SAMENVATTING

Artikel 7.10. lid 1. onder h van de Wm:

Een MER bevat ten minste:

“een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven.”

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door belanghebbenden en insprekers en het verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het MMA;
- belangrijke leemten in kennis.



**Gemeente
Onderbanken**

Gedeputeerde Staten van Limburg
afd. Coördinatie en Ondersteuning
postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

1 A
→ Raymond W. Bach
LS 30/9

21/9
[Signature]

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7831		
Stuk nr.	99/45903		
INGEK.	24 SEP. 1999		
MCLX	I. REG.	ONTVSEV J/N MR.	AFSTUK

Uw kenmerk : 99/42665
Uw brief d.d. : 9 september 1999
Ons kenmerk : DMET/99-3548
Onderwerp : startnotitie buiten-
ring Parkstad

Behandeld door : D.R.C. Metsemakers
Doorkiesnr. : 045-5278747
Schinveld, : 13 september 1999
Bijlage(n) :

23 SEP. 1999

Geacht college,

Naar aanleiding van de terinzagelegging van de startnotitie tracé/MER Buitenring Parkstad berich-
ten wij u als volgt.

Op pagina 17 van de startnotitie wordt bij segment C ingegaan op de wisselwerking met mogelijke
ruimtelijke ontwikkelingen rond Brunssum. Wij verzoeken u om bij de noordelijke variant van
segment C eveneens de wisselwerking met ruimtelijke ontwikkelingen in Onderbanken te betrek-
ken.

Verder verzoeken wij u om in hoofdstuk 6 (te onderzoeken effecten) eveneens de draag-
kracht/bodemgesteldheid van de bodem te onderzoeken.

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Onderbanken,
secretaris, burgemeester,

F.C.W. Geraets

H.J. Meljers

Postadres
Postbus 1090
6450 CB Schinveld

Bezoekadres
Kloosterlaan 7
6451 EN Schinveld

Tel. 045 - 5278787
Fax 045 - 5271272



Gemeente Onderbanken

Gedeputeerde Staten van Limburg
afd. Coördinatie en Ondersteuning
postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

1b

Provincie Limburg			
Zaak nr. CC 7831			
Stuk nr. 99/49220			
INGEK. 14 OKT. 1999			
HH 14/10 R. Ubachs m CX	T. REG	ONTVBEV J/N NR:	AF STUK

Uw kenmerk : 99/42665
Uw brief d.d. : 9 september 1999
Ons kenmerk : DMET/99-3548
Onderwerp : startnotitie buiten-
ring Parkstad

Behandeld door : D.R.C. Metsemakers
Doorkiesnr. : 045-5278747
Schinveld, : 8 oktober 1999
Bijlage(n) :

12 OKT. 1999

Geacht college,

Naar aanleiding van de informatiebijeenkomst inzake de startnotitie tracé/MER Buitenring Parkstad d.d. 5 oktober j.l., merken wij in aanvulling van onze brief d.d. 23 september 1999 het volgende op.

Wij hebben u in onze brief d.d. 23 september 1999 verzocht om bij de noordelijke variant van segment C eveneens de wisselwerking met ruimtelijke ontwikkelingen in Onderbanken te betrekken. Hieraan voegen wij het volgende toe.

Op dit moment zijn wij bezig met de voorbereiding van het bestemmingsplan Rode Beek. Het voor de realisering benodigde terrein is gelegen binnen de corridor van de C-noordvariant.

Het grootste gedeelte van de gronden binnen de corridor van de C-noordvariant wordt echter in beslag genomen door waardevol natuurgebied. Teneinde te voorkomen dat een eventuele tracé-keuze zou worden belemmerd, zijn wij bereid het bestemmingsplan Rode Beek, in afwachting van de tracé/MER-studie, voorlopig op te schorten.

Verder verzoeken wij u om in hoofdstuk 6 eveneens andere vormen van overlast, die reeds in een onderzoeksgebied aanwezig zijn, te onderzoeken en mee te nemen teneinde cumulatieve effecten te voorkomen.

Volledigheidshalve merken wij op dat wij ervan uitgaan dat in de onderhavige mer-studie beide corridors integraal worden beschouwd en dat aan de hand daarvan een corridor wordt gekozen.

Postadres
Postbus 1090
6450 CB Schinveld

Bezoekadres
Kloosterlaan 7
6451 EN Schinveld

Tel. 045 - 5278787
Fax 045 - 5271272

Gemeente
Onderbanken

Wij vertrouwen erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd en verzoeken u onze opmerkingen bij de tracé/MER-studie te betrekken.

Hoogachtend,
burgemeester en wethouders van Onderbanken,
secretaris, burgemeester,



F.C.W. Geraets



H.J. Meijers

Provincie Limburg			
Zaaknr CC 7831			
Sleutel 99/47765			
INGEK. - 6 OKT. 1999			
G'10 HH R. Ubachs	T REG	ONTVEV J7N	AF STUK NR.

Van Gedeputeerde Staten

Langs deze weg willen wij, de Aktiegroep "Verontruste Ouders" inspraak plegen v.w.b. de Startnotitie voor de Tracé/MER-studie Buitenring Parkstad.

Aangezien door kopiëren de geschreven tekst wegvalt is de inbreng van "Verontruste Ouders" hieronder weergegeven. STUDIE

Aan gedeputeerde Staten,

Langs deze weg willen wij, de Aktiegroep "Verontruste ouders" inspraak plegen v.w.b. de Startnotitie voor de Tracé/MER-studie Buitenring Parkstad. Met name de zone B baart ons zorgen.

Wij vrezen, dat er uitgegaan wordt van de huidige weg, de N298 oftewel "Randweg".

1. wij grenzen met onze woonwijk rechtstreeks aan deze weg en willen dus absoluut geen 2x2 baansweg (lees racebaan) in onze achtertuin.
2. Daarnaast sporten onze kinderen aan de overkant van deze weg. De nu reeds onveilige situatie verslechtert dan alleen maar.

Wij bieden twee alternatieven aan:

- A. De "oude keuze" achter het veld van voetbalvereniging Mariarade langs de buitenkant van Vaesrade;
- B. Het verplaatsen van de Randweg, ruilen met de sportvelden. D.w.z. de sportvelden tegen de woonwijk aan en de Randweg omleiden langs de buitenkant.

Wij willen nogmaals benadrukken, dat wij ons behoorlijk bezorgd maken over de toekomstige verkeerssituatie direct naast onze woonwijk (met momenteel veel schoolgaande kinderen, die van de Randweg gebruik maken)!

Wij hopen, dat u met onze voorstellen rekening zult houden bij het definitief bepalen van uw keuze.

Namens "Verontruste ouders"
p/a Hoogstraat 27'6432 BD Hoensbroek

ZK661.

Van

2. 10.10.99

3. 10.10.99

4. 10.10.99

10.10.99

10.10.99

10.10.99

10.10.99



(31962)

Provincie Limburg

Zaak nr CC 7831

Stuk nr 99/47666

INGEK. - 5 OKT. 1999

T REG

ONTVEY

AF STUK

J/N

NR:

NIX

Hulsberg, 30 september 1999

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

Onderwerp: Start-notitie tracé/m.e.r. buitenring Parkstad

Geachte Heren/Dames,

Het IVN-Nuth en IVN-Hoensbroek wijzen de geplande segmenten A en B binnen het plangebied buitenring Parkstad af, vanwege de hoge natuur- en landschapswaarden die onder druk komen te staan. Onder andere de Hellebroekerbeemden, de beemden Nuth-Schinnen, de Kathagerbeemden (staatsnatuurmonument) en de beemden Schurenberg blijken aangetast te (kunnen) worden bij uitvoering van deze plannen. Deze waardevolle natuurgebieden liggen in het Geleenbeekdal, een niet te compenseren gebied daar er geen tweede van bestaat. In alle provinciale en gemeentelijke plannen vervult dit dal een belangrijke rol in de Ecologische Hoofdstructuur, als ecologisch natuurontwikkelingsgebied, enz.

Om deze reden prefereren beide organisaties het nul-alternatief.

Hoogachtend,

H. Quadackers, waarnemend voorzitter IVN-Hoensbroek

S. Keulen, voorzitter IVN-Nuth.

Kopie aan B&W Gemeente Nuth.

4A

Waterschap
Roer en Overmaas

TELEFAX

aan : PROVINCIE LIMBURG AFD. MCX
ter attentie van : dhr. Ubaghs
faxnummer : 043- 389 70 18

behandeld door : H.J.M. van Buggenum
datum : 7 oktober 1999
aantal pagina's : 3 (inclusief voorblad)

**spoed****schriftelijke bevestiging volgt**

**BETREFT: ambtelijk concept-zienswijze
Startnotitie tracé/mer Buitenring Parkstad**

Geachte heer Ubaghs,

Bij deze fax ik u ter kennisname het ambtelijk concept dat waarschijnlijk pas op 25 oktober 1999 in de vergadering van ons dagelijks bestuur kan worden behandeld. De bestuurlijk geaccordeerde zienswijze wordt u dan zo spoedig mogelijk toegezonden.

Ik vertrouw erop u hiermee van dienst te zijn,

Hoogachtend,

H.J.M. van Buggenum,
Afd. planning en onderzoek

**INDIEN U NIET ALLE PAGINA'S HEEFT ONTVANGEN, WILT U ONS DIT DAN
ZO SPOEDIG MOGELIJK LATEN WETEN.**

Parklaan 10, 6131 KG Sittard • Postbus 185, 6130 AD Sittard
telefoon (046) 4205700 • telefax (046) 4205701 • E-mail aut@overmaas.nl



Aan het college van Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. afdeling MCX
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7031		
Stuk nr.	99/51704		
INGEK.	1 NOV. 1999		
	T. REG	ONTVBEV J / N	AF STUK
		NR :	

Sittard, 29 OKT 1999

1111
HH
R. Ubochs

MCX

uw kenmerk

uw brief van

ons kenmerk
4951/vBu

behandeld door
H.J.M. van Buggenum

doorkiesnummer
046-4205765

onderwerp:
Zienswijze Startnotitie voor de
tracé/mer-studie Buitenring Parkstad

Naar aanleiding van de terinzagelegging van de Startnotitie voor de tracé/mer-studie Buitenring Parkstad delen wij u het volgende mede.

In de voorliggende startnotitie is sprake van onderzoek naar de consequenties van de verschillende alternatieven en tracékeuzes op onder andere de aspecten bodem, grond- en oppervlaktewater en ecologie.

Voor het waterbeleid kunt u het Provinciaal Waterhuishoudingsplan en onze integrale waterbeheersplannen zuidelijk Zuid-Limburg en Roer en Geleenbeek hanteren. Gezien uw planperiode achten wij het gewenst om in de tracé/mer-studie te zijner tijd het geactualiseerde waterbeleid op te nemen, zoals wordt vastgesteld in het (nieuwe) Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL). Tevens wijzen wij u erop dat wij voornemens zijn om in de loop van 2000 een nieuw integraal waterbeheersplan op te stellen.

De gevolgen voor de landbouw dienen naar onze mening adequaat en kwantitatief tot uiting te komen. Dit geldt met name voor eventuele wijzigingen in (lokale) grond- en oppervlaktewaterstanden, consequenties van verlegging van beken, etc..

Het studiegebied omvat meerdere brongebieden en beken met een specifiek ecologische functie alsook natuurterreinen met hydrologisch gevoelige vegetaties. Wij vragen hiervoor speciale aandacht. Ons waterschap heeft in het gebied momenteel een aantal projecten in voorbereiding op het gebied van beekherstel en verdrogingsbestrijding. De effecten van uw voornemen dienen naar onze mening zoveel mogelijk door middel van kwantitatieve methoden in beeld te worden gebracht, waarbij tevens rekening wordt gehouden met deze toe-

komstige ingrepen en ontwikkelingen. Ons waterschap is gaarne bereid met u in overleg treden en desgewenst gegevens te leveren.

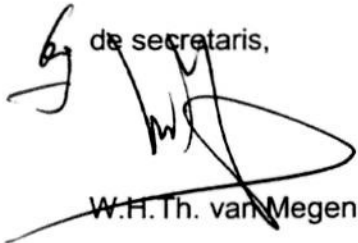
In de startnotitie wordt niet specifiek vermeld of en hoe u rekening houdt met de milieueffecten van eventueel nieuwe aansluitingen c.q. verkeerskundige aanpassingen in de omgeving die als gevolg van de aanleg van de Buitenring noodzakelijk zijn. Het lijkt ons gewenst om hieraan reeds in fase 1 aandacht te besteden.

Tot slot achten wij het met u van groot belang om de kansen te benutten voor het opheffen van ecologische migratiebarrières. Op het gebied van de aquatische ecologie vragen wij speciale aandacht voor beekorganismen en beekbegeleidende organismen, zoals vissen, amfibieën en zoogdieren. Dienaangaande zijn niet alleen de beken met een specifiek ecologische functie (o.a. Merkelbekerbeek en Roode Beek) van belang maar ook beken met een algemeen ecologische functie (o.a. Strijthagerbeek en Anselderbeek).

Hoogachtend,

het dagelijks bestuur,

de secretaris,



W.H.Th. van Megen

de voorzitter,



drs. F.W.G. Laarakker

Provincie Limburg			
Zaak nr.	KAMER VAN KOOPHANDEL		
Stuk nr.	CC 7572 ZUID-LIMBURG		
99/48268			
INGEK. -/8 OKT. 1999			
	T REG	ONTVBEV	AF STUK
Rm		J/N	
		NR:	

Aan het College van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

► KANTOOR MAASTRICHT
MAASBOULEVARD 5
T(043) 350 66 66 F(043) 350 66 60

ONS KENMERK
ES/TT 1421.99

UW KENMERK

DATUM

7 oktober 1999

ONDERWERP

BIJLAGEN

reactie op de startnotitie tracé/
m.e.r.-studie Buitenring Parkstad

Geachte College,

De Kamer van Koophandel heeft met grote belangstelling kennis genomen van bovengenoemde concept-startnotitie. De aanleg van een ringstructuur rond Parkstad Limburg is van cruciale betekenis voor de regionaal economische ontwikkeling van Zuid-Limburg. Wij zijn van mening dat realisatie moet leiden tot het verbeteren van de verkeersstructuur en derhalve van de bereikbaarheid in en rond Parkstad met positieve effecten op de economische ontwikkelingsmogelijkheden.

Ten aanzien van de startnotitie hebben wij de volgende op- en aanmerkingen.

Rol van het bedrijfsleven bij de studie

De aanleg van de buitenring heeft grote invloed op de economische ontwikkelingsmogelijkheden. Niet alleen voor Parkstad zelf, maar voor geheel Zuid-Limburg. Parkstad heeft immers, zoals onder meer geformuleerd in het kader van de POL schets, een opvangfunctie voor het Heuvelland. De kamer is van oordeel dat in een vroegtijdig stadium overleg met het bedrijfsleven vereist is, ten einde deze economische potentie optimaal te kunnen invullen. De kamer heeft hiertoe zelf het initiatief genomen door reeds meer dan een jaar geleden contact te zoeken met het Streekgewest Oostelijk Zuid-Limburg. Op aandrang van de kamer is een bijeenkomst georganiseerd om met de betrokken gemeenten samen de effecten van een buitenring in beeld te brengen. Naar aanleiding van die bijeenkomst is het project Buitenring in een stroomversnelling gekomen. Ook nu het project rond de buitenring een meer formele status heeft gekregen vinden wij een nauwe betrokkenheid van het bedrijfsleven van belang.

Wij zijn dan ook van mening dat de passage op pagina 5 van de startnotitie, waar wordt aangegeven dat tijdens de studie de lokale overheden worden geconsulteerd, aangevuld dient te worden met de opvatting dat het bedrijfsleven bij de studie zeer nauw betrokken dient te worden.

CORRESPONDENTIEADRES:
POSTBUS 1920, 6201 BX MAASTRICHT
BEZOEKADRESSEN:
KANTOOR MAASTRICHT, MAASBOULEVARD 5
KANTOOR HEERLEN, RAADHUISPLEIN 18

ABN AMRO 57.75.27.029

INTERNET: [HTTP://WWW.MAASTRICHT.KVK.NL](http://www.maastricht.kvk.nl)
E-MAIL: INFO@MAASTRICHT.KVK.NL

VOOR INLICHTINGEN UIT DE REGISTERS
T 0900-168 16 84 (f 1,- PER MINUUT)

ALLE INLICHTINGEN WORDEN ZO NAUWKEURIG MOGELIJK GEGEVEN, ZONDER AANSPRAKELIJKHEID ONZERZIJDS.
KAMER VAN KOOPHANDEL EN FABRIEKEN ZUID-LIMBURG





KAMER VAN KOOPHANDEL
ZUID-LIMBURG

VERVOLGBLAD ► 1

Hoofdproblemen en doelstellingen

In de nota worden de volgende drie hoofdproblemen aangegeven:

- het regionaal verbindend wegennet in Parkstad is niet op niveau, daardoor doen zich tal van knelpunten voor in de doorstroming van het verkeer;
- de ontsluiting van het stedelijk gebied is onvoldoende, met name aan de oostzijde van Parkstad Limburg;
- leefbaarheid.

De kamer kan zich in deze analyse van het hoofdprobleem vinden. Ook de geformuleerde doelstellingen, te weten:

- het completeren van het regionaal verbindend wegennet in Parkstad
- het verbeteren van de weginfrastructuur ten behoeve van het openbaar vervoer
- verbetering van de ontsluiting van Parkstad
- verbeteren van de regionale verbinding met de stadsregio Sittard-Geleen
- beperking van het doorgaande verkeer in woongebieden
- verbetering van de verkeersveiligheid

worden door de Kamer onderschreven. Hierbij willen wij wel opmerken dat ook aandacht besteed moet worden aan de verbinding met de A2 via de zogenaamd tractaatweg en de B56 neu. Daarnaast zou ook bezien moeten worden of en op welke wijze de Buitenring een rol zou kunnen spelen voor de verbetering van de verkeersafwikkeling in het aangrenzende Duitse gebied.

Rol van de A76 als onderdeel van de buitenring

Wat betreft de begrenzing van het studie- en plangebied denken wij dat een relatie gelegd dient te worden met het functioneren van de stadsautoweg (N281) en de A76 voor Parkstad. De intensiteit van de stadsautoweg loopt, zo is onder meer aangegeven in MIP 1999 - 2000, op tot meer dan 40.000 voertuigen per etmaal, terwijl de A76 slechts 20.000 tot 30.000 voertuigen per etmaal te verwerken krijgt.

Onduidelijk is waarom niet gekozen is voor het opnemen van de A76 als integraal onderdeel van de buitenring. Is dit op basis van het uitgangspunt van Rijkswaterstaat om het nationale wegennet geen regionaal verkeer af te willen wikkelen? Of is de gekozen insteek op basis van andere factoren bepaald? Zeker gezien de onderbenutting van de A76 verdient het aanbeveling een overheveling van de stadsautoweg naar de A76 te bewerkstelligen.

Begrenzing van het studie- en plangebied

In het kader van de begrenzing van het plangebied is het tracé verdeeld in een aantal segmenten. Met betrekking tot deze segmenten hebben wij de volgende opmerkingen geformuleerd:

Segment B

De beschrijving van de afbakening van het nieuw aan te leggen tracé is niet helder.





KAMER VAN KOOPHANDEL
ZUID-LIMBURG

VERVOLGBLAD ►2

Segment C

Wij vragen ons af of een deel van de corridor bij de Brunssense wijk Langeberg niet op het tracé van de vroegere S23 ligt. De S23 (Sittard-Brunssum) is enige jaren geleden, mede als gevolg van protesten van omwonenden niet doorgetrokken. Destijds heeft de Raad van State zich uitgesproken over delen van het tracé. Onduidelijk is of het huidige tracé daadwerkelijk over het oude tracé verloopt en of de uitspraken van de Raad van State ook betrekking kunnen hebben op het huidige project.

Segment E

Bij een eventuele nadere analyse van de "Kerkraadse variant" (het niet doortrekken van de Dentgenbacherweg en het inzetten van de Tunnelweg en de Euregioweg als onderdeel van de buitenring) zou ook de optie bestudeerd moeten worden via de Imstenraderweg een rechtstreekse koppeling met de A76 te maken. Hierdoor zou deze variant aan betekenis kunnen winnen en zou tevens een ontlasting van de stadsautoweg worden bereikt.

Bij de begrenzing van het studiegebied wordt aangegeven dat in beschouwing wordt genomen:

- het regionaal verbindend wegennet in 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).

Onduidelijk is of hierbij ook betrokken zal worden de relatie tussen de Buitenring en de A2 via de tractaatweg en de B56 neu. Deze verbinding zal als expliciet onderdeel in de studie moeten worden betrokken, te meer omdat deze verbinding een ontlasting van het gebruik van de A76 kan betekenen.

Nul-alternatief

Het nul-alternatief wordt als referentiekader beschouwd voor alle andere alternatieven. In het nul-alternatief wordt rekening gehouden met zogenaamde autonome ontwikkelingen zoals het bevorderen van het openbaar vervoer, het fietsbeleid en het parkeerbeleid. Wij zijn van mening dat niet het beleid sec hierbij centraal dient te staan, maar de effecten van het beleid in de praktijk. Als voorbeeld kan worden verwezen naar het openbaar vervoer beleid. De beleidsintenties zijn in de praktijk bij lange na niet gehaald. In de praktijk is voor de middellange en de korte afstand een afname van het gebruik van het openbaar vervoer te constateren. Juist deze effecten dienen in de studie te worden meegenomen, immers de werkelijkheid is aanmerkelijk weerbarstiger dan in het beleid wordt verondersteld.

Wij hopen u hiermede in voldoende mate te hebben geïnformeerd,

Met vriendelijke groet,

drs. H.H.M. Schreuders





Aan
Gedeputeerde Staten van Limburg
Afd. Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

VERZONDEN - 7 OKT. 1999

CC 7572

99/40323

Contactpersoon
ir. W.M. de Jong

Datum
6 oktober 1999

Ons kenmerk
DLB99/24057

Onderwerp
Startnotitie tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad

Doorkiesnummer
043-3294571

Bijlage(n)

Uw kenmerk
99/42665

Rm

Geacht College,

Op 10 september 1999 heb ik van u de startnotitie "Tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad" ontvangen met het verzoek voor 13 oktober op deze notitie te reageren. Naar aanleiding van de ontvangen startnotitie bericht ik u het volgende.

Genoemde startnotitie heb ik beoordeeld vanuit mijn taak als wegbeheerder en niet als eventuele subsidiënt. Voor dit laatste verwijst ik u naar mijn brief van 22 april 1999 kenmerk DLB1999/10866.

Uit de startnotitie heb ik geconcludeerd dat u de met betrekking tot de tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad de besluitvorming met betrekking tot de tracé/m.e.r.-studie A76 als uitgangspunt neemt. Ik kan hiermee volledig instemmen.

Ik ga er vanuit dat de verkeerseffecten van de buitenring zich niet zullen beperken tot de hoofdroutes van het regionale en lokale wegennet, maar dat ook de effecten m.b.t. het hoofdwegennet (A76/A79) en de aansluitingen daarop in beeld worden gebracht.

Ik hoop u in voldoende mate te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

namens deze,

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,

namens deze,

Het plaatsvervangend Hoofd van de Hoofdafdeling Wegen en Oeververbindingen,

ing. J.F.M. Berkhout

Postadres Postbus 25, 6200 MA Maastricht
Bezoekadres Avenue Céramique 125, Maastricht

Telefoon (043) 329 44 44
Telefax 043-3294353



Postanschrift: Stadtverwaltung - 52058 Aachen - Amt 36

Provincie Limburg
Postbus 5700
Limburglaan 10
NL-6202 MA Maastricht

Zus. Nr.	CC 7572
St. Nr.	gg/49848
INOT	10. Okt 1999
Rm	

Datum

11.10.99

Dienststelle

Fachbereich Umwelt

Verwaltungsgebäude **Zimmer**

Wilhelmstraße 96 405

Auskunft erteilt

Frau Hoffmann Telex 832654

Telefon Durchwahl Telefax 4 32 2876

(0241) 432 3622

Ihr Schreiben 99/42667

Mein Zeichen

Kassenzeichen

A 36/20 HOF

Zu erreichen mit den Buslinien:

1,3,7,11,13,14,21,27,33,34,37,56,77,163

Startnotitie Tracé/MER Buitenring Parkstad
opmerkingen

Sehr geehrte Damen und Herren;

bitte entschuldigen Sie, daß ich mich in deutscher Sprache an Sie wende, aber meine bisherigen Bemühungen, Niederländisch zu erlernen, reichen nur zum Verständnis der Sprache, noch nicht für das Formulieren von Texten.

Vielen Dank für die Übersendung von Unterlagen zum o.g. Projekt. Gerne ergreifen wir die Gelegenheit, unsere Anregungen und Hinweise in das MER-Verfahren einzubringen, zumal die Stadt Aachen und hier insbesondere der Fachbereich Umwelt bereits gute Erfahrungen mit dem niederländischen MER-Verfahren im Zusammenhang mit dem Gewerbegebiet AVANTIS gemacht hat.

Bei der Untersuchung möglicher Auswirkungen der geplanten Verkehrsführungen/ Straßenbaumaßnahmen bitte ich folgende Aspekte zu berücksichtigen:

1. Im Bereich des Abschnittes F -der Hamstraat- (N300) besteht die Grenze zum Teil aus dem Bachlauf des Crombaches, der auf deutschem und niederländischem Staatsgebiet liegt. Im Rahmen der Planungen und Untersuchungen sollte gewährleistet werden, daß die Qualität des Gewässers nicht durch möglicherweise einzuleitende, ungereinigte Straßenabwässer verschlechtert wird und die Kapazität des Gewässers nicht überschritten wird. Wünschenswert ist darüber hinaus, daß die Bachau unberührt bleibt bzw. eine großzügige, unberührte Zone verbleibt, sollte die Bachau betroffen werden.

2. Im Bereich des Gewerbegebietes AVANTIS sind Hinweise auf Hamstervorkommen ein wichtiges Element bei der Planung und Genehmigung des Planverfahrens gewesen. Wegen der räumlichen Nähe zu diesem Gebiet sollten insbesondere im Bereich von Böschungen (talud) Untersuchungen hierzu vorgenommen werden.
3. Entlang der Grenze im Bereich F des geplanten Buitenrings liegt auf deutscher Seite ein Geschützter Landschaftsbestandteil (beschermtd natuurgebied) nach dem Landschaftsgesetz NW, in dem u.a. zahlreiche Vogelarten vorkommen.
4. Bei der Ausbauplanung muß davon ausgegangen werden, daß mehr Verkehr als bisher über die Hamstraat fährt. Das bedeutet möglicherweise eine zunehmende Verlärmung des Freiraumes nördlich von Horbach. Bitte nehmen sie Untersuchungen darüber in die Studie mit auf. Die Verlärmung hat möglicherweise auch Auswirkungen auf die in den Geschützten Landschaftsbestandteilen lebenden Vogelarten.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

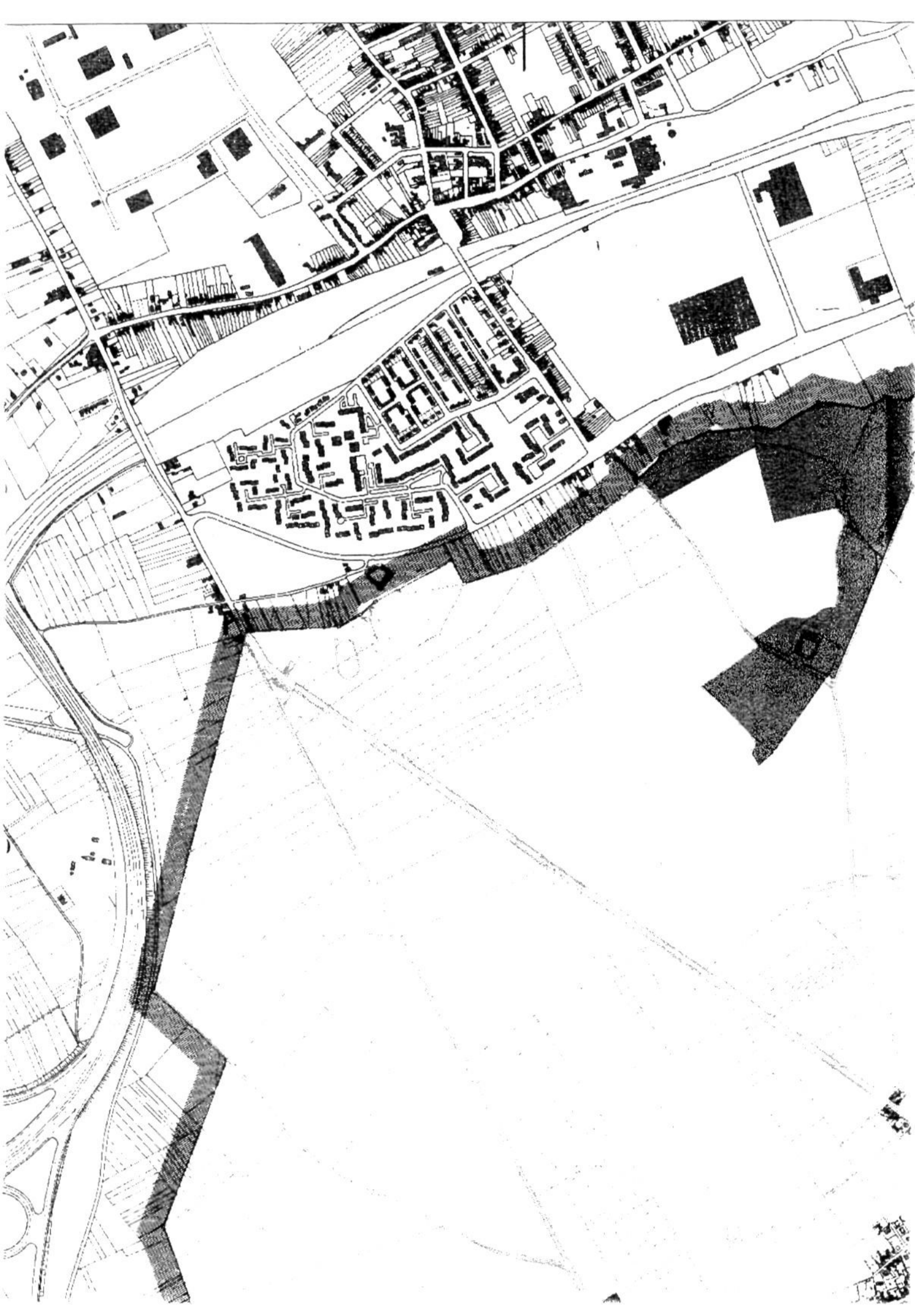


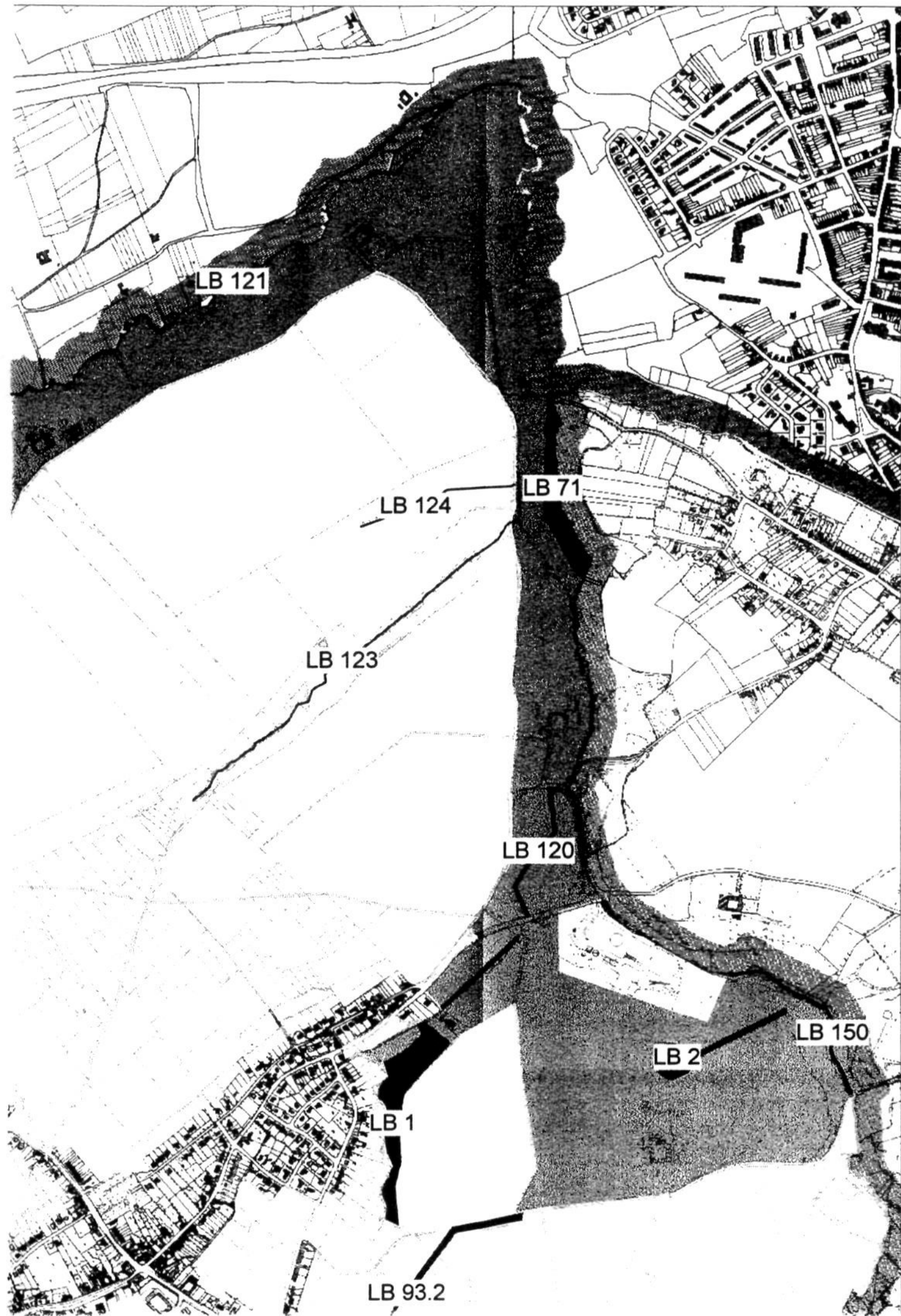
B. Hoffmann

ANLAGE

ANLAGEN

Lageplan mit Kennzeichnungen des Landschaftplanes (Geschützte Landschaftsbestandteile)







8 = 19

stichting pilot project akersstraat-noord en omgeving

Verkeersgroep S.T.A.N.,
p/a Akerstraat Noord 72,
6431 HN HOENSBROEK.

Aan Gedeputeerde Staten van Limburg
Project Provinciaal Omgevingsplan Limburg
i.a.v. dhr. R. Ubachs,
Postbus 5700,
6202 MA MAASTRICHT.

Betreft: reactie Startnotitie voor de tracé/mer-studie Buitenring Parkstad N298 (B).

Hoensbroek, 10 oktober 1999.

L.S.,

Nadat wij kennis genomen hebben van uw Startnotitie de volgende reactie.

- * Wij gaan er vanuit, dat een buitenring (m.n. van het tracé dat de A76/N298 met de N276 verbindt) de oplossing zou kunnen zijn voor de ontlasting en verbetering van de leefbaarheid van de Randweg, Patersweg, Akerstraat Noord en Trichterweg.
- * Wij gaan er vanuit, dat de voor- en nadelen van een noordelijker tracé (Schinnen - Doenrade - N276) door U zijn afgewogen.

Wil het genoemde effect van de Studie Goudappel en de Startnotitie op verbetering van leefbaarheid in Heerlen-Noord/Brunssum-Zuid bereikt worden, dan zal:

1. **dit tracé reeds vanaf de Naanhofsweg van de Randweg af moeten buigen.**
2. **het tracé minstens vanaf het viaduct onder de Hommarterweg zeer verdiept aangelegd moeten worden, eventueel ondertunneld tot voorbij de Allee.**
3. **er absoluut geen aansluiting op de Allee (Akerstraat - Noord) mogen komen.**

Zodat:

- a. verdere milieuaantasting (geluid/stank/trillingen) i.h.b. voor de van Hovell tot Westervierhof (Hoensbroek) en Achter den Hof (Amstenrade) beperkt blijft.
- b. de Akerstraat Noord geen sluisweg wordt voor verkeer tussen A76 en Emmaterrein en de industrieterreinen de Koumen, Brunssum en Landgraaf.
- c. er geen verkeerscongesties ontstaan zoals nu het geval is (b.v. kruising Akerstraat Noord / Patersweg/Allee/Trichterweg).
- d. de aantasting van het landschap (beschermd dorpsgezicht Amstenrade) beperkt blijft.
- e. de verkeersdruk rond de scholengemeenschap St. Jan, waar dagelijks meer dan 1300 scholieren fietsen, afneemt.

Een verdiept tracé van de N298, met uitsluitend een afslag Hoensbroek (Randweg) en aansluiting op de N276 zal de toenemende verkeersstroom naar Emmaterrein, Brunssum en Landgraaf, goed kunnen verwerken met zo min mogelijk belasting van het milieu, de lokale veiligheid, het toch al verminderde wooncomfort en aantasting van het landschap.

In afwachting van Uw schriftelijke reactie verblijven wij,

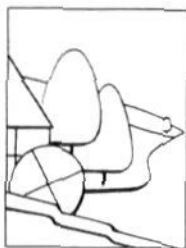
Hoogachtend,

M.J.G. Lommen,
verkeersgroep S.T.A.N.

W.G. Boswijk,
bewoners Akerstraat Noord, Brunssum.

Bijlage:**Lijst van insprekers en binnengekomen inspraakreacties**

1. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Onderbanken
2. Verontruste ouders
3. Instituut voor Natuurbeschermingseducatie, H. Quadakkers, S. Keulen
4. Waterschap Roer en Overmaas, W.H.Th. van Megen, drs F.W.G. Laarakker
5. Kamer van koophandel Zuid-Limburg, drs H.H.M. Schreuders
6. Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Limburg, ing. T.F.M. Berkhout
7. Stadt Aachen, Der Oberbürgermeister, i.a. B. Hoffmann
- 8 (=19) Verkeersgroep S.T.A.N., M.J.G. Lommen, W.G. Boswijk
9. Stichting Milieufederatie Limburg, ir H.K. Vijverberg
10. ir. J.M. Hermes
11. Milieunetwerk Brunssum en Onderbanken, de secr. G. Versleijen
12. Bewonersoverleg Bosheide A. Pustjens, H.J.A. Ariesen en J. Schuurman
13. Vastgoedbeheer en ingenieursdiensten, Directie Zuid-Nederland, Beheer Ruimtelijke Ordening & Milieu, ir. P.J. Goes
14. N.V. Nederlandse Gasunie, ing. W.J. Kolff
15. (= 20) Verkeersgroep Brunssum, F. Lardinois
16. Bewoners van Hovell tot Westerfliehof, P.M.B. Snijders
17. Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nuth
18. Stadt Herzogenrath, Der Bürgermeister, in vertretung Moss
19. Verkeersgroep S.T.A.N., M.J.G. Lommen
20. Verkeersgroep Brunssum, F. Lardinois
21.vervallen fax...
22. Platform Natuur & Milieu, R. Ramakers
- 23a Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, drs C.A.M. van Rooijen
- 23b Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, drs E. Vreenegoor
24. Industrie und Handelskammer zu Aachen, F. Rötting M.A.
25. Mr drs Daemen
26. Landschaftsverband Rheinland, Rheinisches Straßenbauamt Mönchengladbach, Prahl
27. De Provinciale Commissie Omgevingsvraagstukken, secr. J.J.H.M. Maassen
28. Kreis Aachen, von der Weiden



STICHTING MILIEUFEDERATIE LIMBURG

Gedeputeerde Staten van Limburg
Afd. Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Sekretariaat:
Wilhelminastraat 36, 6131 KR Sittard
(2 minuten loopafstand van NS-station)
Telefoon 046 - 452 59 92
Telefax 046 - 452 09 24
e-mail: millimb@worldaccess.nl
Bank: ABN-AMRO nr. 57.62.22.887
Postbank 302 32 73

Overkoepeling van particuliere
organisaties op het gebied van
natuurbehoud, landschaps- en
milieubescherming in Limburg.

Sittard : 11 oktober 1999
Betreft : Startnotitie Tracé/MER-studie Buitenring Parkstad
Behandeld door : Dhr. B. Cobben
Bijlagen :
Nummer : 99.0228/BC

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7831		
nr.	99/48654		
INGEK	12 OKT. 1999		
MCX	T. R.	ONTVBEV J/N	AF STUK
		NR:	

Geacht College,

De Stichting Milieufederatie Limburg heeft kennis genomen van de startnotitie voor de tracé/m.e.r.-studie Buitenring Parkstad. Zij vraagt uw aandacht voor het volgende.

In de startnotitie lijkt het erop dat over aanleg van de Buitenring reeds is besloten. Verwezen wordt o.a. naar eerdere onderzoeken, die met name een verkeerskundige insteek hadden, en naar de POL-schets, waar het belang van de Buitenring Parkstad is benadrukt. Opgemerkt moet echter worden dat hierover nog geen afgewogen besluit is genomen. Zoals in de startnotitie is vermeld (blz.9), vindt de provincie 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 driehoeksdenken staat centraal in de POL-schets. Alleen zo is het mogelijk om van Limburg een kwaliteitsregio te maken". Het zou kunnen zijn dat aanleg van de Buitenring (of gedeelten daarvan) de harmonie tussen bovengenoemde waarden wel degelijk verbreekt. Dit is helemaal niet denkbeeldig als je bekijkt door of langs welke kwetsbare gebieden gedeelten van de Buitenring komen te lopen in het toch al zo verstedelijkte gebied van de Parkstad. Genoemd kunnen worden (niet uitputtend) het gebied Kathagen, het dal van de Merkelbekerbeek en de Roode Beek, het bronnenbosje bij de Bovenste Hof, de Schinveldse Bossen en de Brunssummerheide. Wij pleiten er dan ook voor om in de Tracé-nota/MER (fase 1) uitdrukkelijk aandacht te besteden aan nut en noodzaak van realisatie van de Buitenring. Daarnaast wijzen wij erop dat de zuidelijke corridor om Brunssum heen (C zuid) gelegen is in hetzelfde gebied, waar in het verleden de Zwart 1 was gepland. Zoals bekend, heeft de Raad van State destijds geoordeeld dat aanleg van deze verbinding niet aanvaardbaar was. Wij verzoeken u met dit gegeven rekening te houden in de op te stellen Tracé-nota/MER.

Hoogachtend,

Stichting Milieufederatie Limburg

Ir. H.K. Vijverberg - directeur

Aan Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Afdeling Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700, 6202 MA Maastricht.

18402) - 1777

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7831		
Stuk nr.	gg 148660		
10 oktober 1999			
MEX	T.R.C.	INVEEV	AF STUK
		J/N	

Betreft: Zienswijze Tracé/MER studie brunnsum Parkstad

Bij deze studie wordt ~~ondermeer~~ voortgebouwd op de Verkeersstudie Oostelijk Zuid Limburg. Naar mijn mening vertoont deze studie een aantal tekortkomingen die in de tracé/MER studie moeten worden gecorrigeerd. Dit betreft:

1. Het sluipverkeer door de wijk Langeberg in Brunssum.
In genoemde studie wordt hieraan geheel voorbijgegaan. Evenmin is een "tefpunt" gemaakt op de belangrijke kruispunten van Emmaweg-Karel Doormanstraat met de N276 en met de Wiënweg / Kruisbergstraat zodat de verkeersverdeling op deze belangrijke kruispunten bij de diverse varianten niet beoordeeld kan worden.
2. Overdracht N274 aan Duitsland en aansluiting ervan op het Duitse wegennet in de Selfhaant.
Ook dit wordt in de betreffende studie niet genoemd, doch dit zal zeker een grotere verkeersintensiteit in de regio tot gevolg hebben.
3. Met uitsluitend aanleg van nieuwe wegen is geen bevredigende oplossing van de verkeersproblematiek te bereiken. Bij de aanleg van nieuwe wegen blijkt duidelijk de "Wet van Behoud van Elkende".
De nieuwe weg trekt namelijk zoveel "nieuw" (entras) verkeer aan dat verdere nieuwe verkeersproblemen ontstaan, zoals uit het volgende blijkt
- Aanleg A1 West vergroot verkeersproblematiek op de Akersstraat Noord in Hoenbroek
- Aanleg van A1 West + Oost doet verkeersproblematiek ontstaan op de Kennedylaan in Brunssum.

- Aanleg van de B1 (en vooral van de B2) roept verkeersproblemen op op de Heerenweg in Brunssum.

Daarom moet aanleg van nieuwe wegen gepaard gaan met het toepassen van verkeersdosering (in beperkte mate).

Om geen extra sluipverkeer te doen ontstaan moet deze verkeersdosering buiten het traject Karel Doormanstraat - Bodemplein - Alexstraat toegepast worden, dus op Emmaweg en N276 aan de westkant en op de Rijnburgerweg aan de oostkant in Brunssum.

Dit in tegenstelling tot een eerdere studie waarin verkeersdosering bij het Bodemplein werd toegepast.

Door deze (beperkte) verkeersdosering wordt de verkeersoverlast op de Heerenweg voorkomen bij aanleg van de B1, is de B2 niet nodig en worden de A2 en A3 aantrekkelijker voor het verkeer.

4. Ondersteuning moet gemaakt worden naar de roost verkeer. Vrachtverkeer veroorzaakt vele malen ernstiger verkeershindering. Juist dit vrachtverkeer is sinds de aanleg van Emmaweg en N276 in Brunssum vele malen sterker toegenomen dan het personenautoverkeer. Gezien mede uitbreiding van industrieterreinen zijn realistische prognoses voor beide van wettelijk belang.
5. In ieder geval zal het sluipverkeer door de wijk Langeberg evenveel aandacht moeten krijgen als het verkeer op de Patersweg en de Karel Doormanstraat en zellende randwegen hiervoor een adequate oplossing moeten bieden.
6. Voor het overige verwijs ik naar het commentaar afgeleverd aan uw heer dr. J.L.M. Crombach Adv. R.M. den per brief d.d. 19 maart 1999, welke commentaar ik hier als ingelast benhouw

Hoogachtend,

J.M. Hermes

dr. J. M. Hermes
Wieënweg 74
6445 CE Brunssum.

telefax

11

ORIGINEEL RETOUR: ~~14~~/NEE

aan to		Gedeputeerde Staten van Limburg	
i.s.v. attn.		dhr. Raymond Ubachs	
afdel. dept.		Afd. Coördinatie	
telefax - nr. telefax - no.		043 - 389 7010	
van from		MNV BRUSSEL & ONDERBANKE	
afdel. dept.		Secr. Rijnstraat 2 Brussel	
telefax - nr. telefax - no.		Telefoon 045 - 5214721	
onderw. subject		Reactie op Staat notitie.	
kenmerk reference		aantal bladen incl. voorblad number of pages incl. cover	

opmerking
comment

Origineel (telefax print) volgt per post.

MILIEUNETWERK BRUNSSUM en ONDERBANKEN.

Secretariaat: Ringstraat 2 6446 XM Brunssum.
tel/fax 045 5214721.

(38509)

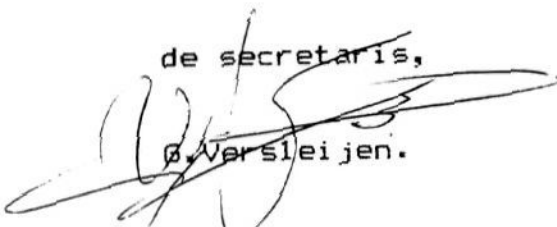
Gedeputeerde Staten van Limburg
t.a.v. dhr R. Ubachs
afd. Coördinatie
Postbus 5700
6202 MA Maastricht.

Provincie Limburg			
Zaak nr. CC 7831			
Stuk nr. 99/49417			
INGEK. 15 OKT. 1999			
m c x	T. REG	ONTVBEV J/N NR:	AF STUK

Betreft: Startnotitie voor trace/mer studie Buitenring Park
stad.

Hierbij treft U het originele exemplaar aan van de bijdrage van het MNW aan de startnotitie voor trace/mer studie voor de Buitenring Parkstad.
12 oktober 1999 is door ons reeds een fax met onze bijdrage spoedheidshalve verzonden.
Mogen wij Uw reactie op de studie ter zijner tijd ontvangen.
Bij voorbaat hiervoor onze hartelijke dank.

de secretaris,


P. Versleijen.



MilieuNetWerk Brunssum en Onderbanken

Secretariaat : Ringstraat 2 * 6446 XM Brunssum * Tel.: 045 - 5214721.
Bankrelatie : Postgironr. 23.68.110 * Vogelwikke 5 * 6444 VX Brunssum.

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

Betreft: Bijdrage MilieuNetwerk Brunssum en Onderbanken aan de startnotitie voor tracé/mer-studie Buitenring Parkstad

Brunssum, 11 oktober 1999

Geachte Gedeputeerde Staten van Limburg,

Naar aanleiding van de bekendmaking van de startnotitie voor de tracé/mer studie Buitenring Parkstad op 14 september geeft het MilieuNetwerk Brunssum en Onderbanken hierbij haar reactie op deze startnotitie.

1. Inleiding

Rondom de gemeenten Brunssum en Onderbanken liggen gebieden met grote natuurwaarden. Ten noord-oosten liggen de Schinveldse bossen die overgaan in de Teverener heide, Hambach en Staatsforst op Duits grondgebied. Ten oosten en ten zuiden van Brunssum ligt de Brunssummerheide. Het Schutterspark met de Roode beek vormt een ecologische verbinding tussen de Brunssummer heide en de Schinveldse bossen¹. Het waardevolle bronnenbos gebied rondom de bovenste hof is een natuurgebied dat een ecologische verbinding maakt tussen de Schinveldse bossen/ het Vosbroek en het ten noorden en westen liggende agrarische gebied met karakteristieke en waardevolle landschapselementen. Dit gebied op zijn beurt legt twee ecologische verbindingen: 1. met het Heidserpark dat in verbinding staat met met de Brunssummerheide² en 2. met het gebied Geleenbeekdal en Kathagen.

De Brunssummerheide en de Schinveldse bossen en het Vosbroek zijn naast natuurgebieden van nationaal en eureginaal belang ook van Europees belang. Deze gebieden zijn aangewezen als Speciale Beschermingszones van de Vogel- en Habitatrichtlijn. De afwijkingsbepalingen van deze richtlijnen leiden tot een verzwaring van de afwijkingsbepalingen van de Natuurbeschermingswet en provinciale regelingen zoals de provinciale natuurcompensatieregeling³. Ook verzwaren deze richtlijnen en het Verdrag van Bern 'zeldzame diersoorten en natuurlijke habitat typen' de afwijkings bepalingen voor gebieden buiten de Provinciale Ecologische Structuur PES⁴ (zie bijlagen richtlijnen). Er is volgens ons inventarisatie in de corridors noodzakelijk naar het voorkomen van deze soorten en typen.

¹ zie Streekplanuitwerking Oostelijk Zuid-Limburg; Bestemmingsplan Buitengebied Brunssum; Groenstructuurplan gemeente Brunssum; Grensoverschrijdend Ecologisch Basisplan.

² zie 1.

³ zie Internationale Habitatbescherming in Limburg, Provincie Limburg.

⁴ zie 3.

In termen van de Natuurcompensatieregeling Provincie Limburg (POLN 12.4.2.) betreft het categorie 2 en categorie 3 gebieden (matig tot niet vervangbaar). Deze prachtige gebieden hebben de afgelopen 100 jaar door urbanisatie en industrialisatie (mijnen en dagbouwgroeves) letterlijk veel terrein moeten prijsgeven. Bovendien zijn ze in het verleden veel versnipperd door onnodig veel wegen.

Dat er desondanks nog veel moois (foto1 & 2) over is dat beschermd moet worden bewijzen de honderdduizenden bezoekers en wandelaars elk jaar weer opnieuw.



Foto 1

Brunsummerheide, september 1999

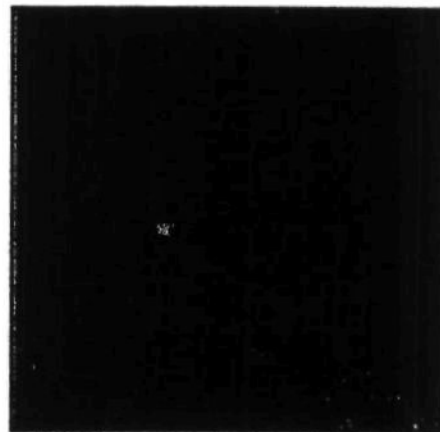


Foto 2

Deze gebieden moeten dus voor de toekomst gespaard worden en dienen ecologisch als één geheel te worden versterkt (Zie: Grens Overschrijdend Ecologisch Basisplan en het groenstructuurplan gemeente Brunssum).

Wij trekken de groene grens: in het vervolg van de procedure zal het MNW elke ingreep nauwlettend toetsen aan het POLN en de Europeesche richtlijnen.

2. De corridors

Het MNW beziet met grote zorg de plannen voor een buitenring in Parkstad.

Immers, behalve dat 'buitenringen' vaak natuurterreinen doorsnijden hebben zij nóg een nare eigenschap: alle terrein binnen zo'n ring tot aan de huidige bebouwing moet veelal voor de natuur als verloren worden beschouwd. Wij hebben immers de neiging om met de bebouwing door te gaan naar richting nieuw aangelegde wegen, vooral met industrie maar ook met woningen.

Bewijs 1: de geplande weg achterlangs het Amstenraderveld is nauwelijks of nog niet opgenomen in provinciale plannen of gemeente Brunssum neemt al een voorschot door op deze terreinen huizen te gaan bouwen.

Bewijs 2: Op pagina 8 van de startnotitie buitenring parkstad denkt de provincie in de corridor ten oosten van Brunssum (75 -30 = 45 ha) industrieterrein te realiseren.

Aan de methode waarbij van corridors wordt uitgegaan kleven ook bezwaren: alternatieven buiten de reeds gekozen corridors worden van aanvang af buiten de plannen en dus inspraak gehouden. Waarom wordt in de studie de verlenging van de B56 tussen de A44(Dld) en de A76 niet meegenomen?

In de onderstaande paragrafen zullen we vanaf Nuth de voorgestelde corridors langs gaan, om de natuur- en landschappelijke elementen te noemen. Bovendien kunnen we voor de meeste sectoren enkele suggesties geven, indien een randweg door een van deze corridors geplaatst zal worden. Voor sector C-noord, C-zuid en D gaan we daarnaast verder dan alleen een

opsomming. Hier stellen we een integrale oplossing voor, waarbij natuurcompensaties een belangrijke rol spelen (wij stellen voor een gedeelte van de N299 op te heffen!! zie pt. 3.5.2.d).

Tenslotte merken we nog op dat de nul-optie, afzien van het aanleggen van de buitenring, voor ons nog niet heeft afgedaan. Bij nadere bezinning en studie van de voorgestelde plannen, zou deze mogelijkheid wel eens de meest aantrekkelijke kunnen zijn.

3. De corridors, nader bekeken

3.1. Van aansluiting A76 bij Nuth t/m Amstenraderveld.

3.1.1. Natuurwaarden

In het eerste stuk tussen Vaesrade en de Randweg in Hoensbroek ligt veel groen en een pittoreske dorpsbebouwing.

Ten westen van de Schurenberg ligt de Geleenbeek met gelijknamig dal. Deze worden nu doorsneden door de huidige Naanhofsweg. Het gebied ter plaatse, het Geleendalbeek en de Kathagen hebben Europeesche natuurwaarde.

3.1.2. Suggesties

De corridor de huidige Naanhofsweg/Randweg laten volgen tot bij het kerkhof in Mariarade (Hoensbroek) Zie kaartje 2. Zo wordt de Kathagen en het Geleendalbeek ontzien.

3.2 Van Amstenraderveld t/m N276

3.2.1. Natuurwaarden

Monumentale laan (Kloosterweg/Brunsummerweg) van Brunssum naar Amstenrade.

Agrarisch gebied met karakteristieke en waardevolle natuur- en landschapselementen zoals een karakteristieke holle weg (De Akkerweg), graften. Daarnaast een recentelijk bebost terrein en terrashellingen die grote potenties hebben voor interessante vegetatietypen vanwege de grote differentiatie.

3.2.2. Suggestie: inventarisatie naar zeldzame diersoorten en habitat typen.

Bij de tracé keuze deze holle weg ontzien want deze weg is bij uitstek geschikt om opgenomen te worden in een wandelroute voor bewoners van Brunssum West en toekomstige bewoners van het Amstenraderveld.

3.3. Van N276 t/m N274

3.3.1. Natuurwaarden

Gebied rond Bovenste hof: steilranden en beekdalen waar waardevolle bronnenbossen en kalkmoerassen (wellicht Europees beschermd) voorkomen die een goed biotoop vormen voor de hamster, das en amfibieën⁵.

Daarnaast karakteristieke dorpsbebouwing tot aan klooster.

De Merkelbeek vormt naar het noord-westen toe een belangrijke ecozone.

3.3.2. Suggestie: inventarisatie naar zeldzame diersoorten en habitat typen.

Wij vragen u om de corridor ten noorden (A76 en N274) te vergroten tot en met de weg van Schinveld rotonde naar Jabeek - Doenrade - A76.

Dit biedt alternatieven die nadere studie verdienen.

⁵ zie Streekplanuitwerking Oostelijk Zuid Limburg en Bestemmingsplan Buitengebied, blz.47.

3.4. Van N274 t/m N299 (C Noord) en D

- 3.4.1. *Natuurwaarden*: Veengebied Breukberg, de Breukberg, de Schinveldse bossen en Vosbroek met Europese natuurwaarden, het Schutterspark met Rode beekdal als kerngebied.
- 3.4.2. *Suggestie*: verbeteren van ecologische verbindingen, door aanleggen ecozones en wildviaducten / tunnels etc. .

3.5. Ten zuiden van Brunssum (C-zuid)

- 3.5.1 *Natuurwaarden*: Park gelegen tussen Emmaweg en Passartweg en het Heidserpark met waardevol hellingbosje hebben een voorname ecologische verbinding-functie⁶; De Brunssumer heide met Europese natuurwaarde (zoals bronnengebied van de Rode beek achter de manege en de officiersclub); bosterrein met naald en loofbos en recreatieve trimfunctie; IVN tuin.
- 3.5.2. *Suggesties*: Ten alle tijde zorg dragen voor de ecologische functie; bekijken of een rondweg niet nadelige effecten veroorzaakt aan de Brunssumer heide (aangezien de beschermingsbepalingen van de Vogel- en Habitatrichtlijnen ook gelden buiten de speciale beschermingszones indien deze gebieden nadelige effecten ondervinden van ruimtelijke ingrepen⁷). Een gebied als de Brunssumer heide is sterk gebaat met een zonerings beleid. De natuurelementen in de terreinen direct achter de Langeberg zijn op zich-zelf weliswaar niet onvervangbaar. Echter dit gebied met z'n parkeerplaats, trimbaan, sportvelden, IVN-tuin, slikvijvers, etc. is een belangrijke buffer voor het daarachter liggende kwetsbare en waardevolle gedeelten van de Brunssumer heide.

Een weg ten oosten van Brunssum betekent nog meer ecologische isolatie tussen de heide en de Schinveldse bossen en de Teverener heide (Dld). Door wegen te bundelen kan hiertegen gericht en tegen minder kosten maatregelen getroffen worden(wild viaducten/tunnels, ecozones, etc.).

Wij stellen daarom voor mocht er een buitenring ten oosten van Brunssum (C noord) komen vooral het volgende alternatief in overweging te nemen:

- Bij splitsing N299 /Brunssummerweg langs het industrieterrein Abdissenbos een nieuwe weg aanleggen naar Europaweg noord. Route noord via Europaweg noord, Grensweg , Waubacherweg.
- Vervolgens diverse ecologische verbindingen maken met de Teverener heide en het Vosbroek.
- Aftakking naar Brunssum vanaf de grensweg door een nieuwe weg over de 'Oude steenweg'.
- Opheffing van de N299 t/m de rotonde, en verkoop van de vrijkomende grond aan de vereniging van natuurmonumenten.
- Maak van de Toeristenweg aan de Landgraafse kant een doodlopende weg. De weg is de toegang vanuit Brunssum voor de parkeerplaatsen bij de koffiempoel, manege, officiersclub en de Heikop.
- Maak van de Rimbürgerweg een doodlopende weg aan de Brunssumse kant. De weg is van de nieuwe hoofdweg Europaweg/Grensweg de toegang tot de golfterreinen.

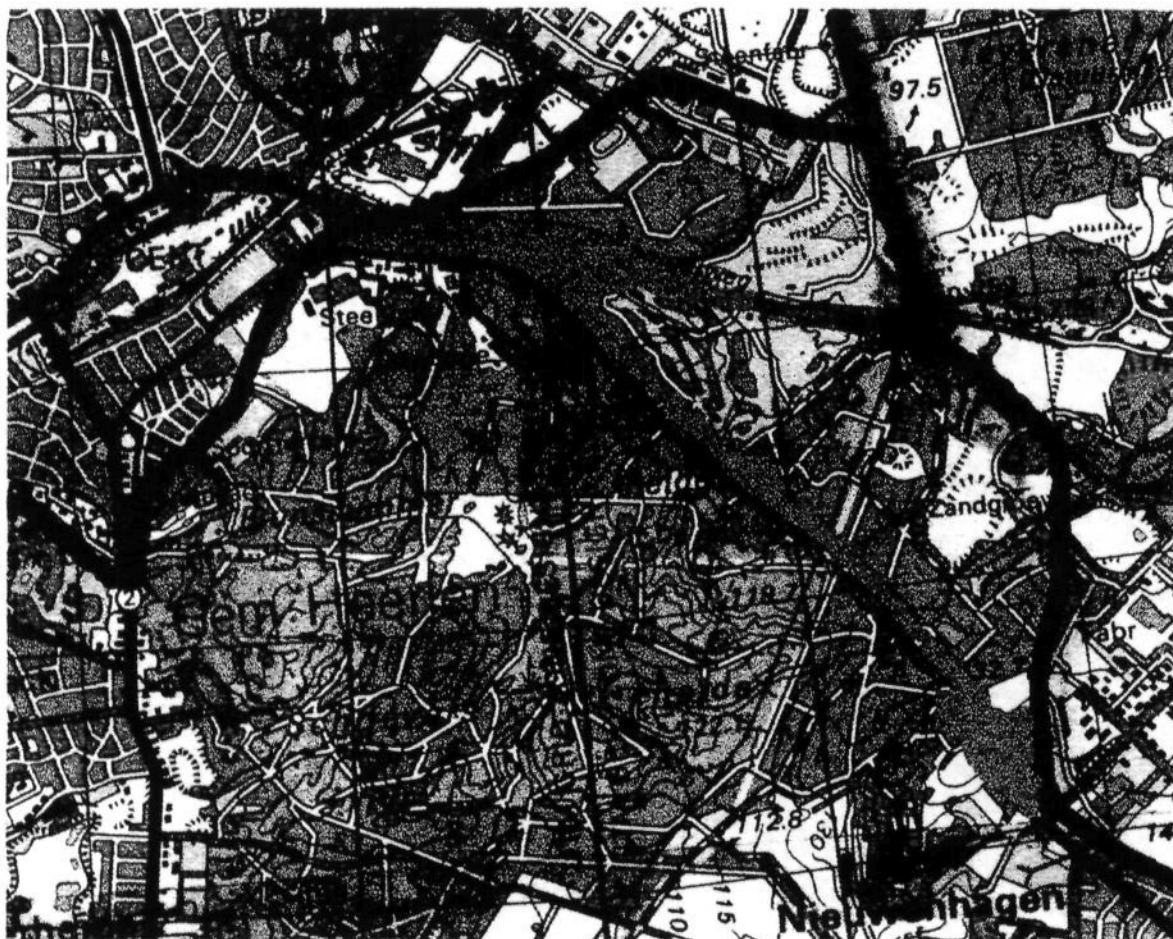
⁶ zie PES-kaart van Provincie Limburg, Streekplanuitwerking Oostelijk Zuid-Limburg; Bestemmingsplan Buitengebied Brunssum; Groenstructuurplan gemeente Brunssum; Grensoverschrijdend Ecologisch Basisplan.

⁷ Zie Internationale Habitatbescherming in Limburg.

Met de natuurcompensaties b, d, e en f wordt ondanks nieuwe wegen een groter aaneengesloten natuurgebied bereikt (zie kaart 1)

Kortom: wij vragen u op grond van deze oplossing in deze fase van het proces de corridor aan te passen, zodat de mogelijkheid van de weg als onder **a** serieus onderzocht kan worden, alsook de opheffing van de weg onder **d**.

Kaart 1: Mogelijke tracékeuze zuid volgens MNW Brunssum en Onderbanken



Kaart 2: Mogelijke tracékeuze noord volgens MNW Brunssum en Onderbanken



Kaart 3: Huidige situatie, teveel wegen doorkruisen de heide.



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

Provincie Limburg			
Zaak nr. CC 7837			
99/48716			
INGEK. 10 OKT. 1999			
MCX	T. REG.	CONT. AF.	AF. STUK

SPOED

W. de Vries
2/10

Landgraaf, 9 oktober 1999

Betreft: Zienswijze t.a.v. Startnotitie voor de tracé / m.e.r.-studie Buitenring Parkstad

Geacht College,

Ondergetekenden geven bij deze brief hun zienswijzen over bovenaangehaalde startnotitie. E.e.a. is reeds als opmerking geplaatst tijdens de voorlichtingsavond op 5 oktober 1999 in het raadhuis te Landgraaf onder voorzitterschap van deputeé Vestjens.

Uit de startnotitie blijkt:

- dat het regionaal verbindend wegennet in Parkstad thans tal van knelpunten vertoont voor de doorstroming van het verkeer;
- dat de realisatie van de buitenring Parkstad op korte termijn een must is;
- dat de positie van de segment D, de N299 van groot belang is voor het oplossen van meerdere knelpunten in met name Kerkrade (o.a. Hopel en Dentgenbachweg).

Tijdens de informatieavond werd tevens gesteld:

- dat de verkeersintensiteit op de N299 de komende jaren sterk zal toenemen;
- dat de N299 over de gehele lengte 2 maal 2-baans zou worden;
- dat er reeds op korte termijn met reservering van gronden voor de realisatie van de Buitenring Parkstad gestart moest worden.

Wij, als bewoners van de Brunssummerweg en de Kleikoeleweg te Landgraaf signaleren in Landgraaf een **knelpunt** dat de realisatie van de buitenring segment D in gevaar brengt.

In Landgraaf kruist de huidige 2-baans autoweg N299 de wegen Brunssummerweg en Reeweg. Deze kruising moet, gezien de huidige verkeersintensiteit, een open verkeerskwadrant zijn.

Zuidoostelijk langs de kruising en langs de rijbaan van de N299 liggen de percelen kadastraal bekend gemeente Nieuwenhagen, Sectie A, nummers 3370, 3777 (ged.), plaatselijk bekend hoek Brunssummerweg, N299.

Ingevolge de ter plaatse geldende bestemmingsplannen "Kom Nieuwenhagen deelplan" en de hierop van toepassing zijnde herziening zijn beide percelen bestemd tot **openbaar groen** en **verkeersdoeleinden**.

Om voor ons ondoorzichtige reden volgt de gemeente Landgraaf een procedure om via een **vrijstelling als bedoeld in artikel 19 van de Wet op de Ruimtelijke Ordening** (jo. Artikel 50 lid 5 van de Woningwet), gevolgd door een bouwvergunning, het oprichten van een snelservice restaurant door **MC Donalds Nederland BV** en een zogenaamde MC Drive op beide percelen mogelijk te maken.

Door de N299 van "Autoweg" te veranderen in "gewone provinciale weg" kan het hoofdgebouw van het restaurant op **25 meter van de wegas** worden gesitueerd. Door de krapte van beide percelen enerzijds en door een LPG-vulpunt van het tankstation op het belendende perceel anderzijds is een andere situering van het restaurant niet mogelijk. Als de vrijstelling en de bouwvergunning aan MC Donalds worden verleend betekent dit voor de buitenring:

- dat het restaurant een **verbreding van de N299 in de weg staat**;
- dat het restaurant een **aanpassing / reconstructie van de bestaande kruising N299 / Brunssummerweg niet toestaat**;
- dat als de gehele N299 autoweg dient te worden **het restaurant altijd binnen 50 meter van de as van de weg** ligt (thans geprojecteerd op 25 meter).

Tevens wijzen wij erop dat ter plaatse een verbreding van de N299 in noordelijke richting een bedreiging vormt voor de **ecologische verbindingszone (Brunssummerheide – Wormdal)** die daar is voorzien.

Wij vinden dat de gemeente Landgraaf op 27 september 1999 een verkeerd raadsbesluit heeft genomen door geheel voorbij te gaan aan bovengenoemde argumenten. Het college heeft met uiterste urgentie een procedure ex artikel 19 Wet RO aangegrepen om McDonalds toe te staan op genoemde plek te bouwen.

Wij verzoeken de provincie onze zienswijze in overweging te nemen en in de richting van het gemeentebestuur van Landgraaf stappen te ondernemen om deze planologische fout te corrigeren. Ook landschappelijk en qua natuur is een McDonalds op deze plek in onze ogen (en die van vele andere) een planologische fout.

Wij zouden het op prijs stellen om onze bezwaren op korte termijn ook mondeling toe te lichten.

Namens het Bewonersoverleg Bosheide:

67614) A. Pustjens
Brunssummerweg 126
6373 EZ Landgraaf
Tel.: 045-5322258

H.J.A. Ariesen
Brunssummerweg 83
6373 ET Landgraaf
Tel: 045-5322050

Namens de bewonersgroep Kleikoeleweg Noord:

J. Schuurman
Kleikoeleweg 136
6373 CD Landgraaf
Tel: 045-5312972

(59333)

Gedeputeerde Staten van Limburg
T.a.v. Afdeling MCX
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

12/10
[Handwritten signature]

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7031		
Stuk nr.	99/48709		
INGEK.	15 OCT. 1999		
MCX	T. REG.	ONTMOETEN	AFSTUK
		EN	



Directie Zuid-Nederland
Beheer Ruimtelijke
Ordening & Milieu

uw brief : 20 september 1999
uw kenmerk : 99/44478
ons nummer : 1999003982
datum : 11 oktober 1999
betreft : Startnotitie MER Buitenring(weg) Parkstad Limburg

Geacht College.

Hierbij ontvangt u mijn reactie op de Startnotitie MER Buitenring(weg) Parkstad Limburg.

In de Startnotitie zijn van toepassing de militaire belangen van het terrein van HQ AFCENT aan de Akerstraat 5 te Brunssum. Voor dit terrein is van belang segment C met twee varianten: een zuidelijke en een noordelijke corridor. Beide varianten lopen niet direct langs het terrein van HQ AFCENT, maar zijn wel van invloed op de verkeersafwikkeling van het terrein. Voor het terrein is het belangrijk dat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft voor militair en eigen vervoer.

In hoofdstuk 2.2 "Doelstellingen", onder punt 5, wordt aangegeven dat er gestreefd wordt naar beperking van het doorgaande verkeer in woongebieden via wegen die daar niet op toegerust zijn, waaronder in Brunssum. Het beperken van doorgaand verkeer in de woongebieden nabij het terrein van HQ AFCENT, kan er toe leiden dat het terrein minder goed bereikbaar wordt voor militair en eigen vervoer. Ik verzoek u daarom bij de afweging van de varianten rekening te houden met de bereikbaarheid van het terrein van HQ AFCENT.

Ik vertrouw er op u hiernmee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoofd Afdeling Beheer
Ruimtelijke Ordening en Milieu

ir. P.J. Goos

adres
Vestdijk 53,
5611 CA EINDHOVEN
postadres
Postbus 759,
5600 AT EINDHOVEN
telefoon
040-235 93 45
telefax
040-235 93 89

bijlagen

doorkiesnummer 343

behandelaar mevr. ir. E. van Dijk

N.V. Nederlandse Gasunie



College van Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Zaak nr. CC 7831			
Stuk nr. 99/48736			
INGEK. 12 OKT. 1999			
MCK	T REG	ONTVEV J/N	AF STUK
		NR:	

Ubed
14/10

Postbus 19
9700 MA Groningen
Concourslaan 17
Telefoon (050) 521 91 11
Telefax (050) 521 19 99
Telex 53448
BTW-nummer NL007239348B01
Handelsregister Groningen 02029700

Ons kenmerk: TN/G 99.396
Uw kenmerk:

Datum: 11 oktober 1999
Doorkiesnr.: (050) 521 20 36

Onderwerp: Startnotitie tracé MER-studie Buitenring Parkstad

Geacht College,

Via een publikatie in de Nederlandse Stadscurant, kwamen wij in het bezit van bovengenoemde startnotitie.

In nagenoeg alle segmenten waarin het gebied Buitenring Parkstad is verdeeld, komen leidingen van onze maatschappij voor.

Het betreffen hogedrukleidingen van het regionale gastransportsysteem met de werkdruk van 39,2 bar en met verschillende diameters.

Nieuwe wegtracés en wegen die verbreed zouden kunnen worden, worden gekruist door gastransportleidingen. Ook gaan leidingen evenwijdig aan de te beschouwen trajecten.

Wij zijn van mening dat de ligging van de gastransportleidingen bepalend kan zijn voor de inrichting van het gebied ter weerszijden van de leiding.

Ten aanzien van ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van bestaande gastransportleidingen van onze maatschappij willen wij u wijzen op de van toepassing zijnde toetsings- en veiligheidsafstanden, zoals die zijn neergelegd in de Richtlijn van het Ministerie van VROM DGMH/B nr. 0104004, d.d. 26 november en de NEN 3650 "Eisen voor stalen transportleidingen".

Wij gaan ervan uit dat bij de planontwikkeling, buisleidingen worden beschouwd als een transportmodaliteit die gelijkwaardig is aan het vervoer over de weg, via het spoor of per schip.

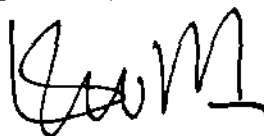
Wij verzoeken u als bevoegd gezag, bij de vaststelling van de richtlijnen voor het milieu-effectrapport bepalingen op te nemen waardoor bij de keuze van de maatregelen de belangen van onze maatschappij worden mee gewogen.

Datum: 11 oktober 1999
Ons kenmerk: TN/G 99.396
Blad : 2

Voor nadere informatie omtrent de ligging van onze gastransportleidingen, alsmede voor de mogelijke consequenties die de leidingen hebben voor de verschillende oplossingen ter verbetering van de verkeersafwikkeling is de heer P.C.A. Kassenberg beschikbaar. Deze is te bereiken in ons kantoor te Eindhoven, Postbus 323, 5600 AH; telefoon (040) 259 83 26.

In afwachting van uw berichten, verblijven wij,

hoogachtend,



ing. W.J. Kolff

Verkeersgroep Brunssum

p/a Centrum Maatschappelijk Werk en Welzijnswerk
Postbus 190
6440 AD BRUNSSUM

Het college van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Afdeling MCX
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Provincie Limburg			
Zaak nr CC 7831			
Stuk nr 99/48730			
INGEK. 12 OKT. 1999			
MCX	T REG	ONTVBEV J/N	AF STUK
		NR:	

Ubaas
12/10

10 oktober 1999

betreft: zienswijze betreffende startnotitie 'Buitenring Parkstad'.

Geachte leden van het college van Gedeputeerde Staten,

Een aantal leden van de Verkeersgroep Brunssum hebben op 5 oktober 1999 de voorlichtingsavond betreffende de startnotitie voor de tracé/MER-studie van de Buitenring Parkstad bijgewoond.

Vervolgens zijn wij aan de slag gegaan met het opstellen van onze zienswijze.

Aangezien de periode tussen de voorlichtingsbijeenkomst en het eindigen van de termijn van ter inzage legging nog géén week is, lukt het ons niet de zienswijze uiterlijk op 12 oktober in uw bezit te stellen.

Wij zullen de zienswijze uiterlijk 15 oktober aanstaande in uw bezit stellen en verzoeken u de zienswijze mee te nemen in de richtlijnen voor de tracé/MER-studie van de Buitenring Parkstad.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met ondergetekende onder telefoonnummer 06 -203 91 201.

Hoogachtend,


namens de Verkeersgroep Brunssum,
F. Lardinois

FAXBERICHT

BEWONERS VAN HOVELL TOT WESTERFLIERHOF

(67641)

p.a. Van Hövell tot Westerflierhof 21,
6431 DE Hoensbroek
Fax. 045-5233356

Gedeputeerde Staten van Limburg,
Het hoofd van de afdeling Coördinatie en Ondersteuning,
t.a.v de heer R. Ubachs,
Postbus 5700
6202 H.A. Maastricht
fax. 043-38977018

Ubachs
13/10
[handwritten signature]

Provincie Limburg			
Zaak nr CC 7831			
Stuk nr 99/48941			
INGEK. 13 OKT. 1999			
MCK	T REG	ONTVBEV J/N	AF STUK
		NR:	

Hoensbroek, 10 oktober 1999

Betreft: Startnotitie voor de tracé/mer-studie Buitenring Parkstad

Geacht college,

Graag vragen wij uw aandacht voor het volgende. Hoewel we niet officieel, conform het gestelde in de Wet Milieubeheer onder artikel 7.12 vierde lid, geïnformeerd zijn over het verschijnen van bovengenoemde Startnotitie willen we toch graag op deze notitie reageren.

De Van Hövell tot Westerflierhof heeft de afgelopen jaren reeds een sterke afname in wooncomfort te zien gegeven. (Awacs, luchtverontreiniging). Het nu voorgestelde tracé dat direct achter onze wijk een verbinding gaat vormen met de N276 zal een verdere degradatie van de woonkwaliteit veroorzaken. (geluid, trillingen, aantasting landschap). Het verschuiven van de problematiek van de Patersweg naar de Van Hövell tot Westerflierhof is voor ons dan ook geheel onacceptabel.

Wij stellen voor een alternatief tracé te onderzoeken met een in onze ogen veel meer ruimte creërende oplossing (Nuth-Puth-Schinnen-Oirsbeek-N276).

De aangedragen micro-oplossing kan ons inziens in een macro-oplossing voor de gehele regio gevonden worden. De mobiliteit zal zo sterk toenemen dat een zeer kostbare deeloplossing betaald uit de staatskas, slechts een zeer tijdelijke oplossing zal zijn.

Wij zijn graag bereid onze ideeën in dezen nader te adstrueren.

Gaarne zien wij uw schriftelijke reactie op bovenstaande tegemoet.

Namens de bewoners van de Van Hövell tot Westerflierhof,


P.M.B. Snijders

P.S. Het origineel van dit faxbericht zullen wij u per post doen toekomen.

c.c. H.H. Cimmermans, Schreiber en Lommen (Stichting STAN)

Provincie Limburg			
Zak nr.	CC 7831		
Stuk nr.	99/ 48723		
INGEK.	1	EXT.	1539
MEX	T. REG	ONTV. EV	AF STUK
		J/N	
		NR	

Ubachs
14/10/99

Aan Gedeputeerde Staten van Limburg
Afd. Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Uw kenmerk
99/42668

Ons kenmerk
VROM/ABN/3569

Beh.door

H.Aben

Doorkiesnummer

045-5659162

Nuth, 11 oktober 1999

Verz.:

VERZONDEN 11 OKT. 1999

Bijl.

Onderwerp:

reactie op Startnotitie Tracé/MER Buitenring Parkstad

De Startnotitie Tracé/MER Buitenring Parkstad, zoals die door u ter visie is gelegd, is voor ons college aanleiding een tweetal opmerkingen te maken.

De opmerkingen hebben enerzijds betrekking op de problematiek rondom de A76 en anderzijds op de aspecten van leefbaarheid en woonomgeving.

In de eerste plaats constateren wij, dat u voornemens bent met betrekking tot segment A (i.c. aansluiting op de A76) de resultaten van de studies van Rijkswaterstaat af te wachten en deze resultaten als uitgangspunt voor uw eigen studie te nemen. Het gaat hierbij zowel om de studieresultaten ten aanzien van de verbreding van de A76 als die met betrekking tot de aanleg van een nieuw aansluitpunt tussen Nuth en Schinnen op de A76.

Wij kunnen dit uitgangspunt billijken, als de resultaten van de studie van Rijkswaterstaat binnen afzienbare tijd, in ieder geval voordat definitieve besluiten ten aanzien van het tracé van de buitenring Parkstad worden genomen, bekend zullen zijn.

Als dit niet het geval is, dan zijn wij van mening, dat ook de nieuwe aansluiting van de buitenring op de A76 volledig in de onderhavige Tracé/MERstudie dient te worden meegenomen. Dit om de effecten van deze nieuwe aansluiting zichtbaar te maken.

Ten tweede wijzen wij erop, dat de huidige verkeersstroom over de N 298 (Nuth-Brunssum), geheel door de woonkern van Nuth loopt. Een gedeelte van deze stroom, namelijk het gedeelte dat naar de A76 richting Heerlen gaat loopt zelfs door een woonstraat met een verblijfsfunctie. Als de buitenring een feit wordt, dan betekent dit dat er uitgegaan moet worden van een verkeerstoename op de huidige N298. Als er dan nog geen sprake is van een adequate aansluiting op de A76, dan zal al dit verkeer door de betreffende woonbuurt geleid worden.

In dit licht pleiten wij ervoor om naast de in de Startnotitie genoemde 3 aspecten waarvoor de effecten in beeld gebracht worden (i.c. natuur en milieu, ruimtelijke ordening en economie, verkeer en vervoer) ook de effecten voor de leefbaarheid en de woonomgeving in beeld te brengen.

Wij hopen u met het bovenstaande voldoende te hebben geïnformeerd en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Burgemeester en wethouders van Nuth,
de secretaris de burgemeester,

The image shows two handwritten signatures. The signature on the left is written over the text 'de secretaris' and is a cursive, stylized name. The signature on the right is written over the text 'de burgemeester' and is also a cursive, stylized name. Both signatures are in black ink.



STADT HERZOGENRATH

DER BÜRGERMEISTER

Der Bürgermeister - Postfach 1280 - 52112 Herzogenrath

Rathausplatz 1, 52134 Herzogenrath

Provinz Limburg
Herrn Uebachs
Postfach 57 00

6202 NA Maastricht

Niederlande

Bauleitplanung

Ansprechpartner: Herr Schuster
Durchwahl: (02406) 83-220
Zimmer: 315
Mein Zeichen: Sch/Ku

Fax: (02406)79757
E-mail:
Internet: <http://www.herzogenrath.de>

Datum und Zeichen Ihres Schreibens:

Herzogenrath, 7. Oktober 1999

Trassenstudie für den Außenring Parkstad

Sehr geehrter Herr Uebachs,

wie aus der Bekanntmachung im Limburger Tageblatt ersichtlich, ist beabsichtigt einen Ring von der A 76 im Norden von Heerlen, an Brunssum entlang und anschließend in südöstlicher Richtung durch Landgraaf, an Kerkarde vorbei und anschließend zurück in westlicher Richtung und zum Schluss als Stadtautobahn (N 281) zurück zur A 67 bei Nuth einzubringen.

Ich bitte Sie, mir die sogenannte Startnotiz zum Selbstkostenpreis zuzuschicken, damit ich die zuständigen Gremien im Hause der Stadt Herzogenrath entsprechend informieren kann.

Mit freundlichen Grüßen
In Vertretung

(Moss)
Technischer Beigeordneter

Uebachs
13/10 99

cc 7031	
99/ 40632	
10.10.1999	
mcy	NR

Bushaltestellen am Rathaus: ASEAG: Linie 21, 30, 47, 57; Taeter: Linie 69; Umsteigemöglichkeiten für die HZ-Linien am Bahnhof

Konten der Stadtkasse Herzogenrath

Sparkasse Aachen Kto. 1650886 BLZ 39050000	BfG-Bank AG Aachen Kto. 1502911100 BLZ 39010111	Commerzbank Herzogenrath Kto. 350002200 BLZ 39040013	Deutsche Bank Herzogenrath Kto. 4571683 BLZ 39070024	Dresdner Bank Kohlscheid Kto. 2760393 BLZ 39080005	Postbank Köln Kto. 26708-504 BLZ 37010050	Volksbank Herzogenrath Kto. 1000210010 BLZ 39162287	Volksbank Wurselen Fil. Kohlscheid Kto. 701262018 BLZ 39162980
---	--	---	---	---	--	--	---



stichting pilot project akersstraat-noord en omgeving

Verkeersgroep S.T.A.N.,
p/a Akerstraat Noord 72,
6431 HN HOENSBROEK.

Aan Gedeputeerde Staten van
Project Provinciaal Omgevingsplan Limburg
t.a.v. dhr. R. Ubachs,
Postbus 5700,
6202 MA MAASTRICHT.

19 (= 8)

Provincie Limburg	
Zaak nr.	CC 7031 99/48630
12 OKT. 1999	
mc X	AFSTUK

Ubachs
13/10

Betreft: reactie Startnotitie voor de tracé/mer-studie Buitenring Parkstad N298 (B).

Hoensbroek, 10 oktober 1999.

L.S.,

Nadat wij kennis genomen hebben van uw Startnotitie de volgende reactie.

- * Wij gaan er vanuit, dat een buitenring (m.n. van het tracé dat de A76/N298 met de N276 verbindt) de oplossing zou kunnen zijn voor de ontlasting en verbetering van de leefbaarheid van de Randweg, Patersweg, Akerstraat Noord en Trichterweg.
- * Wij gaan er vanuit, dat de voor- en nadelen van een noordelijker tracé (Schinnen - Doenrade - N276) door U zijn afgewogen.

Wil het genoemde effect van de Studie Goudappel en de Startnotitie op verbetering van leefbaarheid in Heerlen-Noord/Brunssum-Zuid bereikt worden, dan zal:

1. **dit tracé reeds vanaf de Naanhofsweg van de Randweg af moeten buigen.**
2. **het tracé minstens vanaf het viaduct onder de Hommerterweg zeer verdiept aangelegd moeten worden, eventueel ondertunneld tot voorbij de Allee.**
3. **er absoluut geen aansluiting op de Allee (Akerstraat - Noord) mogen komen .**

Zodat:

- a. verdere milieuaantasting (geluid/stank/trillingen) i.h.b. voor de van Hövell tot Westervlierhof (Hoensbroek) en Achter den Hof (Amstenrade) beperkt blijft.
- b. de Akerstraat Noord geen sluipweg wordt voor verkeer tussen A76 en Emmaterrein en de industrieterreinen de Koumen, Brunssum en Landgraaf.
- c. er geen verkeerscongesties ontstaan zoals nu het geval is (b.v. kruising Akerstraat Noord / Patersweg/Allee/Trichterweg).
- d. de aantasting van het landschap (beschermd dorpsgezicht Amstenrade) beperkt blijft.
- e. de verkeersdrukke rond de scholengemeenschap St.Jan, waar dagelijks meer dan 1300 scholieren fietsen, afneemt.

Een verdiept tracé van de N298, met uitsluitend een afslag Hoensbroek (Randweg) en aansluiting op de N276 zal de toenemende verkeersstroom naar Emmaterrein, Brunssum en Landgraaf, goed kunnen verwerken met zo min mogelijk belasting van het milieu, de lokale veiligheid, het toch al verminderde wooncomfort en aantasting van het landschap.

In afwachting van Uw schriftelijke reactie verblijven wij,

Hoogachtend,


M.J.G. Lommen,
verkeersgroep S.T.A.N.


W.G. Boswijk,
bewoners Akerstraat Noord, Brunssum.

(66192)

Verkeersgroep Brunssum

p/a Centrum Maatschappelijk Werk en Welzijnswerk
Postbus 190
6440 AD BRUNSSUM

Ubach
13/10
1999

Provincie Limburg			
Zaak nr. CC 7831			
Stuk nr. 99/49018			
INDEX 13 OKT. 1999			
MCX	T. REG.	ONTVAKEN J/N	AFSTURK
		NR:	

**Het college van Gedeputeerde Staten
van de Provincie Limburg
Afdeling MCX
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT**

12 oktober 1999

betreft: zienswijze betreffende startnotitie 'Buitenring Parkstad'.

Geachte leden van het college van Gedeputeerde Staten,

In aansluiting op onze brief van 10 oktober jongstleden willen wij u hierbij de zienswijze van de Verkeersgroep Brunssum aandragen te completering van de onderzoeksactiviteiten voor de tracé/MER-studie:

huidige situatie in Brunssum

Wordt naar het verleden van Brunssum gekeken dan blijkt dat de wegenstructuur, waarover thans alle doorgaande verkeer rijdt, reeds in 1935 aanwezig was. In de jaren tussen 1935 en heden zijn er geen wegen bijgekomen.

De wegen zijn steeds aangepast om een betere doorstroming van het verkeer mogelijk te maken.

Argumenten van toepassing op de bestaande wegen zijn:

- wegen zijn niet berekend op de grote aantallen voertuigen;
- doorstroming van verkeer, met name in spits, is minimaal;
- wegen doorsnijden Brunssum, waardoor Brunssum verzameling van op zichzelf staande wijken is geworden;
- de huidige N276 eindigt bij een al zeer drukke doorgaande weg, waardoor belasting van aansluitende weg(en) alleen maar groter is geworden.

nulalternatief

Als nulalternatief zal de bestaande wegenstructuur worden bekeken. Een verder toename van het verkeer in de bebouwde kom van Brunssum zou leiden tot:

- toename van de geluidsoverlast (meer woningen isoleren);
- toename van de stank- en stofoverlast (meer kanker, cara en andere ziektebeelden);
- afname van de leefbaarheid in en rond de woningen langs de betreffende wegen

Naar onze mening is het nulalternatief met wegen door Brunssum géén alternatief.

verkeersafwikkeling Parkstad

De studie zou zich niet alleen op de buitenring van Parkstad moeten richten, maar het gehele omsloten gebied moeten bekijken, de volgende zaken zouden hierbij ook bekeken kunnen worden:

- waar komen aansluitingen van de binnenring op de buitenring;
- wat is de invloed van de binnenring op de buitenring

- zijn er trajecten waar de binnenring als sluipweg gebruikt kan worden voor de buitenring of omgekeerd.
- de invloed van de ontwikkelingen van bedrijventerrein rond Brunssum en aan de oostzijde van Parkstad.

verkeersafwikkeling rond Parkstad

De studie zou ook de gevolgen voor de buitenring moeten bekijken van de onderstaande ontwikkelingen:

- invloed van de aansluiting van de A2 met het Duitse wegennet bij Born;
- het maken op- en afritten aan de N274 (internationale weg)
- de invloed van de weg Doenrade – Schinveld, als deze doorgetrokken wordt naar de A76
- de invloed van de ontwikkelingen van bedrijventerrein in de gemeenten rond Parkstad

leefbaarheid

Naar onze mening is er onvoldoende aandacht voor de leefbaarheid van mensen.

De gevolgen voor de leefbaarheid van een konijnen- of dassenkolonie op een van de mogelijke tracés wordt beter bekeken en krijgt een hoger waardering dan de leefbaarheid van de langs en om de wegen wonende medemensen.

Met betrekking tot de leefbaarheid en de gevolgen hierop verwijzen wij naar de bijgevoegde samenvatting "Verkeersgroep Brunssum, 22 september 1999" (bijlage 1)

verdeling van verkeersstromen

In de studie dient, voor Brunssum, ook gekeken te worden naar de zeer onevenwichtige opbouw van de verdeling van typen voertuigen.

Uit de 'Verkeersstudie OZL' blijkt onder andere dat het aandeel zwaar verkeer en goederenvervoer in Brunssum exorbitant boven de gemiddelden van andere gemeenten uitsteekt.

Naar onze mening moet aan dit gegeven vooral bij het *nulalternatief* in de afweging een medebepalende factor zijn.

N276 en aansluiting op buitenring

Als alternatief, om sluipverkeer door Brunssum te voorkomen, bij een keuze voor alleen het tracé Noord zou laten eindigen van de N276 op de buitenring kunnen zijn. Het stuk tussen de buitenring en de Emmaweg – Karel Doormanstraat zou dan kunnen vervallen.

keuze noord – zuid

Om het doorgaande verkeer in Brunssum te beperken en een goede doorstroming over de buitenring te verkrijgen is een keuze tussen tracé Noord of Zuid naar onze mening niet noodzakelijk.

Wij denken dat de aanleg van zowel de Noord en de Zuid voor goede afwikkeling van het verkeer noodzakelijk zal zijn.

Gevolg van een keuze zal zijn dat mensen, die naar Landgraaf of Kerkrade willen, komende van Sittard, alsnog door de bebouwde kom van Brunssum zullen gaan, daar deze weg korter is.

In de startnotitie is het oostelijke gedeelte gekoppeld aan het tracé Noord.

Wij nemen ons de vrijheid een alternatief aan te dragen in de vorm van koppeling van het oostelijk gedeelte van de ringweg aan het tracé Zuid. In bijlage 2 'Alternatief Zuid-Oost' geven we in globale lijnen de positieve effecten van dit tracé aan.

Wij verzoeken u het tracé Zuid-Oost ook in de tracé/MER-studie te betrekken.

Ontwikkelingen tot aan de aanleg van de buitenring

In de startnotitie wordt nergens aangegeven dat er ook met de ontwikkelingen rekening gehouden zal worden tussen heden en de ingebruikname van de buitenring of specifieke delen hiervan.

Aangezien de mobiliteit de komende jaren zal toenemen en de componenten zwaar

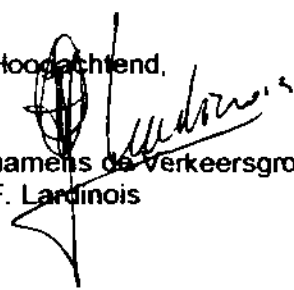
verkeer en goederenvervoer explosief zullen stijgen, zullen de doorgaande wegen door Brunssum de komende jaren steeds meer dichtslibben en zal de overlast met name van het zwaar verkeer toenemen.

Ook de toename van het zwaar verkeer in de nachtelijke uren is een extra belastende factor voor de omwonenden van de hoofdwegen door Brunssum.

Wij verzoeken u in tracé/MER-studie ook hieraan aandacht te schenken.

Graag wordt de Verkeersgroep Brunssum op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen in de verder procedure van de tracé/MER-studie Buitenring Parkstad.

Hoogachtend,


namens de Verkeersgroep Brunssum,
F. Lardinois

Bijlagen:

1. samenvatting rapportages Verkeersgroep Brunssum, 22 september 1999
2. alternatief Zuid-Oost.

***Verkeersgroep
Brunssum.***

***p.a. Postbus 190
6440 AD Brunssum.***

22 september 1999.

De verkeersoverlast aan de grote doorgaande wegen in Brunssum is een direct gevolg van de infrastructurele ligging van de gemeente Brunssum in het gebied Oostelijk Zuid Limburg. Zuid Limburg in zijn geheel en Oostelijk Zuid Limburg in het bijzonder worden sinds jaar en dag reeds aangemerkt als "randstad van het Zuiden", een titel die het gebied zich verworven heeft naar aanleiding van de bevolkingsdichtheid en het verkeersaanbod uit de eigen regio. Daar komt nog overheen de invloeden die voortkomen uit het feit dat we tot een grensregio behoren met veel grensoverschrijdende verkeersbewegingen. Deze bewegingen zijn een gevolg van de ligging van het gebied en de economische ontwikkeling van de regio. Deze titel "randstad van het Zuiden" is inmiddels geheel op zijn plaats wanneer men kijkt naar het gebied Oostelijk Zuid Limburg.

Naar aanleiding van de bevolkingsdichtheid, industriële ontwikkelingen en het grensoverschrijdende verkeer horen daar ook een aantal overige zaken bij.

Naast een economisch regio beleid waarin zaken als werkgelegenheid, economische en industriële ontwikkeling op voortvarende manier geregeld zijn, is er in toenemende mate behoefte aan een wegenstructuur passend bij het steeds verder groeiende verkeersaanbod. Naar aanleiding van de economische ontwikkelingen wordt de verkeersdruk op het totale wegennet in deze regio steeds groter met het gevolg dat steeds meer weggebruikers gebruik gaan maken van alternatieve routes die in de meeste gevallen dwars door stad- en dorpskernen, woon- en verblijfsgebieden lopen.

Deze wegen van de stads- of dorpskernen en woon- of verblijfsgebieden zijn niet ontwikkeld voor een dermate verkeersstroom zoals die zich de afgelopen jaren heeft ontwikkeld en het ziet er naar uit dat dit in ernstige mate verder zal toenemen.

De gemeente Brunssum steekt ten aanzien van boven omschreven problematiek met kop en schouder uit boven de regio.

De oorzaak van deze situatie is dat er met betrekking op de ontwikkeling van infrastructuur in het verleden alle aandacht gevestigd is geweest om een zo groot mogelijk verkeersaantal zo gemakkelijk mogelijk naar de gemeente te krijgen in verband met in een ver verleden de personeels bewegingen rond de mijnbouw industrie. Nadat deze industrie ten einde kwam heeft men deze infrastructuur volhard om zodoende een gemakkelijke toegankelijkheid te bevorderen met het oog op de detailhandelsontwikkeling in de gemeente.

Boven op de ontstane verkeersdruk komt de verkeersbewegingen die de Afcnt in Brunssum met zich meebrengt waarin totaal een 4500 mensen werkzaam zijn die dagelijks voor behoorlijk wat verkeersoverlast zorgen. Daarnaast vinden dagelijks tientallen bussen uit de hele regio hun weg naar de Afcnt-International School.

De veroorzaakte overlast in Brunssum valt onder te verdelen in

- Gezondheidsklachten -----veroorzaakt door: uitlaatgassen die vele gevaarlijke stoffen, zoals benzeen, benzapyreen, zwaveldioxide, stikstofdioxide, koolmonoxide, lood; asbest, en complexe fijnstoffen.
- Verkeerssnelheid----- veroorzaakt door ruime baanvakken, goede verkeersafwikkeling groene zuigkracht van stoplichten, veel beroepsverkeer
- Verkeersveiligheid-----spelende kinderen, voetgangers en fietsers, oversteken van jeugd ouderen, het in- / uitrijden van op- / afritten van de woningen.
- Geluidsoverlast-----binnen en buiten, overdag en ook 's nachts en in het weekend.
- Trillingsoverlast-----gevolgschade aan opstal
- Roet en vuil-----extra onderhoud aan opstal en goederen
- Afsnijden van woonwijken veroorzaakt door de doorsnijding van de gemeente door een aantal wegen die inmiddels op basis van verkeersaanbod de status van hoofdverkeersweg hebben verkregen.

(on)Gezondheid

De schadelijke aspecten veroorzaakt door verkeersinvloeden zijn enorm. Vele studies zijn hier reeds aan besteed en vele zullen er nog volgen en helaas elke studie komt steeds opnieuw met weer schokkende resultaten. In mei 1998 heeft in Brunssum langs een aantal verkeersaders ook zo'n onderzoek plaats gevonden. De uitkomst hiervan is alles behalve rooskleurig. Om de cijfers van dit onderzoek en het dringende advies dat door de GGD naar aanleiding van hun bevindingen is gegeven kan geen enkele persoon met politieke verantwoordelijkheid heen.

Toch lijkt het erop dat deze aanbeveling binnen de gemeente Brunssum een aantal bureaus niet bereikt heeft, anders zou niemand het in zijn hoofd halen om een drietal ingenieurs bureaus de opdracht te geven ten aanzien van planvorming voor een tijdelijke op capaciteit gerichte opwaardering van de bestaande route K. Doormanstraat, Bodemplein en Akerstraat.

Er is nu al sprake van (veel) te hoge concentraties van stoffen als **Benzeen** (= kankerverwekker), **Stikstofdioxide** (= luchtwegklachten, zomersmog, Cara), **Koolmonoxide** (= hart en vaatziekten), **Benzo-a-pyreen** (= kankerverwekker). Alleen al vanwege de invloed van deze stoffen op CARA zullen er in Brunssum 450 mensen 1 à 2 jaar eerder sterven dan onder normale leefomstandigheden met betrekking tot woonomgeving zou gebeuren (zie hieronder).

De in jaargemiddelde berekende absolute grenswaarde van Benzeen wordt met *45% overschreden* en de richtwaarde met 145%. Het jaargemiddelde richtwaarde van Stikstofdioxide wordt met *30% overschreden*. Het jaargemiddelde kritische grens van Koolmonoxide is bereikt en ligt dus ver boven de richtwaarde. Het gehalte Benzo-a-pyreen *ligt 250% boven* de overige, niet door verkeersoverlast geplaagde woongebieden in Brunssum.

Daarnaast worden vele van de bewoners die aanwonend zijn aan de overvolle verkeerstrajecten in Brunssum geplaagd door een niet te stuiten geluidsoverlast die begint in de vroege ochtend en doorgaat tot in de late avond of zoals dat heet tot in de randen van de nacht. Ook in datzelfde GGD rapport staat te lezen dat de geluidsoverlast in 2005 zelfs nadat er geluidssanering heeft plaats gevonden (à raisson van Fl 10.000,= tot 15.000,= per woning x 2000 woningen = **Fl 30.000.000,=**)

70-75dB(A) bedraagt. Deze waarde is dan nog steeds onwenselijk hoog. Bovendien gaat het (afgesloten) binnenklimaat van de woningen sterk achteruit. Het zal U niet verbazen dat deze geluidsoverlast een directe aanleiding is of kan zijn van vele lichamelijke en geestelijke klachten. Naast de vele financiële aspecten die deze geluidsoverlast de gemeenschap in directe zin kost, kan het financiële plaatje worden gevoegd die hoort bij de gezondheidsaspecten maar niet direct voor iedereen zichtbaar is. Naar de kosten van zo'n plaatje durft echter niemand een schatting te maken. Welke effecten we wel inzichtelijk kunnen maken zijn de 450 mensen die naar aanleiding van de milieubelastende factoren veroorzaakt door de verkeerssituatie een vroegere dood zullen sterven. De geluidssaneringslijst opgesteld op 1 maart 1986 van de gemeente Brunssum bedraagt op dat moment 88 woningen (A lijst) die voor directe geluidssanering in aanmerking komen. De B lijst bevat die woningen die boven de richtgetallen zitten echter onder de maximaal toelaatbare waarde. Deze lijst vertegenwoordigt op dat moment 1109 woningen. Uitgaande van de groei van verkeerslawaaï door toedoen van de groeicijfers van het verkeer tussen 1986 en 1999 enerzijds en het steeds verder toenemen van motorvermogen en industrieel vervoer anderzijds mag men ervan uitgaan dat deze twee lijsten te samen inmiddels ongeveer 1500 woningen dient te tellen.

Nu is inmiddels bekend dat 10 % van de Nederlanders op een of andere wijze lijdt aan een vorm van Cara (= ook astma) en indien zij langdurig wonen op een locatie waar men kan spreken van zware luchtvervuiling (zie GGD rapport) zij gemiddeld *1-2 jaar eerder* zullen overlijden.

Uitgaande van de 1500 woningen met een gezinsgemiddelde van 3 personen hebben we het over 4500 Brunssummers, en dus plusminus 450 Cara-patiënten, die dus 1-2 jaar eerder zal overlijden. De andere effecten zoals extra kanker en hart-en vaatziekten komen hier nog eens boven op.

Verkeersveiligheid en verkeerssnelheid

Door het extreme verkeersaanbod op de wegen in de gemeente Brunssum ontstaat er op vele plaatsen verkeersonveilige situaties en zelfs direct gevaarlijke situaties.

Het verkeersbeleid in de gemeente Brunssum is er wel op gericht om die problemen aan te pakken maar men komt niet tot een integrale aanpak waarbij het totale verkeersprobleem op de korrel wordt genomen. Verkeersremmende maatregelen die enig soulaas bieden worden niet genomen onder het mom, dat de onderhavige wegdelen behoren tot de hoofdverkeersaders en het toepassen van verkeersremmende maatregelen op deze wegen economische belangen schaden. Het schaden van de gezondheid van de burgers en het welbevinden van de inwoners van de gemeente wordt hierbij van ondergeschikt belang geacht.

Langs deze grote wegen in Brunssum is voor spelende kinderen geen plaats. Vele Brunssumse kinderen zijn "achtertuin-kinderen" die geremd worden in het ontwikkelen van spontane sociale contacten. Ze lopen een hoger risico om zich in de toekomst te ontwikkelen tot sociale probleemgevallen. Parallel aan deze ontwikkeling worden dezelfde kinderen vaker noodgedwongen door hun ouders "aan de hand gehouden", waardoor ze in hun natuurlijke ontplooiing worden belemmerd. Kinderen moeten veel te lang door hun ouders begeleid worden bij het oversteken en het fietsen.

Oudere mensen kunnen door verminderde mobiliteit nauwelijks oversteken zonder zich in gevaar te begeven. Daar komt bij dat vele oudere mensen geplaagd worden door achteruitgang van hun gezichtsvermogen en vermindering van het gehoor. Deze mensen kunnen zich vrijwel onmogelijk aanpassen aan het zich steeds maar sneller ontwikkelende verkeer. Hierdoor komen deze mensen steeds verder in een sociaal isolement.

Uit metingen op een van de hoofdwegen is gebleken dat de snelheid **gemiddeld** 63 km / uur bedraagt, waarbij men vermeldt dat dit ten aanzien van het baanvak versus verkeersaanbod "als algemeen geaccepteerd beschouwd dient te worden" (citaat politie Brunssum).

Daar deze cijfers een gemiddeld zijn kunt u zich de vele uitschieters naar boven natuurlijk wel voorstellen. Het is niet zelden dat er voertuigen zijn die 100km uur rijden (of nog harder).

Op- en afritten van de belendende huizen kunnen slechts moeilijk bereikt of verlaten worden zonder in gevaarlijke situatie te geraken. Achteropkomend verkeer is regelmatig te laat met adequaat reageren als iemand die zijn oprit in wil rijden.

Het totale verkeersaanbod is veel te hoog voor de hoofdwegen in Brunssum.

De onderlinge verdeling vracht- en personenauto's licht scheef. Het aantal vrachtauto's is in verhouding hoog en veroorzaakt daardoor buitensporig veel overlast.

De uitstoot van één vrachtauto veroorzaakt 20x zoveel uitstoot van schadelijke stoffen als een diesel personenauto. **Bron: Landbouw universiteit Wageningen.**

Rond de spitsuren is het verkeersaanbod zo groot dat er een totale verstopping van wegen optreedt. Het gevolg hiervan is dat de bereikbaarheid van de gemeente, de woningen, de winkelcentra en de sociale gelegenheden afneemt. De verstopping van het wegennet kan in noodsituaties voor politie, ambulance of brandweer zelfs een bedreiging zijn.

Daarbij dient nog in overweging genomen te worden dat de verkeersintensiteit van

-vrachtvervoer tussen 2000 en 2010 nog met 22% zal toenemen.

-personenauto tussen 2000 en 2010 nog met 16% zal toenemen

-bestelauto tussen 2000 en 2010 nog met 42% zal toenemen

Bron: RIVM Onderzoek Verkeer en Vervoer 1985-2010. Zorgen voor Morgen.

Naar aanleiding van de verkeersverlangens van de ons omringende gemeenten wordt de opdeling van Brunssum in wijken begrensd door overvolle wegen gedoogd. Deze situatie wordt door politiek als inwoners lijdzaam ervaren omdat dit historisch zo is gegroeid, echter wanneer nu iemand op zou staan met het voorstel een dergelijke situatie te creëren werd deze persoon voor gek verklaard en verketterd. ***Waarom wordt de situatie die ons naar aanleiding van economische belangen van derden word opgelegd dan geaccepteerd in plaats dat er wordt opgekomen voor de burgers die vertrouwen hebben gegeven aan dit bestuur.***

Geluidsoverlast

Medio maart 1986 is op last van het ministerie van VROM een lijst samengesteld waarin werd aangegeven welke woningen op basis van de wetgeving in aanmerking kwamen voor geluidsisolatie veroorzaakt door het verkeer.

Toen reeds is komen vast te staan dat er in Brunssum 88 woningen direct gesaneerd diende te worden en dat er 1109 woningen in de gevaren zone zaten op basis van de geluidsbelasting in 1986. De ontwikkelingen met betrekking tot verkeersaanbod en motorvermogen in de laatste 15 jaar zijn van dien aard dat men mag aannemen dat de 1109 woningen van toen nu vrijwel allemaal voor directe sanering in aanmerking dienen te komen en de woningen die toen in de randgebieden lagen, en dus niet vermeld zijn, inmiddels met een groot aantal op de lijst behoren voor te komen. Wij schatten heel voorzichtig dat de lijst anno 1999 zou zijn aangegroeid tot rond de 1500 woningen.

Helaas verschuilt de gemeente Brunssum zich achter de wettelijke bepalingen en is men niet bereid om voor de bewoners van Brunssum in Den Haag een lans te breken.

Het onafgebroken passeren van grote aantallen van verkeer is een directe bedreiging voor de bewoners. Nachtrust is niet gegarandeerd. Vrachtauto's rijden vanaf ongeveer 's morgens 5.00 uur tot 's avonds 23.00 uur. (Tot in de randen van de nacht). Ook in het weekend. Studerende kinderen krijgen door het continue verkeersgeruis concentratie problemen, worden regelmatig afgeleid.

Het tijdens warme nachten is het aan de wegzijde onmogelijk om te slapen met de ramen open. Daardoor is het ook onmogelijk om de hitte van de dag op natuurlijke wijze kwijt te raken. Het mooie weer van deze zomer heeft wat dat betreft menigeen een hoop slapeloze nachten bezorgd. Genieten van terras of achtertuin wordt overschaduwd door het voortdurende verkeerslawaai.

Trillingsoverlast en gevolgschade.

Ten Oosten van Brunssum, in Landgraaf, in Kerkrade en direct over de grens is een concentratie van industrie die naar verhouding weinig arbeidsplaatsen oplevert, maar extreem veel zwaar transport nodig heeft. RD4, zand- en steenbergafgravingen, sorteercentrum, Ytong, zijn stuk voor stuk bedrijven waar de zwaarste vrachtwagens af en aan rijden. Al deze vrachtwagens moeten volbeladen de verschillende hellingen van Brunssumse wegen beklimmen, en doen dat vol gas. Bovendien moet er heel wat keren opgetrokken worden na de stoplichten en rotondes.

Hierdoor ontstaat er in de woningen langs de wegen veel overlast in de vorm van trillend servies in de kast, rammelende radiatoren aan de muur, rinkelende ruiten in het hele huis. Waarschijnlijk zijn heel wat scheuren in muren en plafonds te herleiden tot een direct gevolg van dit zware verkeer dat dagelijks van de vroege ochtend tot de late avond langs onze gevels dendert.

Deze onophoudelijke verkeersstroom maakt veel gevoelens van onveiligheid los, geeft de mensen een gevoel van onbehagen en onmacht, bevordert het gevoel van irritatie en onwil, heeft bij veel mensen psychische effecten en knaagt aan de weerstand van bewoners met als uiteindelijk gevolg een verhoogd aantal zieken mensen langs een dergelijke woonomgeving. Ten aanzien van de gevolgschade wordt reeds door een aantal bewoners in overweging genomen om door een onafhankelijk bureau een onderzoek te laten instellen. In geval van bevestiging van deze vermoedens worden richting verantwoordelijke stappen overwogen.

Roet, vuil en schadelijke verbrandingsgassen.

Door het vele verkeer ontstaat er bij de belendende huizen aan de overvolle wegen een meer dan normale neerslag van roet en vuil en een onverantwoord hoge concentratie van verbrandingsgassen. Dit probleem wordt nog extra versterkt doordat er een onevenredig groot aantal zwaar vrachtverkeer door Brunssum dendert. Aangezien er in Brunssum nogal wat hoogte verschillen zijn, veel stoplichten of rotondes moet er door deze chauffeurs dus ook veel geschakeld en/of op de motor afgeremd worden waardoor er wederom extra roet uitstoot plaats vindt en uitstoot van slecht verbranden gassen.

De vrijkomende gassen en roetaanslag vindt men dan terug in de in te ademen lucht, op de tuinmeubels, de ramen, de schone was, de auto, kortom overal in en op en stoort de bewoners vooral daar waar men door middel van terugkerend onderhoud (-skosten) steeds wordt geconfronteerd met deze problematiek. Daarbij komt dat bijvoorbeeld het verfwerk van kozijnen en deuren eerder aan onderhoudswerkzaamheden toe zijn dan in een normale situatie doordat de uitlaatgassen en roetdeeltjes een nadelige invloed hebben op de levensduur van deze houtveredelingsmiddelen. Dat zelfde geldt voor zinken dakgoten die een 20% kortere levensduur hebben. Kortom een extra grote kostenpost voor omwonende.

Gemiddeld genomen kost het de aanwonende Fl 1650,- per jaar **extra** per woning.

Voor de 1500 woningen van de geluidssaneringslijst (=probleemgebied) komt dit neer op een bedrag van Fl 2.175.000,- dat de bewoners per jaar in Brunssum hiervoor extra kwijt zijn. Naast deze kosten worden de aanwonende geconfronteerd met de gevolgen van het langdurig wonen, leven en werken in een dermate vervuilde atmosfeer dat men op deze plek gezondheidsrisico's loopt die in direct verband zijn te brengen met het overmatige verkeersaanbod.

Benzeen en Benz-a-pyreen, Asbest en Lood zijn kankerverwekkend, Koolmonoxide, Stikstofdioxide, en het complexe fijnstof veroorzaken hart-, vaat ziekte en luchtweg ziekte.

Benzeen Jaargemiddelde 45% boven de kritieke grens en **145% boven de richtwaarde.**

Stikstofdioxide „ 4% beneden kritieke grens en **35% boven de richtwaarde.**

Koolmonoxide Jaargemiddelde net onder kritieke grens echter **ruim boven de richtwaarde.**

Benz-a-pyreen ligt op gewraakte wegen **250% boven** de overige wegen van Brunssum.

Cijfers van Lood, Asbest en complexe fijnstof zijn niet bekend.

Kinderen hebben de toekomst maar het zijn ook *die kinderen* die in de toekomst de problemen zullen ervaren van de vervuilde lucht die vooral **zij** inademen. De stofdeeltjes van verkeer en de uitlaatgassen zijn n.m.l. zwaarder dan lucht en hoe lager bij de grond, hoe hoger de concentratie. D.w.z. hoe jonger de kinderen des te meer ze inademen. Hierin ligt ook de oorzaak van het explosief groeiende aantal Cara en Astma patienten van de laatste decennia.

Bron: GGD rapport mei 1998 en Astma en Cara fonds Nederland.

***Volgens Jack Eyck Proffesional neemt de levensduur van de verfafwerking tgv de aantasting door verkeersgassen en roetvervuiling met 20 % af. Volgens een recente offerte door een schildersbedrijf voor een volledige onderhoudscyclus, teruggerekend naar een gemiddeld bedrag per jaar, komt dit neer op de genoemde Fl 1.650,- /jaar. Volgens Crijns dakdekkersbedrijf te Brunssum neemt de levensduur van zinkwerk tgv de zwavelverbindingen uit de uitlaatgassen met 25% af.**

Afsnijden van woonwijken.

Doordat de gemeente door toedoen van een aantal drukke verkeerswegen wordt doorsnede, ontstaat er in Brunssum op een onnatuurlijke wijze wijkvorming.

Naar aanleiding van gemeentelijk beleid heeft zich de afgelopen jaren de middenstand rond het centrum geconcentreerd met als gevolg dat alle sociale voorzieningen uit deze wijken zijn verdwenen en de wijken als zodanig voor een bepaalde groep van de samenleving niet meer interessant voor bewoning is. Mensen zonder auto of oudere mensen, vaak slecht ter been, kunnen slechts met behulp van derden zich staande houden in deze wijken. Er is geen medische voorziening meer, er zijn geen middenstanders, bank en post is verdwenen. Sociale contacten ontstaan vaak op dit soort van wijkcentra waar veel mensen voor hun dagelijkse levensbehoefte naar toe behoren te gaan. Door het wegvallen van deze centra komen dan ook mensen in een sociaal isolement en wonen vele mensen op een eiland. Heel vaak vervallen dit soort van wijken tot achterstandsbuurten omdat er leegloop gaat plaatsvinden van zij die zich dit veroorloven kunnen en er een devaluatie van waarde van onroerend goed plaats vindt waardoor het geheel in een neergaande spiraal te recht komt. Een reparatie van een dergelijke situatie op termijn gaat heel veel geld en energie kosten, terwijl men nu het tij nog kan keren.

Grotere sociale voorzieningen als bijv. de Muziekschool, kunnen niet profiteren van de gehele omvang van de Brunssumse bevolking. Veel kinderen die graag muzikles zouden willen hebben, kunnen er niet zelfstandig naar toe. Als ouders om wat voor reden dan ook niet in staat zijn om ze wekelijks te brengen en halen, gaat het feest gewoon niet door, en is de muziekschool een potentiële klant kwijt. Dat zelfde geldt voor andere voorzieningen die een wijkoverstijgende markt zouden moeten hebben.

Ook is de gemeente naar aanleiding van de vele verschillende wijken veel geld kwijt aan de wijkcentra en clubgebouwen, doordat elke wijk nu eenmaal recht heeft op zijn eigen identiteit. Deze wijkidentiteit tracht men te profileren door vorm te geven aan verenigingsleven.

De onderlinge rivaliteit tussen verschillende wijkgebonden groeperingen of clubs wordt dan regelmatig op sportieve of minder sportieve wijze uitgevochten.

Wanneer echter de gemeenschap van Brunssum minder rigoureuus door wegen verdeelt zou zijn, was er een grotere gemene deler op het gebied van wijkvorming waardoor er minder gemeenschapsgelden verbrokkeld werden over kleinschalige objecten, maar deze gelden besteed konden worden aan een grootschaligere aanpak met een kwalitatief beter eindresultaat en een groter bewoners bereik.

Daarnaast moet onderzocht worden in hoeverre het mogelijk is om de middenstand weer terug de wijken in te krijgen om de leefbaarheid, de sociale- contacten en controle en het gebruik van de auto als vervoermiddel af te remmen. De opbouw in leeftijdsverschil van de wijkbewoners kan gewaarborgd blijven waardoor er in de kern van Brunssum minder behoefte ontstaat aan senioren woningen en er aldaar geen nieuw probleem met oudere huisvesting in de toekomst ontstaat of het bestaande probleem in aantal afneemt.

Verkeersgroep Brunssum

ALTERNATIEF ZUID-OOST

Bij deze inspraakreactie beperken we ons tot het grondgebied van de gemeente Brunssum en directe omgeving.

Uit de startnotitie blijkt dat de provincie als initiatiefnemer twee varianten voor ogen voor het verloop van de beoogde ringweg: een zuidelijke of een noordelijke corridor. Uit informatie is gebleken dat er slechts wordt geopteerd voor een van beide varianten.

Naar onze mening lossen zowel de noordelijke corridor als de zuidelijke corridor niet de in de startnotitie gesignaleerde verkeersproblematiek in Brunssum op.

Kaartmateriaal:

De twee kaartjes die bij de startnotitie zijn verstrekt geven slechts de officiële hoofdverkeers-assen aan. Hierdoor ontstaat wellicht een verkeerd beeld van de werkelijke verkeersproblematiek in Brunssum. Hoewel de verbinding Brunssum (Bodemplein) - Heerlen centrum niet als hoofdverkeers-as wordt beschouwd functioneert deze wel als zodanig en vormt juist een extra knelpunt in de gehele verkeersproblematiek. Op bijgaand kaartje is deze drukke verbinding daarom ook opgenomen, omdat deze de meest gebruikte route is om vanuit het noorden van Parkstad Limburg het centrum van Heerlen te bereiken en omgekeerd.

Extra verkeersaanbod waar geen rekening mee is gehouden:

In de startnotitie wordt geen rekening gehouden met toekomstige verkeersontwikkelingen buiten deze regio, die grote invloed zullen gaan krijgen op met name het noordelijk deel van parkstad Limburg.

Uiterlijk in 2001 zal de A46 in Duitsland die thans loopt vanuit Düsseldorf tot aan de B 221 (Heinsberg-Geilenkirchen) worden doorgetrokken onder de naam B 56 NEU (voorlopig in 2 baans uitvoering) en worden aangesloten via het Bottle-neckproject (nabij Nedcar in Born) op de A2 in Nederland. Duitsland voorziet bij de aanleg van deze B 56 NEU bij de kruising van de "neutrale weg" N 274 de aanleg van een rotonde. Ook de huidige niet aangesloten ongelijkvloerse kruising met de zuidelijker gelegen bestaande B 56 (Sittard-Geilenkirchen) is een aansluiting in de vorm van een rotonde voorzien in deze duitse plannen. Een en ander is op bijgaande kaartje aangegeven.

Het gevolg hiervan voor Brunssum betekent dat er een nieuwe snellere en kortere verbinding ontstaat vanaf de A2 richting Parkstad-Limburg vanaf Born via de B56 en de N274, die snel ontdekt zal gaan worden door het autoverkeer van en naar Parkstad Limburg.

Voor de afwikkeling van dit extra aanbod zal wellicht de noordelijke variant een oplossing bieden in de richting van en naar Kerkrade of Landgraaf maar het verkeer van en naar het Heerlen dat gebruik maakt van de zowel de N274 en de N276 zal blijven gebruik maken van de Akerstraat, de kruising op het Bodemplein, de Karel Doormanstraat voor de N276 en de Prins Hendrikstraat voor de N274.

Juist op deze 5 wegen worden thans reeds alle milieunormen overschreden, zoals uit onderzoekgegevens van de GGD kan worden afgeleid, zie bijgevoegd schrijven. De noordelijke variant lost deze problematiek niet op.

Uit voorgaande kunt U eveneens afleiden dat de door de initiatiefnemer voorgestelde zuidelijke variant eveneens geen duurzame oplossing biedt. Het groter verkeersaanbod dat van en naar het noorden (A2) via de N 274, zal nog altijd door de bebouwde kom van Brunssum haar weg moeten zoeken in de richting van en naar Heerlen, Landgraaf/Kerkrade en Hoensbroek/Nuth, over wederom dezelfde wegen Prins Hendriklaan, Karel Doormanstraat, Bodemplein en Akerstraat.

Het verwondert onze werkgroep daarom dat niet nog een derde variant, wellicht zelfs ook de meest milieu vriendelijke oplossing in de startnotitie is meegenomen n.l. **een zuid-oost variant**. Deze variant bestaat uit de zuid variant van de startnotitie plus een afwikkeling over een nog te stroomlijnen tracé van bestaande ontsluitingwegen van industriegebieden (Ganzevoet / industriegebied Hendrik en Hoogeboschweg / industriegebied Bouwberg).

Door deze variant worden wel alle eerder genoemde wegen verlost van het transit verkeer dat gebruik maakt van de N276 en de N 274 van en naar zowel Heerlen, Landgraaf/Kerkrade als Hoensbroek/Nuth.

Effecten op natuur en landschap:

Alle drie de varianten hebben effecten op natuur en landschap.

Noordelijke variant:

- tussen N267 en N 274 gaat het beoogde tracé over het bronnengebied van de merkelbeek en het gebied Vossenbergh. Een gebied dat in het meerjarenprogramma voor natuur landschap recreatie en toerisme van het Streekgebied OZL (thans Parkstad Limburg) wordt voorgesteld juist ecologisch te versterken in de vorm van een bos- en parkgebied van 175 ha, zie bijgaand kaartje (eco-hydrologische verbindingzones/ blauw-golvende arcering: gepland bos- parkgebied lichtgroen). De aanleg van dit bos- en parkgebied maakt deel uit van de 900 ha nieuwe bossen en parkgebieden die in de toekomst worden aangelegd als gevolg van de bestuursovereenkomst welke in februari 1999 door de 8 betrokken gemeenten is ondertekend.
- de Hoogeboschweg vormt thans reeds een ecologische barriere tussen het gebied van de kattenkoelen-vijvers (hengelvijvers in een bosgebied in het dal van de rode beek) en het bosgebied Breukberg. Beide gebieden maken deel uit van de (EHS) ecologische verbindingzone tussen de Brunssummerheide (800 ha) en de Schinveldse bossen (1000 ha) via het Schutterspark. Extra voorzieningen voor fauna-migratie (o.a. paddentrek) zouden dienen te worden meegenomen.
- Indien gekozen wordt voor een afwikkeling van het verkeer langs de grens over de Waubacherweg zal die verbinding een nog te realiseren groene en recreatieve verbindingzone tussen Brunssummerheide en Schinveldse bossen van minimaal 300 meter breedte doorsnijden. Deze verbindingzone is einde 80er jaren overeengekomen via een gentleman-agreement bij de bestemming / sanering van

de het mijnterrein Hendrik-Emma. Een deel van deze groene zone is reeds gerealiseerd waar op groeven en een deel van de steenberg een groenzone is aangelegd waarbinnen golfvoorzieningen vijverpartijen alsmede fiets- en wandelpaden.

- ++ Indien gekozen wordt voor afwikkeling over de betonweg Ganzepoot aan de westzijde van het industrieterrein Hendrik bestaat de mogelijkheid om een klein deel van de plannen om de Rode Beek te renatureren in combinatie met de verbetering van de aansluiting Ganzepoot op de Rimburgerweg te realiseren. Thans loop de beek ter plaatse overkluisd in een betonnen bak onder een puntje van de steenberg door. Mede omdat voor dit stukje Rode Beek nog geen duidelijke aanpak bestaat stagneert het plan voor de renaturering van de Rode beek, waarvoor de plannen reeds enkele jaren geleden zijn opgesteld door het Waterschap Roer en Overmaas.

Zuidelijke variant:

- Indien gekozen wordt voor een afwikkeling over de zuidrand van het Heidserpark, doorsnijdt het tracé de ecologische en recreatieve verbinding die het heidserpark vormt tussen de Brunsummerheide en het achterliggende parkgebied van Carisborg/Weggebekker (voormalig mijnterrein/slikvijver. Het Heidserpark zelf is ontstaan als afwerking na een ontgroning en heeft vooral een recreatieve functie.
- Tussen de Akerstraat en de Rimburgerweg verloopt het tracé over een bosrand tussen de zwembad/camping en de wijk Langenberg. Dit bosgebied maakt deel uit van de Brunsummerheide maar valt buiten het z.g. NB-wet gebied. Het gebiedje is thans reeds ernstig aangetast en wordt gebruikt als hondenuitlaatgebied. Verder loopt het tracé over een sportveldengebied en een voormalige slikvijver van de mijn welke daarna is gebruikt door een steenfabriek, beide gelegen aan de noorkant van de Brunsummerheide. Aanleg van de weg zou wel kunnen bijdragen aan duidelijkere begrenzing en een betere zonering van het noordelijk gedeelte van de Brunsummerheide (Koffiepoel en omgeving).

Zuid-Oost variant: (ingebracht voorstel)

Indientiek aan zuidelijke variant.

- ++ Door afwikkeling over de betonweg Ganzepoot aan de westzijde van het industrieterrein Hendrik bestaat de mogelijkheid om een klein deel van de plannen om de Rode Beek te renatureren in combinatie met de verbetering van de aansluiting Ganzepoot op de Rimburgerweg te realiseren. Thans loop de beek ter plaatse overkluisd in een betonnen bak onder een puntje van de steenberg door. Mede omdat voor dit stukje Rode Beek nog geen duidelijke aanpak bestaat stagneert het plan voor de renaturering van de Rode beek, waarvoor de plannen reeds enkele jaren geleden zijn opgesteld door het Waterschap Roer en Overmaas.
- de Hoogenboschweg vormt thans reeds een ecologische barriere tussen het gebied van de kattekoelen-vijvers (hengelvijvers in een bosgebied in het dal van de rode beek) en het bosgebied Breukberg. Beide gebieden maken deel uit van de (EHS) ecologische verbindingszone tussen de Brunsummerheide (800 ha) en de

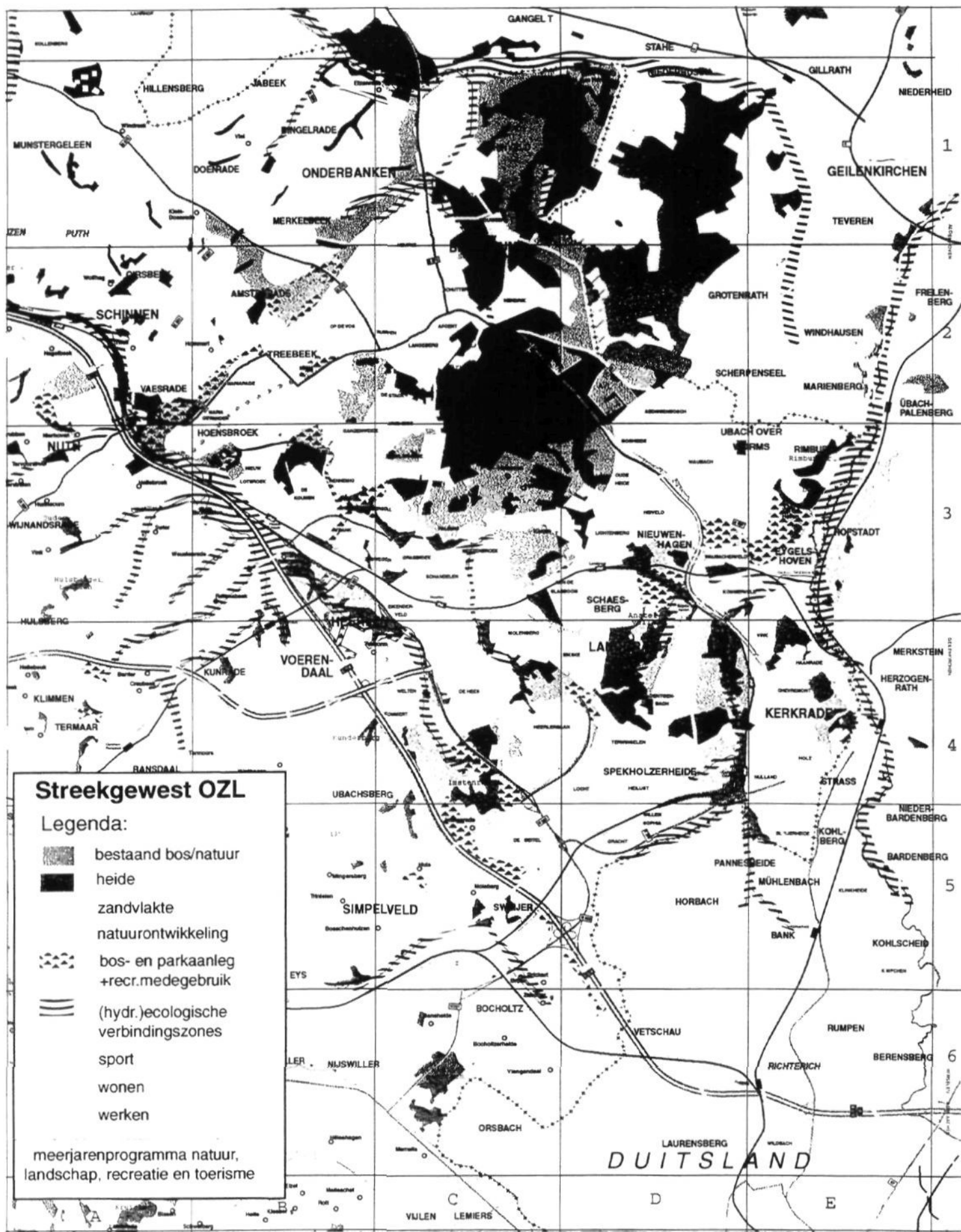
Schinveldse bossen (1000 ha) via het Schutterspark. Extra voorzieningen voor fauna-migratie (o.a. paddentrek) zouden dienen te worden meegenomen.

samenvatting milieu-effecten

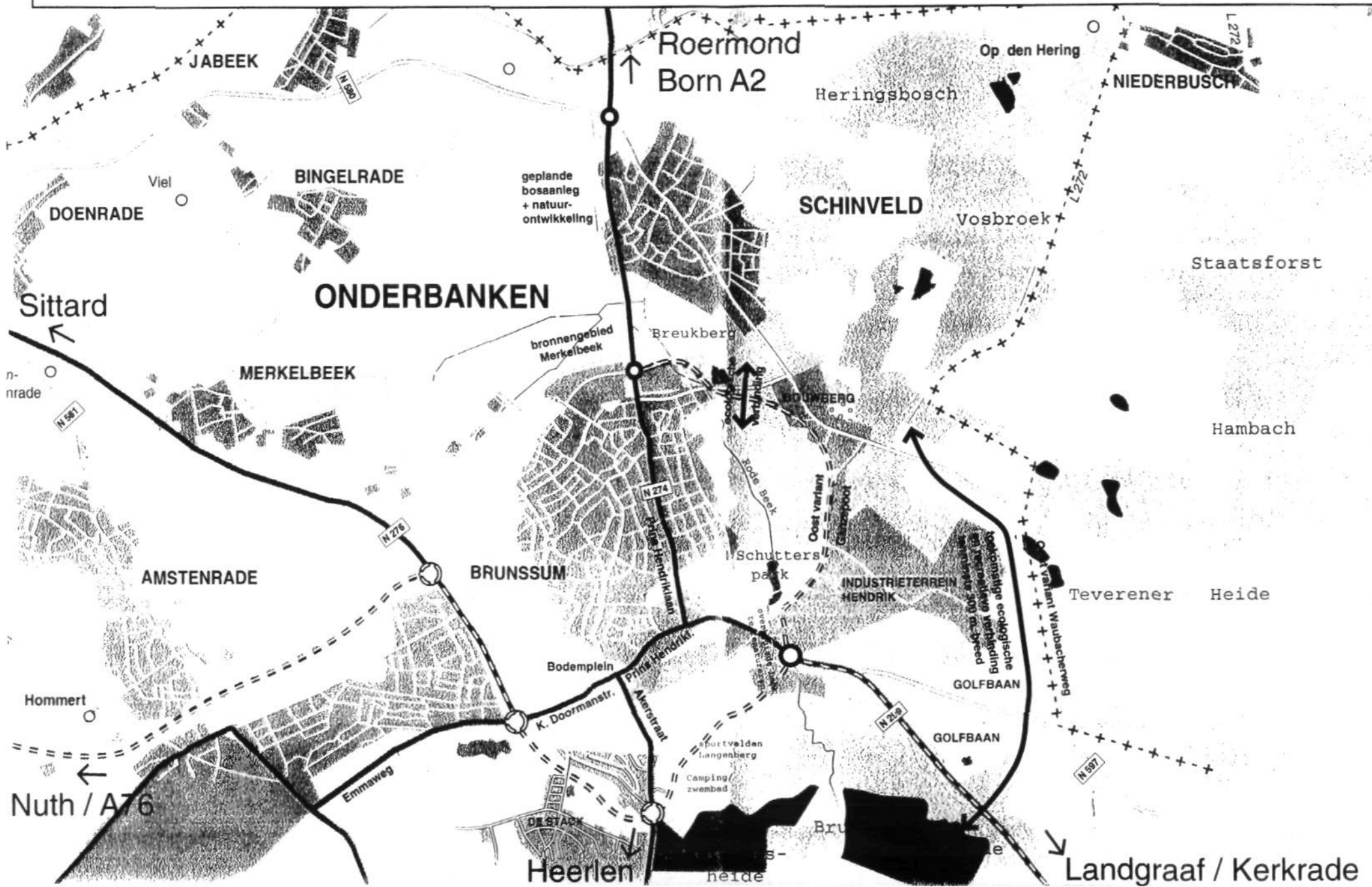
milieu-effecten / varianten	noord	zuid	zuid-oost
effecten op leefomgeving: (geluid / emissies / gevaar) Karel Doormanstraat Bodemplein Prins Hendriklaan Akerstraat	transitverkeer blijft transitverkeer blijft transitverkeer blijft transitverkeer blijft	geen transitverkeer transitverkeer minder transitverkeer minder transitverkeer minder	geen transitverkeer geen transitverkeer geen transitverkeer geen transitverkeer
effecten op natuurgebieden: bronnengebied Merkelbeek geplande bos/parkzone 175 ha Breukberg / Kattekoelen renaturering Rode Beek Brunssummerheide Heidserpark	aantasting door zuidrand sterkere barriere geen geen geen	geen geen geen meekoppeling betere begrenzing/zonering zuid tracé ecol. barriere	geen geen sterkere barriere meekoppeling betere begrenzing/zonering noord tracé enige aantasting

Oostelijk Zuid Limburg

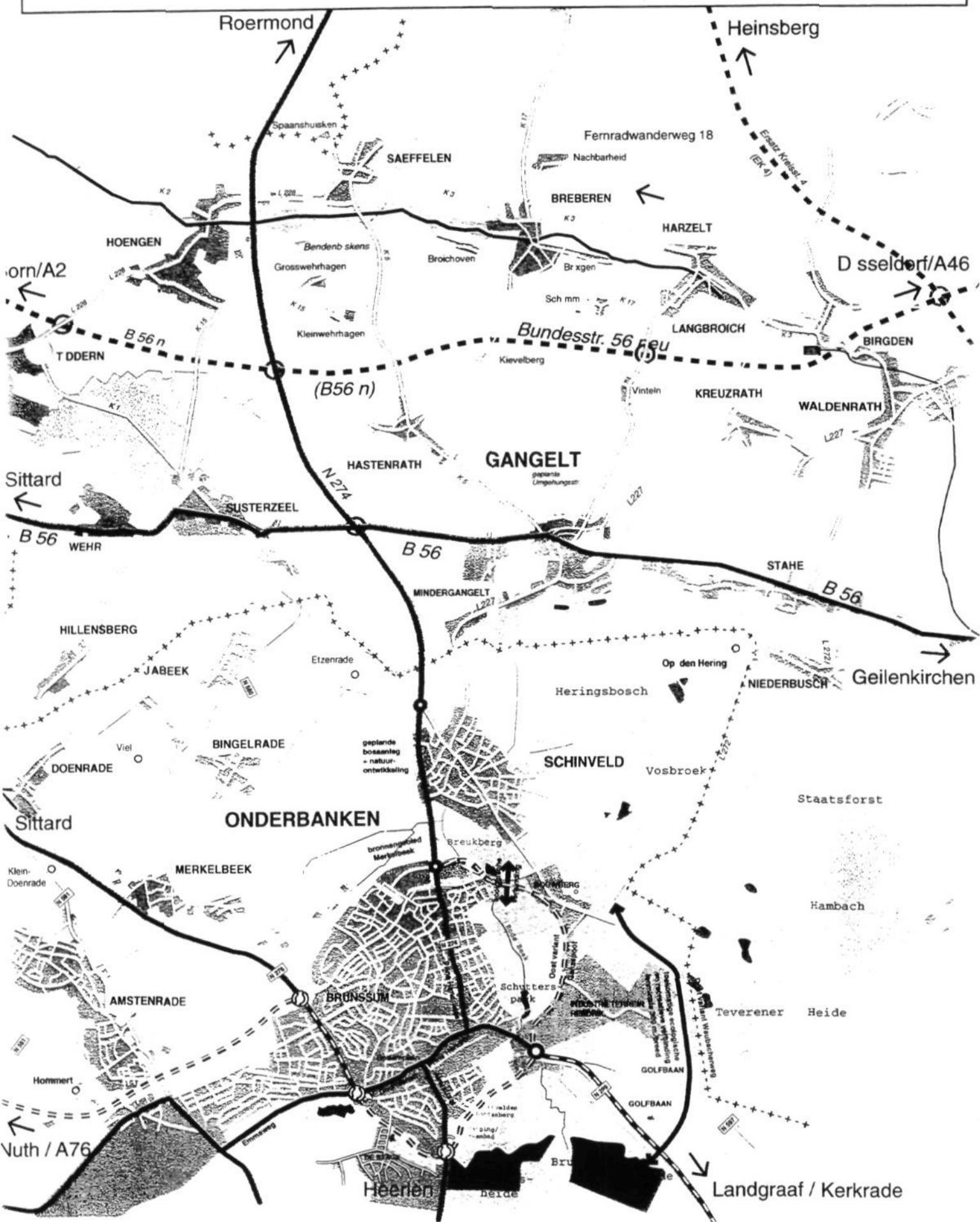
ECOLOGISCHE HOOFDSTRUCTUUR



ZUID-OOST VARIANT INSPRAAKREACTIE BUITENLING PARKSTAD BRUNSSUM



ZUID-OOST VARIANT INSPRAAKREACTIE BUITENRING PARKSTAD BRUNSSUM / B 56 NEU



Platform Natuur & Milieu Heerlen
 secr. Roggehof 111
 6418 KR Heerlen

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

Heerlen 11-10-1999

Ubaas
 13/10
 gfp

(38304)

Provincie Limburg			
Zaak nr CC 7831			
Stuk nr 99/48936			
INGEK. 13 OKT. 1999			
MCX	T REG	ONTVEEV J/N NR:	AF STUK

betreft: startnotitie tracé/m.e.r. buitenring Parkstad

L.S.

Hierbij reageert het Platform Natuur&Milieu Heerlen op betreffende startnotitie.

Het Platform neemt een overwegend afwijzende houding in met betrekking tot de plangedeelten A, B en C. De plangedeelten A respectievelijk B ziet het Platform als een aantasting van natuurkerngebied in casu: Hellebroekerbeemden, Kathagerbeemden e.d., behorende tot het Geleenbeekdalgebied, onderdeel van de EHS.

Het plangedeelte C, zuidelijke en noordelijke variant, wijst het Platform eveneens af, omdat hiermee belangrijke groengebieden, doorkruist worden. Met name vormt de C-zuid-variant een aantasting van natuurkerngebied, en beoordeelt het Platform als niet aanvaardbaar.

Het Platform opteert derhalve voor de nul-optie, dat wil zeggen: een plan-ontwikkeling die maximaal gebruik maakt van de bestaande wegenstructuur. In latere instanties zal het Platform meer detailgewijs per onderdeel ingaan op ecologische aantastingen, c.q. aantastingen van natuur- en milieu, van de betrokken planonderdelen.

Hoogachtend,

namens het Platform Natuur&Milieu

R. Ramakers
 Lid DB



**Rijksdienst voor het
Oudheidkundig
Bodemonderzoek**

(ROB)

Provincie Limburg
Coördinatie en Ondersteuning
het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

*Ubadis
12/10 1999*

Provincie Limburg			
Zaak nr. CC 7831			
Stuk nr. 99/48970			
INGEK. 13 OKT. 1999			
mcx	T. REG	ONTVBEV J/N	AF STUK
		NR:	

Datum
12-10-1999
Onderwerp

Briefnummer
U99-1599/CvR
Contactpersoon

Geacht College ,

Met verwijzing naar de door u gestarte m.e.r.-procedure Buitenring Parkstad, verzoek ik u, gelet op het bepaalde in de wet Milieubeheer deze brief te willen beschouwen als voorlopige inspraakreactie.

De voorgenomen plannen kunnen conflicteren met het rijksbeleid met betrekking tot het duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief. Om de gevolgen van de geplande activiteiten voor dit bodemarchief te kunnen beoordelen is een actueel overzicht van de bekende en te verwachten archeologische waarden onontbeerlijk. Ik hoop u die informatie zo spoedig mogelijk na te zenden.

Hoogachtend,
De directeur,
Namens deze,



Drs. C.A.M. van Rooijen
Archeologisch beleidsmedewerker
Voor de regio zuid.

c.c. Provincie Limburg, bureau Cultuur, afd. Cultuur en Sociale Ontwikkeling,
t.a.v. mw. G. Janssen

Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek

Provincie Limburg
het College van Gedeputeerde Staten
Postbus 5700
6202 MA MAASTRICHT

Uderes
24/10/99
JH

Provincie Limburg	
CC 7831	
99/50136	
OKT. 1999	
MCX	ONTVEEJ
Mw. A. Mennens, tst. 678	J/N

Datum
19 oktober 1999
Onderwerp
Buitenring Parkstad

Briefnummer
U99-1622/AM
Contactpersoon
Mw. A. Mennens, tst. 678

Geacht College,

Met verwijzing naar de door Gedeputeerde Staten van Limburg gestarte m.e.r.-procedure Buitenring Parkstad, verzoek ik u, gelet op het bepaalde in de Wet Milieubeheer, deze brief te willen beschouwen als inspraakreactie.

In het rijksbeleid ten aanzien van de zorg voor archeologische monumenten, verwoord in de "Cultuurnota 1997-2000, Pantser of Ruggengraat", wordt het duurzaam behoud van het archeologisch bodemarchief nagestreefd. Immers voor een groot deel van het verleden is het bodemarchief vrijwel de enige informatiebron. Waar duurzaam behoud ter plekke niet mogelijk is, wordt gestreefd de in het bodemarchief aanwezige informatie daaruit te onttrekken door opgraving. Opgraven of anderszins vernietigen van archeologische waarden dient in dit streven naar duurzaam behoud echter zoveel mogelijk voorkomen en/of vermeden te worden. Indien behoud niet mogelijk is, dient bij de uitvoering van plannen rekening gehouden te worden met de kosten verbonden aan opgraving van archeologische waarden.

In de startnotitie zijn de archeologie en cultuurhistorie meegenomen bij de beschrijving van de te onderzoeken effecten (hoofdstuk 6). In paragraaf 6.2 staat dat grondwerkzaamheden archeologische waarden kunnen verstoren en dat onderzocht zal worden in hoeverre zich dit voordoet en of verstoring van dergelijke waarden zoveel mogelijk kan worden voorkomen.

Binnen het bovengenoemde studiegebied ligt een groot aantal archeologisch waardevolle terreinen, zoals deze op dit moment zijn opgenomen in het Centraal Monumentenarchief van de ROB. Daarnaast is er een groot aantal archeologische vindplaatsen bekend in het studiegebied, zoals beschikbaar is in het Centraal Archeologisch Archief van de ROB. Ten slotte blijkt uit de indicatieve Kaart van Archeologische Waarden dat delen van het gebied een hoge tot middelhoge archeologische verwachting kennen. Het is nog niet bekend welke archeologische vindplaatsen zich hier bevinden. Dit kan alleen achterhaald worden door het uitvoeren van een archeologische inventarisatie

Het is raadzaam om in het kader van de MER een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI) in de richtlijnen te laten opnemen. Dit is met name van belang voor de gebieden waarvoor een hoge tot middelhoge archeologische verwachting bestaat.

Kerkstraat 1 · 3811 cv Amersfoort
Postbus 1600 · 3800 BP Amersfoort
tel 033 422 77 77 · fax 033 422 77 99
<http://www.archis.nl> · rob@archis.nl

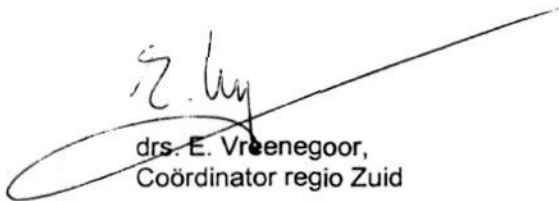
Datum
19-10-1999
Onderwerp
Buitenring Parkstad

Ik verzoek u derhalve te overwegen om:

1. bij het vaststellen van de richtlijnen voor het MER rekening te houden met de wenselijkheid van een archeologisch vooronderzoek in de vorm van een Aanvullende Archeologische Inventarisatie (AAI), teneinde een goede beoordeling van de aard, omvang en kwaliteit van het aanwezige bodemarchief mogelijk te maken;
2. bij het opstellen van het MER en het nemen van besluiten rekening te houden met de resultaten van het onder 1. voorgestelde onderzoek;

Uiteraard is de ROB te allen tijde bereid de inhoud van deze inspraakreactie en daaruit voortvloeiende consequenties nader met u te bespreken.

Hoogachtend,
de algemeen directeur,
namens deze,



drs. E. Vreenegoor,
Coördinator regio Zuid

Cc.: commissie voor de milieu-effectrapportage.
Provincie Limburg, afdeling Cultureel Erfgoed, t.a.v. mw. drs. G. Jansen.

Industrie- und Handelskammer zu Aachen



Industrie- und Handelskammer - Postfach 650 - D-52007 Aachen

Theaterstraße 6-10

D-52062 Aachen

<http://www.aachen.ihk.de>

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

6202 MA Maastricht

Province Limburg	
Zaak nr. CC 7831	
Stuk nr. 99/49/85	
INGEN.	
HH 14/10	
R. Ubachs	MCX

Auskunft erteilt
Herr Steinbrecher
Telefon (02 41) 44 60-2 34
Telefax (02 41) 44 60-1 48
e-mail dienst@aachen.ihk.de

Unser Zeichen
stb/

Aachen,

11. Oktober 1999

Startnotitie tracé/m.e.r. buitenring Parkstad-Limburg

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben die Startnotiz der Außenring-Planungen im Rahmen des Parkstad-Limburg Konzeptes untersucht. Aus Sicht der Kammer möchten wir folgende Punkte zur Startnotiz anmerken:

1. Das Ringstraßenkonzept in Form einer durchgehend 2x2spurigen Trasse kann einen deutlichen Beitrag zur besseren Erreichbarkeit der Ortslagen innerhalb der Parkstad Limburg leisten und ist somit ein wichtiges Teilelement der Parkstad Planungen. Die vorliegende Einleitung des Planungsverfahrens wird daher begrüßt.
2. Das Ringstraßenkonzept birgt nach Auffassung der Industrie- und Handelskammer zu Aachen mehr als eine verbesserte Verkehrsinfrastruktur für die Kommunen der Parkstad-Limburg in sich. Durch den angestrebten Ausbauzustand entsteht ein belastungsfähiger Schnellstraßenring, der auch für die Kommunen auf deutscher Seite eine maßgebende Entlastung im Netz bewirken kann. Der Aachener Nordraum mit den Kommunen Herzogenrath und dem Aachener Stadtteilen Richterich ist dicht besiedelt, so dass für dringend notwendige Umgehungsstraßenlösungen keine Planungskorridore zur Verfügung stehen. Die weiter zunehmenden Austauschbeziehungen zwischen dem Oberzentrum Aachen und den Kommunen im Norden der Stadt Aachen verschärfen den Druck auf das örtliche Verkehrsnetz stetig. Die Parkstad-Limburg Planungen eröffnen nun die Möglichkeit, euregional und zu beiderseitigem Vorteil Lösungen für diese Verkehrsproblematik zu entwickeln.
3. Konkret ist dies am Beispiel Herzogenraths nachzuvollziehen. Das Ringstraßenkonzept sieht einen 2x2-spurigen Schnellstraßen Ausbau der N 299 westlich der Ortslage Kerkrade vor, die über einen Lückenschluss zur N 300 und von dort über die N 281 auf die A 76 / E 314 (Aachen - Eindhoven) geführt wird. Dies bildet den südlichen Anschluss des Ringstraßenkonzeptes an das europäische Fernstraßennetz. Im Bereich Landgraaf / Übach-Palenberg ist ein Lückenschluss über den Ausbau der deutschen L 42 denkbar. Dieser könnte in der Querverbindung zur B 221 über die L 225 nördlich von Übach-Palenberg Verkehre aus dem bela-

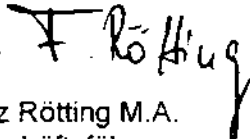
steten Netz des Nordkreis Aachen auf das leistungsfähige Ringstraßennetz der Parkstad führen und so die Ortslage Herzogenrath mittelbar entlasten. Eine unmittelbare Entlastung für die Ortslage würde durch einen nördlicher „Kurzschluss“ von der L 232 zur N 299 eine unmittelbare Entlastung erzeugen, da sowohl die Quellverkehre, als auch die Durchgangsverkehr mit Ziel Aachen über den Anschluss an die A 76 / E 314 dieses Ziel rasch erreichen können.

4. Die Industrie- und Handelskammer zu Aachen möchte die beteiligten Kommunen zu einer grenzüberschreitenden Sicht der Problemlagen animieren. Verkehre orientieren sich im vereinigten Europa nicht an nationalen Grenzen, sondern an den real existierenden wirtschaftlichen Verflechtungen. Insofern sollte eine grenzüberschreitende Planung Möglichkeiten der Verknüpfung (ehemals) nationaler Netze erkennen und nutzen. Die niederländischen Parkstad-Limburg Planungen bieten Möglichkeiten, dieses euregionale Denken in Handeln umzusetzen.

Gerne wollen wir den Planungsprozeß weitergehend begleiten und auch zukünftig aus Sicht der gewerblichen Wirtschaft in der Region Aachen das Parkstad-Konzept beurteilen.

Mit freundlichen Grüßen

Industrie- und Handelskammer
zu Aachen

i. A. 
Fritz Rötting M.A.
Geschäftsführer

f. 14/10/88
aan: reu
li dit bij waakt

Provincie Limburg			
Zaak nr.	CC 7572		
Stuk nr.	gg/ 48407		
INGEK.	- 8 OKT. 1993		
lm	T REG	ONTREK J/N	AF STUK

Aan: Gedeputeerde Staten van Limburg
Afdeling Coördinatie en Ondersteuning
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Betreft: MER-studie Buitenring Parkstad

Tijdens de informatiebijeenkomst over de zogenaamde buitenring 5 oktober jl. heeft de gedeputeerde Vestjens de aanwezigen uitdrukkelijk gevraagd om zoveel mogelijk informatie te verstrekken die voor de MER-studie over de buitenring relevant kan zijn.

Gezien dit verzoek zou ik u voor wat betreft de noordelijke variant van segment C op het volgende willen attenderen.

De kern Schinveld moet reeds thans een zeer drukke en naar verwachting steeds drukker wordende verkeersader, de N274, in de directe nabijheid accepteren. Dit heeft overlast in de vorm van geluidsoverlast en luchtverontreiniging tot gevolg. Tevens gaat Schinveld gebukt onder de overlast die de AWACS-vliegtuigen veroorzaken. De milieubelasting voor het gebied is dan ook voor gemeente en inwoners een bron van grote zorg.

De (cumulatieve) effecten van een nieuwe bron van milieuoverlast zouden uitdrukkelijk - ook in het licht van de toekomst - moeten worden onderzocht. Daarbij moet rekening worden gehouden met het gegeven dat met name het geluid richting de hoger gelegen gedeelten van Schinveld als gevolg van de ligging op een heuvel en het ontbreken van geluidswerende obstakels versterkt zal uitstralen.

De corridor tussen Schinveld en Brunssum die thans in studie wordt genomen, wordt voor een groot deel in beslag genomen door het kwetsbare natuurgebied "Brenkberg/Dal van de Rode Beek". Delen van dit gebied maken deel uit van de PES. In het bestemmingsplan buitengebied is aan dit gebied dan ook de bestemming "Natuur" toegekend.

De aldaar aanwezige natuurwaarden verdienen uitdrukkelijk bescherming. Alleen aan de uiterste zuidkant van de corridor (voor een deel behorend tot het grondgebied van de gemeente Onderbanken en voor een deel behorend tot het grondgebied van de gemeente Brunssum) zijn dergelijk waarden niet in het geding.

Het natuurgebied is overigens van een omvang dat iedere inbreuk directe gevolgen voor de aanwezige natuurwaarden

heeft. Een 4-baansweg door dit gebied neemt zoveel ruimte in beslag dat dit voor het gebied als natuurgebied onherroepelijk het einde moet betekenen.

Behalve als natuurgebied fungeert het gebied als buffer tussen het op intensief/stedelijk gebruik gerichte gebied aan Brunssumse kant en het op extensief/recreatief gebruik gerichte gebied aan Schinveldse kant. Ook deze bufferfunctie verdient bescherming.

Voorts wil ik nog wijzen op een aantal aspecten van civieltechnische aard. In het natuurgebied zijn in het recente verleden waterbuffers aangelegd teneinde overtollig water op te kunnen vangen. Grote delen van het gebied moeten worden gekenschetst als bijzonder drassig en kunnen alleen met hoge kosten geschikt worden gemaakt voor een weg.

Overigens bleek tijdens de informatiebijeenkomst dat het voor wat betreft de verkeersontsluiting rondom Brunssum vooral ging om een keuze tussen het Noord- en Zuid-tracé en eventueel de nulvariant. De "Meest-Milieu-Vriendelijke-Variant" kwam hierbij niet ter sprake. Ik hoop desalniettemin dat u deze variant eveneens als een volwaardig alternatief bij de studie wilt betrekken.

Ten slotte zou ik nog een suggestie willen doen. Er worden een aantal varianten in studie genomen zonder dat wordt gekeken naar de mogelijkheid of en in hoeverre deze varianten kunnen worden gecombineerd. Ik sluit niet uit dat een combinatie van de verschillende varianten uiteindelijk de meeste voordelen blijkt te bieden. Ik zou u dan ook willen vragen om in de studie een dergelijke combinatie-variant op te nemen.

Ik hoop u met deze informatie van dienst te zijn en verzoek u mijn opmerkingen bij de MER-studie te betrekken.
Hoogachtend.

mr drs Daemen
Mariabergstraat 9
6451 EG Schinveld

LANDSCHAFTSVERBAND RHEINLAND

Der regionale Kommunalverband der
rheinischen Städte und Kreise

26



Rheinisches Straßenbauamt Mönchengladbach
Postfach 10 10 27 · 41010 Mönchengladbach

Provincie
Limburg
Postbus 5700

6202 MA Maastricht

DER DIREKTOR
DES LANDSCHAFTSVERBANDES

RHEINISCHES STRASSENBAUAMT
MÖNCHENGLADBACH

Datum

14.10.1999

Auskunft erteilt

Herr Mpasios

☎ (0 21 61) 4 09- Fax (0 21 61) 4 09- AUSA

292 | 1 55 | 8 79

Zeichen - bei allen Schreiben bitte angeben

23.10-642-16/07

Startnotitie Tracé/MER Buitenring Parkstad (Onderwerp)

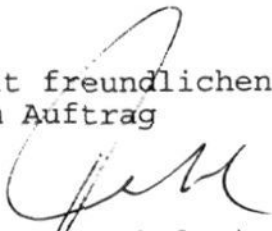
Startnotiz Trassenstudie/UVS Außenring Parkstad (Entwurf)

Sehr geehrte Damen und Herren,

gegen den Entwurf der Startnotiz Trassenstudie/UVS Außenring
Parkstad werden von der Seite des Rheinischen Straßenbauamtes
Mönchengladbach keine Bedenken eräußert.

Sollte es im Zuge dieser Maßnahme zu Problemen bezüglich von
grenzüberschreitenden Verkehren in den Bereichen von Übach-
Palenberg, Gangelt oder Selfkant kommen, stehen wir Ihnen
gerne zu einem klärenden Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen
Im Auftrag


(P r a h l)

20/10


Übachs

schreibe

CC 7572			
gg/ 49733			
18 OKT. 1999			
MCX	T REG	U/N	PF STUK
Rm			

Besucheranschrift 41065 Mönchengladbach · Breitenbachstraße 90

 DB-Hauptbahnhof Mönchengladbach

 Haltestelle Breitenbachstraße · Linien 6, 8 und 31

Telefon Vermittlung (0 21 61) 4 09-0

Zahlungen nur an Landschaftsverband Rheinland · Kasse
50663 Köln auf eines der nebenstehenden Konten

Banken

Westdeutsche Landesbank Köln 60 061 (BLZ 370 500 00)

Landeszentralbank Köln 370 017 10 (BLZ 370 000 00)

Postbank Niederlassung Köln 5 64-501 (BLZ 370 100 50)

Provincie Limburg					
Zaak nr.	CC 7031				
Stuk nr.	99/50536 ✓				
INGEK.	22 OKT. 1999				
Am	<table border="1"> <tr> <td>T RES</td> <td>INTRODUKTIE STUK</td> </tr> <tr> <td></td> <td>J/N</td> </tr> </table>	T RES	INTRODUKTIE STUK		J/N
T RES	INTRODUKTIE STUK				
	J/N				



**Provincie
Limburg**

Provinciale
Commissie
Omgevings-
vraagstukken

Aan het College van Gedeputeerde
Staten van Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Hoofdgroep : MW/CX
Faxnr. : (043) 389 70 18
Ons kenmerk : 99/50024
Bijlage(n) : -

Behandeld : J. Maassen
Doorkiesnr. : (043) 389 71 38
Uw kenmerk :
Maastricht : 20 oktober 1999

Onderwerp

Advies inzake de startnotitie MER Buitenring Parkstad.

In onze vergadering van 7 oktober 1999 hebben wij de aan ons ter advisering toegezonden startnotitie MER buitenring Parkstad behandeld.

Vanuit onze wettelijke rol als PCMW brengen wij u het volgende advies uit.

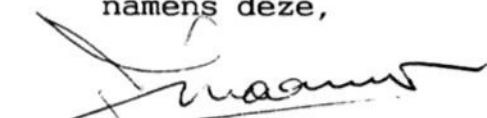
Wij missen in de startnotitie de aanhaking van de Buitenring op het duitse wegennet via de B56 en adviseren u deze alsnog op te nemen. Voorts kan mogelijk ook de A76 een rol spelen in de "Buitenring" door het tot stand brengen van aansluitpunten. Het is in elk geval wenselijk de milieueffecten daarvan in de studie op te nemen.

In de startnotitie ontbreekt de toetsing aan de bestaande regelgeving. In de MER dient immers ook een toetsing aan het bestaande beleidskader en regelgeving uitgevoerd te worden.

In de startnotitie ontbreken de vervoersmodaliteiten openbaar vervoer en fiets. Het is nodig om hieraan de MER grote aandacht te besteden.

Wij hopen met dit advies uw besluitvorming over dit onderwerp te dienen. Gaarne vernemen wij te zijner tijd van op welke wijze het advies bij de besluitvorming is betrokken.

De Provinciale Commissie
Omgevingsvraagstukken,
namens deze,


Ir. J.J.H.M. Maassen
(secretaris)



Postanschrift: Kreis Aachen Postfach 500451 52088 Aachen

Provincie Limburg
Postbus 5700

NL 6202 Maastricht

*→ Paymond Ubachs 28
11/11/99*

Kreis Aachen

Provincie Limburg			
Zak. Nr.	CC 7831		
Sch. J.	gg/5529.6		
INGEK.	18 NOV. 1999		
	<i>Ubachs</i>		
	T. REG.	ONTVANGEN	AF STUK
		J/N	
MCX		NR:	

*Ex
18/11/99*

Der Landrat

A 63/Amt für Bauordnung
Planung+ Wohnungswesen

Dienstgebäude
Zollernstraße 10
52070 Aachen

Telefon
Durchwahl
0241 / 5198 - 605

Zentrale
0241 / 5198 - 0
Telefax
0241 / 5198-278

Auskunft erteilt
Herr Heinen

Zimmer
1014

Mein Zeichen
(bitte angeben)
63.4/1300

Tag
16. November 1999

Betr.: Onderwerp
Startnotitie Tracè/MER Buitenring Parkstad;
hier: Stellungnahme
Bezug: Ihr Schreiben vom 09. Sept. 1999
Az.: 99/42667

Sehr geehrte Damen und Herren,

nach Beteiligung der Fachämter im Hause wird wie folgt Stellung
genommen:

A 36 - Straßenverkehrsamt

Aus Sicht des Straßenverkehrsamtes ist es erforderlich, die aus der Planung des "Außenringes Parkstad" entstehenden Verkehrsverlagerung auf der Grundlage von Verkehrsbelastungsdaten in Nähe der Landesgrenze zu ermitteln. Die aus der Planung des Außenringes geplante veränderte Verkehrsführung des regionalen Verkehrs bedarf insbesondere an den Grenzübergangsstellen einer Abstimmung mit der Stadt Herzogenrath. Im Hinblick auf die bereits bestehende hohe Verkehrsbelastung im Zuge der L 232 ist ein aus der veränderten Verkehrsführung entstehender Verkehrszuwachs an den Knotenpunkten Pannesheide und Aachener Straße/Roderlandbaan hinsichtlich seiner Auswirkungen verkehrstechnisch zu überprüfen. Zur Vermeidung von Schleichverkehrsbildungen über das städtische Straßennetz sind Leistungsfähigkeitsberechnungen für die einzelnen Knotenpunkte erforderlich, aus denen die Verträglichkeit bzw. der Bedarf an verkehrsentlastenden Maßnahmen abzuleiten ist.

A 70 Umweltamt

a) Wasserwirtschaft:

Es bestehen keine Bedenken.

Neulasten:

Keine Stellungnahme erforderlich.

b) Altlasten:

Keine Stellungnahme erforderlich.

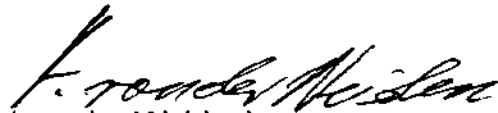
c) Landschafts- und Naturschutz:

Nach derzeitigem Kenntnisstand werden die **Belange** der unteren Landschaftsbehörde nicht betroffen. Ich gehe davon aus, dass eine Beteiligung der unteren Landschaftsbehörde für eventuelle Straßenbaumaßnahmen auf deutscher Seite seitens des Landschaftsverbandes Rheinland erfolgt. Ich gehe davon aus, dass der Kreis Aachen bei Planänderungen bzw. Plankonkretisierungen erneut beteiligt wird.

In diesem Zusammenhang möchte ich Sie auf den grenzüberschreitenden ökologischen Basisplan (GÖB) hinweisen. Außerdem bitte ich Sie zu berücksichtigen, dass Teile des Wurmtales in die Gebietskulisse der europäischen Fauna-Flora-Habitatsrichtlinie (FFH-Richtlinie) aufgenommen worden sind.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrage:


(von der Weiden)

dat:1511hh



Provincie Limburg

Postbus 5700
6202 MA Maastricht

Limburglaan 10
6229 GA Maastricht
Nederland



(Ze ex)