

1804-17



Startnotitie

Buitenring Parkstad Limburg

Supplement 1

Afdeling Infra-Projecten, Provincie Limburg



Startnotitie **Buitenring** Parkstad Limburg - Supplement 1
op 10 maart 2005 vastgesteld door Gedeputeerde Staten van Limburg

Startnotitie

Buitenring Parkstad Limburg - Supplement 1

Afdeling Infra-Projecten, Provincie Limburg

Maastricht, 10 maart 2005

Inhoudsopgave

1	Toelichting	4
2	Projecteigenschappen	6
3	Kader en Proces	8
4	Focus en Scope	8
	4.1 Productformulering	11
	4.2 Masterplanning	16
	4.3 Basisraming	18
5	Afspraken	20
+	Bijlagen: situatietekeningen productformulering	



N276, Merkelbeek - Brunssum



Brunssumer heide

Toelichting

Op 29 juni 2004 heeft het College van Gedeputeerde Staten de **startnotitie Buitenring Parkstad Limburg**¹ voor kennisgeving aangenomen en de daarin vermelde afspraken vastgesteld. De startnotitie is een strategische vertaling van de opdracht, die het College van GS aan de projectorganisatie, de afdeling Infra-Projecten, heeft gegeven om de doel- of taakstelling te realiseren. Het kan als een soort contract beschouwd worden tussen het College van GS en de projectorganisatie op basis van **richting, ruimte en rekenschap**. Aangegeven wordt wat de projectorganisatie moet realiseren binnen de voorwaarden van kwaliteit, tijd en geld (scope), waarop de projectorganisatie vooral haar aandacht moet concentreren (focus), welke werkwijze zij daarbij zal volgen (proces), hoe zij draagvlak (communicatie) en acceptatie (coöperatie) moet verwerven en hoe de verdeling van taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden binnen de projectorganisatie daarvoor is geregeld (organisatie). De startnotitie verschaft de projectorganisatie de benodigde duidelijkheid over wat het bestuur van haar verwacht en welke middelen zij daarbij ter beschikking stelt.

Omdat het project een grote maatschappelijke betekenis heeft geeft de opdrachtgever, het College van GS, de startnotitie vrij zodat eenieder kennis kan nemen van de bedoelingen en voorgenomen acties van de opdrachtgever. Daarmee wordt ook een basis gelegd voor een gestructureerde samenwerking met de projectomgeving, want zonder die samenwerking is het project niet te realiseren. De reacties vanuit de projectomgeving kunnen voor de opdrachtgever aanleiding vormen om de startnotitie aan te passen, bij te stellen, aan te vullen of te herzien, waarop een expliciete goedkeuring van de opdrachtgever volgt. Ook kan de opdrachtgever hiertoe besluiten als gevolg van nieuwe ontwikkelingen en voortschrijdend inzicht. Om de projectontwikkeling transparant, toegankelijk, planmatig en rechtszeker te laten verlopen geschiedt dit met behulp van **supplementen**.

Deze supplementen moeten passen binnen de context van de projectontwikkeling, zoals die in de startnotitie is aangegeven. Omdat van nieuwe infrastructuur een sterke ruimtelijk structurende werking uitgaat bestaat de neiging om hieraan allerlei andere gewenste ontwikkelingen te koppelen. Daarin schuilt echter het gevaar, dat het projectontwikkelingsproces "vervuild" raakt. Omdat de Buitenring op zich al bijzonder moeilijk beheersbaar (taakstellingen) te realiseren valt is nadrukkelijk gekozen voor projectontwikkeling. Andere nieuwe ontwikkelingen kunnen aansluiten op de Buitenring, maar worden geen onderdeel van de projectontwikkeling.

Om aan te geven waarom supplementen nodig zijn wordt nog eens verduidelijkt wat een project eigenlijk is (2. **Projecteigenschappen**). Naar aanleiding van recente bestuurlijke wensen en ontwikkelingen is vervolgens bekeken, wat dat voor het projectontwikkelingsproces betekent (3. **Kader en Proces**). Zonodig is de inrichting van de opdrachtvervulling aangepast (4. **Focus en Scope**) en vastgelegd in de afspraken tussen het College van GS en de projectorganisatie (5. **Afspraken**).

¹ "Buitenring Parkstad Limburg" wordt ook wel aangeduid met "Buitenring" of "BPL"

2 Projecteigenschappen

Niet elke activiteit die moet leiden tot een product of dienst, waar een procedure op van toepassing is die leidt tot een besluit, kan als een project beschouwd worden. Allereerst gaat het bij een project om een groot scala aan activiteiten, producten, procedures en besluiten, die elkaar beïnvloeden en uiteindelijk moeten leiden tot het beoogde en gewenste eindresultaat via een voortschrijdende specificatie. Bovendien moet er sprake zijn van een bewuste tamelijk abrupte verandering van een situatie, die omvangrijk en complex is en een grote maatschappelijke impact heeft met een hoog afbreukrisico, financieel en positioneel, en die niet spontaan of via de weg van de geleidelijkheid wordt bereikt.

Projectontwikkeling is geen zoektocht naar een mogelijke toekomstige inhoud en vorm op basis van mobilisatie en participatie. Bij projectontwikkeling gaat het altijd om een vooraf gedefinieerd resultaat met een leveringsverplichting, die een grote impact heeft (vele gebieden beslaat), veel organisatie vergt en die omgeven is van onzekerheden, omdat gewerkt moet worden met uitgangspunten, veronderstellingen, aannames, inschattingen en verwachtingen. Dat kan grote risico's met zich mee brengen. Daarbij is de projectomgeving (omstandigheden) voortdurend in beweging en niet voorspeibaar, waarmee rekening moet worden gehouden. Project en projectomgeving staan voortdurend met elkaar in interactie en dat maakt elk project uniek en experimenteel. Dat geldt ook voor de uitvoerende organisatie, de projectorganisatie, die op het project afgestemd moet zijn. Al die onzekerheden houden in, dat er voortdurend keuzes gemaakt moeten worden om de projectontwikkeling verder te brengen en op koers te houden. Het gaat daarbij zowel om inhoud als gedrag. Daarom moet de projectorganisatie een daarvoor geëigende cultuur hebben, waarin de acht s'-en duidelijk en ten opzichte van elkaar opgelijnd zijn.²

Een belangrijk element van die cultuur is de "stijl": proactief, procesmatig, daadkrachtig en betrouwbaar. De toekomst vormgeven vereist proactief gedrag. In plaats van corrigeren en repareren ligt het accent op anticiperen en traceren. "Te laat zijn betekent altijd niet op tijd vertrokken zijn of de stappen in een verkeerde volgorde gezet hebben". Goede risico-analyses en reële scenario's zijn daarbij onmisbaar. Dit betreft vooral de stuurfunctie. Bij betrouwbaarheid gaat het om de controlfunctie. "Afspraken" moeten gemaakt en nagekomen worden, zowel binnen de projectorganisatie als in de projectomgeving. Dit staat niet in functie van het controleren zelf maar heeft ten doel het ontwikkelingsproces, dat onder invloed van allerlei onzekerheden staat, via specificaties in de gewenste richting te sturen. Juist vanwege die onzekerheden is in de vorm van projecttolerantie bewegingsruimte nodig. Elk project, dat volledig gebonden is, mislukt. In de startnotitie is deze ruimte gecreëerd door alleen de strategische kaders aan te geven en substituties (uitwisselen van middelen) in te bouwen. Projecttolerantie rechtvaardigt ook controle. Daarom zijn beide functies door middel van tests al in het leveren (tijd), produceren (kwaliteit) en verrekenen (geld) ingebouwd.

2 De acht s'-en zijn: strategie, structuur, systemen, selectie, sleutelvaardigheden, staf, stijl en saamhorigheid.



Zicht vanaf N300 richting Duitsland



Werk in uitvoering

Kader en proces

In verband met de omvang, complexiteit en looptijd is het projectontwikkelingsproces in verschillende hoofd- en deelprocessen en in onderscheiden projectdelen uiteengelegd. De verschillende ontwikkelingsfasen per deelproces van de projectdelen kunnen hierdoor dakpansgewijs in de tijd geplaatst worden, waardoor optimaal van de beschikbare capaciteit geprofiteerd en eventuele oververhitting voorkomen kan worden. Oververhitting ontstaat door een maximale parallelisatie in de planning toe te passen, waarbij meerdere deelprocessen van projectdelen op het kritieke pad komen te liggen. Elke tegenslag veroorzaakt in dat geval direct tijdverlies en meestal ook kwaliteit- en geldverlies.

Als gevolg van bestuurlijke besprekingen, volgend op de Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg en ter voorbereiding van het bestuursconvenant tussen de Provincie, Parkstad Limburg en de samenwerkende gemeenten in Parkstad, zijn er enkele zienswijzen en standpunten gewijzigd, die enige aanpassingen rechtvaardigen.

Naar aanleiding van het amendement Van Hijum heeft de minister van Verkeer en Waterstaat € 60 mln. beschikbaar gesteld voor Limburgse wegverbeteringen. Na intensief bestuurlijk overleg heeft de minister ingestemd om hiervan € 37 mln. in te zetten voor de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth. Zoals reeds tijdens de trajectnota/MER A2-A76 is overeengekomen zal RWS-Limburg als opdrachtgever hiervoor fungeren. De minister zal dit binnen afzienbare tijd bevestigen.

Overeengekomen is, dat de twee door de gemeente Kerkrade aangedragen alternatieven meegenomen worden in de tracé/MER-studie. Indien één van deze twee alternatieven deel uit maakt van het tracébesluit dient er in verband met de corridor een POL³-wijzigingsprocedure doorgevoerd te worden. In het taakstellend budget en daarmee de basisraming is hiermee geen rekening gehouden. De Provincie heeft steeds gesteld, dat de meerkosten hiervan voor rekening van de gemeente Kerkrade als veroorzaker komen. Parkstad en de gemeenten Brunssum, Heerlen, Landgraaf en Kerkrade hebben op 15 december 2004 in een bestuurlijk overleg met de Provincie aangegeven, dat die meerkosten in dat geval gedragen worden door de co-financierende gemeenten.

In het POL zijn voor de passage Brunssum drie alternatieve corridors opgenomen. In het taakstellend budget en daarmee de basisraming is uitgegaan van een noordelijke passage van Brunssum. De centrum passage wordt vanwege de hoge kosten niet haalbaar geacht maar wel in de tracé/MER-studie meegenomen. Mocht de zuidelijke passage toch deel uitmaken van het tracébesluit en meer kosten, dan worden deze meerkosten evenals in de situatie Kerkrade gedragen door de co-financierende gemeenten.

Om de verbinding tussen de Buitenring en de B258n mogelijk te maken is de corridor voor de zuidtangent iets in zuidelijke richting opgerekt. In principe zou dit een POL-wijzigingsprocedure moeten inhouden, alhoewel het hier een marginale aanpassing betreft.

³ POL = Provinciaal Omgevingsplan Limburg

Ter hoogte van Vaesrade kent de corridor een smal middeneiland, dat meegenomen wordt in de tracé/MER-studie. Ook hier betreft het een marginale aanpassing van de POL-corridor.

In de startnotitie is er vanuit gegaan de tracébesluiten wettelijk te verankeren in bestemmingsplannen. De achterliggende gedachte hierbij was het winnen van tijd en capaciteit, mede in het licht van de herziening van het wetstelsel. Omdat dit formeel echter in strijd is met het POL moet een POL-herziening alsnog doorgevoerd worden, wat ook tijd en capaciteit kost. Alles overwegende ligt het voor de hand een wettelijke verankering van de tracébesluiten in POL-herzieningen (as-ligging) vorm te geven.

Dit is ook naar voren gekomen in het informatief overleg met de Commissie MER. Het houdt in, dat het College van GS op basis van de tracé/MER-studie een voorkeursstandpunt inneemt, dat in de POL-herzieningsprocedure wordt uitgewerkt in een ontwerp-tracébesluit en tracébesluit.

Na overleg met de Duitse autoriteit is overeengekomen om de "Umweltverträglichkeitsstudie" voor de B258n tezamen met de tracé/MER-studie voor het zuidelijk deel van de Buitenring Parkstad Limburg door te voeren. Als gevolg hiervan moet de indeling in projectdelen en daarmee ook de indeling van de scope hierop afgestemd worden.

Bestuurlijk is de wens naar voren gebracht, om de twee tracébesluiten voor de Buitenring Parkstad Limburg in één procedure onder te brengen, zodat de twee tracébesluiten gelijktijdig in alle bestuursautoriteiten (Provincie en gemeenten) behandeld kunnen worden als ware het één tracébesluit. Om dit te bevorderen zullen de twee tracé/MER-studies als twee percelen in één aanbesteding ondergebracht worden met gunning aan één opdrachtnemer.

In verband met de uitvoering van de Buitenring Parkstad Limburg ligt het voor de hand, dat de oosttangent-noord het laatste projectdeel zal zijn. Onduidelijk is nu echter nog of de noordtangent of de oosttangent-zuid/zuidtangent als eerste projectdeel zal worden uitgevoerd. Die keuze is ondermeer afhankelijk van de aanpassing van de aansluiting op de A76 bij Nuth en de uitvoering van de B258n⁴. Wanneer daar meer zicht op bestaat zal een keuze gemaakt worden over de feitelijke volgorde. Deze keuze moet uiterlijk op het moment dat het tracébesluit genomen wordt gemaakt worden.

Recente ontwikkelingen hebben uitgewezen, dat het Besluit Luchtkwaliteit nr. 269 11.06.2001 (Europese Richtlijn 1999/30/EG en 1996/62/EG) extra beperkingen en condities oplegt aan infrastructuur. Bij weg-infrastructuur vormen de verkeersprognoses de input voor de berekening van de emissies (PM₁₀ en NO_x). Het gebruikte verkeersmodel moet daarom procedurebestand zijn. Dit wordt bepaald door het basisjaar, het netwerk, de sociaal economische gegevens (EC), de prognosehorizon en het verkeersbeleid. Het NRM 2.1 voldoet hieraan en zal mede na ingewonnen informatie bij het ministerie van V&W voor de verkeerskundige onderbouwing gebruikt worden. Gezien de beperkende en conditionerende werking van het besluit zal de as-ligging (tracébesluit) bepaald worden in relatie tot de opgelegde grenswaarden en plandrempels. Dit kan een aantasting op basis van de Flora en Faunawet betekenen, echter dit is bij het ontbreken van een reëel alternatief toelaatbaar.

⁴ B258n: verbinding tussen bestaande B258 (Richterich, Duitsland) en de N300 ter hoogte van de Hamweg.

Zie ook paragraaf 2.6 van de Startnotitie BPL.



Alternatieve route Kerkrade



N299 Roderlandbaan

Focus en scope

4.1 Productformulering

De noodzakelijk geworden herschikking van de projectdelen heeft geen consequenties voor de kwaliteit omdat er alleen sprake is van een aanpassing van de samenvoeging van wegvakken tot projectdelen. Voor de productformulering wordt nu onderscheid gemaakt in de projectdelen:

- **noordtangent I** bestaande uit de verbinding tussen de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth en de aansluiting op de N274 ten noorden van Brunssum
- **noordtangent II** bestaande uit de verbinding tussen de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth en de aansluiting op de N276 om vervolgens in zuidoostelijke richting af te buigen en via de Emmaweg en Akerstraat aan te sluiten op de N299 ter hoogte van de Rimbürgerweg ten zuidoosten van Brunssum
- **noordtangent III** bestaande uit de verbinding tussen de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth en de aansluiting op de N276 om vervolgens in zuidoostelijke richting af te buigen tot de Emmaweg en via de Akerstraat, Bodemplein en Prins Hendriklaan aan te sluiten op de N299 ter hoogte van de Rimbürgerweg ten zuidoosten van Brunssum
- **oosttangent-noord** bestaande uit de verbinding tussen de N274 waar de N298 aansluit en de Torenstraat/Calsstraat via de N299
- **oosttangent-zuid** bestaande uit de verbinding tussen de Torenstraat/Calsstraat en de N300 via de Dentgenbachweg
- **zuidtangent** bestaande uit de verbinding tussen het punt waar de doorgetrokken Dentgenbachweg op de N300 aansluit en de N281 via de N300
- **studiealternatief Kerkrade A** bestaande uit de verbinding tussen de Torenstraat/Calsstraat en de Euregioweg via de Dentgenbachweg en de Tunnelweg
- **studiealternatief Kerkrade B** bestaande uit de verbinding tussen de Torenstraat/Calsstraat en de N300 ter hoogte van de Hamweg via de Roderlandbaan en de Domeniale Mijweg/Hamstraat
- **studiealternatief Kerkrade C** (alternatief op zuidtangent) bestaande uit de verbinding tussen de N300 ter hoogte van de Hamweg en N281 via de N300 met een nieuwe aansluiting op het verkeersplein Avantis

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)						
verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
noordtangent I 8,0 km	N298	Kathagen - Pastoorskuilenweg	2,5 km compartiment B3 eenzijdig in twee richtingen bereden fietspad/parallelweg geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>ongelijkvloerse aansluiting Schuureikenweg</u>	uitbouw 2x2	N298-B1 (bijlage 01)	N298
	xxx	Pastoorskuilenweg - N276	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Hommerterweg ongelijkvloerse aansluiting Akerstraat-Noord ongelijkvloerse kruising Brunsummerweg <u>2 strooks verkeersplein N276 -ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	nieuwbouw 2x2	N298-B2 (bijlage 02)	N298
	xxx	N276 - N274	2,5 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Europalaan ongelijkvloerse kruising Merkelbeekerstraat <u>2 strooks verkeersplein N274 - ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	nieuwbouw 2x2	N298-B3 (bijlage 03)	N298

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

29-06-2004

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
noordtangent II 11,0 km	N298	Kathagen - Pastoorskulienweg	2,5 km compartiment B3 eenzijdig in twee richtingen bereiden fietspad/parallelweg geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>ongelijkvloerse aansluiting Schuureikenweg</u>	uitbouw 2x2	N298-B1 (bijlage 01)	N298
	xxx	Pastoorskulienweg - N276	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Hommerterweg ongelijkvloerse aansluiting Akerstraat-Noord ongelijkvloerse kruising Brunsummerweg <u>2 strooks verkeersplein N276 - ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	nieuwbouw 2x2	N298-B2 (bijlage 02)	N298
	N276	N276 - Emmaweg	1,5 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Maastrichterstraat <u>2 strooks verkeersplein Emmalaan/Doormanstraat ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	uitbouw 2x2	N299-C1 (bijlage 04)	N299
	xxx	Emmaweg - Akerstraat	1,5 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer 2 strooks verkeersplein Akerstraat <u>ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	nieuwbouw 2x2	N299-C2 (bijlage 05)	N299
	xxx	Akerstraat - N299	2,5 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer 2 strooks verkeersplein Rimbürgerweg ontwerpsnelheid 50 km/u	nieuwbouw 2x2	N299-C3 (bijlage 06)	N299

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

29-06-2004

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
noordtangent III 10,5 km	N298	Kathagen - Pastoorskulienweg	2,5 km compartiment B3 eenzijdig in twee richtingen bereiden fietspad geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>ongelijkvloerse aansluiting Schuureikenweg</u>	uitbouw 2x2	N298-B1 (bijlage 01)	N298
	xxx	Pastoorskulienweg - N276	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Hommerterweg ongelijkvloerse aansluiting Akerstraat-Noord ongelijkvloerse kruising Brunsummerweg <u>2 strooks verkeersplein N276 - ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	nieuwbouw 2x2	N298-B2 (bijlage 02)	N298
	N276	N276 - Emmaweg	1,5 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Maastrichterstraat <u>2 strooks verkeersplein Emmalaan/Doormanstraat ontwerpsnelheid 50 km/u</u>	uitbouw 2x2	N299-C1 (bijlage 04)	N299
	xxx	Emmaweg - Bodemplein	1,0 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>tunnel onder Bodemplein ca. 2,0 km</u>	nieuwbouw 2x2	N299-C4 (bijlage 07)	N299
	xxx	Bodemplein - Hendriklaan	0,5 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>tunnel onder Bodemplein ca. 2,0 km</u>	nieuwbouw 2x2	N299-C5 (bijlage 08)	N299
	xxx	Hendriklaan - N299	2,0 km compartiment A3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 60 km/u gesloten voor langzaam verkeer <u>tunnel onder Bodemplein ca. 2,0 km</u> 2 strooksverkeersplein Rimbürgerweg ontwerpsnelheid 50 km/u	nieuwbouw 2x2	N299-C6 (bijlage 09)	N299

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
oosttangent noord 10,0 km	xxx	N274 - N299	4,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Hoogenboschweg ongelijkvloerse aansluiting Kranenpool 2 strooks verkeersplein Rimbürgerweg ontwerpsnelheid 50 km/u	nieuwbouw 2x2	N299 -D1 (bijlage 10)	N299
	N299	Rimbürgerweg - Torenstraat	6,0 km compartiment B3 eenzijdig in twee richtingen bereiden fietspad tot Reeweg via bestaande Toeristenweg geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer vanaf Hoogstraat tot Torenstraat handhaving huidige weg ongelijkvloerse kruising Rötischerweg ongelijkvloerse kruising Haanweg ongelijkvloerse kruising Torenstraat/spoorbaan ongelijkvloerse aansluiting Hoogstraat ongelijkvloerse aansluiting Gravenweg ongelijkvloerse aansluiting Reeweg	3,0 km uitbouw 2x2 3,0 km handhaven	N299-D2 (bijl. 11a en 11b)	N299

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
oosttangent zuid 5,5 km	xxx	Torenstraat - Dentgenbachweg	1,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging/hogteverschil ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising spoorbaan ongelijkvloerse aansluiting Mensheggerweg	nieuwbouw 2x2	N299-D3 (bijlage 12)	N299
	xxx	Dentgenbachweg - Kerkradersteen	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer parallelweg Mensheggerweg - Tunnelweg ongelijkvloerse aansluiting Kerkradersteenweg/ Tunnelweg	uitbouw 2x2	N299-E1 (bijlage 13)	N299
	xxx	Kerkradersteenweg - N300	1,5 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising Vauputsweg ongelijkvloerse kruising spoorbaan 2 strooks verkeersplein N300/B258n ontwerpsnelheid 50 km/u	nieuwbouw 2x2	N299-E2 (bijlage 14)	N299

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
zuidtangent 3,0 km	N300	Hamweg - N281	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken -maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer parallelweg Crombacherstraat - Grachtenstraat met ongelijkvloerse kruising ongelijkvloerse kruising spoorbaan ongelijkvloerse kruising Locht handhaving huidige aansluiting op N281 (evt. via Avantis)	uitbouw 2x2	N300-F1 (bijlage 15)	N300

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
studiealternatief Kerkrade A 5,0 km	xxx	Torenstraat - Dentgenbachweg	1,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging/hogteverschil ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse kruising spoorbaan ongelijkvloerse aansluiting Mensheggerweg	nieuwbouw 2x2	N299-D3 (bijlage 12)	N299
	xxx	Dentgenbachweg - Tunnelweg	2,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse aansluiting tbv Galapark/bt Strijthagen parallelweg tussen Mensheggerweg en Tunnelweg met aansluiting op ongelijkvloerse aansluiting	uitbouw 2x2	N299-E1A (bijlage 16)	N299
	xxx	Dentgenbachweg - Euregioweg	2,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer parallelweg Dentgenbachweg-Strijthagenweg tunnel tussen Dentgenbachweg-Strijthagenweg (800 m) 2 strooks verkeersplein Tunnelweg - Euregioweg ontwerpsnelheid 50 km/u	uitbouw 2x2	N300-F1A (bijlage 17)	N300

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
studiealternatief Kerkrade B 7,0 km	N299	Torenstraat - Roderlandbaan	2,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer geen uitritten ongelijkvloerse aansluiting St. Pieterstraat/ Eygelshovergracht	uitbouw 2x2	N299 -E1B (bijlage 18)	N299
	N299	Roderlandbaan - Nieuwstraat	2,5 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer handhaven/uitbouw tunnelbak naar 2x2 tussen Kloosterbosstraat en Deken Deutzlaan (500m) ongelijkvloerse kruising fietsers-voetgangers Rolduckerstraat - Graaf Saffenbergweg parallelweg tussen Berenbosweg-Albertuslaan- Nieuwstraat 2 strooks verkeersplein Albertuslaan-Roderlandbaan ontwerpsnelheid 50 km/u	uitbouw 2x2	N299-E2B (bijlage 19)	N299
	xxx	Nieuwstraat - Hamweg	2,5 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer mogelijk tunnel/tunnelbak 900 m ¹ tussen Roderlandbaan en Kruisstraat parallelweg Kruisstraat-Stationstraat 2 strooks verkeersplein Domaniale Mijnstraat-Stationstraat 2 strooks verkeersplein N300-B258 ontwerpsnelheid 50 km/u	nieuwbouw 2x2	N300-F1B (bijlage 20)	N300

SCOPE BUITENRING PARKSTAD: PRODUCTFORMULERING (kwaliteit)

10-03-2005

verbinding	huidig wegnr.	wegvak	lengte en uitgangspunten	hoofdmaatregel	planaanduiding	nieuw wegnr.
studiealternatief Kerkrade C 3,0 km	N300	Hamweg - N281 (VP-Avantis)	3,0 km compartiment B3 geen vluchtstroken - maaiveldligging ontwerpsnelheid 100 km/u gesloten voor langzaam verkeer ongelijkvloerse aansluiting Steenbergstraat/ Locht-Horbacherstraat nieuwe aansluiting verkeersplein Avantis	uitbouw 2x2	N300-F2 (bijlage 21)	N300



N298 van Nuth naar Brunssum



B258 Duitsland naar N299 Kerkrade

4.2 Masterplanning

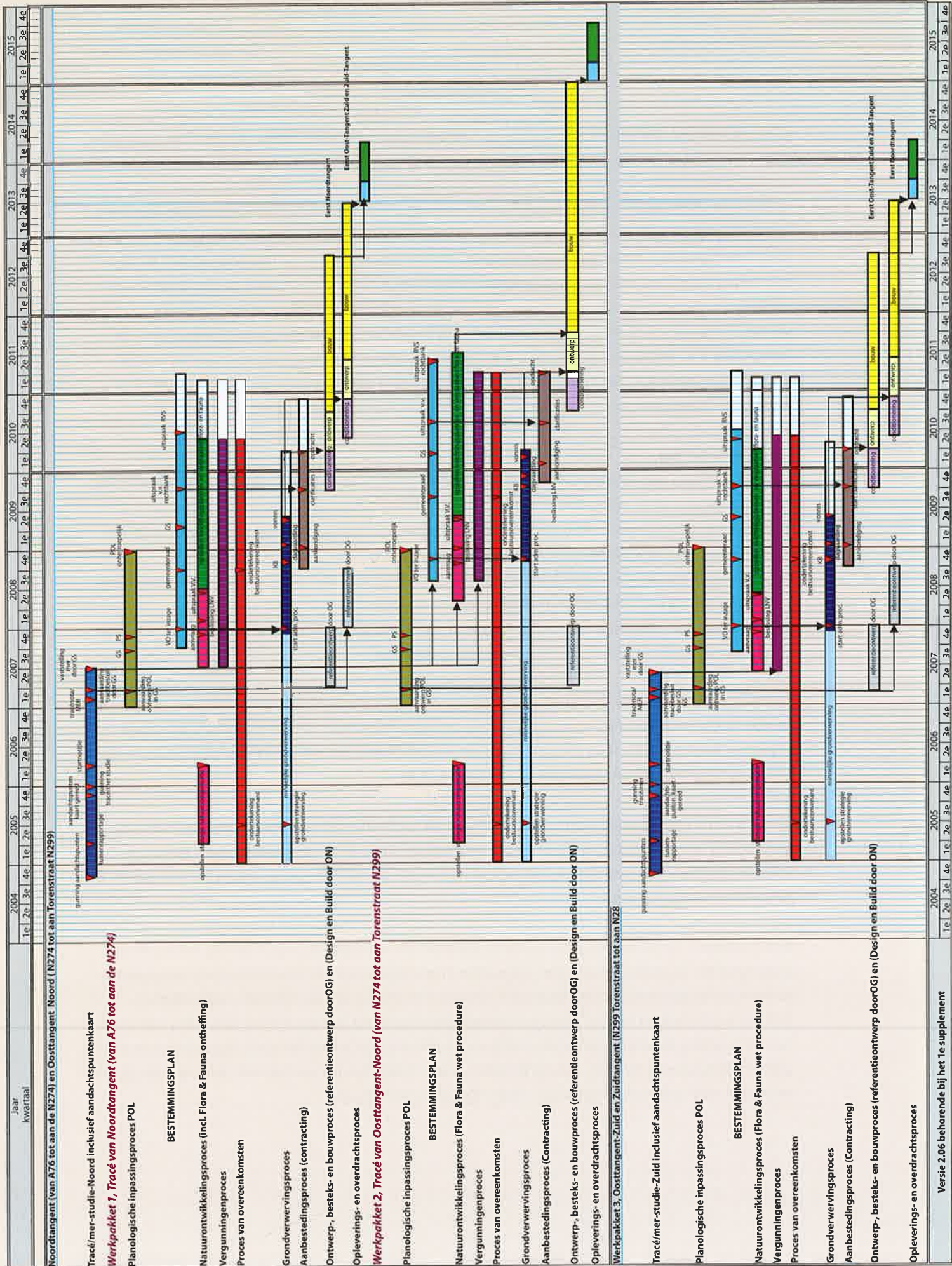
Er worden twee tracé/MER-studies in één aanbesteding doorgevoerd voor de volgende projectdelen:

- Tracé/MER-studie NOORD: bestaande uit de noordtangent en de oosttangent-noord, die de corridor omvatten vanaf de A76 via de N298 en de N299 tot de Torenstraat/Calsstraat met drie alternatieve passages bij Brunssum, te weten:
 - Brunssum-noord (noordtangent I)
 - Brunssum-centraal (noordtangent III)
 - Brunssum-zuid (noordtangent II)
- Tracé/MER-studie ZUID: bestaande uit de oosttangent-zuid en de zuidtangent/B258, die de corridor omvatten vanaf de Torenstraat/Calsstraat via de Dentgenbachweg en de N300 tot de N281 met twee toegevoegde studiecorsidors, te weten:
 - Roderlandbaan (studiealternatief Kerkrade B)
 - Tunnelweg (studiealternatief Kerkrade A)en een nog nader te bepalen plangebied voor de B258neu

Beide tracé/MER-studies worden in één aanbesteding met twee percelen aanbesteed. Voor beide percelen, de tracé/MER-studie NOORD en de tracé/MER-studie ZUID wordt één startnotitie opgesteld. Deze startnotitie stuurt niet alleen de tracé/MER-studies aan maar heeft ook een trechterfunctie om te bepalen welke tracé-alternatieven en –varianten binnen de POL-corridor en de studiecorsidors reëel zijn om in de studies mee te nemen. De twee studiecorsidors, die de gemeente Kerkrade heeft ingebracht, zullen zondermeer meegenomen worden in de tracé/MER-studie. Er is gekozen voor twee studies bij één opdrachtnemer om enerzijds de risico's te spreiden en anderzijds vanwege het verschil tussen de Duitse en Nederlandse aanpak, zowel inhoudelijk als procedureel. Zo wordt in Duitsland eerst binnen het studiegebied de meest conflictarme corridor bepaald. Vervolgens worden in deze corridor de alternatieven aangegeven en deze worden onderzocht op hun effecten en mitigerende en compenserende maatregelen. Het bepalen van de corridor en het aangeven van de te onderzoeken alternatieven vormt in Duitsland eigenlijk de startnotitie.

De tracé/MER-studies resulteren in voorkeursstandpunten, ingenomen door het College van Gedeputeerde Staten. Vervolgens worden in de vorm van POL-herzieningen conform het POL de tracébesluiten genomen, dit in afwijking van wat in de Startnotitie Buitenring Parkstad hierover is gesteld. Gestreefd wordt naar en het procedureel gelijk op lopen van de POL-herziening BPL-Zuid en de POL-herziening BPL-Noord, zodat de (ontwerp) tracébesluiten BPL-ZUID en BPL-NOORD gelijktijdig genomen kunnen worden.

Nadat de tracébesluiten in de vorm van POL-herzieningen genomen zijn wordt voor de verdere voorbereiding de Buitenring Parkstad Limburg opgedeeld in drie werkpakketten. In verband met de verkeersafwikkeling is de PW299-n (oosttangent-noord) als laatste werkpakket, dat aanbesteed en uitgevoerd wordt, ingepland. De keuze "welk werkpakket als eerste wordt aanbesteed en uitgevoerd" heeft nu nog niet gemaakt te worden. Daarom start de planologische inpassing van de werkpakketten PWN298 (noordtangent) en PWN299-z/300(oosttangent-zuid/zuidtangent) gelijktijdig. Tijdens het planologisch inpassingproces wordt op enig moment bepaald, welk werkpakket van deze twee als eerste aanbesteed en uitgevoerd zal worden. Dit is mede afhankelijk van de voortgang aan Duitse zijde bij de B258n en de voortgang aan Nederlandse zijde bij de aansluiting op de A76 bij Nuth. Deze aansluiting omvat ook het spoorviaduct. Hiervoor is door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat een budget van € 37 mln. beschikbaar gesteld dat uiterlijk in 2009



moet zijn besteed. RWS directie Limburg is opdrachtgever voor het werk. Indien wenselijk kan werkpakket PWN299-z/300 gesplitst worden in de werkpakketten PWN299-z en PWN300.

Momenteel wordt de aandachtspuntenkaart BPL voor de gehele Buitenring Parkstad Limburg opgesteld. Vóór 15 november 2005 moet deze opdracht contractueel afgerond zijn. In de masterplanning is deze datum overgenomen. De aandachtspuntenkaart vormt zowel input voor de tracé/MER-studies als input voor het opstarten van het risicodossier. Vóór 1 januari 2006 moeten de tracé/MER-studies gegund zijn.

Verder is momenteel in relatie tot het natuurontwikkelingsproces en het grondverwervingsproces de natuurcompensatiestrategie BPL en de grondverwervingstrategie BPL in voorbereiding. In de masterplanning is opgenomen, dat deze ook vóór 15 november 2005 gereed moeten zijn. Vanaf dat moment sturen deze strategieën de natuurcompensatie en grondverwerving aan.

4.3 Basisraming

Door de enigszins wat veranderde samenstelling van de onderscheiden werkpakketten is de basisraming hierop aangepast. Deze werkpakketten zijn:

- PWN298 (noordtangent) bestaande uit de verbinding tussen de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth en de aansluiting op de N274 ten noorden van Brunssum
- PWN299-n (oosttangent-noord) bestaande uit de verbinding tussen de N274, waar de N298 aansluit, en de Torenstraat/Calsstraat via de N299
- PWN299-z/300 (oosttangent-zuid/zuidtangent) bestaande uit de verbinding tussen de Torenstraat/Calsstraat en de N281 via de Dentgenbachweg en de N300

Zoals in de Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg is aangegeven heeft de basisraming een tweeledige functie. Het is een eerste toets of het beschikbare budget toereikend is om het pakket BPL te kunnen realiseren. Daarnaast stuurt de basisraming de projectorganisatie aan om het pakket sober en doelmatig te realiseren zonder de functionaliteit aan te tasten.

Voor alle duidelijkheid wordt nogmaals aangehaald, dat de bestuurlijk opdrachtgever een totaalbudget ter beschikking heeft gesteld om het pakket BPL te realiseren. Door de statencommissie voor verkeer, water en milieu is dat nog eens onderstreept. Het budget blijft in zijn geheel beschikbaar totdat het hele pakket BPL gerealiseerd en afgesloten is.

Bij het opzetten van de basisraming is gebruik gemaakt van het systeem Project Raming Infrastructuur. Daarin worden de ramingsonderdelen uitgesplitst in kostengroepen. De onderscheiden kostengroepen hebben een project-rekenfunctie en mogen niet opgevat worden als taakstellende deelbudgetten. Met het voortschrijden van het projectontwikkelingsproces wordt de basisraming periodiek omgezet in een tactische raming. De laatste tactische raming wordt gebruikt om de directiebegroting ten behoeve van het aanbestedingsproces voor het werk op te stellen. Indien nodig kan het werkpakket PWN299-z/300 gesplitst worden in twee deelwerkpakketten, te weten PWN299-z en PWN300.

Deeltraject :	noordtangent 1'2,5 km U 5,5 km N	Datum :	10-mrt-05
Projectnaam :	Parkstad Buitenring	Prijspeil :	2004
SCOPE BUITENRING PARKSTAD: BASISRAMING (geld)			
			afdeling InfraProjecten
			Prijs
Totaal directe kosten		€	14.616.521
Totaal indirecte kosten		€	6.174.019
Primaire kosten		€	20.790.540
Bijkomende kosten		€	10.504.894
Totaal Primaire en Bijkomende kosten		€	31.295.434
Totaal onvoorzien		€	7.536.425
Basisraming		€	38.831.859

Deeltraject :	oosttangent-noord 3,0 km U 3,0 km H 4,0 km N	Datum :	10-mrt-05
Projectnaam :	Parkstad Buitenring	Prijspeil :	2004
SCOPE BUITENRING PARKSTAD: BASISRAMING (geld)			
			afdeling InfraProjecten
			Prijs
Totaal directe kosten		€	14.641.220
Totaal indirecte kosten		€	6.184.451
Primaire kosten		€	20.825.671
Bijkomende kosten		€	9.648.081
Totaal Primaire en Bijkomende kosten		€	30.473.752
Totaal onvoorzien		€	7.286.790
Basisraming		€	37.760.542

Deeltraject :	oosttangent-zuid zuidtangent 6,0 km U 2,5 km N	Datum :	10-mrt-05
Projectnaam :	Parkstad Buitenring	Prijspeil :	2004
SCOPE BUITENRING PARKSTAD: BASISRAMING (geld)			
			afdeling InfraProjecten
			Prijs
Totaal directe kosten		€	21.955.782
Totaal indirecte kosten		€	9.552.961
Primaire kosten		€	31.508.743
Bijkomende kosten		€	7.594.368
Totaal Primaire en Bijkomende kosten		€	39.103.111
Totaal onvoorzien		€	8.865.045
Basisraming		€	47.968.156

*same
39+98+48 =
€125.106*

5

Afspraken

Als gevolg van gewijzigde standpunten en inzichten zijn de volgende afspraken gemaakt:

- 9.2.4 Het College van GS zal op basis van de tracé/MER-studies een voorkeursstandpunt innemen ten aanzien van de tracés. Via POL-herzieningen zullen de (ontwerp) tracébesluiten bekrachtigd worden.
- 9.2.7 Bij RWS-Limburg zal permanent onder de aandacht gebracht worden, dat de aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de A76 bij Nuth uiterlijk in 2011 maar mogelijk zoveel eerder voor het verkeer opengesteld wordt.

Colofon

Uitgave Provincie Limburg
www.limburg.nl

Tekst en illustraties Afdeling Infra-Projecten, Provincie Limburg

Vormgeving Mediaan Communicatie Projecten

Druk SchrijenLippertzHuntjens



de verbinding is rond

