

Gemeente Maastricht

Tracéstudie Bosscherlaan-Noord

RMP Maastricht-Noord

Omdat we ons verplaatsen

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**

Gemeente Maastricht

Tracéstudie Bosscherlaan-Noord

RMP Maastricht-Noord

Datum
Kenmerk
Eerste versie

14 februari 2013
MTT060/Wnj/0925

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Maastricht
Titel rapport	Tracéstudie Bosscherlaan-Noord RMP Maastricht-Noord
Kenmerk	MTT060/Wnj/0925
Datum publicatie	14 februari 2013
Projectteam opdrachtgever(s)	de heer R. Hogerheijde
Projectteam Goudappel Coffeng	de heren C.F.M. Bernards, J.G.G. Weppner, P.M. Brogt, P.G.A. Dinnissen
Projectomschrijving	Als onderdeel van de nieuwe verkeersontsluiting in Maastricht-West is de Bosscherlaan de nieuwe verbinding aan de noordzijde met het Belgische achterland. Er zijn twee tracés mogelijk. Dit rapport bevat een analyse van deze tracés en een aanbeveling voor een voorkeustracé.

1	Aanleiding	1
2	Beschrijving tracés	2
2.1	Functie van de route	2
2.2	Westelijk tracé	2
2.3	Oostelijk tracé	3
3	Analyse	5
3.1	Verkeerskundige inpassing	5
3.1.1	Oostelijk tracé	5
3.1.2	Westelijk tracé	6
3.2	Ruimtelijke inpassing	7
3.2.1	Oostelijk tracé	7
3.2.2	Westelijk tracé	9
3.3	Milieukundige inpassing	11
3.4	Uitvoerbaarheid	12
3.5	Kosten	14
4	Voorkeurstracé	15

Aanleiding

Op 20 december 2011 heeft de gemeenteraad de nieuwe verkeersstructuur op en rond de Noorderbrug vastgesteld. Het betreft de capaciteitsvergroting van het gehele Noorderbrugtracé, de omlegging van de westelijke aanlanding en het realiseren van een geheel nieuwe route richting Lanaken door het gebied Bosscherveld. De nieuwe route richting Lanaken - de nieuwe Bosscherlaan - krijgt naast een regionaal verbindende functie tussen België en de Noorderbrug ook een stedelijke functie als ontsluiting van het bedrijventerrein Bosscherveld.

De ligging van het zuidelijk deel van de Bosscherlaan is opgenomen in het bestemmingsplan Noorderbrug en omgeving (raadsbeslissing 26 juni 2012). De ligging van het noordelijk deel van de nieuwe Bosscherlaan is onderdeel van het bestemmingsplan Bosscherveld-Noord. Voor de ligging van het noordelijk deel van de Bosscherlaan zijn in principe twee tracés mogelijk:

- een westelijk tracé dat ter hoogte van het bedrijf BASF 'voor de berg' naar het westen afbuigt en aansluit op de Brusselseweg;
- een oostelijk tracé dat parallel loopt aan de goederenspoorlijn en bij het tunneltje onder het spoor aansluit op de (toekomstige) rondweg Smeermaas.

Deze rapportage bevat een beschrijving en afweging van deze twee tracés. Dit op basis van de aspecten: verkeerskundige, ruimtelijke en milieukundige inpassing, uitvoerbaarheid en realisatiekosten. In het laatste hoofdstuk worden de conclusies samengevat en een aanbeveling gedaan voor de tracékeuze en de uitwerking daarvan.

Beschrijving tracés

2.1 Functie van de route

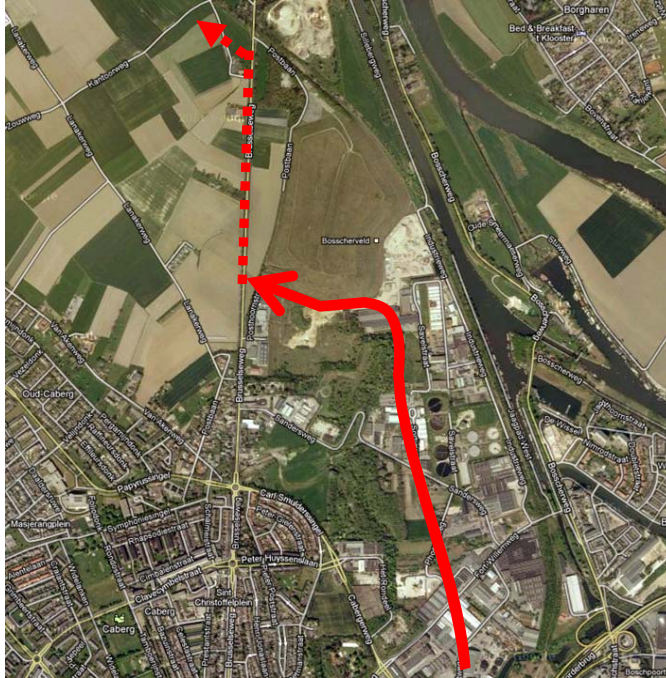
De Bosscherlaan gaat onderdeel uitmaken van de nieuwe hoofdverkeersstructuur op de westoever van Maastricht (regionaal verbindend wegennet). De weg wordt een onderdeel van de verbinding tussen de westelijke aanlanding van de Noorderbrug en het Belgisch achterland. De nieuwe route neemt de functie over van de route Brusselseweg - Carl Smulderssingel - Cabergerweg en de Bosscherweg. Deze laatste routes zullen door de aanleg van de nieuwe Bosscherlaan worden ontlast. De nieuwe Bosscherlaan krijgt twee functies:

- een regionale stroomfunctie voor het doorgaande verkeer tussen het Belgische achterland en de Noorderbrug en de Maastrichtse binnenstad;
- een gebiedsontsluitende functie voor het stedelijke bestemmingsverkeer, waaronder werknemers en bezoekers aan de bedrijven in Bosscherveld.

Ter ontlasting van de kern van Smeermaas streeft de gemeente Lanaken naar de realisering van een rondweg rond Smeermaas. Deze rondweg kan tevens een functie vervullen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Lanakerveld/Albertknoop. Uitgangspunt voor deze studie is dat de rondweg Smeermaas wordt gerealiseerd en dat er bedrijfsontwikkelingen zullen plaatsvinden op de Albertknoop.

2.2 Westelijk tracé

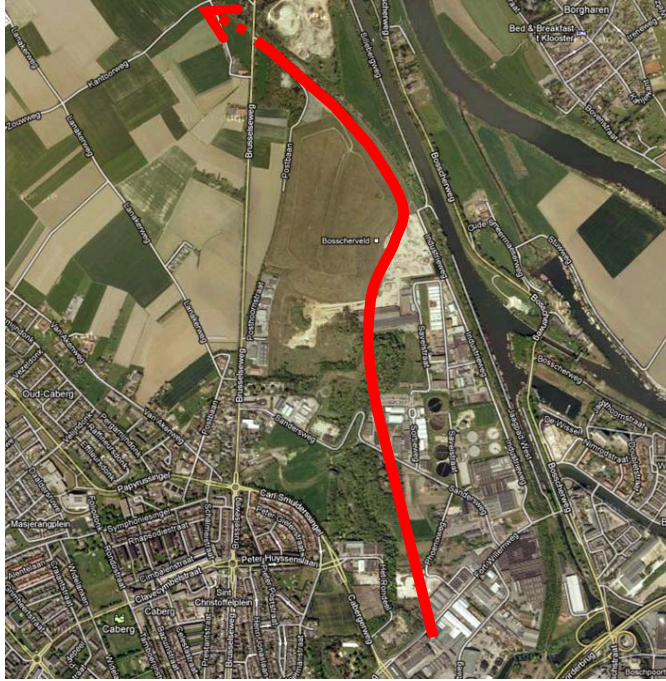
Het westelijk tracé van de Bosscherlaan Noord buigt nabij het terrein van BASF naar het westen en gaat vervolgens via het zuidelijke talud van de Belvédèreberg naar de Brusselseweg. Richting het noorden wordt gebruik gemaakt van de bestaande Brusselseweg. Vlak voor dat de Brusselseweg het spoor via een tunneltje kruist, is de plek waar de toekomstige rondweg Smeermaas op de Brusselseweg zal gaan aansluiten.



Figuur 2.1: Westelijke variant die aansluit op de bestaande Brusselseweg

2.3 Oostelijk tracé

Het oostelijk tracé van de Bosscherlaan Noord buigt nabij het terrein van BASF af in oostelijke richting de spoorbaan en volgt deze naar het noorden. De weg komt nabij het spoortunneltje uit op de Brusselseweg. Bij aansluiting op de rondweg Smeermaas zal de Brusselseweg ongelijkvloers worden gekruist.



Figuur 2.2: De oostelijke variant die overgaat in de rondweg Smeermaas

3

Analyse

De twee beschreven tracés worden in dit hoofdstuk beoordeeld op vijf punten:

- verkeerskundige inpassing van de weg, inclusief kruispunten en fietsvoorzieningen;
- ruimtelijke inpassing: het benodigde ruimtebeslag en de te overbruggen hoogteverschillen;
- milieukundige inpassing (ecologische structuren, geluidscontouren en externe veiligheid);
- uitvoerbaarheid (grondbezit, de aanwezigheid van bedrijven en risico's);
- realisatiekosten.

3.1 Verkeerskundige inpassing

De (wenselijke) inrichting van wegen is vastgelegd in de principes van Duurzaam Veilig wegverkeer. Deze richtlijnen zijn opgesteld om landelijk gezien een eenduidigheid in de weginrichting te realiseren, waar de weggebruiker zijn gedrag op aanpast. De inrichting van wegen wijzigt bij de komgrens van de gemeente. Hier verandert de maximum snelheid van 50 naar 70 of 80 km/h.

Het noordelijk deel van de Bosscherlaan zal in de toekomst ongeveer 17.000 voertuigen per etmaal gaan verwerken. Gezien de in hoofdstuk 2 beschreven functie en de verwachte verkeersintensiteit is een profiel met 1 rijstrook per richting en vrijliggende fietspaden uitgangspunt. Op het bedrijventerrein Bosscherveld sluit de Bosscherlaan-Noord ter hoogte van de Sandersweg aan op de Bosscherlaan-Zuid. Dat deel van de Bosscherlaan heeft een profiel van 2x2 rijstroken met een brede middenberm en vrijliggende fietspaden.

3.1.1 Oostelijk tracé

Het oostelijk tracé is deels gelegen tussen het spoortalud en de Belvédèreberg (een oude vuilstortplaats). Dit deel ligt buiten de bebouwde kom en kan worden vormgegeven als een 80 km/h weg met 2x1 rijstrook. De beschikbare ruimte is hier erg beperkt. De benodigde profielbreedte is afhankelijk van de fietsvoorzieningen:

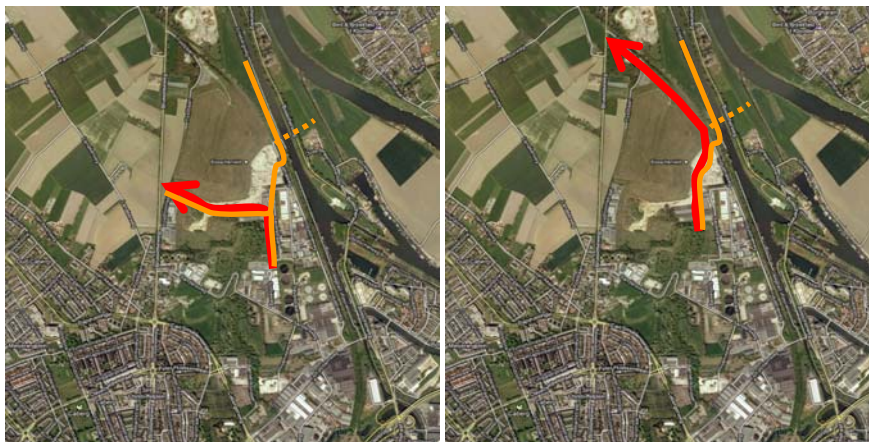
- 12 meter zonder fietsvoorzieningen;
 - 17,90 meter met fietsvoorzieningen (3 meter breed, eenzijdig in twee richtingen).
- Vanwege de beperkte ruimte tussen het spoor en de vuilstort (zie ook paragraaf 3.2) zijn fietsvoorzieningen langs dit deel van het tracé niet mogelijk.

Wat betreft de toe te passen kruispuntvormen ligt het bij het oostelijk tracé voor de hand om kruispunten vorm te geven als voorrangskruispunten. Dit omdat de kruispunten met name nodig zijn voor de ontsluiting van aanwezige bedrijven betreft, waardoor de afslaaende bewegingen ten opzichte van de doorgaande route verkeerskundig van ondergeschikt belang zijn. Het heeft de voorkeur om het doseerpunt op de Brusselseweg te handhaven; het bevordert het gebruik van de Bosscherlaan ten opzichte van de Brusselseweg.

3.1.2 Westelijk tracé

Het noordelijk deel van de Bosscherlaan ligt bij het westelijk tracé grotendeels binnen de bebouwde kom en kan worden ontworpen met een maximum snelheid van 50 of 70 km/h. De fietsvoorzieningen zijn vrijliggend. Er is bij dit tracé genoeg ruimte voor het gewenste profiel. Daar waar de regionale route gebruik maakt van de bestaande Brusselseweg kan de huidige situatie, een rijstrook per richting met een doorgetrokken asstreek en fietsvoorzieningen die met een verhoogde band van de rijbaan zijn gescheiden, worden gehandhaafd.

De twee nieuwe kruispunten op de Brusselseweg (daar waar de nieuwe Bosscherlaan-Noord en de toekomstige rondweg Smeermaas aansluiten op de Brusselseweg) kunnen verkeerskundig zowel met een rotonde als een voorrangskruispunt worden uitgevoerd. Optimalisatie dient plaats te vinden om ruimtelijk de continuïteit van de Brusselseweg te benadrukken en verkeerskundig de doorgaande route via de Bosscherlaan te benadrukken. Daarbij speelt ook het ruimtebeslag een rol. De overige kruispunten in het bedrijventerrein Bosscherveld dienen bij voorkeur te worden vormgegeven als een voorrangskruising. In de huidige situatie is op de Brusselseweg een doseerinstallatie aanwezig. Hierdoor wordt het gebruik van de Bosscherlaan ten opzichte van de Brusselseweg benadrukt.



Figuur 3.1: Schematische weergave van de fietsstructuur (oranje)

Conclusie

Zowel het westelijk als het oostelijk tracé zijn verkeerskundig goed in te passen. Alleen bij het oostelijk tracé is het realiseren van fietsvoorzieningen gekoppeld aan de weg vanwege de beperkte ruimte niet mogelijk.

3.2 Ruimtelijke inpassing

Het landschap in het plangebied kent aanzienlijke hoogteverschillen. Deze zijn deels natuurlijk en deels ontstaan door de aanwezigheid van oude stortplaatsen. Over de Belvédèreberg is folie aangebracht, waarin niet mag worden gegraven. Ten zuiden daarvan is sprake van gronddepots en oude stortplaatsen van met name puin.

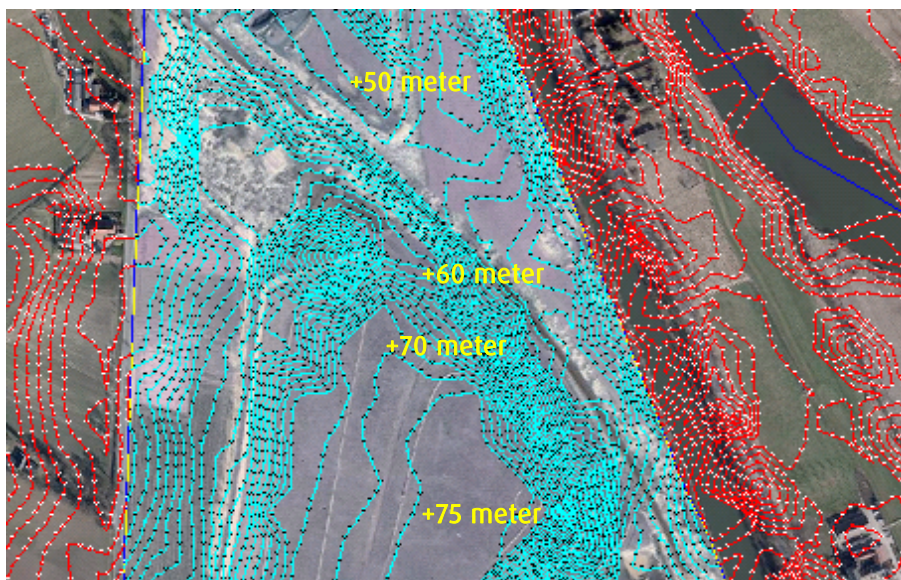
3.2.1 Oostelijk tracé

Voor de inpassing van het oostelijke tracé zijn vier elementen van invloed:

- de hoogteverschillen tussen de berg en het spoortalud;
- de folie van de vuilstortplaats;
- het ontgassingstation aan de noordzijde van de berg;
- de (hoge druk) gasleiding.

Bij het oostelijk tracé buigt de weg ter hoogte van BASF af richting het spoor. De weg ligt hier op 48 meter. Ter hoogte van de spoorbaan ligt een korte helling naar circa 51 meter. Het weglichaam gaat door de zuidoostelijke 'teen' van de berg. Met een kleine afgraving van de berg is hier voldoende ruimte beschikbaar om een weg inclusief vrijliggende fietsvoorzieningen aan te leggen.

In meer noordelijke richting ligt aan de westzijde van het spoor een kuil op 48 meter hoogte, terwijl het spoor klimt van 50 naar 52 meter. Het lijkt mogelijk om de kuil op te vullen zodat de weg op gelijke hoogte of iets hoger dan het spoor komt te liggen. Aandachtspunt daarbij is dat de gronddruk de spoorbaan niet mag verschuiven. In deze strook dient ook rekening te worden gehouden met de folie van de vuilstortplaats. De beschikbare ruimte tussen het spoor en de begrenzing van de folie is erg beperkt (circa 10 meter). Vervolgens daalt of stijgt de weg naar circa 56 á 57 meter om vervolgens de Brusselseweg te passeren en over te gaan in de rondweg Smeermaas. De Brusselseweg zelf ligt in een kuil op 51 meter.



Figuur 3.2: De hoogteverschillen bij de oostelijke variant

Wat betreft de folie van de vuilstort het volgende. Bodemzorg Limburg, eigenaar van de vuilstort, geeft aan dat een weg op de helling van de vuilstort leidt tot drukverschillen als gevolg van de gaswinning in de vuilstort. Hierdoor kan de weg op termijn verzakken. Ook de afwatering op de folie wordt verstoord. In overleg met Bodemzorg Limburg moet hiervoor een (technische) oplossing gezocht worden.

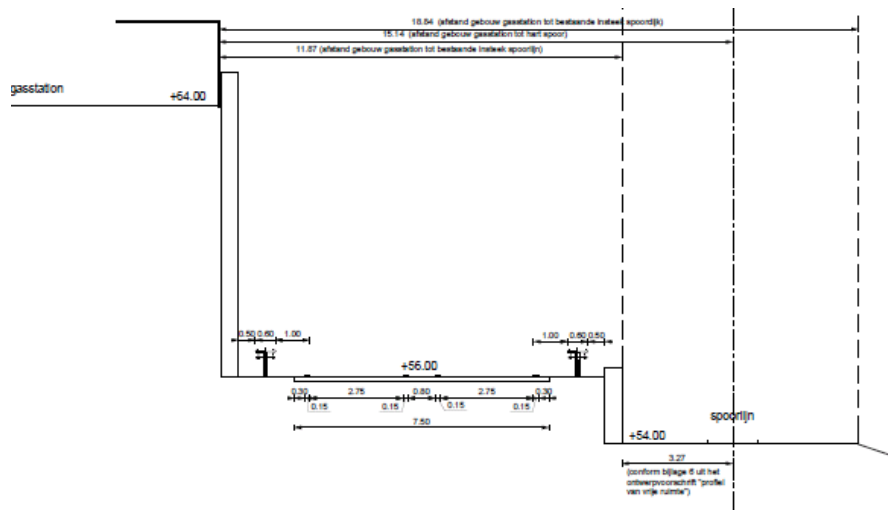
Aan de noordzijde van de berg ligt een ontgassingstation. Dit station fakkelt de gassen af die ontstaan in de oude vuilstort. De eigenaar geeft aan dat het station nog zeker 15 jaar in bedrijf blijft. Het ontgassingstation ligt op een vlakte van 64 meter hoog. Vlak ten noorden van het station ligt de spoorbaan op een talud van 54 meter; een hoogteverschil van 10 meter. Tussen het gasstation en het spoortalud is niet voldoende ruimte aanwezig voor een weg inclusief fietsvoorzieningen.

Om aan deze zijde van de berg een weg te realiseren zijn er twee opties mogelijk:

- afgraven van de berg en de weg op gelijk niveau met het spoor aanleggen (54 meter);
- opvullen van de berg en de weg op gelijk niveau met het ontgassingstation aanleggen (64 meter).

In beide opties dient er een damwand aangebracht te worden, waarvan de benodigde lengte bij de uitwerking moet worden bepaald. Knelpunt is de vrije ruimte die beschikbaar moet zijn vanuit het hart van het spoor; deze vrije ruimte dient 3,75 meter te zijn. Over een lengte van circa 40 meter wordt deze afstand niet gehaald; mede vanwege de keerwand. Deze situatie leidt tot de volgende vragen:

- Bij de verdere uitwerking van het oostelijk tracé dient, via een formele procedure, afstemming met Prorail directie regio Zuid plaats te vinden.

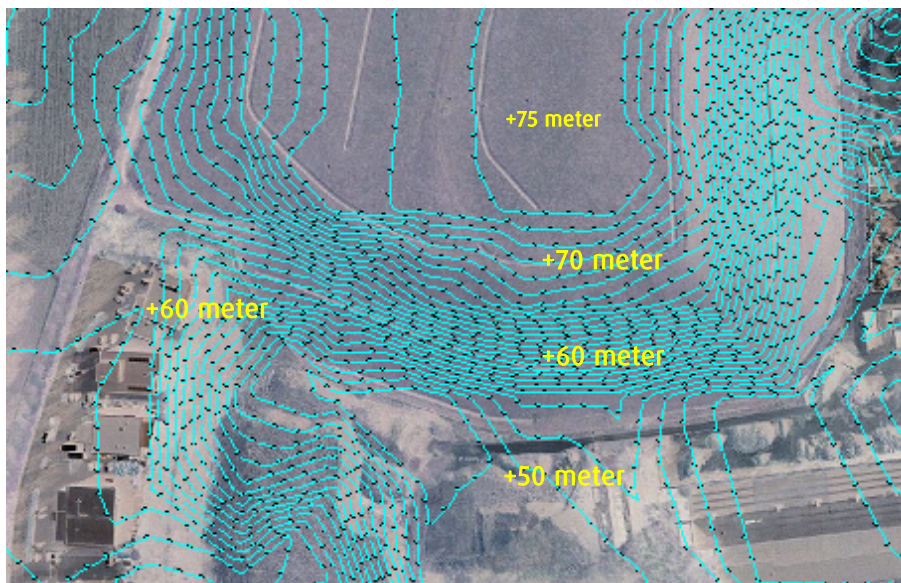


Een ander aandachtspunt in relatie tot het gasstation is de ontsluiting op de Brusselseweg. Het terrein dient vanaf de openbare weg bereikbaar te zijn voor onderhoud. Het lijkt dat hierin kan worden voorzien.

3.2.2 Westelijk tracé

- de hoogteverschillen;
- de folie van de vuilstortplaats;
- het leegwaterbassin direct ten noorden van de aanwezige bedrijven aan de Posthoornstraat.

Het westelijke tracé stijgt van 48 meter aan de oostzijde ter hoogte van het bedrijf BASF naar 61 meter ter hoogte van de aansluiting op de Brusselseweg. Nabij BASF ligt een puinvuilstort op 64 meter hoogte. De manier waarop deze hoogteverschillen kunnen worden overbrugd is afhankelijk van de precieze ligging van de weg. De stijging kan in alle gevallen worden overbrugd met hellingspercentages die niet groter zijn dan 4%. Wat betreft de folie van de vuilstortplaats is er bij de uitwerking voldoende ruimte om hier buiten te blijven.



Figuur 3.4: De hoogteverschillen bij de westelijke variant

Het westelijk tracé gaat ten koste van het leegwaterbassin nabij de Brusselseweg. Het bassin verwerkt de afwatering van de bedrijven langs de Posthoornstraat. De grond is in eigendom van WOM Belvédère. Om de weg via het westelijk tracé te realiseren moeten de afwateringskanalen omgelegd te worden. Hiervoor is ruimte aanwezig.

Conclusie

Het westelijk tracé is in vergelijking met het oostelijk tracé het meest eenvoudig in te passen.

Het westelijk tracé is buiten de folie van de oude vuilstort om te leggen. Om het oostelijke tracé te realiseren zijn diverse (technische) maatregelen nodig om het hoogteverschil te overbruggen (damwanden), buiten de folie te blijven en voldoende vrije ruimte voor het spoor te behouden. De hiervoor benodigde ruimte is over een bepaalde lengte niet aanwezig.

3.3 Milieukundige inpassing

Natuur

Indien het tracé voorzien is in de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of Natura2000-gebied heeft deze invloed op de uitvoering. De Natura2000 gebieden zijn opgesteld om de biodiversiteit in Nederland te waarborgen. De EHS is vastgesteld om nieuwe natuur te ontwikkelen en bestaande natuurgebieden met elkaar te verbinden. Voor beide tracés geldt dat deze niet voorzien zijn in een Natura2000-gebied of EHS.



Figuur 3.5: EHS-gebieden rondom Bosscherveld (bron: Ministerie van EZ, Landbouw en Innovatie via Google Maps)

Geluid

De Bossscherlaan-Noord komt in beide tracés te liggen op een bedrijventerrein buiten (bebouwd) stedelijk gebied. Bij het oostelijk tracé zou er een effect kunnen zijn op woonbebouwing langs het noordelijk deel van de Bosscherweg. Langs het westelijk tracé liggen enkele bedrijfswoningen, met name langs de Brusselseweg. De afstanden tot de weg zijn echter zodanig groot dat er geen harde beperkingen vanuit de Wet Geluidhinder te verwachten zijn. Om te bepalen of en zo ja welke aanvullende maatregelen nodig zijn, dienen in het kader van de uitwerking gedetailleerde milieuberekeningen te worden uitgevoerd.

Waterwinning

Er is in het plangebied geen sprake van een waterwingebied ter plaatse van de geplande tracés.

Externe veiligheid

De mate van externe veiligheid beschrijft de kans dat personen in de omgeving van een activiteit waar met gevaarlijke stoffen wordt gewerkt, slachtoffer worden van een ongeval met die stoffen. Er zijn in het plangebied twee zaken die verband hebben met de externe veiligheid. Ten eerste heeft het ontgassingstation (mogelijk) invloed op de veiligheid van de weggebruiker. Bij het oostelijk tracé komt de weg direct langs het gasstation te liggen. Dit beïnvloedt in zekere mate de veiligheid van de weggebruiker. Ten tweede ligt het oostelijk tracé (deels) binnen de contouren op het gebied van externe veiligheid van de spoorlijn. Van de spoorlijn maken zowel personenvervoer (tram) als goederenvervoer gebruik. Direct langs de spoorlijn ligt de 80 km/h weg. Het is mogelijk dat in de toekomst op zowel het spoor als de weg vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. In de huidige regelgeving wordt een weg echter niet aangeduid als een kwetsbaar gebied, waar veel mensen bij elkaar zijn. Op dit thema zijn daarom geen harde beperkingen aanwezig.

Conclusie

Vanuit de diverse milieuaspecten zijn er geen harde beperkingen om beide tracés uit te voeren.

3.4 Uitvoerbaarheid

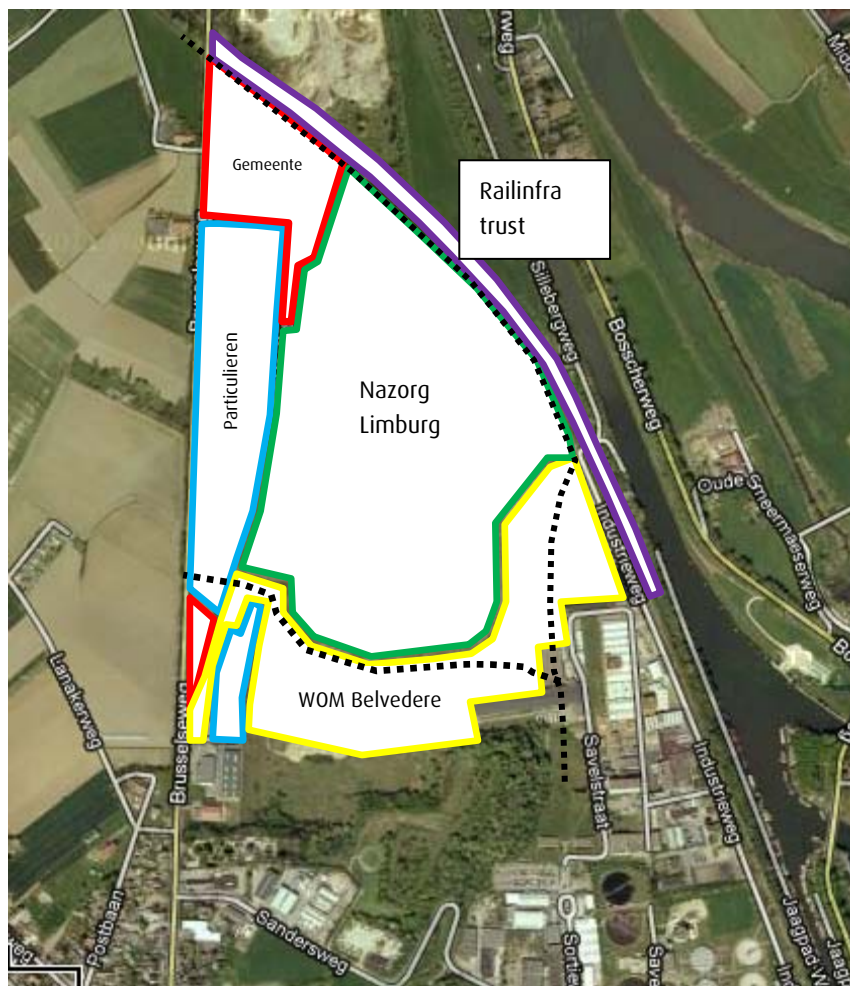
In deze paragraaf wordt ingegaan op de uitvoerbaarheid van de tracés. De uitvoerbaarheid heeft betrekking op de grondeigendommen in het gebied, alsmede naar risico's met betrekking tot de concrete maakbaarheid.

Grondeigendom

In de driehoek die wordt omgrensd door de noordzijde van het bedrijventerrein, het spoor en de Brusselseweg zijn verschillende grondeigenaren aanwezig.

Bij het oostelijk tracé zijn twee spelers van belang: de Nazorg Limburg (eigenaar van de vuilstort) en Railinfra Trust, als eigenaar van het spoor. Ter hoogte van de spoorviaduct heeft ook de gemeente Maastricht nog grond in bezit, waar bijvoorbeeld de ontsluiting van het gasstation op ligt.

Het westelijk tracé loopt over gronden die grotendeels al in bezit zijn van de WOM Belvédère. Ter hoogte van de aansluiting op de Brusselseweg is sprake van particulier eigendom.



Figuur 3.6: Overzicht van de grondposities in het plangebied (globaal)

In beide tracés zullen ook gronden moeten worden verworven van het bedrijf BASF. Bij de oostelijke tracé is dat per definitie een aanzienlijk deel van het bedrijfsterrein. Voor het westelijk tracé is het mogelijk de ligging van de weg zodanig te optimaliseren dat het te verwerven deel van het bedrijfsterrein wordt verkleind en beperkt blijft tot onbebouwd gebied. Dit kan wel gevolgen hebben voor de omvang van het benodigde grondverzet.

Risico's

Bij het westelijk tracé is sprake van de volgende risico's:

- Grondverwerving van particulier eigendom nabij de Brusselseweg.

Bij het oostelijk tracé dient rekening gehouden te worden met de volgende risico's:

- Grondverwerving van BASF, Nazorg Limburg en Railinfra Trust (Prorail);
- Diverse bouwconstructieve en technische maatregelen in relatie tot het spoortalud, de aanwezige folie en de verzakking van de vuilstort als gevolg van de gaswinning.

Conclusie

Bij het westelijk tracé is sprake van een relatief beperkt risicoprofiel. De grond is al grotendeels in bezit van de WOM Belvédère c.q. de gemeente Maastricht.

Het oostelijk tracé kent een uitgebreider risicoprofiel. Dat betreft enerzijds een omvangrijk gebied dat verworven moet worden. Anderzijds om diverse civieltechnische maatregelen die noodzakelijk zijn om de weg ook concreet te kunnen realiseren.

3.5 Kosten

In het kader deze tracéstudie gaat het er niet om een gedetailleerde kostenraming te geven van dit onderdeel van het totale project Noorderbrug, maar om globaal inzicht te krijgen in de kostenconsequenties bij de keuze voor een westelijk of oostelijk gelegen tracé voor het noordelijk deel van de Bosscherlaan.

De basis in deze vergelijking wordt gevormd door het uitgangspunt dat de realisatie van de weg een investering vergt van zo'n 2 miljoen euro per 1.000 meter. In dit bedrag zitten de kosten voor verhardingen (op maaiveld), riolering, verlichting, groenvoorzieningen, bebording/bewegwijzering, verkeersmaatregelen, overige directe kosten, indirecte kosten en onvoorziene omstandigheden. Hierbij is geen rekening gehouden met grond- en verwervingskosten, kosten voor (civieltechnische) kunstwerken, specifieke kruispunten en eventueel benodigde civieltechnische inpassingmaatregelen. Het oostelijk tracé van de Bosscherlaan-noord heeft een lengte van 2.000 meter; het westelijk tracé 1.500 meter.

Bij het oostelijk tracé zijn er naast de basiskosten voor de realisatie kosten voor de aanleg van een nieuw viaduct over de Brusselseweg en de inpassing ter hoogte van het ontgassingstation. Tevens komen er kosten bij voor het uitgraven en opvullen van hoogteverschillen. De totale realisatiekosten komen uit op minimaal € 7,5 miljoen, exclusief kosten voor de oplossing bij het gasstation en de grondverwerving.

Bij het westelijk tracé zijn er naast de basiskosten voor de realisatie kosten voor de aanleg van twee kruispuntoplossingen op maaiveld. De totale realisatiekosten liggen in de westelijke variant tussen de €4 en €4,5 miljoen, exclusief verwerving.

Conclusie

Geschat wordt dat het oostelijk tracé in vergelijking met het westelijk tracé ten minste twee keer zo duur is, exclusief de verwervingskosten. Daarnaast geeft het risicoprofiel van het oostelijk tracé een grotere kans op extra kosten.

Voorkeurstracé

Er zijn twee mogelijke tracés voor het noordelijk deel van de Bosscherlaan:

- een westelijk tracé dat ter hoogte van het bedrijf BASF 'voor de berg' naar het westen afbuigt en aansluit op de Brusselseweg;
- een oostelijk tracé dat parallel loopt aan de goederenspoorlijn en bij het tunneltje onder het spoor aansluit op de rondweg Smeermaas.

Deze twee tracés zijn vergeleken op diverse aspecten.

Ten aanzien van de verkeerskundige en milieukundige inpassing zijn er wel wat verschillen tussen de twee tracés, maar die leiden niet tot een wezenlijk onderscheid. Wat betreft de ruimtelijke inpassing, de uitvoerbaarheid en de realisatiekosten heeft het westelijk tracé op alle punten aanzienlijke voordelen ten opzichte van het oostelijk tracé. Gelet hierop wordt aanbevolen het westelijk tracé te kiezen als voorkeurstracé en deze als basis te gebruiken voor de totale planontwikkeling binnen het plangebied Belvédère/-Bosscherveld.

Uitwerking voorkeurstracé

Het beschreven westelijk tracé van de Bosscherlaan-noord is in de Ontwerpnota Noorderbrug (Goudappel Coffeng en Witteveen+Bos, augustus 2012) verder uitgewerkt. Daarbij zijn meerdere varianten gepresenteerd voor de exacte ligging van de weg, met name ter hoogte van het bedrijf BASF. Hierover is in de periode september - oktober 2012 inspraak gehouden en overleg gevoerd met de diverse betrokken partijen. Dit heeft geleid tot een uitwerking van het westelijk voorkeurstracé, waarbij het bedrijfsterrein van BASF grotendeels wordt gespaard en de weg door het voormalige stort van puinafval wordt geleid. Deze optie vergt wel redelijk veel grondverzet, maar is op ecologisch gebied het meest gunstig.

Vestiging Eindhoven

Flight Forum 92-94

5657 DC Eindhoven

T (040) 235 25 00

F (040) 235 25 55

www.goudappel.nl

goudappel@goudappel.nl

adviseurs
mobiliteit
**Goudappel
Coffeng**