

Inpassingsplan

Buitenring Parkstad Limburg 2012

projectnr. 0248103.00
definitief
29 juni 2012

Opdrachtgever

Provincie Limburg
Postbus 5700
6202 MA Maastricht

datum vrijgave	beschrijving versie	goedkeuring	vrijgave
29 juni 2012	definitief	ing. P.F.G.M. Kennes	ir. H.A.M. van de Wetering

Projectgroep bestaande uit:

ing. C.H.A. Helmes
drs. B. van Dijck
ing. P.F.G.M. Kennes
drs. H.W. Lindeboom
ing. E. Been
drs. C. Schellingen
ir. M. Stark
R. Wolf MSc

Datum van uitgave:

29 juni 2012

Contactadres:

Beneluxweg 7
4904 SJ Oosterhout
Postbus 40
4900 AA Oosterhout

Copyright © 2012

Ingenieursbureau Oranjewoud

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, elektronisch of op welke wijze dan ook, zonder schriftelijke toestemming van de auteurs.

Inhoud

blz.

1	Inleiding	7
1.1	Inleiding, aanleiding en doel.....	7
1.2	Ligging plangebied	9
1.3	Provinciaal inpassingsplan.....	9
1.4	Doel.....	11
1.5	Leeswijzer.....	15
2	Gebied en omgeving.....	17
2.1	Beschrijving en waardering plangebied en omgeving.....	17
2.2	Ontwikkelingen in de regio	19
3	Milieueffectrapportage	23
3.1	Inleiding.....	23
3.2	MER Fase 1: Corridor-MER	25
3.3	MER Fase 2: Tracénota/MER-UVS.....	27
3.3.1	<i>Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N</i>	<i>27</i>
3.3.2	<i>Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N.....</i>	<i>30</i>
3.4	Bestuurlijk voorkeurstracé	32
3.5	Inspraak MER Fase 2 en Bestuurlijk voorkeurstracé	34
3.6	Tweede aanvulling MER Buitenring	34
3.6.1	<i>TN / MER Aansluiting Nuth</i>	<i>36</i>
3.7	Actualiteit alternatievenafweging	40
4	Planbeschrijving	43
4.1	Uitgangspunten voor Tracékeuze en inpassing	43
4.2	Verkeer.....	43
4.3	Landschappelijke en stedenbouwkundige onderbouwing	48
4.3.1	<i>Omgevingsplan.....</i>	<i>49</i>
4.4	Het definitieve tracé	54
4.4.1	<i>Hoofddlijnen Tracékeuze.....</i>	<i>54</i>
4.4.2	<i>Nuth tot aan Hoensbroek.....</i>	<i>55</i>
4.4.3	<i>Hoensbroek / Vaesrade.....</i>	<i>57</i>
4.4.4	<i>Allee</i>	<i>60</i>
4.4.5	<i>Brunssum / Schinveld.....</i>	<i>62</i>
4.4.6	<i>Brunsummerheide / Landgraaf.....</i>	<i>66</i>
4.4.7	<i>Passage door Kerkrade</i>	<i>68</i>
4.4.8	<i>Aansluiting op de N281</i>	<i>71</i>
4.5	Gebiedsontwikkeling	73
5	Beleidskader	75
5.1	Europees beleid	75
5.2	Grensoverschrijdend beleid.....	75
5.2.1	<i>Gezamenlijke verklaring samenwerking grensoverschrijdende MER</i>	<i>75</i>
5.2.2	<i>MHHAL</i>	<i>75</i>
5.3	Rijksbeleid	76
5.4	Provinciaal beleid.....	78
5.4.1	<i>Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)</i>	<i>78</i>

5.4.2	<i>Provinciaal Omgevingsplan Limburg</i>	78
5.4.3	<i>POL-Aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening.....</i>	79
5.4.4	<i>Locatiebeleid tankstations langs provinciale wegen in Limburg</i>	79
5.4.5	<i>Landschapsvisie Zuid-Limburg</i>	80
5.4.6	<i>Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg.....</i>	80
5.5	Regionaal beleid	81
5.5.1	<i>Intergemeentelijke structuurvisie Parkstad Limburg ‘Ruimte voor park en stad’.....</i>	81
5.5.2	<i>Regionaal Verkeer en Vervoerplan</i>	81
5.5.3	<i>Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg</i>	82
5.5.4	<i>Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg</i>	83
5.6	Gemeentelijk beleid	83
5.6.1	<i>Vigerende bestemmingsplannen</i>	83
6	Milieu- en overige aspecten.....	85
6.1	Geluid	85
6.2	Luchtkwaliteit	90
6.3	Bodem	95
6.4	Externe veiligheid	100
6.4.1	<i>Algemeen</i>	100
6.5	Ecologie	107
6.6	Waterparagraaf	119
6.7	Archeologie en cultuurhistorie	121
6.7.1	<i>Archeologie.....</i>	121
6.7.2	<i>Cultuurhistorie</i>	128
6.8	Explosievenonderzoek	130
7	Juridische regeling.....	133
7.1	Ruimtelijk plan.....	133
7.1.1	<i>Verbeelding</i>	133
7.1.2	<i>Regels.....</i>	133
7.2	Digitalisering.....	136
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	137
8.1	Inleiding.....	137
8.2	Overlegstructuur.....	137
8.3	Commissie voor de m.e.r.....	139
8.4	Zienswijzen	140
9	Economische uitvoerbaarheid	143
9.1	(Economische) uitvoerbaarheid.....	143
	Bijlage 1: Toponiemenkaart	1

Bijlagen

1. Toponiemenkaart

Rapportstructuur

I Regels	}	Inpassingsplan
II Toelichting		
III Verbeelding		
IV Onderzoeken		
V Toelichtende documenten		

IV Onderzoeken

Onderstaande bijlagen bij de toelichting zijn te raadplegen via de website:
www.limburg.nl/pol en www.buitenring.nl

	Thema	Sub	Deelrapport
1	Tracénota/MER aansluiting Nuth		
2	Tweede aanvulling MER Buitenring		
3	Toetsing op doelbereik & MKBA		
4	Technische onderbouwing	4A	Verkeerskundig onderzoek
		4B	Bijlagen verkeerskundig onderzoek
		4C	Referentieontwerp
5	Bodem	5A	Historisch onderzoek
		5B	Rapport Bodem
		5C	Gebundelde locatieonderzoeken
		5D	Saneringsplannen
6	Water	6A	Waterparagraaf
		6B	Afwateringsplan
		6C	Geohydrologisch onderzoek
7	Archeologie	7A	Archeologisch onderzoek Arcadis
		7B	Aanvullend archeologisch onderzoek Archeopro
8	Natuur	8A	Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL
		8B	Passende Beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal en Brunssummerheide en Teverener Heide
9	Omgevingsplan		
10	Geluid en lucht	10A	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawai
		10B	Luchtkwaliteitsonderzoek
11	Externe veiligheid		
12	Explosievenonderzoek		

	Thema		
	Wijzigingen PIP 2012 t.o.v. ontwerp PIP 2010		Nota van Verantwoording
			Nota van Wijzigingen
			Nota van Zienswijzen 2012

V Toelichtende documenten

Onderstaande bijlagen bij de toelichting zijn te raadplegen via de website:
www.limburg.nl/pol en www.buitenring.nl

Rapporten Bureau Taken

1. Buitenring Parkstad Limburg, Kruising Waterlopen, Bureau studie en uitvoeringsvoorstellen, Bureau Taken Landschaparchitectuur en Ecologie 11/02/2009
2. Ecologisch onderzoek, Bureau studie 'Aansluiting Nuth-BPL', Bureau Taken Landschaparchitectuur en Ecologie 06/04/2009
3. Eindrapport ecologisch veldonderzoek, bureau Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie 28/04/2009
4. Ecologisch onderzoek, Eindrapport 'Aansluiting Nuth-BPL', Bureau Taken Landschaparchitectuur en Ecologie 16/03/2010

Startnotities

5. Startnotitie m.e.r. voor de tracé /mer-studie Buitenring 1 Limburg (1999)
6. Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg Supplement 1 (2005)
7. Startnotitie, Tracénota /MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (2006)
8. Startnotitie Buitenring Parkstad Limburg, Supplement 1-bijlagen (2006)
9. Samenvatting Startnotitie, Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N, startnotities (2006)
10. Startnotitie Tracénota / MER aansluiting Nuth, een nieuwe aansluiting van de Buitenring Parkstad Limburg op de A76 ter hoogte van Nuth (2009)

Richtlijnen Commissie voor de m.e.r.

11. Buitenring Parkstad Limburg, Richtlijnen voor het milieuraapport (2006)
12. Richtlijnen voor het milieuraapport, aansluiting Nuth (2009)

Toetsingsadviezen Commissie voor de m.e.r.

13. Toetsingsadvies van de Commissie voor de m.e.r. (2001)
14. Toetsingsadvies over het milieuraapport en de aanvulling daarop van de Commissie voor de m.e.r. (2008)
15. Aanvullend advies voor richtlijnen voor het milieuraapport (2009)

Tracénota / MER

16. Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg Fase 1, Grontmij in opdracht van Provincie Limburg (2000)
17. Tracénota/MER corridor fase 1 (2001)
18. Buitenring Parkstad Limburg en B258n, inspraaknota in het kader van de startnotitie Tracénota / MER-UVS (2006)
19. Basisrapport Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (2006)
20. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258 N, deel A-2-Hoofdnota (2007)
21. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258 N, passende beoordeling N2000 Geleenbeekdal, Brunsummerheide en Teverener Heide (2007)
22. Tracénota /MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg, deel A-1 hoofdnota (2007)
23. Tracénota / MER Buitenring Parkstad, Deel B-1 Onderbouwing trajectdeel Noord (2007)
24. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg, deel B-2 Onderbouwing trajectdeel Zuid (2007)
25. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n, achtergronddocument Verkeer (2007)
26. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n, analyse verdiepte liggingen (2007)
27. Tracénota / MER-UVS, Buitenring Parkstad Limburg en B258n, Teil B-3- Erläuterungsbericht

- (2007)
28. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N, mitigatie, compensatie en MMA onderbouwing (2007)
 29. Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n, ARCADIS in opdracht van Provincie Limburg en Strassen NRW, (2008)
 30. Tracénota / MER Buitenring Parkstad Limburg, aanvulling (2008)
 31. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg Trajectdeel Noord, kaartenbijlage 1, geluidskaarten, effectkaarten, verspreidingskaarten Flora en Fauna (2008)
 32. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg Trajectdeel Zuid, kaartenbijlage 1: geluidskaarten, effectkaarten, verspreidingskaarten Flora en Fauna, Artenschutzgutarten, karten-UVS (2008)
 33. Tracénota / MER-UVS, Limburg trajectdeel noord, kaartenbijlage 2 tracékaarten (2008)
 34. Tracénota / MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg Achtergrondinformatie, achtergronddocument Verkeer, geluidsrapport, passende beoordeling Natura 2000, aanvullend ecologisch onderzoek (2008)
 35. Tracénota MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n, detailrapport Geluid (P1804-081H)

Nota zienswijzen

36. Zienswijzennota POL 2001
37. Zienswijzennota POL 2006
38. Nota Zienswijzen Buitenring Parkstad Limburg (2008)
39. Nota Zienswijzen Tracénota/MER aansluiting Nuth (2009)

Overige documenten

40. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL)
41. Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006 inclusief aanvullingen (POL)
42. Concept Omgevingsvisie Buitenring (2008)
43. Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg (2008)
44. Optimalisaties voorkeurstracé (2009)
45. Verbeteringen geoptimaliseerde voorkeurstracé (2009)

1 Inleiding

1.1 Inleiding, aanleiding en doel

Inleiding

Algemeen

De Buitenring Parkstad Limburg (hierna: BPL en/of Buitenring) vormt een wezenlijke factor in de verdere ontwikkeling van Parkstad Limburg. De BPL moet in feite de slagader gaan vormen voor de verwerkelijking van de ambities van en in de regio. Al in het Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2001 (POL 2001) is het verbeteren van de kwaliteit van het regionaal verbindend wegennet in de Provincie als doelstelling opgenomen. Eén van de manieren om deze doelstelling te bereiken, is het realiseren van ontbrekende onderdelen van het wegennet.

De BPL beslaat de regionaal verbindende wegen N298, N299 en N300 en is één van die ontbrekende onderdelen. Het is de bedoeling dat de genoemde wegen worden opgewaardeerd en deels aangevuld met nieuwe wegvakken, inclusief kruisingen en aansluitingen, waardoor er één hoogwaardige, regionale verbinding ontstaat. Deze doelstelling is bestendigd in het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad 2005.

Met dit provinciaal inpassingsplan wordt uitsluitend de realisatie van de BPL mogelijk gemaakt met de daarvoor benodigde verkeerskundige maatregelen en gelieerde voorzieningen.

Verderop (onder andere paragraaf 1.3) wordt ingegaan op de reden van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (afgekort: inpassingsplan) en het inpassingsplan zelf. Hierbij wordt ook stilgestaan bij de relatie tussen het inpassingsplan en de Crisis- en herstelwet.

Vernietiging Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2010

Op 8 oktober 2010 is door Provinciale Staten van Limburg reeds een inpassingsplan voor de Buitenring Parkstad Limburg vastgesteld. Dit besluit is door de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State bij uitspraak van 7 december 2011 vernietigd. De Raad van State was van oordeel dat er geen 'toereikend inzicht bestaat in de gevolgen van de weg voor de beschermde natuurgebieden 'Brunssummerheide' en 'Geleenbeekdal'.

Voorliggend Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2012 is opgesteld en vastgesteld met inachtneming van bovengenoemde uitspraak van de Raad van State en de overige (gedeeltelijk) gegrond verklaarde beroepen. Naar aanleiding van de uitspraak van de Raad van State is in het kader van dit inpassingsplan voor de natuurgebieden 'Brunssummerheide' en 'Geleenbeekdal' een nieuwe Passende Beoordeling uitgevoerd. De plansituatie waarop de Passende Beoordeling is gebaseerd is juridisch-planologisch doorvertaald in dit inpassingsplan. Tevens zijn in dit inpassingsplan gegrond verklaarde beroepen en toezeggingen, gedaan na vaststelling van het inpassingsplan in 2010 alsook tijdens de zitting bij de Raad van State, verwerkt. Daarnaast zijn enkele ambtshalve wijzigingen doorgevoerd.

Alle doorgevoerde wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan van juni 2010 zijn opgenomen in een Nota van Wijzigingen. De Nota van Wijzigingen bestaat uit twee delen: de wijzigingen die in 2010, in de periode tussen ontwerp-inpassingsplan en vastgesteld inpassingsplan, reeds zijn doorgevoerd en wijzigingen na vernietiging van het inpassingsplan in december 2011 zijn verwerkt in het voorliggende inpassingsplan.

De recente wijzigingen na december 2011 zijn beschreven en gemotiveerd in de Nota van Verantwoording. Daar waar wijzigingen hebben geleid tot aanpassing in deelrapporten is dit beschreven in oplegnotities bij de betreffende deelrapporten.

De doorgevoerde wijzigingen leiden er niet toe dat naar aard en omvang sprake is van een wezenlijk ander plan. Het PIP blijft uitsluitend de realisatie van de BPL en gelieerde voorzieningen mogelijk maken. Het tracé van de BPL is niet veranderd, de bestemmingen veranderen niet wezenlijk. Om deze reden is bij de vaststelling teruggevallen op de reeds doorlopen procedure tot en met de ter visie legging van het ontwerp-inpassingsplan in 2010. Er is derhalve geen nieuwe zienswijzenprocedure doorlopen. Wel is de Nota van Zienswijzen 2010 aangepast indien de wijzigingen in het inpassingsplan 2012 dit noodzakelijk maakte. Hiertoe is een Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 opgesteld.

Aanleiding

In de regio Parkstad Limburg speelt een aantal problemen dat onder andere het gevolg is van de aanwezige verkeersstructuur. Het gaat om de hierna genoemde problemen die met de Buitenring moeten worden aangepakt:

1. Binnen de regio is sprake van een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke hiërarchie. Het gebied mist met name regionale stroomwegen, waardoor regionaal en lange-afstandverkeer worden afgewikkeld over wegen die hier minder geschikt voor zijn.
2. De interne bereikbaarheid is onvoldoende. Voor de verplaatsingen binnen Parkstad Limburg is er enerzijds sprake van capaciteitsknelpunten waardoor de doorstroming van het verkeer wordt gehinderd. Anderzijds is er sprake van lange reistijden als gevolg van de diffuse structuur van het wegennet.
3. De externe bereikbaarheid is onvoldoende. Een hoogwaardige verbinding tussen de oostflank van Parkstad Limburg en regio Aachen ontbreekt. Daarnaast doet het verkeer er relatief lang over om vanuit de oostzijde van Parkstad Limburg de A76 te bereiken. Dit leidt ertoe dat het oostelijk deel van Parkstad niet optimaal bereikbaar is.
4. De huidige verkeersstructuur heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Het gaat hierbij onder andere om luchtkwaliteitsproblemen, geluidshinder en barrièrewerking door het kras verplaatsen van het verkeer over het onderliggende wegennet.
5. Ook heeft de huidige verkeersstructuur een negatieve invloed op de verkeersveiligheid. Door de diffuse structuur van het wegennet in Parkstad Limburg is geen sprake van een heldere eenduidige wegcategorisering en een passende inrichting conform Duurzaam Veilig. In de regel is in zo'n situatie de kans op ongelukken groter.
6. De verkeersstructuur plaatst een rem op de economische ontwikkeling en het vestigings- en ondernemingsklimaat. De verkeersstructuur in Parkstad Limburg zorgt niet voor een optimale bereikbaarheid en draagt er op deze manier toe bij dat de economische en werkgelegenheidsontwikkeling in Parkstad Limburg achterblijven ten opzichte van het Nederlandse gemiddelde. Dit geldt met name voor de (noord)oostzijde van Parkstad Limburg waar de komende jaren juist nog verschillende ruimtelijke ontwikkelingen zijn voorzien.
7. De verkeersstructuur beperkt de ontwikkeling van de toeristisch-recreatieve sector. De ambitie bestaat om in Parkstad Limburg, naast Maastricht en het Heuvelland een derde toeristische recreatieve pijler voor Zuid-Limburg te ontwikkelen. Een goede bereikbaarheid van de aanwezige toeristische attracties (7 grote) is een van de voorwaarden om de toeristisch-recreatieve sector te versterken.

(zie ook: Deelrapport 3 Toetsing op doelbereik & MKBA)

De realisatie van de BPL leidt tot een verandering van de verkeersstructuur en biedt een oplossing voor of verbetering van de hiervoor genoemde problemen. In de volgende paragraaf wordt ingegaan op de doelen van het project. Aan de hand hiervan blijkt dat de doelen een antwoord geven op de problemen. Verderop in het inpassingsplan wordt hier nader op ingegaan.

Doelen Buitenring

De Buitenring is een infrastructureel project, met als doel het oplossen van de problemen in de verkeersstructuur van Parkstad Limburg. Functie en gebruik van het wegennet in de regio worden als gevolg van de aanleg van de Buitenring beter met elkaar in overeenstemming gebracht. Hierdoor wordt de bereikbaarheid van de verschillende kernen sterk verbeterd en dit leidt er toe dat het onderliggend wegennet ontlast wordt van doorgaand verkeer. Daardoor verbeteren de leefbaarheid en verkeersveiligheid, vooral in de woonkernen van Parkstad. Ook krijgen het ondernemersklimaat en de toeristisch-recreatieve sector een impuls.

De subdoelstellingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

1. Verbetering van de verkeersstructuur;
2. Verbetering van de interne bereikbaarheid;
3. Verbetering van de externe bereikbaarheid;
4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid;
5. Verbetering van de verkeersveiligheid;
6. Versterken van het vestigings-/ ondernemingsklimaat;

7. Versterken van de toeristisch-/ recreatieve sector.

Voor een verdere uitwerking van de (sub)doelen wordt verwezen naar paragraaf 1.4 waarin nut en noodzaak van het project uiteen worden gezet.

Via het project Buitenring Parkstad Limburg wordt eveneens een financiële impuls gegeven aan de ontwikkeling / versterking van de aanwezige natuur(gebieden) in de regio Parkstad Limburg en tevens aan het versterken c.q. tot stand komen van robuuste verbindingen tussen deze natuurgebieden en natuurgebieden in het aangrenzende buitenland.

1.2 Ligging plangebied

Het tracé van de BPL is opgenomen in afbeelding 1.1. Het tracé van de BPL loopt vanaf de aansluiting van de N298 op de A76 bij Nuth tot aan de aansluiting van de N300 op de N281 bij Avantis European Science and Businesspark. Het tracé heeft een totale lengte van circa 26 kilometer. Het tracé loopt circa 8 kilometer over bestaande wegen die worden aangepast of verbreed en circa 18 kilometer over nieuw aan te leggen wegen. De gemeenten waar het tracé doorheen loopt zijn Nuth, Heerlen, Schinnen, Brunssum, Onderbanken, Landgraaf en Kerkrade.

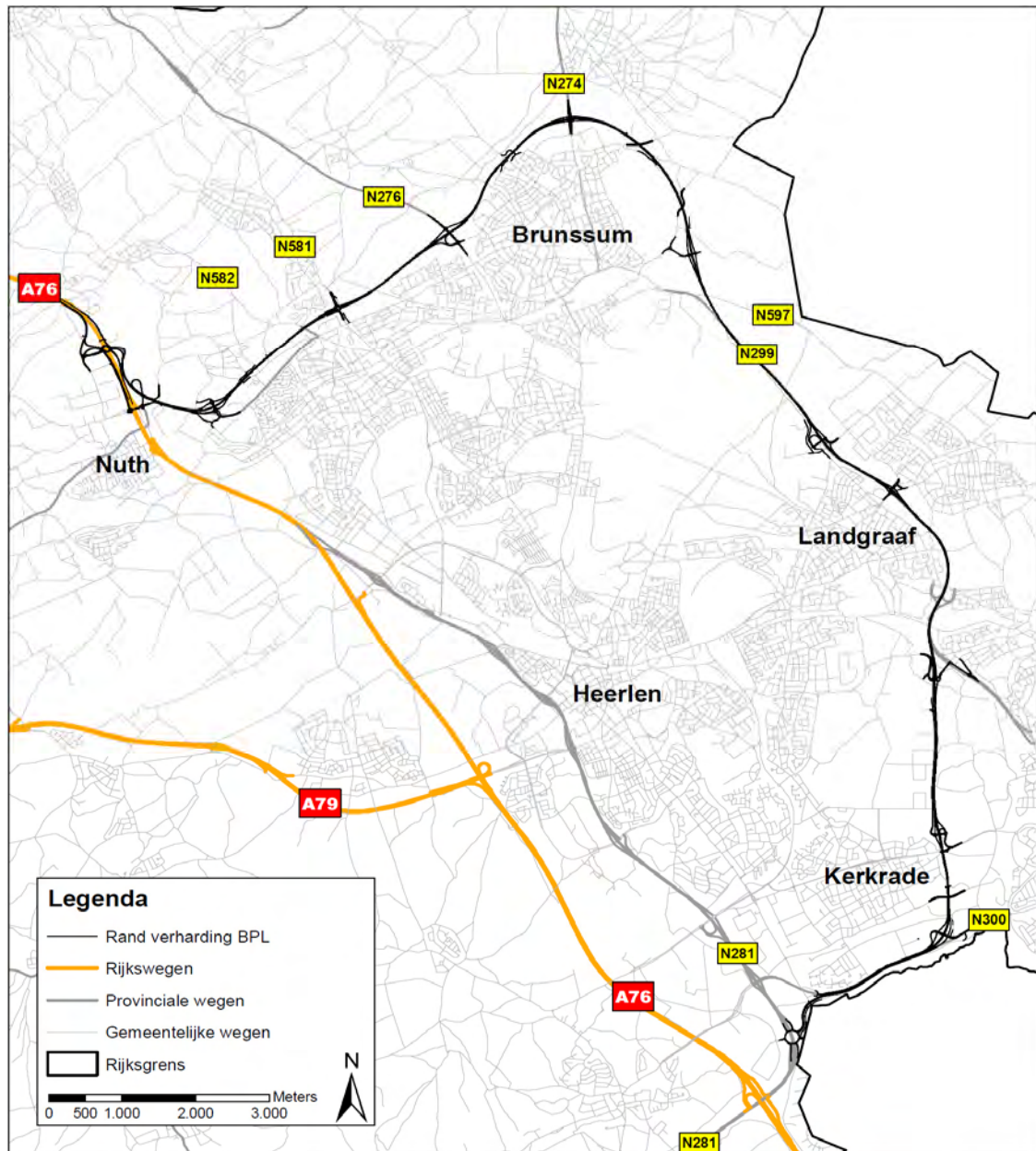
Korte beschrijving tracé Buitenring

Het tracé voor de Buitenring loopt vanaf de aansluiting op de A76 ter hoogte van bedrijventerrein de Horsel (inclusief aansluiting Nuth), ten zuiden van Kathagen (Nuth), ten noorden van de begraafplaats en langs Vaesrade en Amstenrade. De weg vervolgt zijn weg richting de Hommerterweg, het Van Hövell tot Westerfliehof, de Allee en langs de noordzijde van Amstenraderveld. Na de aansluiting op de N276 loopt het tracé langs de noordzijde van Brunssum naar de N274. Het tracé loopt om Brunssum heen, over de Mijntsteenweg naar de N299. De N299 wordt gevolgd tot aan de Torenstraat. Vanaf hier loopt het tracé over de Dentgenbachweg naar de Kaalheidersteenweg/ Kerkradersteenweg. Op deze locatie wordt het tracé doorgetrokken richting de Hamstraat (N300). Vanaf de aansluiting op de Hamstraat (N300) wordt deze weg gevolgd tot nabij de kruising met De Locht / Horbacherstraat, om vervolgens aan te sluiten op de N281 bij Avantis European Science and Business Park. In paragraaf 4.4 is een meer uitgebreide beschrijving van het tracé opgenomen. In de navolgende afbeelding is het tracé van de BPL opgenomen.

1.3 Provinciaal inpassingsplan

De realisatie van de Buitenring past niet in de vigerende bestemmingsplannen van de gemeenten binnen het plangebied. Om de realisatie van de Buitenring mogelijk te maken moeten deze bestemmingsplannen worden herzien. De Wet ruimtelijke ordening (Wro) biedt de mogelijkheid om voor projecten met een provinciaal belang een bestemmingsplan op provinciaal niveau op te stellen, een provinciaal inpassingsplan. Het tracé ligt in zeven gemeenten en is van belang voor de ontwikkeling van de regio Parkstad Limburg. Ook in het POL 2001 wordt al gerefereerd aan het regionale, grensoverschrijdende belang van de BPL en worden de voordelen van de realisatie genoemd. In het POL 2001 wordt ook aangegeven dat nog nader onderzoek zal worden uitgevoerd om tot een nadere keuze te kunnen komen. Inmiddels heeft dit onderzoek plaatsgevonden. Ook in de POL-aanvulling Nieuwe Wet ruimtelijke ordening (vastgesteld door Provinciale Staten d.d. 17-18 december 2008) wordt aangegeven dat een inpassingsplan wordt opgesteld voor de BPL, omdat dit past in de nieuwe werkwijze (overheden pakken hun eigen verantwoordelijkheid op) en in de systematiek van de Wro. Het inpassingsplan is het geëigende planologisch- juridische instrument om de realisatie van de BPL mogelijk te maken. Met als basis artikel 3.26 van de Wet ruimtelijke ordening heeft Provinciale Staten bepaald dat de BPL het provinciaal belang dient waarvoor het wenselijk is een inpassingsplan vast te stellen.

Om de realisatie van de BPL juridisch-planologisch mogelijk te maken zijn regels met een verbeelding opgesteld. Deze regels en de verbeelding vormen, vergezeld door de toelichting, het inpassingsplan.



Afbeelding 1.1 Tracé Buitenring

Het provinciaal belang

De BPL is een verbindingsweg van provinciaal en regionaal belang die door een zevental gemeenten loopt. Het betreft een volledige ringweg rondom de regio Parkstad Limburg. Tevens resulteert de ringweg in een goede ontsluiting tussen Aachen (Duitse achterland) en Parkstad. Daarnaast wordt de leefbaarheid waaronder de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en op meerdere plaatsen geluidsoverlast van veel kernen in Parkstad Limburg verbeterd. Ook wordt de doorstroming van het verkeer in de regio verbeterd en de bereikbaarheid van het gebied vergroot. Bovendien zal de BPL als katalysator gaan werken voor verdere economische ontwikkelingen in de regio Parkstad Limburg. Er is daarmee sprake van een gemeentetevoorschrijdend en provinciaal belang. Om samenhang (waaronder de ruimtelijke inpassing) en afstemming optimaal tot uiting te laten komen is een provinciaal inpassingsplan het meest geëigende juridisch-planologisch instrument.

Inpassingsplan in relatie tot Crisis- en herstelwet

Op 31 maart 2010 is de Crisis- en herstelwet in werking getreden. Deze wet is gericht op de versnelling van projecten in het ruimtelijke domein, om de economische crisis en haar gevolgen te bestrijden en een goed en duurzaam herstel van de economische structuur van Nederland te bevorderen. De wet

voorziet in nieuwe / aangepaste procedures om zo doelgericht een bijdrage te leveren aan werkgelegenheid en duurzaamheid. De Crisis- en herstelwet bevat twee categorieën maatregelen:

1. Tijdelijke maatregelen voor afgebakende projecten en bevoegdheden.
2. Wijzigingen van bijzondere wetten.

Deze laatste wijzigingen zijn voor alle projecten in het ruimtelijke domein van toepassing. In bijlage II van de wet zijn projecten (besluiten) opgenomen waarop de tijdelijke -maatregelen van toepassing zijn. De BPL is opgenomen in bijlage II van de wet, hetgeen betekent dat de tijdelijke maatregelen gelden voor het project Buitenring Parkstad Limburg. In de Crisis- en herstelwet zijn (onder andere) de volgende tijdelijke maatregelen opgenomen om een spoedig verloop van de beroepsprocedure te bevorderen:

- De rechter dient binnen 6 maanden na afloop van de beroepstermijn uitspraak te doen, tenzij deze bestuursrechter prejudiciële vragen stelt;
- Beroep is niet ontvankelijk als de gronden van beroep ontbreken (dus geen pro forma beroepschriften);
- De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak brengt, indien gevraagd binnen 2 maanden advies uit.

Het voorgaande kan leiden tot een snellere afronding van de procedure (circa een halfjaar tijdwinst). Tevens is in de Crisis- en herstelwet opgenomen dat een besluit waartegen bezwaar is gemaakt of beroep is ingesteld, ondanks schending van een geschreven of ongeschreven rechtsregel of algemeen rechtsbeginsel, door het orgaan dat op het bezwaar of beroep beslist, in stand kan worden gelaten indien aannemelijk is dat de belanghebbenden daardoor niet zijn benadeeld.

Ook is het in het kader van de Crisis- en herstelwet niet noodzakelijk om voor projecten die hieronder vallen, advies in te winnen bij de Commissie voor de m.e.r. De Provincie Limburg heeft besloten om de Tracénota / MER aansluiting Nuth en de Tweede Aanvulling MER niet voor advies toe te sturen aan de Commissie voor de m.e.r. De reden hiervoor is een inhoudelijke: de Provincie is uitstekend op de hoogte van de eerdere bevindingen en opmerkingen van de Commissie voor de m.e.r. en heeft hiermee rekening gehouden. Anderzijds is de planning voor de besluitvorming door Provinciale Staten over het inpassingsplan voor de Buitenring strak en de Provincie wil geen enkel risico op vertraging lopen.

Voorop staat dat Provinciale Staten door de Commissie voor de m.e.r. eerder geuite en gewenste zorgvuldigheid zondermeer in haar besluitvorming heeft meegenomen en betracht. Uiteraard is de Commissie voor de m.e.r. over het besluit geïnformeerd.

1.4 Doel

In deze paragraaf wordt nader ingegaan op het doel van de Buitenring en hoe deze doelen zullen worden bereikt (doelbereik). Bij het bepalen van het doelbereik van de Buitenring is gebruik gemaakt van de meest actuele prognoses op het gebied van bevolkingskrimp en mobiliteit. Het verkeersmodel is aangepast aan de meest recente ruimtelijke en demografische ontwikkelingen. Het doelbereik is bepaald aan de hand van de doelstellingen van de BPL, zoals deze in paragraaf 1.1 zijn uiteengezet. In deze paragraaf wordt voornamelijk een kwalitatieve beschrijving van het doelbereik van de aanleg van de Buitenring gegeven.

Verbeteren van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg

Op basis van de analyses zoals deze in deelrapport 3 bij dit inpassingsplan (Ecorys, Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA) zijn omschreven kan worden geconcludeerd dat de Buitenring voldoet aan de verschillende doelstellingen die de Provincie met de verbinding nastreeft. De Buitenring verbetert duidelijk de verkeersstructuur van Parkstad Limburg en de bereikbaarheid van het gebied, zowel intern als extern. Dit heeft ook zijn weerslag op de leefbaarheid in het gebied. Berekeningen laten zien dat de Buitenring in een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking in de woonkernen resulteert. Daarnaast resulteert de Buitenring ook in een beter ondernemingsklimaat en in meer arbeidsplaatsen.

Resumerend zijn de conclusies over de Buitenring positief. Het ontwerp van de Buitenring draagt hier in zeer sterke mate aan bij. De ontwerpsnelheid van 100 km/uur, 2x2-rijstroken, een maximum snelheid van 100 km/uur over de zo goed als volledige lengte¹, uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen en het feit dat de weg een nieuwe schakel vormt in een gebied met momenteel een diffuse verkeersstructuur zonder een duidelijke hiërarchie, zijn daarbij cruciale elementen.

De Buitenring is qua reistijd een aantrekkelijk alternatief voor bestaande routes in Parkstad Limburg met alle positieve effecten voor de leefbaarheid en de economie in het gebied van dien.

Verbetering van de verkeersstructuur

De verkeersstructuur in Parkstad Limburg is diffuus en een duidelijke hiërarchie binnen het wegennet ontbreekt. Het ontbreekt vooral aan duidelijk ingerichte routes om regionale en bovenregionale verkeersstromen met een herkomst of bestemming in de oostzijde van Parkstad Limburg af te wikkelen. Dit verkeer rijdt nu over het onderliggende wegennet door de bebouwde kom. Hierdoor komt het wegennet op weggebruikers vaak over als onsamenhangend, onoverzichtelijk en inconsistent.

De Provincie beoogt met de Buitenring de verkeersstructuur in Parkstad Limburg te verbeteren. Het doel is om met de Buitenring een duidelijke en passend ingerichte route voor regionaal en bovenregionaal verkeer te realiseren, die de kernen in Parkstad met elkaar en met andere regio's verbindt, en waarmee het onderliggende wegennet wordt ontlast van doorgaand verkeer. De Buitenring zal daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de beoogde lange termijn netwerkstructuur in Parkstad Limburg.

Verbetering van de interne bereikbaarheid

De interne bereikbaarheid heeft betrekking op de reistijd van verplaatsingen binnen Parkstad Limburg. De Buitenring beoogt de interne bereikbaarheid van Parkstad Limburg te verbeteren door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden (vooral aan de oostzijde) van Parkstad Limburg en betere doorstroming van het verkeer, waardoor de reistijden voor verplaatsingen binnen Parkstad Limburg afnemen. Niet alleen het autoverkeer profiteert hiervan maar ook de andere verkeersdeelnemers.

Verbetering van de externe bereikbaarheid

De externe bereikbaarheid van Parkstad Limburg is onvoldoende. Het gaat bij externe bereikbaarheid om verplaatsingen tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden, en om het doorgaand verkeer door Parkstad Limburg. De regio is niet optimaal ontsloten met omliggende regio's en vice versa. Er bestaat momenteel geen hoogwaardige verbinding die de oostzijde van Parkstad Limburg verbindt met Aachen. Ook de verbindingen van de oostzijde met de A76, de Westelijke Mijnstreek (N276) en Midden-Limburg (N274) zijn niet optimaal.

De Buitenring leidt tot een verbetering van de externe bereikbaarheid door te zorgen voor een betere ontsluiting van gebieden aan de oostzijde in Parkstad Limburg. Reistijden voor verplaatsingen tussen dit deel van Parkstad Limburg en omliggende regio's moeten hierdoor afnemen.

Verbetering van de verkeersleefbaarheid

Parkstad Limburg wordt op verschillende plaatsen geconfronteerd met leefbaarheidsproblemen als gevolg van verkeer. Het gaat hierbij om problemen met luchtkwaliteit, geluidshinder en barrièrewerking van drukke straten. De Buitenring zal de leefbaarheid in Parkstad Limburg verbeteren. Enerzijds zal de Buitenring zorgen dat minder verkeer wordt afgewikkeld door de woonkernen, door niet-bestemmings-verkeer zoveel mogelijk te verschuiven van het onderliggende wegennet naar de Buitenring. Anderzijds zal het ontstaan van nieuwe leefbaarheidsknelpunten na ingebruikname van de Buitenring zoveel mogelijk worden beperkt.

¹ Tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof en tussen Rimburgerweg en Landgraaf wordt een maximum snelheid van 80 km/uur gehanteerd. Dit ter reductie van stikstofdepositie op de aanliggende Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) en Brunsummerheide.

Versterking van het vestigings-/ondernemingsklimaat

De bereikbaarheid van Parkstad Limburg is niet optimaal. Dit leidt ertoe dat de economische ontwikkeling van de regio achterblijft bij het Nederlandse gemiddelde. Dit geldt met name voor de oostzijde van Parkstad Limburg. Met de realisatie van de Buitenring wordt beoogd de verkeersstructuur en de bereikbaarheid van Parkstad Limburg zodanig te verbeteren, dat het vestigings-/ondernemersklimaat in Parkstad Limburg voor bestaande en nieuwe bedrijven wordt versterkt en de economische ontwikkeling van de regio optimaal wordt ondersteund.

Versterking van de toeristisch-recreatieve sector

De toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg is sterk in ontwikkeling, maar de sector kan niet profiteren van een optimale ontsluiting over de weg. De ontsluiting van de toeristisch-recreatieve attracties schiet op een paar punten tekort. Hierdoor wordt het bezoeken van verschillende attracties ook minder gemakkelijk gecombineerd en lijken kansen om bezoek aan toeristisch-recreatieve attracties te stimuleren niet te kunnen worden benut. De realisatie van de Buitenring moet zorgen voor een betere ontsluitingsstructuur. Hiermee wordt het vestiging- en ondernemersklimaat voor de toeristisch-recreatieve sector in Parkstad Limburg versterkt en worden nieuwe ontwikkelingen in het gebied optimaal ondersteund.

De Buitenring wordt ook wel Parkstad Leisure Ring genoemd. Een dergelijke ring heeft de volgende voordelen:

- Bezoekers kunnen snel en gemakkelijk naar de bestemming van keuze;
- Door de ring zien bezoekers op de heen- en terugweg dat Parkstad Limburg meer te bieden heeft;
- Een stedelijke Leisure Ring is innovatief en onderscheidend in Nederland. (Maart 2009, 'Wij zijn wat we delen; wij zijn Parkstad!' Regiodialoog Parkstad en Provincie Limburg). Hiermee kan Parkstad Limburg zich sterker op de kaart zetten wat betreft toeristisch recreatieve mogelijkheden.

Onderbouwing 2x2 rijstroken

De Provincie Limburg zal de Buitenring realiseren als een weg met 2x2-rijstroken en grotendeels een maximaal toegestane snelheid van 100 kilometer per uur. Tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikerweg/Naanhof en tussen Rimbürgerweg en Landgraaf wordt een maximum snelheid van 80 km/uur gehanteerd. Dit ter reductie van stikstofdepositie op de aanliggende Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) en Brunssummerheide. Omdat de Buitenring met 2x2 rijstroken milieueffecten heeft, is in de Tracé Nota MER-UVS BPL onderzocht of verkeerskundig volstaan kan worden met een 2x1 profiel. Conclusie van deze analyse was dat er bij verschillende alternatieven op een beperkt aantal wegvakken volstaan zou kunnen worden met een 2x1-profiel. Vanwege toekomstvastheid en eenduidigheid van de verkeersstructuur is het echter niet gewenst en is besloten om op het gehele tracé een 2x2 profiel te realiseren.

Sinds het onderzoek uit de Tracénota MER-UVS is het verkeersmodel Parkstad Limburg aangepast aan de meest actuele prognoses wat betreft demografische ontwikkelingen (vergrijzing en bevolkingskrimp). Daarnaast zijn er wijzigingen aan het ontwerp doorgevoerd die gevolgen hebben voor de intensiteiten op de Buitenring. Om deze redenen is de analyse in het kader van het inpassingsplan nogmaals uitgevoerd. Uit het onderzoek blijkt dat slechts voor één wegvak een 2x1 profiel voldoende capaciteit zou bieden. Ook op de tracédelen waar de maximumsnelheid 80 km/uur is, zijn de intensiteiten dusdanig hoog dat een 2x2 profiel noodzakelijk is voor een goede afwikkeling van het verkeer. In paragraaf 4.2 van de toelichting wordt nader ingegaan op de noodzaak voor een wegprofiel van 2x2 rijstroken over het gehele tracé.

Kwantitatieve onderbouwing (MKBA)

In 2010 is een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) voor de Buitenring (inclusief de aansluiting Nuth en de B258) opgesteld. Uit de MKBA kwam naar voren dat de baten van de Buitenring opwogen tegen de benodigde investeringen. De MKBA had een positief saldo van kosten en baten van 43 miljoen Euro wat overeenkwam met een baten-kostenverhouding van 1,1.

In het kader van het voorliggende Inpassingsplan voor de Buitenring is de MKBA uit 2010 geactualiseerd. Deze actualisatie houdt rekening met de verschillende ontwikkelingen in het Buitenring sinds het opstellen van de vorige MKBA. Zo is in het voorliggende inpassingsplan aan de scope van de Buitenring een maatregelenpakket toegevoegd gericht op stikstofreductie en extra natuurontwikkeling. Onderdeel hiervan is onder meer een tijdelijke snelheidsbeperking op de Buitenring. Ook zijn de investeringskosten en de kosten voor beheer en onderhoud beter inzichtelijk geworden. Verder zijn in een aantal zienswijzen en beroepen op het Inpassingsplan opmerkingen en kanttekeningen geplaatst bij de methodiek en systematiek van de opgestelde MKBA in 2010. Los hiervan zijn tenslotte op nationaal niveau ook een aantal veranderingen in de MKBA-systematiek opgetreden sinds het voorjaar van 2010. De voorliggende MKBA is op al deze punten herzien. Het resultaat is daarmee een volledig geactualiseerde MKBA.

De geactualiseerde MKBA (zie tabel 1, inclusief verdeling van de kosten en baten over Limburg, overig Nederland en het buitenland) laat zien dat de maatschappelijke kosten en baten van de Buitenring tegen huidige inzichten nagenoeg met elkaar in evenwicht zijn. De maatschappelijke baten hebben een totale omvang van 474 miljoen Euro en de maatschappelijke kosten van 487 miljoen Euro. Per saldo resulteert een licht negatief saldo van kosten en baten van (afgerond) -14 miljoen Euro. De baten/kostenverhouding bedraagt 0,97 en daarmee afgerond 1,0. Let wel, in deze uitkomsten komen de kwalitatief gescoorde effecten niet tot uiting. Deze effecten zijn deels positief (effecten op robuustheid wegnen en op externe veiligheid) en deels negatief (effecten tijdens realisatieperiode en effecten op landschap).

In vergelijking met de uitkomsten van MKBA uit 2010 is het resultaat in voorliggende MKBA wat verslechterd. Het saldo van maatschappelijke kosten en baten is met 57 miljoen Euro afgenomen en de baten-kostenverhouding is met 0,1 punt gedaald. Op hoofdlijnen resulteren in voorliggende MKBA echter vergelijkbare einduitkomsten als in 2010.

Voor de resulterende MKBA-uitkomst is geanalyseerd welk deel van de kosten en baten van de Buitenring in Nederland en in het buitenland terechtkomt. Daarbij is aanvullend binnen Nederland geanalyseerd welk deel van de kosten en baten in Limburg en in 'overig Nederland' terechtkomt (zie ook de MKBA-tabel). Hoewel de uitkomsten met enige voorzichtigheid moeten worden betracht laten de analyses zien dat voor de 'BV Nederland' als geheel (de optelsom van Limburg en overig Nederland) een licht positief saldo (+3 miljoen euro) en een baten-kostenverhouding van afgerond 1,0 resulteert. Voor het buitenland (lees: Duitsland) heeft de Buitenring een negatief saldo van kosten en baten. De investeringen plus kosten voor beheer en onderhoud in de B258n wegen niet op tegen de baten die de B258n en de andere onderdelen van de Buitenring voor inwoners uit Duitsland bieden. Het saldo van kosten en baten bedraagt -17 miljoen Euro en de baten-kostenverhouding 0,6.

In de verdeling tussen Limburg en overig Nederland komt naar voren dat de baten van de Buitenring voor het overgrote deel in Limburg neerslaan. Enerzijds is dit een gevolg van de situering van de Buitenring 'ver' van overig Nederland, waardoor de baten nauwelijks provincie-overschrijdend zijn. Anderzijds geeft dit ook de regionale functie van de Buitenring weer. Daar staat tegenover dat de kosten van de Buitenring voor een belangrijk deel wel door 'overig Nederland' worden gedragen. Per saldo resulteert hierdoor voor Limburg een baten-kostenverhouding van 1,3 en voor overig Nederland een baten-kostenverhouding van 0,1.

De robuustheid van de uitkomsten is getoetst in aantal aanvullende gevoeligheidsanalyses. Bij een hoger economisch en demografisch groeiscenario bedraagt de baten/kostenverhouding 1,2. In een lager groeiscenario resulteert een baten-kostenverhouding van 0,8. Bij een meer voorspoedige demografische en economische ontwikkeling resulteert derhalve een hogere baten-kostenverhouding en vice versa.

1.5 Leeswijzer

Deze toelichting is als volgt opgebouwd. In hoofdstuk 2 wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven en worden de ontwikkelingen in de regio weergegeven die relevant zijn voor de Buitenring. Hoofdstuk 3 beschrijft het doorlopen voortraject, te weten de m.e.r.-procedure(s), de gekozen alternatieven en een beoordeling van de effecten. Hoofdstuk 4 beschrijft het uiteindelijk gekozen tracé van de Buitenring. Hoofdstuk 5 behelst, voor zover relevant, in hoofdlijnen de beleidsdocumenten die door de te onderscheiden overheden ten aanzien van het plangebied (initiatief) zijn vastgesteld. In hoofdstuk 6 komen de relevante milieutechnische aspecten aan bod evenals de overige aspecten, zoals ecologie, archeologie en de waterhuishouding.

Deze gehele toelichting vormt samen met de juridische regeling (regels en verbeelding) de basis voor de aanleg van de Buitenring. De regels en verbeelding vormen samen het juridisch bindende deel van dit inpassingsplan. De beschrijving van de regels is opgenomen in hoofdstuk 7 van deze toelichting. In hoofdstuk 8 en 9 wordt aangegeven dat het plan maatschappelijk en economisch uitvoerbaar wordt geacht.

Na de inhoudsopgave is een overzicht opgenomen van onderzoeksrapporten en toelichtende documenten. In deze toelichting wordt, waar nodig verwezen naar de onderzoeksdocumenten (deelrapporten). De resultaten van de onderzoeken, voor zover relevant voor dit inpassingsplan zijn kort weergegeven in deze toelichting en waar nodig juridisch planologisch doorvertaald in regels en verbeelding.

Tabel 1 Uitkomsten MKBA Buitenring, incl. verdeling maatschappelijke kosten en baten over Limburg, overig Nederland en buitenland (bedragen in contante waarde, in mln EUR)

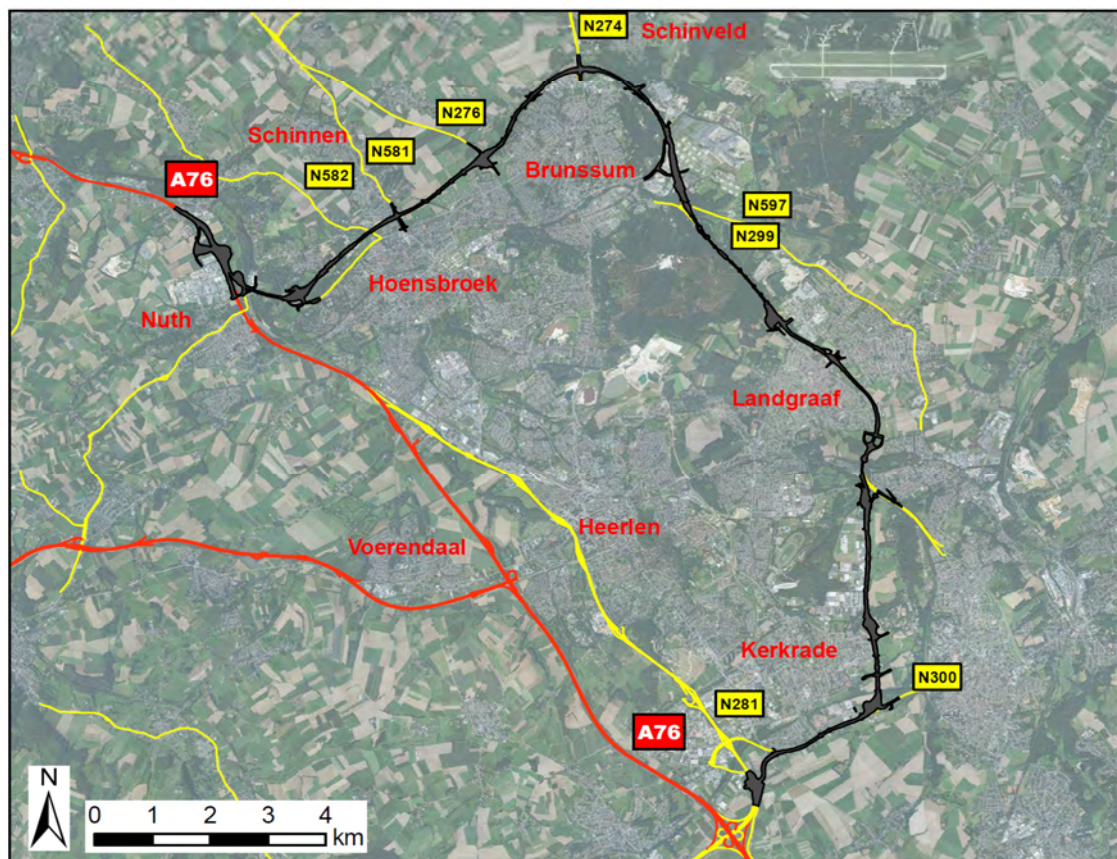
Projecteffect	Totaal	waarvan in Limburg	waarvan in overig Nederland	waarvan in buitenland
Bereikbaarheid				
Reistijd	344 miljoen Euro	323 miljoen Euro	6 miljoen Euro	15 miljoen Euro
Reisbetrouwbaarheid	39 miljoen Euro	37 miljoen Euro	1 miljoen Euro	2 miljoen Euro
Robuustheid	+ (klein positief effect)	+ (klein positief effect)	0 (neutraal effect)	+ (klein positief effect)
Variabele kosten	-83 miljoen Euro	-78 miljoen Euro	-2 miljoen Euro	-3 miljoen Euro
Effecten realisatieperiode	-(klein negatief effect)	-(klein negatief effect)	0 (neutraal effect)	-(klein negatief effect)
Indirecte effecten				
Indirecte effecten	60 miljoen Euro	56 miljoen Euro	1 miljoen Euro	3 miljoen Euro
Leefomgeving				
Effecten op CO ₂	-15 miljoen Euro	-13 miljoen Euro	0 miljoen Euro	-1 miljoen Euro
Effecten op NO _x	1 miljoen Euro	1 miljoen Euro	0 miljoen Euro	0 miljoen Euro
Effecten op PM ₁₀	8 miljoen Euro	7 miljoen Euro	0 miljoen Euro	1 miljoen Euro
Geluid	12 miljoen Euro	11 miljoen Euro	0 miljoen Euro	1 miljoen Euro
Natuur, landschap en recreatie				
Kwaliteit Natura 2000-gebied	0 (neutraal effect)	0 (neutraal effect)	0 (neutraal effect)	0 (neutraal effect)
Baten uitbreiding natuurareaal	3 miljoen Euro	3 miljoen Euro	0 miljoen Euro	0 miljoen Euro
Effecten op landschap	-(klein negatief effect)	-(klein negatief effect)	0 (neutraal effect)	-(klein negatief effect)
Veiligheid				
SEH-gewonden	7 miljoen Euro	6 miljoen Euro	0 miljoen Euro	1 miljoen Euro
Ziekenhuisgewonden	61 miljoen Euro	55 miljoen Euro	0 miljoen Euro	6 miljoen Euro
Verkeersdoden	37 miljoen Euro	33 miljoen Euro	0 miljoen Euro	4 miljoen Euro
Externe veiligheid	+ (klein positief effect)	+ (klein positief effect)	0 (neutraal effect)	+ (klein positief effect)
Totaal maatschappelijke baten	474 miljoen Euro	441 miljoen Euro	7 miljoen Euro	27 miljoen Euro
Kosten				
Investeringskosten	-414 miljoen Euro	-260 miljoen Euro	-117 miljoen Euro	-36 miljoen Euro
Kosten beheer en onderhoud	-74 miljoen Euro	-67 miljoen Euro	0 miljoen Euro	-6 miljoen Euro
Vermeden investeringen	0 miljoen Euro	0 miljoen Euro	0 miljoen Euro	0 miljoen Euro
Totaal maatschappelijke kosten	-487 miljoen Euro	-328 miljoen Euro	-117 miljoen Euro	-43 miljoen Euro
Uitkomst MKBA				
Netto Contante Waarde	-14 miljoen Euro	113 miljoen Euro	-110 miljoen Euro	-17 miljoen Euro
Baten/kostenverhouding	1,0	1,3	0,1	0,6

2 Gebied en omgeving

In dit hoofdstuk wordt de bestaande situatie in het plangebied beschreven. Daarnaast worden de ontwikkelingen beschreven die zich de komende jaren in de regio Parkstad Limburg voordoen en die een impact hebben op het plangebied en de aanleg van de BPL.

2.1 Beschrijving en waardering plangebied en omgeving

De omgeving van de BPL is sterk verstedelijkt. De stedelijke gebieden van Brunssum, Heerlen, Landgraaf en Kerkrade vormen een aaneengesloten stedelijke agglomeratie. In en rondom dit gebied is een zeer divers cultuurhistorisch landschapspatroon aanwezig. Dit blijkt ook uit onderstaande luchtfoto van het plangebied. Ook achter in het rapport is een luchtfoto opgenomen met toponiemen op A3-formaat.



Afbeelding 2.2 Luchtfoto Buitenring Parkstad

Kwaliteiten

Het voor Zuid-Limburg kenmerkende reliëf van het gebied is zeer bepalend voor de landschappelijke karakteristiek. Enkele gebieden, zoals de Brunssummerheide en de gebieden rond het stedelijke gebied, zoals het gebied ten noorden van Brunssum, vormen nog steeds relatief grootschalige ruimtelijke en landschappelijke eenheden. Op verschillende plaatsen zijn uitzichten over het open gebied aanwezig. Dit is natuurlijk het geval in de open gebieden aan de noord- en zuidzijde van Parkstad Limburg. Maar ook binnen de landschappelijk meer verdichte delen van het landschap zijn, als gevolg van het aanwezige reliëf, lokaal mooie uitzichten aanwezig. Dit is onder meer het geval vanaf een aantal mijnsteenbergen en vanaf hoge gebiedsdelen, zoals het gebied tussen Landgraaf en Kerkrade.

Knelpunten

Als gevolg van de stedelijke ontwikkelingen, de aanwezigheid van veel infrastructuur en het stedelijke gebruik van grote delen van het buitengebied, staat het landschap van Parkstad Limburg zwaar onder druk. Gevolgen hiervan zijn voortgaande versnippering, doorsnijding en ruimtebeslag op de resterende

landschappelijke gebieden. De landschappelijke samenhang is door deze ontwikkelingen nadrukkelijk verminderd. Het landschap is daarnaast op veel plaatsen verstoord als gevolg van diverse vormen van industriële activiteit. Onder meer industrie- en bedrijventerreinen, spoorlijnen en rangeerterreinen, zuiveringsinstallaties, hoogspanningstracés, trafostations en groeves vormen in veel gevallen sterke visuele verstoringen in het landschap. Opvallend is dat binnen het centrale deel van Parkstad Limburg de hoeveelheid open ruimte zeer beperkt is. Open gebieden bevinden zich aan de zuidzijde, aan de grens met Duitsland, en noordzijde, ten noorden van Brunssum. Doordat het centrale deel van Parkstad Limburg landschappelijk sterk verdicht is, is de oriëntatie in het gebied ook minder eenvoudig. De doorgaande wegen hebben hier naast een negatieve ook een positieve invloed op de leesbaarheid en oriëntatie in het landschap.

Landschappelijk en cultuurhistorisch waardevolle gebieden

Vrijwel het hele Heuvelland Zuid-Limburg is, met uitzondering van het sterk verstedelijkte Parkstad Limburg, als Nationaal Landschap aangewezen. Het tracé wordt zodanig ingepast dat landschappelijke aantasting van de Rijksbufferzone en Nationaal Landschap tot een minimum beperkt blijft. Ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum is het tracé hiertoe (verdiept) dicht tegen de bebouwingsgrens aan gelegd waarbij sprake is van een afweging tussen hinder voor bewoners en aantasting van het landschap. De grens van de Rijksbufferzone (omgeving Hoensbroek, Brunssum) en het Nationaal Landschap wordt gevormd door de grens stedelijke dynamiek van Parkstad Limburg, zoals deze vastgelegd is in het POL. Al in de POL-aanvulling Nationaal Landschap Zuid-Limburg (2005) is met instemming van het Rijk vastgelegd dat 'met de vaststelling van het definitieve tracé van de Buitenring Parkstad de grens van het gebied stedelijke dynamiek Parkstad komt te liggen ter plekke van het tracé van de Buitenring en dat daarmee ook de grens van het Nationaal Landschap verschuift naar de plaats van het tracé van de Buitenring Parkstad voor het deel van de Buitenring tussen Nuth en Schinveld; echter alleen indien en voor zover het definitieve tracé buiten het huidige POL-gebied stedelijke dynamiek komt te liggen'. In de recente POL-aanvulling "Verstedelijking, Gebiedsontwikkeling en Kwaliteitsverbetering" is ook de koppeling tussen rijksbufferzone en grens stedelijke dynamiek bevestigd.

Binnen Parkstad bestaan desondanks gebieden met een hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde. De grootste gebieden zijn de Brunssummerheide, de Schinveldse bossen en ook het zacht glooiende open landbouwgebied ten noorden van Brunssum. De landschappelijke en cultuurhistorische waarde komt tot uiting in de open dorpsstructuur en in de al dan niet verdiept in het landschap gelegen wegen en lanen die de verschillende kernen met elkaar verbinden. Ook de landschappelijke gebieden tussen de stedelijke concentratiegebieden vertegenwoordigen doorgaans een middelhoge tot hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde. Dit hangt onder meer samen met de aanwezigheid van beekdalen met zijbeken, bosgebieden en de landschappelijke afwisseling binnen deze gebieden. Hiernaast zijn ook veel park- en recreatiegebieden aanwezig, die een hoge landschappelijke en cultuurhistorische waarde hebben. Te denken valt aan kasteel- en landgoedparken, stadsparken, golfbanen, uitzichtheuvels (voormalige mijnsteenbergen), et cetera. Met name de open ruimtes tussen de bebouwing en bosgebieden en uitzichtpunten over de omgeving zijn zeer waardevol voor de beleving van en oriëntatie in het gebied. Ook is er een zeer sterke samenhang aanwezig tussen de aanwezige (dries)dorpen, zoals Amstenrade en Merkelbeek en het omringende landschap.

Bij het ontwerp en de bepaling van het tracé van de BPL is met de waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische aspecten van het gebied zoveel mogelijk rekening gehouden. In het vervolg van deze toelichting wordt ingegaan op de afwegingen die hierbij zijn gemaakt.

Huidige verkeersstructuur Parkstad Limburg

De westzijde van Parkstad Limburg wordt goed ontsloten door de autosnelweg A76. Deze weg is het Nederlandse deel van de E314 tussen de A2 van en naar België (Leuven - Hasselt - Nederlandse grens) en de A4 in Duitsland (Köln - Aachen - Nederlandse grens). In Nederland kruist de A76 op knooppunt Kerensheide bij Stein de A2 (Amsterdam - Maastricht). Vanuit Nederland is de route via de A2 en de A76 een belangrijke aanrijroute voor Parkstad Limburg. Parkstad Limburg heeft daarnaast via de A79 (de verbindingsweg tussen de A2 en de A76) een directe oost-westverbinding met Maastricht. Regionaal is Parkstad Limburg te bereiken via de N276, N274, L42, L223, L231, N281 en N298.

Binnen en rondom Parkstad Limburg zorgt een regionaal wegennet voor de interne verbindingen. Dit net, bestaande uit de N281, N298, N299 en de N300 verbindt de kernen binnen Parkstad Limburg met elkaar. Parkstad Limburg heeft diverse aansluitingen op de A76. De N298 sluit bij Nuth aan op de A76 en de N281 sluit bij knooppunt Ten Esschen en bij knooppunt Bocholtz aan op de A76. De N281 ligt ten westen van Heerlen parallel aan de A76. Doorgaand verkeer maakt gebruik van de A76 en verkeer met herkomst en bestemming Heerlen en Kerkrade maakt gebruik van de N281. Industrierrein De Beitel tussen de A76 en de N281 heeft geen directe aansluiting op de A76, verkeer wordt via de N281 naar deze locatie geleid.

Uit een analyse van de verkeersstructuur van Parkstad Limburg blijkt dat de structuur voornamelijk georiënteerd is op de N281/A76. Vanaf deze wegen lopen in noordoostelijke richting allerlei verbindingen van een verschillend kwaliteitsniveau waarbij op enkele plaatsen dwarsverbanden zijn. De structuur is diffuus en kent geen duidelijke hiërarchie. Uit een analyse van intensiteiten op de wegen en de verkeersafwikkeling blijkt dat er op het wegennet binnen Parkstad Limburg diverse bereikbaarheidsknelpunten bestaan:

- Beide aansluitingen van de N281 op de A76 bij Heerlen.
- De route tussen Heerlen en Landgraaf (Heerlenseweg).
- De route tussen de aansluiting N281 en Kerkrade (N300).
- Gebied rondom Hoensbroek.
- A76 tussen Nuth en Ten Esschen.
- De route van Kerkrade naar Richterich.

Deze knelpunten hebben een ongunstig effect op de economische ontwikkeling van het gebied.

2.2 Ontwikkelingen in de regio

Behalve de realisatie van de BPL zijn nog diverse andere ontwikkelingen gepland die een relatie hebben met de infrastructuur binnen Parkstad Limburg. In deze paragraaf worden de in ontwikkeling zijnde projecten kort beschreven.

Deze ontwikkelingen worden niet meegenomen in dit inpassingsplan, bij de afweging van belangen en bij de uitvoering van de onderzoeken zijn de projecten wel in ogenschouw genomen.

Avantislijn

De Avantislijn zal een grensoverschrijdende lightrailverbinding gaan worden. De beoogde lijn loopt vanaf station Kerkrade via de stations Spekholzerheide, Avantis, Aachen-Richterich, Aachen West (RWTH) naar het centraal station van Aachen. De Avantislijn verbindt Parkstad Limburg, het science- en businesspark Avantis, de Campus RWTH en Aachen met elkaar en zal daarmee economisch van zeer groot belang zijn voor de regio.

B258n

In verband met de verkeersafwikkeling in Nordraum Aachen is het Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen (Straßen NRW) voornemens de B258n door te trekken naar de BPL. In de onderzoeken voor de Buitenring zijn infrastructurele ontwikkelingen meegenomen waarvoor vastgesteld beleid bestaat. Bundesminister Ramsauer heeft in 2011 nogmaals bevestigd dat de B258n nog steeds is opgenomen in het Bundesverkehrswegeplan met de kwalificatie "vordringlicher Bedarf". De financiering van de weg is voorzien en nut en noodzaak zijn aangetoond. Inmiddels is een UVS (Milieueffectrapport) opgesteld. De B258n is daarom binnen de planvorming voor de Buitenring als uitgangspunt meegenomen.

De Nederlandse Minister van Verkeer & Waterstaat heeft in een brief d.d. 24 juni 2010 uitgesproken dat hij er alle vertrouwen in heeft dat zijn Duitse collega het belang van de B258n voor Limburg onderkent en de grensoverschrijdende effecten in de verkeersstudie (zie hieronder) meeneemt.

De in het inpassingsplan voorziene variant van de aansluiting van de Buitenring op het verkeersplein van Avantis gaat ervan uit dat de B258n wordt aangelegd. Wanneer de B258n onverhoopt niet wordt

aangelegd, zal de verkeerssituatie rondom Avantis opnieuw bekeken moeten worden en zullen er mogelijk aanvullende maatregelen op of rondom het verkeersplein moeten worden getroffen. Hierbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan ombouw van het verkeersplein tot een volwaardig turboverkeersplein, zoals ook voorzien is bij de aansluiting van de Buitenring op de A76 in Nuth. Een andere mogelijkheid is uitbreiding van het verkeersplein met vrije bypasses en/of fly-overs voor de drukste verkeersrelaties. Gezien de herhaaldelijk bevestigde Duitse voornemens om de B258n daadwerkelijk aan te leggen, is er geen aanleiding om thans al vooruit te lopen op mogelijke aanpassingen van het verkeersplein.

In een brief d.d. 20 juli 2010 bevestigt de Städteregion Aachen dat de opdracht voor de bouw van een grensoverschrijdend verkeersmodel wordt verstrekt. De resultaten van de op dit model gebaseerde verkeersstudie zullen ook worden benut in het verdere proces van de B258n en de politieke besluitvorming daarover.

Er is dus in Duitsland op dit moment nog geen keuze gemaakt tussen de verschillende varianten voor de B258n. Daarom is in het inpassingsplan nog geen concreet aansluitingspunt opgenomen. In een gesprek op 29 september 2008 met de destijds verantwoordelijke Parlementarischer Staatssekretär Achim Grossmann is naar voren gekomen dat verkeerskundig gezien de meest waarschijnlijke variant de meest oostelijke is. De aansluiting Hamstraat is dusdanig dat de aansluiting van de B258n in zijn meest oostelijke variant op deze locatie niet onmogelijk wordt gemaakt. Internationale afspraken over een concreet grensoverschrijdingspunt worden, zo is van beide zijden bevestigd, gemaakt op het moment dat de procedure verder wordt opgepakt. Dit zal gebeuren nadat de uitkomsten van de verkeersstudie bekend zijn.

De exacte locatie en vormgeving van de aansluiting van de B258n op de BPL moet echter nog worden onderzocht.

L42n

De L42n betreft de Randweg Abdissenbosch. Deze weg vormt een nieuwe verbinding tussen Landgraaf en Geilenkirchen. In combinatie met de BPL biedt deze weg een optimale verbinding tussen Nederland en Duitsland. In een brief d.d. 16 april 2012 van de provincie aan het Duits bevoegd gezag is nogmaals aangedrongen op de aanleg van deze weg.

Campus Avantis: nieuwe energie en medische technologie

Het grensoverschrijdende Avantis European Science and Business Park wil nieuwe technologieën de ruimte bieden die zij nodig hebben om zich (verder) te ontwikkelen en de synergie bieden tussen research, ontwikkeling en internationaal management. Een nieuw hotel en conferentiecentrum maken onderdeel uit van de plannen.

De regio zal zich vooral richten op faciliterend beleid door sterk in te zetten op de bereikbaarheid van het Science and Business Park via het openbaar vervoer, maar ook de aansluiting van de BPL op de N281 zal bijdragen aan de ontsluiting van het park en zal een positieve impuls geven aan de economische ontwikkeling. Daarnaast zet Parkstad Limburg in op de verknoping van onderwijs-onderzoek-ondernemers in de regio en over de grens. Op deze wijze worden optimale voorwaarden gecreëerd voor marktpartijen om beide kansenclusters verder ontwikkelen.

RWTH Aachen University

De Rheinisch Westfälische Technische Hochschule (RWTH) Aachen University is één van de belangrijkste universiteiten op het gebied van nieuwe technologieën in Europa. In 262 instituten wordt - vaak samen met global players uit het bedrijfsleven - research gedaan naar nieuwe oplossingen en producten vooral op de gebieden Nieuwe Energie, Automotive, ICT, Productietechnologie en Nieuwe Materialen.

In de komende jaren worden twee nieuwe campussen toegevoegd op Avantis European Science and Businesspark, hetgeen voor veel nieuwe werkgelegenheid zal zorgen en toename van inwoners binnen de regio. De BPL zal bijdragen aan de bereikbaarheid van de Universiteit.

De kernen Brunssum, Landgraaf en Kerkrade hebben plannen voor nieuw stedelijk gebied. De bereikbaarheid is met de huidige verkeersstructuur niet optimaal. De aanleg van de BPL moet hier verandering in brengen.

Nature Wonder World

Momenteel vindt een haalbaarheidsstudie plaats voor het zogeheten Nature Wonder World. Dat is een beoogd attractiepark in een voormalige groeve te Brunssum waarin zeven wereld natuurwonderen zijn te bezichtigen. De natuurwonderen, die in Brunssum worden nagebootst, zijn: The Grand Canyon in de Verenigde Staten, het koraalrif Great Barrier Reef in Australië, de Mexicaanse vulkaan Paricutin, de Victoriawatervallen in Zimbabwe, de Mount Everest in het Himalayagebergte, de haven van Rio de Janeiro in Brazilië en het noorderlicht op de Noordpool.

Medio 2011 heeft de gemeente Brunssum met steun van Parkstad Limburg besloten samen met initiatiefnemer ADDVentures een ontwikkelings- en haalbaarheidsstudie te maken voor het pretpark. ADDVentures heeft hiervoor een consortium gevormd met de bedrijven Cofely GDF Suez, VolkerWessels/Bouwbedrijven Jongen en Grontmij.

Parkstad Limburg telt al veel toeristische trekpleisters zoals PinkPop, SnowWorld, GajaZoo, Mondo Verde, de stoomtrein, de woonboulevard, de golfbaan, het Thermenmuseum en het Discovery Center Continium.

3 Milieueffectrapportage

3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de verschillende milieueffectrapportages die zijn opgesteld in het kader van de Buitenring. Het doel van een milieueffectrapport (MER) is om het milieu een volwaardige plek te geven in de besluitvorming over projecten die grote gevolgen kunnen hebben voor het milieu. De realisatie van de Buitenring is een dergelijk project. De plicht om voor de BPL een MER op te stellen volgt uit het Besluit milieueffectrapportage en de Wet milieubeheer. Het Besluit m.e.r. bevat een lijst met type projecten waarvoor het opstellen van een MER verplicht is. In de Wet milieubeheer is aangegeven aan welke inhoudelijke eisen een MER moet voldoen.

M.e.r.-plicht

Het aanleggen van een weg met vier rijstroken met een lengte van 10 kilometer of langer is volgens bijlage C van het Besluit m.e.r. m.e.r.-plichtig. Omdat de BPL bestaat uit vier rijstroken en de lengte van nieuwe weggedeelten de norm van 10 kilometer overschrijdt, is voor de BPL een m.e.r.-procedure doorlopen. Hierbij is ervoor gekozen om de procedure in twee fasen te doorlopen. In fase 1 zijn verschillende zoekgebieden voor de BPL met elkaar vergeleken, met als doel concrete ruimtelijke reserveringen (corridor) in het POL 2001 op te nemen. In fase 2 zijn vervolgens tracéalternatieven binnen de corridor bepaald en met elkaar vergeleken.

MER fase 1

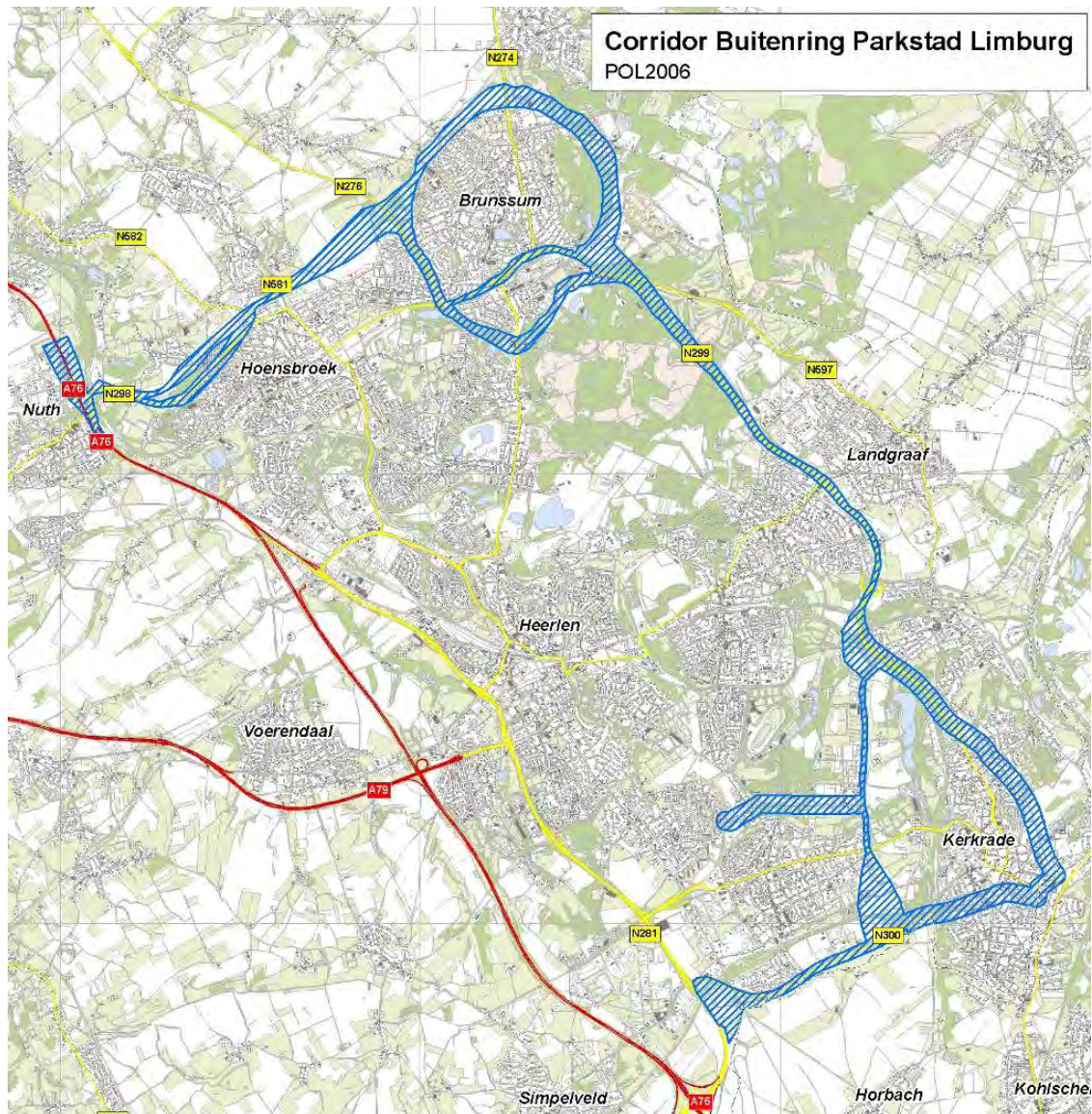
Het eerste MER dat voor de BPL is opgesteld was gekoppeld aan het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) 2001, waarin een zoekgebied (corridor) is opgenomen voor het tracé van de BPL. In dit MER stond het beoordelen en vergelijken van mogelijke zoekgebieden centraal. In het POL 2006 (september 2006) hebben Provinciale Staten nut en noodzaak van de BPL opnieuw onderschreven en bevestigd. In aanvulling op de corridor van het POL 2001 zijn in het POL 2006 op verzoek van de gemeente Kerkrade twee extra corridors binnen deze gemeente opgenomen, namelijk het traject Roderlandbaan-Nieuwstraat-Domaniale Mijnstraat en het traject Tunnelweg-Binnenring, zie Afbeelding 3.1.

MER fase 2

In 2006 hebben de Parkstad Limburg gemeenten, de gemeente Nuth en de Provincie Limburg besloten om over te gaan tot het realisatieproces. Hiertoe is een tweede m.e.r.-procedure voor de BPL opgestart, gericht op een tracékeuze voor de BPL. In juni 2006 is deze procedure gestart met de terinzagelegging van de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (kenmerk 110621/CE6/OJ1/000213), waarin verschillende tracéalternatieven voor de BPL zijn beschreven. De tracéalternatieven zijn bepaald op basis van een conflictanalyse waarbij binnen de corridor gezocht is naar conflictarme tracés.

In het MER fase 2 zijn de tracéalternatieven op hun effecten onderzocht. In dit MER zijn ook de ruimtelijke ontwikkelingen sinds 2000, wijzigingen in wetgeving en uitgangspunten, de tracéalternatieven van Kerkrade, het tunnelalternatief in Brunssum, enkele bestuurlijk gewenste varianten en de integratie van de procedures voor de BPL en de B258n betrokken.

In mei 2008 is het onderzoek afgerond en heeft de Provincie Limburg een bestuurlijk voorkeurstacé voor de BPL bepaald. Het MER fase 2 en het bestuurlijk voorkeurstacé hebben vervolgens 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder kunnen reageren op de inhoud van deze stukken.



Afbeelding 3.1 Corridor Buitenring Parkstad Limburg, POL 2006

De inhoud van het MER fase 2 is vervolgens getoetst door de Commissie voor de m.e.r.². Mede op basis van de inspraakreacties heeft de Commissie voor de m.e.r. voor een aantal punten gevraagd om aanvullende informatie in het MER op te nemen. Deze aanvullende informatie is opgenomen in een eerste aanvulling op het MER fase 2. De informatie uit het MER fase 2, inclusief de eerste aanvulling heeft de Provincie Limburg gebruikt om een besluit te nemen over een voorkeustracé voor de Buitenring. De Provincie heeft dit besluit genomen door middel van een bestuurlijk standpunt over een voorkeustracé. Dit bestuurlijk standpunt is gevoegd bij het inpassingsplan onder V Toelichtende documenten.

Op basis van het MER fase 2 en de eerste aanvulling heeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies uitgebracht waarin zij aangeeft dat er voldoende informatie aanwezig is om een gefundeerd besluit te kunnen nemen over een voorkeustracé. In haar toetsingsadvies geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat in het kader van de uitwerking van dit voorkeustracé in een inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Deze extra informatie is opgenomen in een tweede aanvulling op het MER fase 2, zie deelrapport 2 Tweede aanvulling MER Buitenring.

² In paragraaf 8.3 is een toelichting genomen op de rol van de Commissie m.e.r.

MER aansluiting Nuth

Uitgangspunt in het MER fase 2 was dat de aansluiting van de Buitenring op de A76 bij Nuth door Rijkswaterstaat zou worden aangepast. Om deze reden is in het MER fase 2 uitgegaan van een tijdelijke oplossing waarbij de Buitenring aansluit op de huidige aansluiting Nuth. Eind 2008 heeft de Provincie Limburg met de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat (thans Infrastructuur en Milieu) afgesproken dat de Provincie de aansluiting verder uitwerkt en opneemt in het (ontwerp)inpassingsplan voor de Buitenring. Omdat de effecten van de aanpassing van de aansluiting Nuth niet zijn meegenomen in het MER fase 2, is besloten om voor de aansluiting Nuth een separate m.e.r.-procedure te doorlopen.

In de volgende paragrafen wordt achtereenvolgens nader ingegaan op het MER fase 1 en fase 2, het voorkeursalternatief en tenslotte het MER voor de aansluiting Nuth.

3.2 MER Fase 1: Corridor-MER

Aanleiding MER fase 1

In de Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg (augustus 2000, nr 13/99009244/VVB/RJ) (verder te noemen Corridor-MER) is beschreven dat één van de opgaven van het provinciale ruimtelijke beleid uit het POL 2001 het verbeteren van de structuur en de bereikbaarheid van de regio Parkstad is. Met name aan de oostzijde wordt de bestaande structuur onduidelijk bevonden en is er sprake van bereikbaarheidsproblemen. Als oplossing is gekozen voor het concept 'Buitenring' een regionaal verbindende weg in Parkstad Limburg. Een complete Buitenring bestaat uit nieuwe weggedeelten, in combinatie met wegverbreding en kwaliteitsverbetering van bestaande weggedeelten. In het Corridor-MER zijn zoekgebieden met elkaar vergeleken door de kwetsbaarheden binnen deze zoekgebieden voor een aantal thema's in beeld te brengen.

Zoekgebieden BPL

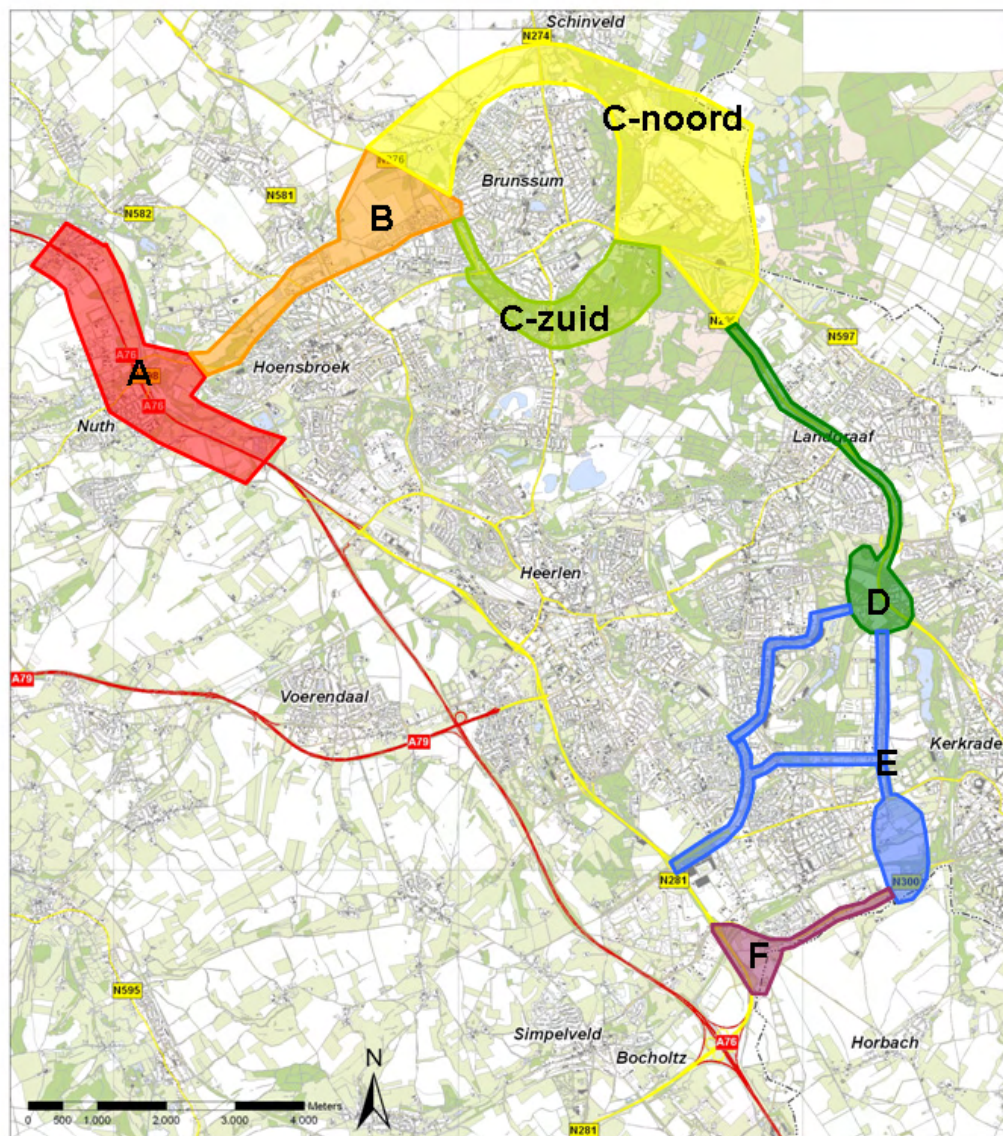
In het Corridor-MER is het zoekgebied voor de BPL opgedeeld in een aantal segmenten:

- A. Aansluiting BPL op de A76 bij Nuth.
- B. Vaesrade/Hoensbroek tot Brunssum.
- C. Passage van Brunssum (Noord of Zuid).
- D. N299 vanaf Brunssum tot aansluiting De Hopel.
- E. Doortrekking Dentgenbachweg naar N300 of opwaardering bestaande routes.
- F. Aansluiting N300 op N281 (alleen aan de orde bij doortrekking Dentgenbachweg).

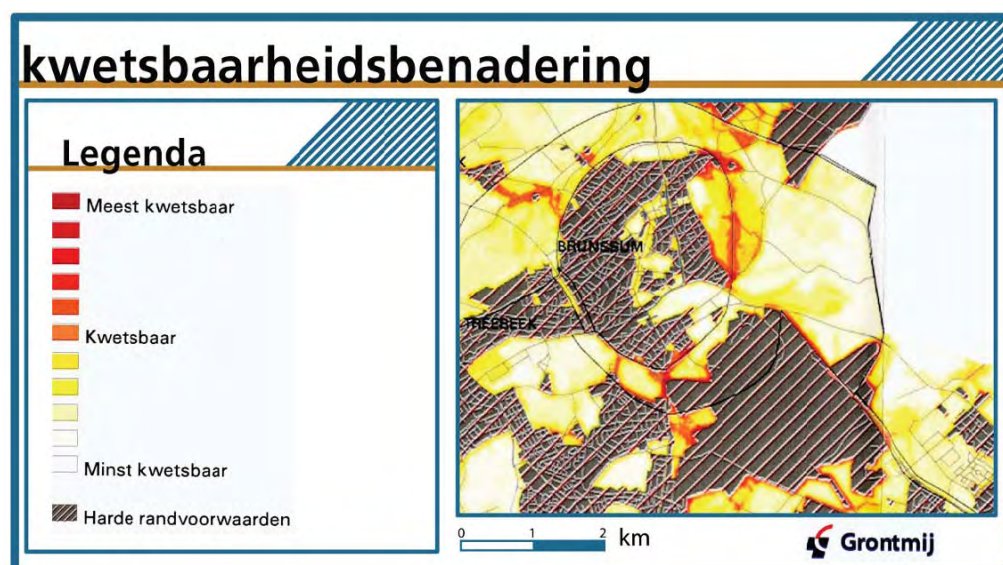
In het Corridor-MER zijn binnen deze segmenten de verschillende kwetsbaarheden in beeld gebracht voor de thema's:

- Ruimtegebruik en ruimtelijke ordening;
- Natuur en landschap;
- Cultuurhistorie en archeologie;
- Bodem en water;
- Woon- en leefmilieu.

Binnen deze thema's is onderscheid gemaakt tussen gebieden waar de realisatie van de BPL niet gewenst is (harde voorwaarden) en overige gebieden die in meer of mindere mate kwetsbaar zijn voor de realisatie van de BPL. Deze overige gebieden zijn gewaardeerd op basis van hun kwetsbaarheid, zie afbeelding 3.3. Vervolgens zijn de kwetsbaarheden voor alle thema's gecombineerd tot kwetsbaarheidskaarten per thema. Deze themakaarten zijn vervolgens gecombineerd tot een integrale kwetsbaarheidskaart voor alle thema's. Op basis van deze kaart is een zone (corridor) aangeduid waarbinnen de beoogde aanleg van de BPL is voorzien. Bij het bepalen van deze corridor zijn de kwetsbaarheden zo veel mogelijk ontzien. Het Corridor-MER heeft daarmee geleid tot een zoekgebied voor de BPL, dat is vastgelegd in zowel het POL2001 als het POL2006, zie afbeelding 3.1.



Afbeelding 3.2 Indeling segmenten Corridor-MER



Afbeelding 3.3 kwetsbaarheidsbenadering MER fase 1 Buitenring Parkstad Limburg

Op 17 april 2001 heeft de Commissie voor de m.e.r. een toetsingsadvies uitgebracht over het Corridor-MER. In dit toetsingsadvies geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat de essentiële informatie in het Corridor-MER aanwezig is om een besluit te kunnen nemen over de begrenzing van het zoekgebied voor de Buitenring in het POL 2001.

3.3 MER Fase 2: Tracénota/MER-UVS

In 2006 hebben de Parkstad Limburg gemeenten, de gemeente Nuth en de Provincie Limburg besloten om over te gaan tot het realisatieproces van de BPL. Daartoe is opnieuw een m.e.r.-procedure doorlopen, nu gericht op de tracékeuze: het MER fase 2.

3.3.1 Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N

De m.e.r.-procedure fase 2 is gestart met het publiceren van de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (kenmerk: 110621/CE6/OJ1/000213) op 27 juni 2006. In de Startnotitie worden de tracéalternatieven voor de Buitenring gepresenteerd. Deze tracéalternatieven zijn bepaald op basis van een conflictanalyse die in het kader van de Startnotitie is uitgevoerd.

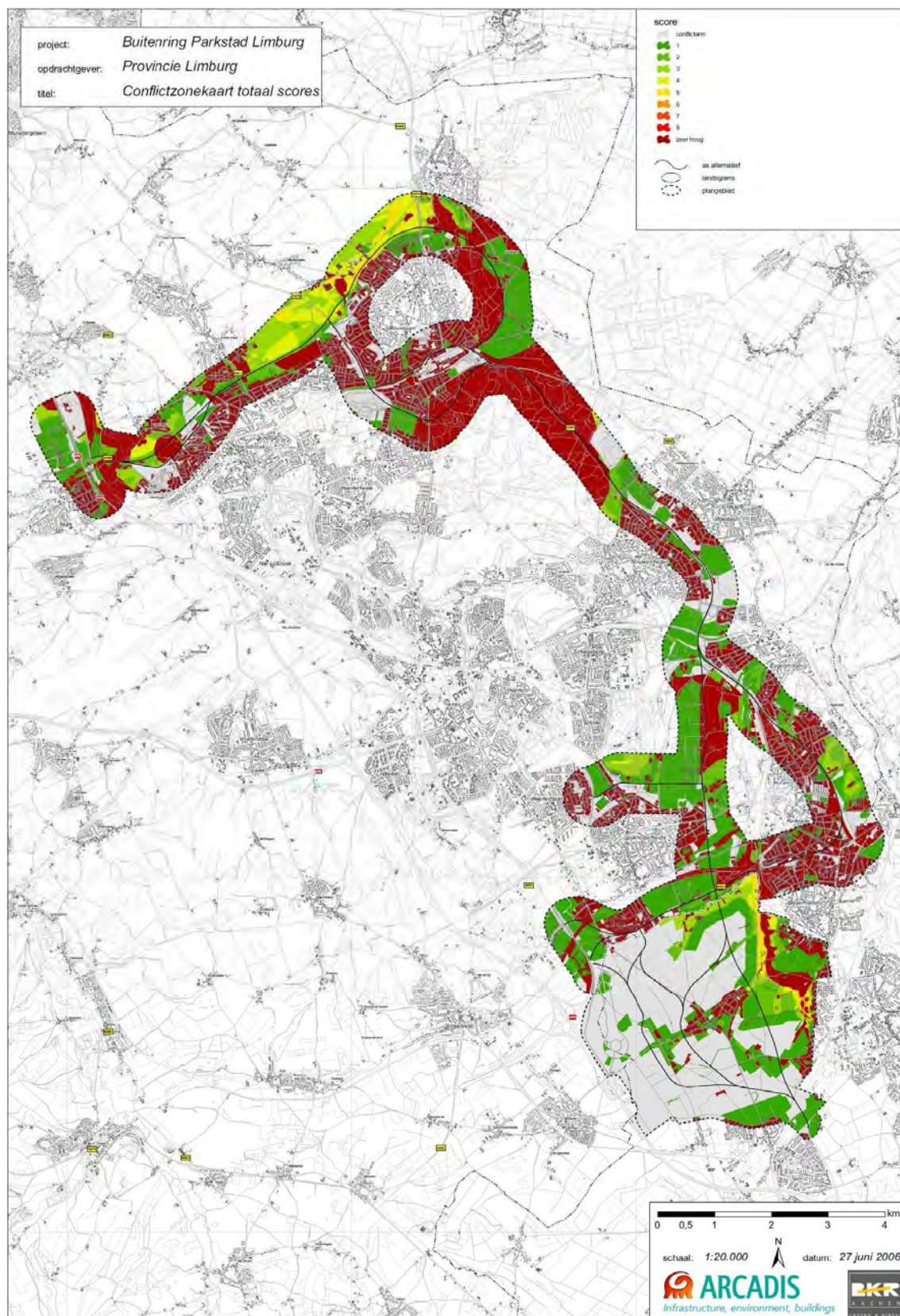
Conflictanalyse

In de conflictanalyse is binnen de corridor uit het POL 2006 gezocht naar relatief conflictarme tracés voor de Buitenring. Hiertoe zijn binnen een ruim gebied rond de corridor de objecten/elementen in beeld gebracht die een belemmering vormen voor de tracéinpassing van de Buitenring, zie Afbeelding 3.4.

In het kader van de conflictanalyse zijn de volgende stappen doorlopen:

1. Bepalen en beschrijven van relevante (milieu)waarden binnen het studiegebied.
Op basis van bureauonderzoek zijn de belangrijkste (milieu)waarden binnen het studiegebied in beeld gebracht. Deze milieuwaarden zijn beschreven in de Startnotitie.
2. Waarderen (milieu)waarden.
Binnen de milieuthema's zijn er meer en minder waardevolle gebieden te onderscheiden. In de tweede stap van de conflictanalyse zijn de (milieu)waarden in vier klassen ingedeeld. Bij het bepalen van de waarde van gebieden is onder andere gekeken naar de huidige, toekomstige en potentiële functie en de mate van uniciteit, verplaatsbaarheid, vervangbaarheid en mogelijkheden tot compensatie.
3. Opstellen diverse themakaarten.
Op basis van de informatie uit de stappen 1 en 2 zijn themakaarten opgesteld waarop per thema de waardering is weergegeven van het plangebied.
4. Op stellen Conflictzonekaart.
In stap 4 zijn de verschillende themakaarten gecombineerd tot een Conflictzonekaart. Op deze kaart zijn conflictrijke en conflictarme zones te zien. Met behulp van deze zones en uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit ontwerp, zijn reële tracéalternatieven en varianten ontwikkeld. Afbeelding 3.4 geeft de Conflictzonekaart weer.

De Conflictzonekaart laat een aantal gebieden zien die een zeer hoge waardering hebben gekregen. Dit is te verklaren uit de aanwezigheid van grootschalig stedelijk gebied en zwaar beschermde natuurgebieden. De tracéalternatieven zijn, rekening houdend met deze gebieden, zo conflictvrij mogelijk ingepast. In een aantal gevallen loopt het tracé door conflictgebieden met een zeer hoge waardering, maar maakt het tracé gebruik van bestaande infrastructuur waardoor de impact vele malen geringer is dan bij een geheel nieuw tracé.



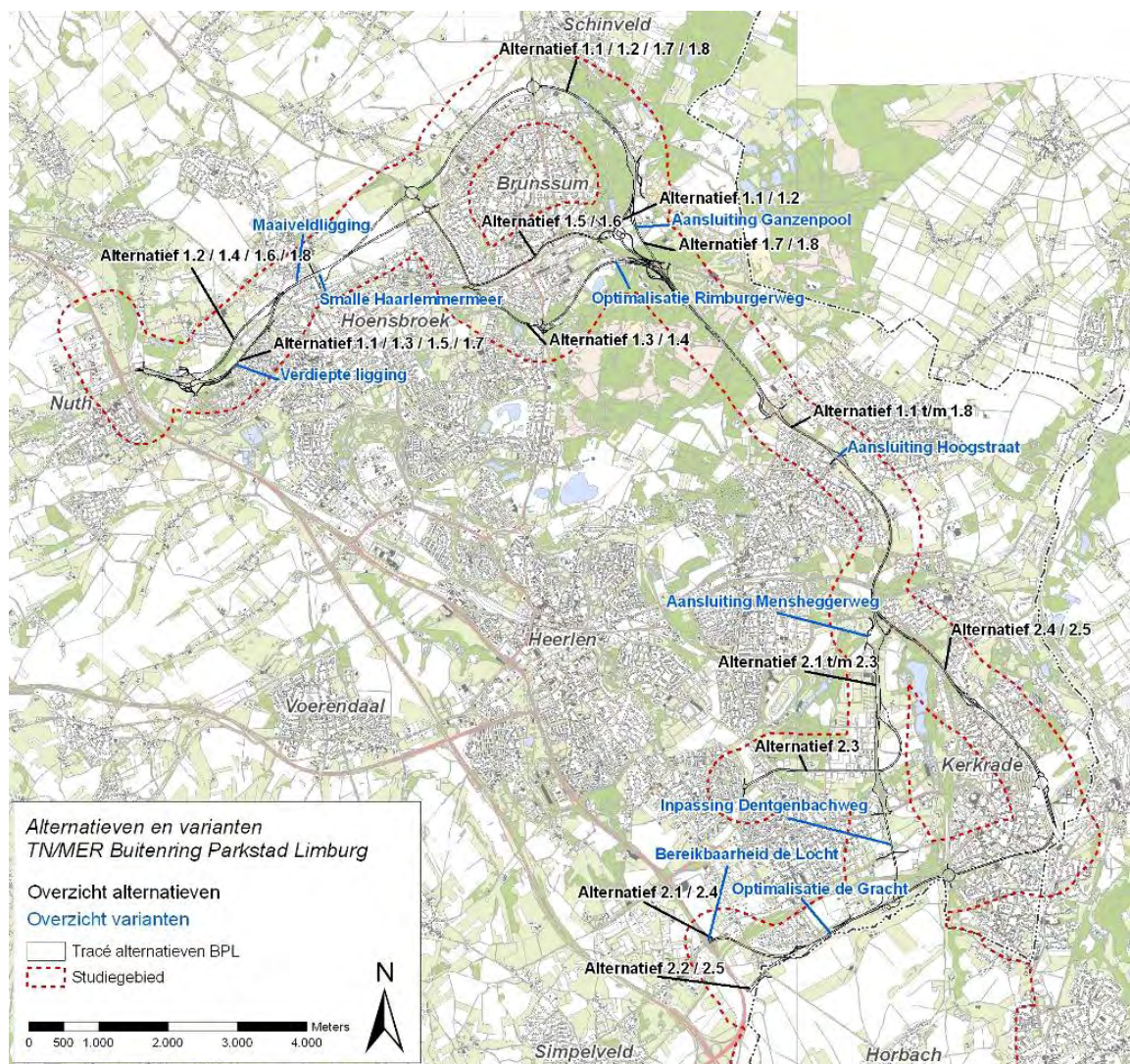
Afbeelding 3.4 Conflictzonekaart BPL

Alternatieven BPL

Op Afbeelding 3.5 zijn alle alternatieven opgenomen die in het MER fase 2 zijn onderzocht. In de afbeelding zijn ook de locaties aangegeven waarvoor variantenstudies zijn uitgevoerd. De Buitenring is opgesplitst in twee deelgebieden. Deelgebied Noord bevat de BPL vanaf de aansluiting op de A76 bij Nuth tot en met de aansluiting van de Buitenring op de Torenstraat. Deelgebied Zuid bevat de Buitenring vanaf de aansluiting op de Torenstraat tot en met de aansluiting van de Buitenring op de N281 in Kerkrade.

Voor deelgebied Noord zijn acht alternatieven onderscheiden, alternatief 1.1 t/m 1.8. De alternatieven zijn onderscheidend ter hoogte van Hoensbroek en Brunssum. Tussen Brunssum en de Torenstraat zijn de alternatieven identiek en volgen ze de bestaande N299 over de Brunssumerheide en door Landgraaf.

Voor deelgebied Zuid zijn voor de BPL vijf alternatieven onderscheiden, alternatief 2.1 t/m 2.5. De alternatieven 2.1 en 2.2 volgen de Dentgenbachweg met een doortrekking richting de N300 Hamstraat en sluiten op de N281 aan bij De Locht, respectievelijk het verkeersplein Avantis. Alternatief 2.3 sluit via de Dentgenbachweg en de Tunnelweg aan op de Binnenring bij Heerlen. De alternatieven 2.4 en 2.5 volgen de Roderlandbaan door Kerkrade en buigen af richting de N300 Hamstraat. Alternatief 2.4 sluit aan op de N281 bij De Locht en alternatief 2.5 bij het verkeersplein Avantis.



Afbeelding 3.5 Alternatieven TN/MER BPL

Richtlijnen voor het MER

De Startnotitie heeft 6 weken ter inzage gelegen. Een ieder heeft in deze periode kunnen reageren op de inhoud van de Startnotitie. Op basis van de Startnotitie en de zienswijzen heeft de Commissie m.e.r. op 23 oktober 2006 het Bevoegd Gezag geadviseerd over de richtlijnen voor het MER fase 2. Vervolgens heeft het Bevoegd Gezag, mede op basis van dit advies en het advies van de wettelijke adviseurs, de richtlijnen vastgesteld op 5 december 2006. Hoofdpunten uit de richtlijnen zijn:

- Nadere onderbouwing van het uitgangspunt dat de BPL overal 2x2-strooks moet zijn.
- Antwoord op de vraag of er mogelijk significante gevolgen voor Natura 2000-gebieden zijn en zo ja, hoe deze vermeden dan wel gemitigeerd kunnen worden.
- Antwoord op de vraag of er wezenlijke waarden van gebieden die behoren tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) of de Provinciale Ontwikkelzone Groen (POG), door de voorgenumen activiteit of alternatieven worden aangetast.
- Inzicht in de hinder voor omwonenden die de verschillende alternatieven en varianten met zich meebrengen.
- Inzicht in de gevolgen voor de luchtkwaliteit in het plangebied van de verschillende alternatieven en varianten.
- Een duidelijke en volledige samenvatting.

De richtlijnen zijn meegenomen bij het opstellen van het MER fase 2.

3.3.2 Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258N

Op basis van de Richtlijnen is de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (MER fase 2) opgesteld. Het m.e.r.-onderzoek voor fase 2 is in twee delen opgesplitst, een noordelijk en een zuidelijk deel. Voor deze opsplitsing is gekozen om het project beheersbaar te houden.

Effecten en beoordeling

In het MER fase 2 zijn de effecten van de verschillende alternatieven en varianten beschreven voor de volgende thema's:

- Verkeer en economie.
- Ruimtelijke ordening.
- Woon- en leefmilieu.
- Flora en fauna.
- Bodem en water.
- Landschap, cultuurhistorie en archeologie.

De effecten zijn beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. In het MER fase 2 is dit de situatie in het jaar 2025 zonder aanleg van de BPL, rekening houdend met andere vastgestelde plannen. Hierna worden de belangrijkste effecten van de alternatieven beschreven. Daarbij wordt ingezoomd op de deelgebieden: Hoensbroek (Randweg, nieuw tracé ten noorden van begraafplaats en sportvelden).

- Brunssum (Noord, Midden, Zuid).
- Kerkrade (Dentgenbachweg, Tunnelweg, Roderlandbaan).
- Aansluiting N281 (via N300, Avantis).

Voor een uitgebreide beschrijving van de effecten wordt verwezen naar de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n. Dit document en de bijbehorende deelonderzoeken is gevoegd bij het inpassingsplan onder V Toelichtende documenten.

Hoensbroek

Bij Hoensbroek zijn in het MER fase 2 twee alternatieven onderzocht, te weten een tracé over de Randweg bij Hoensbroek en een nieuw tracé langs Vaesrade. Het tracé over de Randweg heeft de meeste gevolgen voor het woon- en leefmilieu als gevolg van geluidhinder, visuele hinder en barrièrewerking voor de aangrenzende woonwijk Mariagewanden. Het nieuwe tracé langs Vaesrade heeft de meeste effecten op natuur (ruimtebeslag en versnippering beschermde natuurgebieden), landschap en cultuurhistorie (doorsnijding reliëfrijk landschap en meerdere graften en holle wegen).

Brunssum

In het MER fase 2 zijn drie mogelijkheden onderzocht om Brunssum te passeren, te weten noordelijk om Brunssum, zuidelijk om Brunssum en een tunnel door Brunssum. Het tracé noordelijk om Brunssum scoort het beste voor verkeer en economie (bereikbaarheid, verkeersveiligheid, verkeersstructuur), terwijl de effecten op natuur en landschap het grootst zijn.

De tunnel door Brunssum scoort het slechtst voor verkeer en economie. Daarnaast moeten als gevolg van dit alternatief veel woningen worden geamoveerd. Ook doorsnijdt de tunnel in dit alternatief de Feldbissbreuk en heeft het alternatief effecten op een mijnsteenkolonie. Wel heeft dit alternatief de minste negatieve effecten op natuur, landschap en recreatie.

Het tracé zuidelijk van Brunssum scoort nergens echt als beste maar ook niet als slechtste. De effecten op landschap en natuur zijn kleiner dan het tracé noordelijk om Brunssum, maar de positieve effecten voor verkeer en economie zijn kleiner.

Kerkrade

Voor het tracé door Kerkrade zijn drie mogelijkheden onderzocht, te weten een tracé via de Dentgenbachweg en een doortrekking van deze weg naar de N300 Hamstraat, een tracé dat via de Dentgenbachweg en de Tunnelweg aansluit op de Binnenring (Euregioweg) en een tracé door Kerkrade via de Roderlandbaan en Domaniale Mijnstraat, waarbij het tracé in een tunnel afbuigt richting de N300 Hamstraat.

Het tracé met de doortrekking van de Dentgenbachweg heeft van de drie tracés bij Kerkrade verreweg de beste verbetering qua verkeer (bereikbaarheid/doorstroming, veiligheid) en economie (reistijdwinst). Ook qua woon- en leefmilieu scoort dit tracé zeer goed (afname geluidhinder in woonkernen). Het landschap wordt aangetast (beplantingen) en het tracé scoort relatief slecht op de aspecten bodem, water en archeologie.

Het tracé dat aansluit op de Binnenring heeft veel negatieve effecten. De situatie voor woon- en leefmilieu verbetert niet (geluid en externe veiligheid) en het effect op natuur en (grond)water is vrij groot (EHS en POG) vanwege de wijde boog in het dal van de Cranenweyer. De effecten op het aspect ruimtelijke ordening (aantasting van woon-, werk- en landbouwlocaties) zijn het kleinst.

Het tracé via de Roderlandbaan is qua structuur positief voor het regionale verkeer maar qua verbetering van doorstroming, verkeersveiligheid en economie (reistijdwinst) voor de regio Parkstad Limburg niet optimaal. Het tracé scoort relatief goed op de aspecten geluidbelasting, (grond)water, natuur en landschap. Vrij ingrijpend zijn de effecten voor wonen (een groot aantal woningen moet verdwijnen), bodem (in bijzonder beekdalen) en archeologie (AMK-terrein Rolduc).

Aansluiting N281

De aansluiting op de N281 is niet relevant voor het alternatief dat aansluit op de Binnenring. Voor de overige alternatieven zijn twee mogelijkheden onderzocht om aan te sluiten op de N281, te weten een tracé dat de N300 Hamstraat volgt tot aan de N281 bij De Locht en een tracé dat ter hoogte van de Gracht afbuigt om aan te sluiten op het verkeersplein Avantis.

Het tracé dat ter hoogte van De Locht aansluit op de N281 heeft ter plaatse relatief grote effecten op woon- en leefmilieu, natuur en cultuurhistorie. In dit tracé worden de Crombacherstraat en de Beitel afgesloten en ontstaat er een grotere barrière voor woonwijk de Gracht. Qua natuur wordt de ecologische verbindingzone van het miljoenenlijntje doorsneden en het leefgebied van de das aangetast. Tenslotte worden met dit tracé twee Rijksmonumenten aan de Crombacherstraat aangetast. Het tracé dat aansluit op het verkeersplein bij Avantis heeft alleen beperkte effecten op natuur en landschap. Het landschap wordt hier visueel versnipperd. Het betreft echter een gebied waarvan de bestaande beeldkwaliteit laag is.

Meest Milieuvriendelijk Alternatief

Als onderdeel van het MER is een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) opgenomen. Dit alternatief houdt het meeste rekening met de omgevingswaarden. Hieronder wordt per deelgebied ingegaan op het MMA.

Hoensbroek

Bij Hoensbroek is er geen eenduidige keuze voor het MMA te maken. Vanuit de visie Natuur en omgeving is het tracé over de Randweg het meest geschikt. Echter vanuit de visie Woon- en leefmilieu is het tracé langs Vaesrade het meest geschikt.

Brunssum

Bij Brunssum wordt het MMA gevormd door het tracé zuidelijk om Brunssum. Dit tracé heeft de minste effecten vanuit de visie Natuur en omgeving. Het tracé door Brunssum heeft grote gevolgen op bodem (bodemverstoring door de aanleg van een tunnel) en cultuurhistorie (aantasting mijnsteenkolonie). Het zuidelijke tracé scoort ook het beste vanuit de visie Woon- en leefmilieu omdat langs dit tracé de minste woonbebouwing ligt.

Kerkrade

Vanuit de visie Natuur en landschap scoort het tracé over de Roderlandbaan het beste. Dit alternatief wordt echter niet als MMA bestempeld vanwege de grote gevolgen die dit alternatief heeft op het Woon- en leefmilieu (geluidhinder, verdwijnen van een groot aantal woningen). Vooral de aantasting van woongebieden is niet te mitigeren. Het tracé dat aansluit op de Binnenring scoort het slechtst in beide visies vanwege de ligging in het dal van de Cranenweyer (natuur), een groot aantal te amoveren woningen en door de geluidhinder op de woningen aan de Rukkerweg en Euregioweg (leefmilieu). Ondanks de aantasting van natuur en landschap bij de doortrekking van de Dentgenbachweg, maakt dit tracé toch onderdeel uit van het MMA.

Aansluiting op de N281

Zowel vanuit de visie Natuur en omgeving als vanuit de visie Woon- en leefmilieu scoort het aansluiten op het verkeersplein bij Avantis gunstiger. Dit tracé maakt dan ook onderdeel uit van het MMA.

Passende Beoordeling

In het kader van het MER fase 2 is een Passende Beoordeling uitgevoerd voor de invloed van de BPL op de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Het resultaat van deze beoordeling was dat er geen significante effecten zijn te verwachten. In het kader van het inpassingsplan vastgesteld 2010 is deze Passende Beoordeling geactualiseerd. De Raad van State heeft bij uitspraak d.d. 7 december 2011 echter geoordeeld dat onvoldoende onderbouwd is dat er geen significante effecten zijn. Daarom zijn in het kader van het PIP 2012 nieuwe Passende Beoordelingen uitgevoerd. Het resultaat van deze beoordeling is dat er geen significante effecten zijn te verwachten mits een set van maatregelen wordt genomen, zie deelrapport 8 Passende Beoordelingen Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide en Teverener Heide.

Watertoets

Volgens wet- en regelgeving moeten waterbeheerders tijdig worden betrokken bij grote plannen. Daarom is in het MER fase 2 een Watertoets uitgevoerd, bestaande uit het bespreken en toetsen van ontwerpuitgangspunten met de waterbeheerders. In het kader van het inpassingsplan is het proces van de Watertoets voortgezet. De resultaten zijn opgenomen in deelrapport 6 Water.

3.4 Bestuurlijk voorkeurstracé

Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten (GS) in het voorjaar van 2008 een bestuurlijk standpunt ingenomen over een voorkeurstracé voor de Buitenring. GS heeft het MMA als uitgangspunt genomen bij het bepalen van hun voorkeur voor het tracé van de BPL. GS heeft bij de tracéafweging naast de aspecten die van belang zijn voor het MMA, tevens de aspecten verkeer, economie en toerisme betrokken alsmede het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak.

Het bestuurlijk voorkeustracé is weergegeven in afbeelding 3.6.



Afbeelding 3.6 Bestuurlijk voorkeustracé

In paragraaf 4.4 wordt (per deelgebied) nader ingegaan op de gemaakte afwegingen bij de keuze voor het bestuurlijk voorkeustracé. Alle afwegingen van GS zijn tevens opgenomen in het Bestuurlijk standpunt voorkeustracé Buitenring Parkstad Limburg dat bij het inpassingsplan is gevoegd onder V Toelichtende documenten. Hieronder worden de belangrijkste afwegingen beschreven.

Ter hoogte van Hoensbroek heeft GS de voorkeur uitgesproken voor het tracé langs Vaesrade. Dit heeft de minste invloed op het woon- en leefklimaat van de woonwijk Mariagewanden. De aantasting van het woonmilieu, de natuur en het landschap in Vaesrade zal verzacht worden door maatregelen.

Bij Brunssum is het voorkeustracé ten noorden van Brunssum geprojecteerd. Het noordelijke traject ondersteunt het belang van de ringstructuur die de weg behoort te krijgen. Het doorgaande verkeer verdwijnt uit de kern Brunssum waardoor de leefbaarheid aldaar aanzienlijk verbeterd. Er wordt een robuuste verbinding gecreëerd tussen de Brunssummerheide en het Schutterspark inclusief herstel van het oorspronkelijke natuurlijke evenwicht.

Ook krijgt Brunssum meer mogelijkheden om zich economisch te versterken via de ontwikkeling van een kwalitatief hoogwaardig vestigingsgebied voor bedrijven en door uitbouw van toerisme.

Bij de noordelijke gemeentegrens van Kerkrade is gekozen voor het tracé Dentgenbachweg aangezien dit de beste mogelijkheid biedt om de economische en toeristische cruciale locaties (bedrijventerrein Dentgenbach, Snowworld, GajaZoo, Megaland en Mondo Verde) goed te kunnen ontsluiten en er aanzienlijk minder woningen gesloopt hoeven te worden dan bij de andere alternatieven voor de passage van Kerkrade.

Vervolgens wordt het voorkeurstracé doorgetrokken richting de N300. Vanaf de aansluiting met de Hamstraat (N300) wordt deze weg gevolgd tot nabij de kruising met de Locht-Horbachstraat, om vervolgens via het verkeersplein Avantis aan te sluiten op de N281.

3.5 Inspraak MER Fase 2 en Bestuurlijk voorkeurstracé

Van 4 juni tot en met 15 juli 2008 hebben het MER fase 2 en het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé Buitenring Parkstad Limburg ter inzage gelegen. Een ieder heeft door middel van het indienen van een zienswijze kunnen reageren op deze documenten. De terinzagelegging van het bestuurlijk voorkeurstracé was geen wettelijke verplichting. De Provincie heeft er toch voor gekozen dit document ter inzage te leggen omdat zij het belangrijk vond om te weten wat de gedachten van de mensen zijn over het voorkeurstracé.

Toetsing MER fase 2 door Commissie m.e.r.

Mede op basis van de reacties heeft de Commissie m.e.r. het MER fase 2 getoetst. Zij had daarbij nog enkele vragen die in een eerste aanvulling op het MER fase 2 zijn beantwoord. Deze eerste aanvulling is bij het inpassingsplan gevoegd onder V Toelichtende documenten.

De Commissie m.e.r. heeft, rekening houdend met de inspraakreacties, op 11 november 2008 een toetsingsadvies uitgebracht over het MER fase 2 inclusief de eerste aanvulling. In dit advies concludeert de Commissie m.e.r. dat de TN/MER de essentiële informatie bevat om een keuze te maken over een voorkeurstracé.

Nota Zienswijzen

In de Nota Zienswijzen heeft de Provincie Limburg een reactie gegeven op de zienswijzen die binnen zijn gekomen op het MER fase 2 en het bestuurlijk voorkeurstracé. Vervolgens heeft de Provincie Limburg in bijlage 1 van de Nota Zienswijzen alle aandachtspunten voor de uitwerking van het voorkeurstracé samengevat die in de Nota Zienswijzen genoemd worden, in reactie op de ingediende zienswijzen. Deze aandachtspunten zijn meegenomen in de uitwerking van het voorkeurstracé in het onderhavige inpassingsplan. In bijlage 3 is aangegeven op welke wijze deze aandachtspunten mee zijn genomen bij de totstandkoming van het onderhavige inpassingsplan. De ingediende zienswijzen hebben bijgedragen tot het optimaliseren van het tracé (voorjaar 2009) en tot verdere verbeteringen (voorjaar 2010, voorjaar 2012).

3.6 Tweede aanvulling MER Buitenring

In haar toetsingsadvies over het MER fase 2 inclusief de eerste aanvulling, geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat in het kader van de uitwerking van het bestuurlijk voorkeurstracé in een inpassingsplan op onderdelen extra informatie benodigd is. Deze extra informatie is opgenomen in deelrapport 2 Tweede Aanvulling MER Buitenring dat bij de onderzoeken in het kader van het inpassingsplan is gevoegd.

Navolgend worden de conclusies die zijn getrokken als antwoord op de vragen van de Commissie voor de m.e.r. beknopt weergegeven. Voor de uitgewerkte onderbouwing wordt verwezen naar de Tweede Aanvulling MER Buitenring.

Omschrijving
Essentiële benodigde informatie
Nut en noodzaak dienen nader onderbouwd te worden en daarna dient bezien te worden of de alternatieven nog passend zijn. Hierbij kan onder andere worden ingegaan op maatregelen die door de aanleg van de Buitenring mogelijk worden. Tevens dient rekening te worden gehouden met de nieuwste prognoses op het gebied van krimp en mobiliteit al dan niet als scenario. Conclusie: In het deelrapport 3 Toetsing op doelbereik & MKBA wordt geconcludeerd dat de BPL voldoet aan de doelstellingen en resulteert in een positieve baten-/kostenverhouding. In het rapport wordt geconcludeerd dat de vormgeving met 2x2 rijstroken met een maximumsnelheid van 100 km/uur hier in zeer sterke mate aan bijdraagt. Daarnaast blijkt uit deelrapport 4A Verkeerskundig onderzoek dat een vormgeving met 2x2 rijstroken eveneens gewenst is vanuit verkeerskundige overwegingen (o.a. verkeersintensiteiten, herkenbaarheid voor de gebruiker en toekomstvastheid). Doordat genoemde onderzoeken uitgaan van de meest actuele verkeersintensiteiten, zijn de nieuwste prognoses op het gebied van krimp en mobiliteit meegenomen in de beoordeling.
Het project dient getoetst te worden aan de ADC-criteria indien bij nader onderzoek niet uit te sluiten is of er significante effecten optreden voor Natura 2000. Conclusie: Uit nader onderzoek is gebleken dat er geen significant negatieve effecten optreden als gevolg van de BPL dus dat er geen ADC toets doorlopen hoeft te worden.
Plannen en projecten die niet zijn opgenomen in de Nbw-vergunning en mogelijk toch in cumulatieve significante gevolgen hebben voor Natura 2000-gebieden dienen bij de beantwoording van de vraag of cumulatieve significante gevolgen zijn uit te sluiten te worden betrokken. Conclusie: Genoemde plannen en projecten zijn bij de analyse betrokken maar leiden niet tot een ander oordeel. Er zijn nog steeds geen significante gevolgen.
Toon aan dat de maatregelen zekerheid bieden dat de toegenomen barrièrewerking gemitigeerd kan worden voor diersoorten en zorg dat er geen significante gevolgen ontstaan voor die soorten waarvoor instandhoudingsdoelstellingen zijn geformuleerd in het kader van Natura 2000. Houd rekening met meerdere verbindingen tussen de natuurgebieden. Conclusie: Dit punt van zorg van de Commissie voor de m.e.r. spitst zich toe op met name amfibieën. Door de keuze om nabij het ecoduct, op de lagere delen aanvullende passages voor amfibieën te maken en de Paardentunnel, welke al in het MER als grofwildtunnel was opgenomen, te combineren met een natte passage voor amfibieën, wordt zorg gedragen voor een robuuste verbinding, waarmee significante effecten worden voorkomen.
Er is sprake van hoogwaardig en moeilijk te compenseren natuur. Houd rekening met de verplichtingen om compensatie voor de verschillende soorten tijdig te regelen. Conclusie: Deze verplichting is uitgewerkt in een Natuurcompensatieplan, waarvan de uitvoering is geborgd in het inpassingsplan. De compensatie van EHS, POG en Boswet wordt planologisch verankerd binnen het provinciale inpassingsplan. De compensatie op basis van de Flora- en faunawet wordt eveneens vastgelegd in het inpassingsplan en zo nodig in privaatrechtelijke overeenkomsten en convenanten.

Omschrijving
Essentiële benodigde informatie
Houd rekening met archeologische vindplaatsen en met het tijdsbeslag van behoud ex situ; besteed aandacht aan mogelijkheden om de gevolgen op overige cultuurhistorische waarden te mitigeren. Conclusie: Bij de huidige en verdere planvorming en uitvoering van de Buitenring Parkstad Limburg wordt het proces van de archeologische monumentenzorg als een integraal onderdeel van het project beschouwd. De benodigde tijd en waarborgen voor het archeologisch belang worden in het project ingebouwd door middel van het inpassingsplan waarin een aanlegvergunningstelsel met onder andere specifieke aandacht voor archeologie is opgenomen.

Omschrijving
Overige aspecten
Houd rekening met aanpassingen aan de kruisingen van het onderliggende wegennet.
Conclusie: Bij het bepalen van de uiteindelijke aansluitvormen zoals deze worden opgenomen in het inpassingsplan is rekening gehouden met de toekomstvastheid van de aansluitvorm. Uit de verkeersberekeningen blijkt dat de aansluitvormen die in het inpassingsplan zijn opgenomen tot 2025 geen problemen opleveren wat betreft de verkeersintensiteit.
Breng de vervoersstromen voor langzaam verkeer in beeld, geef de voornaamste knelpunten weer en draag oplossingen aan.
Conclusie: In het verkeerskundig onderzoek zijn oplossingen aangedragen voor de voornaamste knelpunten op het gebied van langzaam verkeerverbindingen. Daar waar nodig is voorzien in een extra langzaam verkeersvoorziening over de BPL. Dit is het geval bij de Rozenstraat bij Vaesrade en bij de Brunsummerstraat bij Amstenrade.
Het herstellen van de overige langzaam verkeerroutes gebeurt doormiddel van parallelle verbindingen langs de BPL, waarbij routes gebruik maken van bestaande kunstwerken.
Ga bij de uiteindelijke uitwerking van het tracé na of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet afwijken van de gevolgen zoals beschreven in het MER.
Conclusie: In het kader van het inpassingsplan is het ontwerp verder gedetailleerd en geoptimaliseerd. Diverse optimalisaties zorgen voor een betere inpassing in de stedelijke omgeving en/of het landschap. Een aantal optimalisaties is doorgevoerd om effecten op beschermde natuurgebieden te verminderen. Verder zijn er een aantal optimalisaties doorgevoerd vanuit verkeerskundige redenen. De effecten van al deze verschillende optimalisaties wijken op onderdelen af van de effecten van het bestuurlijk voorkeustracé zoals beschreven in de TN/MER-UVS BPL.
In de tweede aanvulling MER zijn de effecten van een 14-tal optimalisaties beschreven. In het algemeen kan gesteld worden dat de optimalisaties aan het voorkeustracé voor de Buitenring Parkstad Limburg als geheel niet tot grote verschuivingen in effecten leiden. Lokaal treden wel verschillen op. Afhankelijk van de aard van de optimalisaties treden met name positieve effecten op inpassing (stedelijke omgeving en/of landschap), natuur en verkeer op. Waar negatieve effecten optreden worden geen normen en/of grenswaarden overschreden.
Naast de in deze aanvulling beschreven optimalisaties heeft er nog een groot aantal kleinere wijzigingen plaatsgevonden. De effecten hiervan vallen echter binnen de bandbreedte van de effecten zoals beschreven in de TN/MER-UVS BPL.

3.6.1 TN / MER Aansluiting Nuth

De aansluiting Nuth op de A76 is een cruciale schakel in het functioneren van het verkeerssysteem in de regio Parkstad Limburg. De aansluiting dient te voorzien in de verkeersafwikkeling van de toekomstige Buitenring, de A76 en de ontsluiting van de kernen Nuth en Schinnen. De Buitenring kan niet functioneren zonder een goede aansluiting op de A76 ter hoogte van Nuth. De huidige aansluiting is niet geschikt om het verkeer van en naar de nieuwe Buitenring te kunnen verwerken. Daarnaast voldoen de huidige aansluitingen in Nuth en Schinnen niet meer. De aansluitingen voldoen niet meer aan de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen en dienen in een nieuwe situatie bij elkaar gebracht te worden op een centrale locatie. De nieuwe aansluiting dient tegelijk met de Buitenring gereed te zijn.

M.e.r.-plicht

Hoewel de aansluiting Nuth integraal onderdeel is van het inpassingsplan voor de Buitenring, is voor de aansluiting toch een separate m.e.r.-procedure³ doorlopen. Dit omdat:

1. De aansluiting buiten het studiegebied ligt dat onderzocht is in de Tracénota/MER-UVS voor de Buitenring. Daarmee sluit de milieu-informatie uit de Tracénota/MER-UVS BPL niet volledig en gebiedsdekkend aan op het inpassingsplan voor de Buitenring, waaraan het MER gekoppeld is.
2. De aansluiting in of nabij Natura 2000-gebied ligt waarbij significant negatieve effecten niet zijn uit te sluiten. Daarom moet een Passende Beoordeling worden opgesteld.
3. Er in het verleden nooit een ruimtelijke besluitvormingsprocedure voor de locatie van de aansluiting is doorlopen. De omgeving heeft wel zienswijzen op het voorkeustracé kunnen geven, maar niet op de aansluiting Nuth. Deze mogelijkheid wordt via de m.e.r.-procedure voor aansluiting Nuth geboden.

Procedure

De m.e.r.-procedure voor de aansluiting Nuth is gekoppeld aan de procedure voor het inpassingsplan.

Tussen 8 september 2009 en 20 oktober 2009 heeft de Startnotitie ter inzage gelegen om belanghebbenden de mogelijkheid te geven een mening te vormen over de te onderzoeken alternatieven en thema's.

Op basis van de inspraakreacties op de startnotitie heeft de Commissie voor de m.e.r. op 10 november 2009 een advies voor de richtlijnen voor de inhoud van deze Tracénota/MER uitgebracht aan het bevoegd gezag. Het bevoegd gezag heeft op 8 december 2009 de adviesrichtlijnen ongewijzigd overgenomen in de vastgestelde Richtlijnen voor de Tracénota/MER.

Na indiening van de Tracénota/MER had het bevoegd gezag 6 weken om te bepalen of het rapport voldoet aan de richtlijnen of dat het onjuistheden bevat. Na aanvaarding van de Tracénota/MER volgde een inspraakperiode van 6 weken.

Mede op grond van de zienswijzen op het voorkeustracé zijn in de Richtlijnen, naast enkele andere, twee belangrijke aandachtspunten opgenomen die betrekking hebben op de te onderzoeken alternatieven:

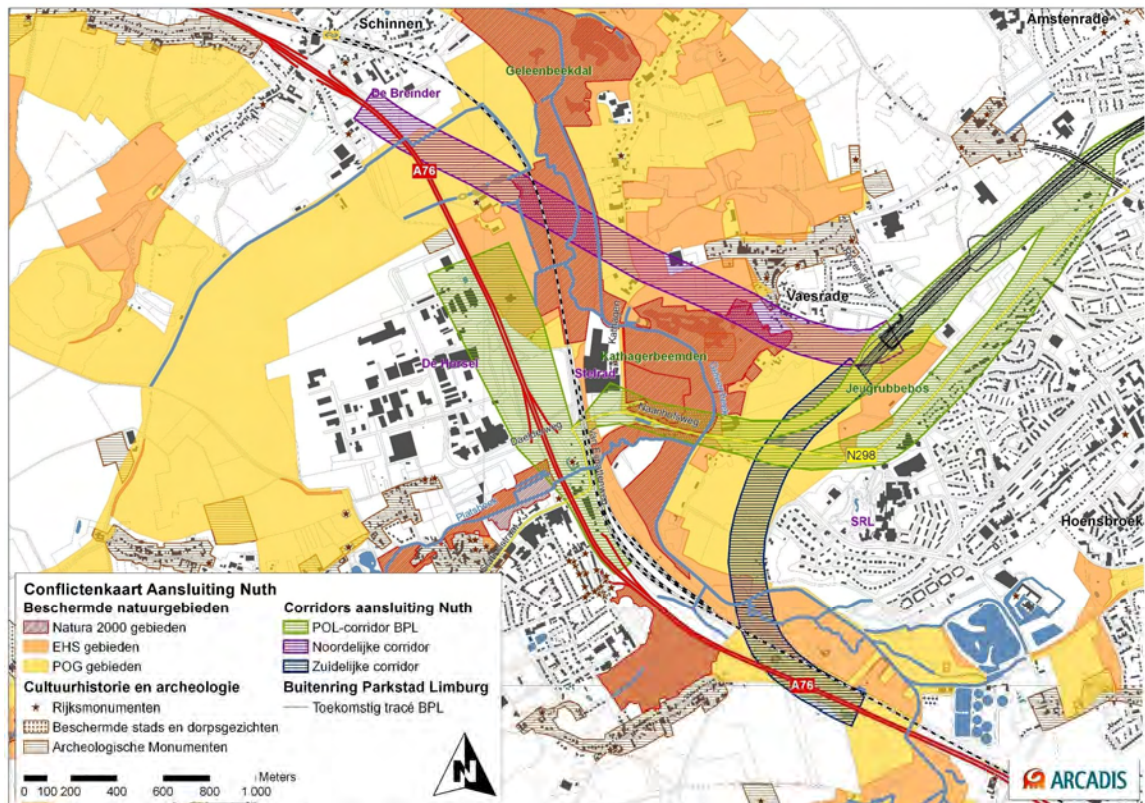
1. Zoek ook buiten de oorspronkelijke POL⁴-corridor naar oplossingen;
2. Trechter alle mogelijke alternatieven in een globale milieubeoordeling.

De richtlijnen vermelden dat de trechtering op basis van alléén verkeersafwikkeling en fysieke inpasbaarheid, zoals is gedaan in de Startnotitie, onvoldoende is. Er dient ook een volwaardige, maar globale milieubeoordeling uitgevoerd te worden om vervolgens alleen de realistische alternatieven in de Tracénota/MER nader te onderzoeken.

Bij de analyse naar mogelijke alternatieven buiten de huidige POL-corridor is gekeken in twee alternatieve corridors. De eerste is de noordelijke corridor genoemd: een mogelijk alternatieve aansluiting tussen de huidige aansluiting Nuth en de aansluiting Schinnen. De tweede is de zuidelijke corridor genoemd: een mogelijk alternatieve aansluiting ten zuiden van de huidige aansluiting Nuth.

³ MER (met hoofdletters) duidt op het rapport, m.e.r. (met kleine letters) op de procedure.

⁴ POL = Provinciaal Omgevingsplan Limburg, hier is de corridor waarbinnen de Buitenring Parkstad Limburg aangelegd moet worden weergegeven.



Afbeelding 3.7 Corridors zijn weergegeven op de conflictenkaart, met daarin gebieden en locaties die een beperking aan de tracés opleggen.

In de analyse is gekeken naar:

- Natuur en specifiek de effecten op Natura 2000-gebieden en EHS.
- Het leefmilieu, met nadruk op luchtkwaliteit en geluid.
- Landschap, cultuurhistorie en leefmilieu.
- Het verkeerskundig doelbereik.
- Fysieke inpassing.

Uit de analyse bleek al snel dat de noordelijke corridor niet realistisch is: er treden nieuwe en grote doorsnijdingen in Natura 2000-gebied Geleenbeekdal op en daarmee versnippering en verstoring van kenmerkende natuurwaarden. Verder loopt de noordelijke corridor door de kern van Thull en verslechtert daar het leefmilieu en tast de landschappelijke waarden in de omgeving van Vaesrade aan. Ook de toe- en afrit van de zuidelijke corridor op de A76 heeft ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied in het broekbos rondom de Zijpendervloedgraaf. Natura 2000-gebied kan ook bij een zuidelijke corridor niet worden ontzien. Bovendien verslechtert een zuidelijke corridor het leefmilieu in het woongebied Schuureik en Nuth. Daarnaast is de landschappelijke aantasting groot; de corridor doorsnijdt de Schurenborg (99 m +NAP hoog). Mede door het reliëf in het gebied is het zeer moeilijk en kostbaar om deze aansluiting fysiek in te passen. Een zuidelijke corridor is dan ook geen realistisch alternatief.

De oorspronkelijke POL-corridor maakt gebruik van de bestaande N298 en heeft de minst nadelige gevolgen voor natuur en leefmilieu.

Daarom is in de Tracénota/MER aansluiting Nuth een nieuwe afweging gemaakt tussen de overgebleven alternatieven binnen de POL-corridor. In de afweging is gekeken naar de effecten op:

- Verkeer en leefmilieu;
- Water, bodem en natuur;
- Ruimtelijke leefomgeving;
- Fysieke inpasbaarheid.

Bijna alle alternatieven hebben een negatief effect op natuur, water, leefmilieu (o.a. geluid) en landschap.

Naast de in de startnotitie aangegeven 14 alternatieven is naar aanleiding van de zienswijzen een aantal andere alternatieven (A, B en C) aangedragen. Alternatief A uit de inspraak op de Startnotitie heeft beperkt negatieve effecten op natuur, water en de ruimtelijke leefomgeving. Men lost verkeerskundig het probleem niet op. Het gaat bovendien uit van een substantiële verlegging van de A76 en het spoor bij Nuth, hetgeen budgettair buiten de scope van het project valt. Met andere woorden: deze alternatieven hebben een aansluiting op de A76 die zorgt voor een goede en veilige doorstroming op het lokale, provinciale (inclusief BPL) en rijkswegennet. Bij de uitwerking van alternatief 13 is gebleken dat dit alternatief echter een te grote inbreuk op het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal heeft en daarmee te grote effecten op de instandhoudingsdoelen van het gebied. Dit alternatief is juridisch niet houdbaar en wordt daarom niet als een realistisch alternatief gezien. Alternatief 14 is het enig realistische alternatief.

Alternatief 14 heeft de volgende kenmerken:

- Huidige aansluitingen bij Nuth en Schinnen vervallen.
- Volledige fly-over ten noorden van Nuth, wanneer de Buitenring wordt verbonden met de A76.
- Aansluiting Schuureikenweg, ten oosten van Natura 2000-gebied, dat de koppeling vormt tussen de Buitenring en het lokale wegennet van Nuth, Hoensbroek en Schinnen.
- Grote verkeersstromen van de BPL en de A76 worden maximaal gescheiden (ontvlecht).
- Doorgaande verkeersstroom N298 / Eijnattenweg.
- Parallelverbinding ten zuiden van de Buitenring ter hoogte van Geleenbeekdal, dat de verbinding vormt met Nuth en Schinnen, dient ter vervanging van de N298.
- Schinnen wordt ontsloten via aangepaste Nuthweg en Reijmersbekerweg.

MMA

In de Tracénota/MER aansluiting Nuth is een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) opgenomen. De oorsprong van het MMA ligt in alternatief 14 in combinatie met de ingebrachte zienswijzen naar aanleiding van de Startnotitie en de richtlijnen voor de m.e.r. Hoewel alternatief 14 uit de analyse kwam als enige reële optie, kent dit alternatief ook nadelige gevolgen voor het milieu. Het gaat hierbij met name om het ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied. Verder komt uit de zienswijzen naar voren dat men zich zorgen maakt over het aantal omrijdbewegingen in alternatief 14 en de daarmee gepaard gaande effecten op het leefmilieu en sluipverkeer.

In het MMA zijn de volgende maatregelen genomen om ruimtebeslag op het Natura 2000-gebied te beperken:

- In het MMA loopt er geen weg meer parallel aan de BPL over de Geleenbeek. Daardoor vindt er een beperking van het ruimtebeslag plaats.
- Verder is het tracé van de BPL ter hoogte van de Geleenbeek versmald.

In het MMA zijn de volgende maatregelen genomen om aantal omrijdbewegingen te beperken:

- Compactere aansluitvorm door de inpassing van één turboverkeersplein.
- Centrale ligging op de A76 tussen de kernen van Nuth en Schinnen. Hierdoor zijn minder omrijdbewegingen en sluipverkeer te verwachten.

Alternatief 14 en het MMA zijn met de referentiesituatie en het nulplusalternatief vergeleken:

- Referentiesituatie: Omdat de Buitenring Parkstad Limburg nog niet formeel-juridisch is vastgelegd, is de referentiesituatie de toekomstige ontwikkeling van het gebied en het milieu zonder dat de Buitenring en de aansluiting Nuth worden gerealiseerd.
- Nulplusalternatief: Het nulplusalternatief is de meeste sobere aansluiting van de BPL op de A76, zoals beschreven in het (2e fase) MER voor de BPL. Het nulplusalternatief is geen alternatief dat in deze Tracénota/MER wordt beoordeeld, maar dient puur ter vergelijking om de effecten voor de aspecten verkeer, geluid en luchtkwaliteit bij realisatie van de BPL in beeld te brengen.

Hieruit kwam naar voren dat wanneer alternatief 14 wordt vergeleken met het MMA, het MMA minder effect heeft op het milieu dan alternatief 14. Met name het positieve effect op de geluidsbelasting, sociale aspecten en een beperking van de effecten op natuur, wonen en landschap dragen hieraan bij.

Op basis van de resultaten uit de Tracénota/MER is een bestuurlijk voorkeursalternatief bepaald. Hierna worden enkele bijzonderheden van het voorkeursalternatief beschreven.

Het voorkeurstracé/alternatief is gelijk aan het MMA. Naast de hierboven genoemde thema's en effecten zijn de afwegingen om te komen tot het Voorkeurstracé/alternatief ook nog het bestuurlijk en het maatschappelijk draagvlak van belang, evenals de kosten.

Om de kosten voor beide alternatieven goed met elkaar te kunnen vergelijken, zijn de kosten berekend voor de nieuwe infrastructuur die moet worden aangelegd in het gebied tussen de aansluiting op de A76 en de aansluiting ter hoogte van de Schuureikerweg. Opgemerkt wordt dat binnen deze raming ook een gedeelte van het tracé is opgenomen dat reeds deel uitmaakt van de Buitenring Parkstad Limburg. Dit betekent dat de daadwerkelijke aanlegkosten voor alleen het onderdeel van de aansluiting, dus zonder het gedeelte van de Buitenring, in de praktijk lager uitvallen. Als de investeringskosten per alternatief worden vergeleken blijkt dat het MMA goedkoper uitvalt dan alternatief 14.

3.7 Actualiteit alternatievenafweging

Diverse appellanten hebben beroep aangetekend tegen het PIP 2010. Een deel van de beroepen handelde over nut en noodzaak, de alternatievenafweging en de uiteindelijke keuze voor het voorkeursalternatief, zoals vastgelegd in het PIP 2010. De Raad van State heeft niet geoordeeld dat de nut en noodzaak onvoldoende onderbouwd zouden zijn. De beroepsgrond dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar alternatieven is ongegrond verklaard. Door appellanten ingebrachte alternatieven zijn in de optiek van de Raad van State al in eerder stadium voldoende beoordeeld en gemotiveerd afgevalen en er is volgens de Raad van State geen aanleiding voor onderzoek van nieuwe alternatieven. In de ogen van de Raad van State is geen sprake van een onzorgvuldige voorbereiding van het besluit.

In de beroepenfase is specifiek aandacht besteed aan de stelling dat het Nulplusalternatief, tegenwoordig ook wel Groen en Bereikbaar genoemd, een betere oplossing zou zijn dan de BPL zoals vastgelegd in het PIP 2010. De Raad van State heeft in haar uitspraak geoordeeld dat niet aannemelijk is gemaakt dat het nulpulsalternatief een reëel alternatief voor het oplossen van de problematiek en het halen van de doelstellingen is.

Geconcludeerd kan worden dat de alternatievenafweging zoals deze heeft geleid tot de keuze voor het voorkeursalternatief voor de BPL, zoals vastgelegd in het PIP 2010, zorgvuldig is geweest.

Sinds vaststelling van het PIP 2010 zijn de probleem- en doelstelling voor de BPL niet veranderd. Ook de wet- en regelgeving en het nationaal en provinciaal beleid geven aanleiding tot aanpassing van de uitgangspunten en randvoorwaarden. Tot slot is de referentiesituatie nog voldoende actueel (ook rekeninghoudend met krimp van de bevolkingsgroei). De motivatie voor de keuze voor de BPL, zoals vastgelegd in het PIP 2010, is nog steeds actueel en valide.

De wijzigingen in het PIP 2012 ten opzichte van het PIP 2010 zijn nodig voor het kunnen nemen van het besluit, het vaststellen van het PIP 2012. De wijzigingen zijn zo gekozen dat ze enerzijds het gewenste effect hebben (vermindering stikstofdepositie, tegemoet komen aan beroepen), anderzijds niet tot wezenlijk negatieve neveneffecten leiden. Daar waar alternatieven/varianten mogelijk zijn, zijn deze onderzocht en afgewogen.

“Nulplusalternatief”

In het MER fase 1 heeft reeds een onderzoek plaatsgevonden naar een nulplusalternatief. Dit alternatief bestond uit een optimalisatie van het huidige wegennet, ter bevordering van de verkeersdoorstroming op het bestaande doorgaande wegennet. Er was echter geen sprake van één nulplusalternatief, maar van verschillende maatregelen per Buitenringsegment die onderdeel zouden kunnen zijn van het nulplusalternatief. Ook is toen niet voor alle segmenten een nulplusalternatief opgesteld en betrof de doorrekening een regionaal statisch verkeersmodel uit 1996 met alles-of-niets toedeling.

Geactualiseerde doorrekening nulplusalternatief

De behoefte is ontstaan aan een nader onderzoek naar één nulplusalternatief, dat tevens een actualisatie is van het onderzoek van de Corridor-MER op basis van een geactualiseerd verkeersmodel, waarin rekening is gehouden met de meest actuele bevolkings- en sociaal economische gegevens. Dit onderzoek is door DHV B.V. in opdracht van de Provincie Limburg uitgevoerd. Het doel van dit onderzoek was het inzichtelijk krijgen van de effecten van een nulplusalternatief ten opzichte van het nulalternatief (autonome situatie in 2025) en het voorkeursalternatief (BPL in 2025). Vervolgens is beoordeeld of een nulplusalternatief kan voldoen aan de gewenste doelstelling in het kader van de BPL.

Uit welke maatregelen bestaat het 0+alternatief?

Uitgangspunt bij de studie was dat een nulplusalternatief een alternatief is waarbij met een combinatie van (een aantal) kleine(re) maatregelen, een oplossing voor het probleem (van het nulalternatief / de autonome situatie) wordt beoogd. Dit heeft geleid tot een maatregelpakket van 26 maatregelen, zie Afbeelding 3.8. Voorbeelden van maatregelen die door DHV zijn onderzocht zijn het oplossen van bestaande verkeersknelpunten in Parkstad en het (partieel) realiseren van een eenvoudige randweg (een “alternatieve” buitenring) over bestaande wegen.

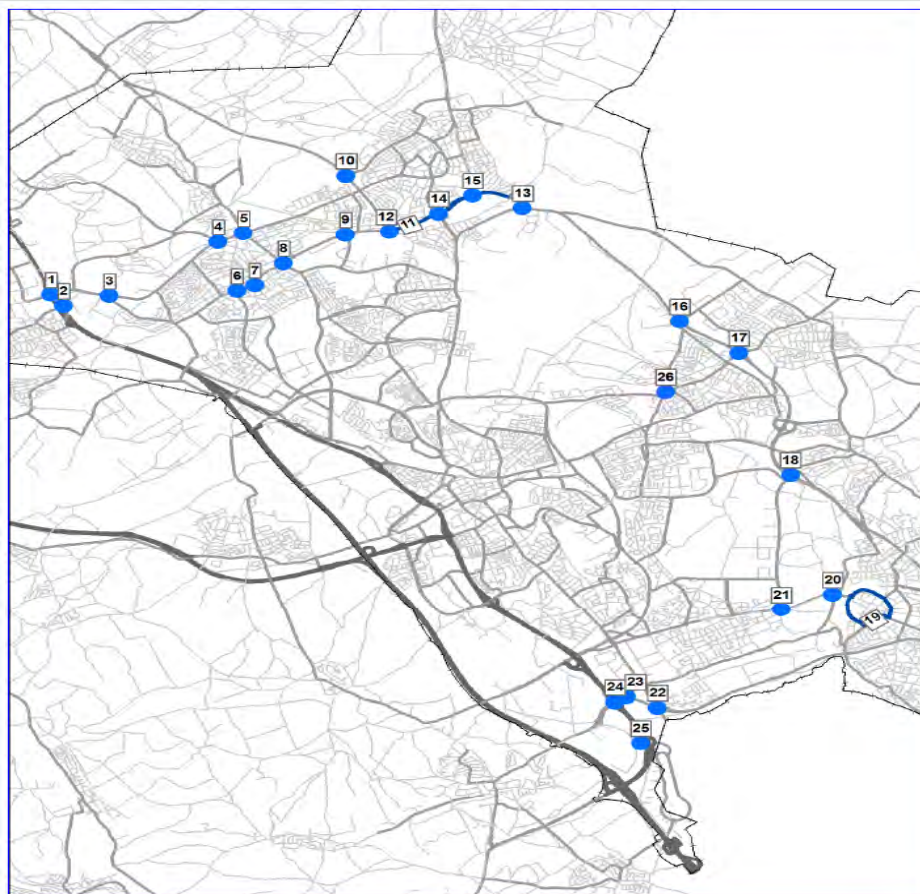
Via een dynamisch verkeersmodel zijn de effecten van de maatregelen in deze studie inzichtelijk gemaakt.

Conclusies

De conclusie van het onderzoek is dat het nulplusalternatief weliswaar op enkele locaties de doorstroming verbetert, maar dat de grootste knelpunten in Parkstad, zoals de aansluitingen N281 en knelpunten in de Binnenring niet worden opgelost. Dit zal tot gevolg hebben dat zowel de Binnenring als de daarop aansluitende wegen een verminderde doorstroming zullen kennen, vergelijkbaar met het nulplusalternatief. Voorts worden de knelpunten die op sommige locaties worden opgelost, geheel of gedeeltelijk verschoven naar een wegvak of kruispunt in de directe omgeving, dat vervolgens een (te) beperkte capaciteit kent.

Het nulplusalternatief biedt dus geen oplossing voor de bestaande knelpunten in Parkstad. Verder geldt voor het nulplusalternatief dat per saldo de reistijd in Parkstad nagenoeg gelijk blijft ten opzichte van het nulalternatief.

Het dynamisch verkeersmodel uit het DHV-rapport laat zien dat door de realisatie van de BPL, het onderliggend wegennet zal worden ontlast van doorgaand verkeer, wat naar verwachting in algemene zin gunstig is voor de leefbaarheid van Parkstad. Tevens zal het aantal doorstroomknelpunten sterk afnemen door de komst van de BPL, waardoor de reistijden in de regio afnemen.



Maatregel (Gemeente)	Locatie	Omschrijving
1 Nuth	Aansluiting A76 Nuth- Kathagen	Vrije rechtsafrif van afrit A76 naar De Horsel (en dubbele linksafrif vanaf afrit)
1 Nuth	Idem	Vrije rechtsafrif van Kathagen naar toerit A76 (en dubbele toerit)
1 Nuth	Idem	Verbreiden viaduct over de A76 van 3 naar 6 rijstroken (twee rechtdoorgaande rijstroken in beide richtingen én dubbele rijstroken linksaf van de Horsel naar afrit A76)
2 Nuth	Kruising Van Eynattenweg-Stationstraat- Stationsplein	Turborotonde
3 Heerlen	Kruising Naanhofsweg-Schuureikenweg-Randweg	Turborotonde
4 Heerlen	Kruising Randweg-Patersweg-Hommerterweg	Turborotonde
5 Heerlen	Kruising Patersweg-Allee-Akerstraat Noord	Turborotonde
6 Heerlen	Kruising Marktstraat-Mgr. Nolensstraat-Nieuwstraat	Turborotonde
7 Heerlen	Kruising Mgr. Nolensstraat-Aldenhofstraat	Turborotonde
8 Heerlen	Kruising Akerstraat Noord- Emmaberg-Kouwenstraat	Sterrotoude (3 toeleidende rijstroken, 3 rijstroken op de rotonde en 2 afleidende rijstroken)
8 Heerlen	Idem	Fietsers bij de sterrotoude ongelijkvloers
9 Brunssum	Emmaweg- Cronjestaat-Koolweg	Turborotonde
10 Brunssum	Kennedylaan-Streekweg (N276)	Uitbreiding van de rijstroken bij de verkeerslichten
11 Brunssum	Karel Doormanstraat-Bodempalein-Prins Hendriklaan-Rimburgerweg	Verbreiden naar 2x2 rijstroken (tussen N276 en Rembrandtstraat)
12 Brunssum	Wieënweg	Afsluiten nabij de rotonde N276-Emmaweg
13 Brunssum	Rembrandtstraat	Afsluiten bij de Rimburgerweg
14 Brunssum	Bodempalein-Akerstraat-Rumpenerstraat	Turborotonde
15 Brunssum	Prins Hendriklaan-Rimburgerweg	Turborotonde
16 Landgraaf	Brunssumerweg-Reeweg	Uitbreiden rijstroken verkeerslichten
17 Landgraaf	N299-Hoogstraat	2 Turborotondes (aan elke zijde van de N299 bij de toe- en afritten)
17 Landgraaf	Idem	Vogelzankweg rechtstreeks aansluiten op turborotonde Hoogstraat/Afrit N299
18 Kerkrade	N299-Dentgenbachweg-Mensheggerweg	Aanpassing naar een gelijkvloerse kruising met twee turborotondes (aan beide zijden van de N299) en aanpassing aansluitingen door verwijderen toe- en afrit Centrumring Kerkrade uitbreiding met extra rijstroken bij de kruispunten
19 Kerkrade	Koningsweg- Koninginnestraat-Oranjestaat-Gruppellostraat- Putgang-Caspar Sprokelstraat (centrumring Kerkrade)	Uitbreiden verkeerslichten met extra rijstroken
20 Kerkrade	Kruising Brugmolenweg-Wijngracht-Kerkraider Steenweg	Turborotonde
21 Kerkrade	Kruising Kerkraidersteenweg- Kaalheidersteenweg- Dentgenbachweg	Turborotonde
22 Kerkrade	Kruising Locht-Horbacherstraat-Hamstraat (N300)	Maken van een volledige aansluiting (toevoegen van een toe- en afrit)
23 Kerkrade	Kruising Beitel- Hamstraat (N300)	Afsluiten van de Beitel nabij de Hamstraat (N300)
24 Kerkrade	Aansluiting Beitel-N281	Uitbreiden aansluiting met extra rijstroken
25 Kerkrade	Verkeersplein Avantisaallee	Verkeerslichten toevoegen op het verkeersplein
26 Landgraaf	Kruising Pasweg-Kleikoelweg-Moltweg-Kampstraat	Aanpassen van de route door een directe verbinding te maken Pasweg-Kleikoelweg en door het toepassen van twee turborotondes (Pasweg-Moltweg en Kampstraat-Kleikoelweg)

Afbeelding 3.8 Maatregelenpakket nulplusalternatief

4 Planbeschrijving

Dit inpassingsplan is gericht op het juridisch mogelijk maken van de Buitenring. Voor het bepalen van de begrenzing van het ruimtebeslag is een wegontwerp gemaakt. De Buitenring is uitgewerkt op basis van het in de m.e.r. gekozen voorkeursalternatief en de (bestuurlijke) optimalisaties en verbeteringen die daarop gevolgd zijn. In dit hoofdstuk wordt het wegontwerp belicht. Eerst worden de algemene overwegingen benoemd. Algemene kenmerken / uitgangspunten komen eerst aan de orde in paragraaf 4.1. Daarna wordt ingegaan op verkeer in paragraaf 4.2 waarna landschap aan de orde komt in paragraaf 4.3. Daarna volgt een beschrijving van het tracé aan de hand van de ruimtelijk herkenbare eenheden. In deze beschrijving wordt vanuit de omgevingsaspecten de ligging van het tracé gemotiveerd. De beschrijving start in het noordwestelijke deel van het gebied bij de aansluiting op de A76 en eindigt met de klok mee bij de aansluiting op het verkeersplein Avantis. De motivering /onderbouwing is voornamelijk op hoofdlijnen. Indien noodzakelijk, is ingezoomd. De laatste paragraaf van dit hoofdstuk gaat in op mogelijke gebiedsontwikkeling, gelieerd aan de Buitenring.

4.1 Uitgangspunten voor Tracékeuze en inpassing

Bij het uiteindelijke bepalen van de ligging van het tracé is een aantal aspecten leidend geweest:

1. De BPL functioneert in verkeerskundig opzicht.
2. De BPL is veilig.
3. Soberheid en doelmatigheid.
4. Creëren van een goed woon- en leefklimaat.
5. Rekening houden met omgevingsaspecten.

Voor het vormgeven van de aansluitingen op de BPL gold het uitgangspunt dat het ruimtebeslag zoveel mogelijk moest worden beperkt. Hiermee wordt de aantasting van natuur en landschapswaarden en het oppervlak aan te kopen gronden en onroerend goed (en hiermee de inbreuk op eigendommen en de kosten) beperkt. Ook het karakteristieke reliëf ter plaatse en in de directe omgeving wordt op deze manier zoveel mogelijk behouden.

Hoofdkenmerken Buitenring

De Buitenring heeft de volgende hoofdkenmerken:

- Het tracé wordt uitgevoerd in een standaard profiel van 2x2 rijstroken, grasbermen en een middenberm met gras en een voertuigerende constructie.
- De ontwerp snelheid bedraagt 100 km/uur. Op een groot deel van de BPL is dit ook de maximum snelheid. Tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof en tussen Rimburgerweg en Landgraaf wordt een maximum snelheid van 80 km/uur gehanteerd. Dit ter reductie van de stikstofdepositie op de aanliggende Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) en Brunssummerheide.
- Voor de Buitenring geldt een gesloten verklaring voor langzaam verkeer.

Uitwisseling met het onderliggende weggennet geschiedt primair via ongelijkvloerse kruisingen en vervolgens door middel van een rotonde of een voorrangskruispunt met een geavanceerde verkeerslichtenregeling. Voor langzaam verkeer zijn ongelijkvloerse kruisingen opgenomen. Het aantal aansluitingen op het onderliggende weggennet is zo minimaal mogelijk.

4.2 Verkeer

Algemeen

Ten behoeve van het inpassingsplan is een verkeerskundig onderzoek verricht (Deelrapport 4 verkeerskundig onderzoek behorende bij het inpassingsplan BPL). Het gehele rapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. In dit onderzoek wordt een integraal voorstel gedaan voor maatregelen over de vormgeving van alle aan de BPL gerelateerde wegvakken en kruispunten. Het uitgangspunt hiervoor is het behoud en verbetering van de verkeersrelaties voor alle soorten verkeer, inclusief langzaam

verkeer, openbaar vervoer en hulpdiensten, tot op het detailniveau dat noodzakelijk is voor het ontwerp van de maatregelen. Voor de onderdelen in het tracé waar het niet mogelijk is om de kwaliteit van de bereikbaarheid te handhaven zijn voorstellen gedaan voor mitigerende maatregelen.

Programma van eisen

De Provincie Limburg, de regio Parkstad Limburg en de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Nuth en Onderbanken hebben in 2005 een convenant ondertekend. Hierin is afgesproken dat voor de inrichting van de BPL, inclusief de noodzakelijke aanpassingen op het onderliggende wegennet, het principe 'sober en doelmatig' wordt gehanteerd. Hierbij wordt 'Duurzaam Veilig' als richtinggevend principe toegepast.

De werkzaamheden die in het verkeersonderzoek zijn verricht hebben betrekking op het maken van keuzes in de verkeerscirculatie. De eisen die aan deze verkeerscirculatie gesteld worden zijn afhankelijk van het gemeentelijke en provinciale verkeersbeleid zoals o.a. opgenomen in het Regionaal Verkeer en Vervoersplan en het Provinciaal Verkeer en Vervoersplan. Dit beleid is daarom als basis gebruikt voor de gemaakte keuzes. Voor het wegontwerp is zo veel als mogelijk aangesloten bij de verkeerskundige richtlijnen zoals beschreven in verscheidene CROW-publicaties. Daar waar vanwege de ruimtelijke inpassing maatwerk geleverd moest worden, is in onderling overleg met de Provincie en gemeenten van deze richtlijnen afgeweken.

Onderzoek

Als eerste stap in het onderzoek is de huidige situatie geïnventariseerd. Zie voor de inhoud van projecten paragraaf 2.2. Alle relevante vervoersstromen zijn in beeld gebracht en er is gekeken waar doorsnijdingen vanwege de BPL plaatsvinden en welke locaties niet meer bereikbaar zijn. Vooral is gekeken naar de toegankelijkheid van de landbouwpercelen, bedrijventerreinen en woonwijken. Speciale aandacht is besteed aan die locaties waarbij de BPL tot barrièrevorming leidt in de verschillende voetgangers-, fiets- en autostructuren. Hierbij is gebruik gemaakt van de gemeentelijke, regionale, en provinciale verkeersplannen. Tevens zijn hierbij de verscheidene recreatieve en toeristische routes betrokken.

In nauw overleg met de verschillende gemeenten zijn de geconstateerde doorsnijdingen, barrières en potentiële knelpunten benoemd en besproken. Daar waar nodig is aanvullend overleg gevoerd met overige betrokkenen, waaronder de hulpdiensten en vertegenwoordigers van de landbouwers en bedrijventerreinen.

Op basis van deze inventarisatie zijn voorstellen gedaan over de gewenste rijroutes, herstel van verkeersstructuren en de noodzakelijke modaliteiten ter hoogte van de aansluitingen.

Voor het ontwerp van de aansluitingen op het onderliggende wegennet zijn op basis van voorgaande stappen de modaliteiten berekend. Om de gewenste kruispuntvorm te bepalen zijn verkeerskundige berekeningen uitgevoerd. Vanwege het gunstige effect van rotondes op de verkeersveiligheid gaat in eerste instantie naar deze kruispuntvorm de voorkeur uit. Indien vanwege verkeerskundige redenen, waaronder de kwaliteit van de afwikkeling of ruimtegebruik niet mogelijk is, is afgeweken naar een verkeerslichtengeregelde kruisingsvorm. De kruispuntberekeningen geven niet alleen uitsluitsel over de gewenste kruisingsvorm maar ook over het ruimtegebruik en het aantal benodigde rijstroken. Als input voor de kruispuntberekeningen is gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten voor het jaar 2025 uit het statische verkeersmodel Regio Parkstad. Dit model is herijkt met de laatste inzichten in de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van het voorkeurstracé en de ETIL-bevolkingsprognose-gegevens 2008-2040. Rekening is gehouden met de te verwachte bevolkingskrimp in de regio. Voorafgaand aan de berekeningen heeft GS op 26 mei 2009 met dit verkeersmodel ingestemd.

Vanwege voortschrijdende inzichten is betreffend verkeersmodel in maart 2010 op onderdelen geactualiseerd. Deze actualisering bestaat uit netwerkwijzigingen die aansluiten op de laatste stand van zaken betreffende het wegontwerp. Alle berekeningen voor het bepalen van de kruisingsvormen zijn gebaseerd op deze geactualiseerde versie van het verkeersmodel.

Verkeerseffecten BPL

De komst van de BPL zal naast een positief verkeerskundig effect op de verkeersafwikkeling en de doorstroming binnen de regio Parkstad ook een positief verkeerskundig effect opleveren ten aanzien van de verkeersveiligheid. In het MER is hier uitvoerig op ingegaan. De BPL zorgt voor meer structuur en meer logische routekeuzes. Het verkeer dat nu nog relatief lang op het onderliggende wegennet van A naar B rijdt, zal eerder volgens de hoofdstructuur gaan rijden. Dit betekent dat voor de verplaatsingen over langere afstanden binnen de regio, voor de BPL wordt gekozen. Door dit effect wordt het onderliggende wegennet ontlast, met positieve effecten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Verkeersintensiteiten

Een gedeelte van de BPL bestaat uit geheel nieuwe infrastructuur. Het gaat hierbij hoofdzakelijk om het noordelijke deel van het tracé vanaf Nuth tot aan de Nieuwenhagenerweg (N299). De verkeersintensiteiten liggen in het jaar 2025 op dit deel van het tracé rond de 22.000 tot 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent een behoorlijke verkeersaantrekkende werking op dit deel van het tracé.

Vanaf de Rimburcherweg tot aan het GaiaZoo volgt de BPL de route van het bestaande tracé (Nieuwenhagenerweg en de Dentgenbachweg). De verkeersintensiteit is hier rond de 30.000 motorvoertuigen per etmaal. Ten opzichte van de 'oude' infrastructuur is dit meer dan een verdubbeling.

Het deel van de BPL door het Vauputsdal tussen het GaiaZoo en de Hamstraat betreft eveneens nieuwe infrastructuur. Uit de modelberekening wordt hier een verkeersintensiteit van ongeveer 28.000 motorvoertuigen per etmaal verwacht.

De BPL vervolgt zijn route over de bestaande Hamstraat tot aan het verkeersplein Avantis. De verkeersintensiteit bedraagt ongeveer 21.000 motorvoertuigen per etmaal. Dat is 40 % meer dan in de huidige situatie.

Vanwege het profiel van 2x2 rijstroken zijn er geen capaciteitsproblemen te verwachten. De IC-waarden (verhouding tussen intensiteit en capaciteit) variëren over het gehele BPL-tracé tussen de 0,3 en 0,5. Alleen het deel tussen de aansluiting Schuureikenweg en het verkeersplein van Nuth kent een IC-waarde van net boven de 0,5. 0,8 Wordt gezien als kritieke IC-waarde.

Onderbouwing 2x2 rijstroken

De BPL wordt grotendeels gerealiseerd als een weg met 2x2 rijstroken met een maximale snelheid van 100 km/uur. Ter hoogte van het Geleenbeekdal (tussen aansluiting Nuth en aansluiting Schuureikenweg/Naanhof) en de Brunssummerheide (tussen Rimburcherweg en Landgraaf) is de toegestane maximale snelheid 80 km/uur. Dit ter reductie van negatieve stikstofdepositie op de aanliggende Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) en Brunssummerheide. In deze paragraaf wordt aangegeven waarom naar deze rijstrookindeling de voorkeur uitgaat boven een 2x1 profiel. De keuze van het 2x2 profiel is gebaseerd op de volgende argumenten:

Toelaatbare verkeersintensiteit

Tot een verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal kan een weg met een 2x1 profiel voldoende afwikkelen. Vanaf een verkeersintensiteit van ongeveer 23.000 tot 25.000 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingverdeling in de spitsuren) is vanwege de vereiste capaciteit een weg met 2x2 rijstroken gewenst⁵. Het grootste deel van het traject van de BPL overschrijdt de verkeersintensiteit van 23.000 motorvoertuigen per etmaal. Het betreft ruim 90% van het totale tracé.

⁵ Het Handboek Wegontwerp (deel Stroomwegen) geeft aan dat de capaciteit van een 2x1 vormgeving onder ideale omstandigheden 1.350 voertuigen per uur per richting. Voor een 2x1 regionale stroomweg geldt, afhankelijk van het aandeel vrachtverkeer en de richtingsverdeling in de spitsuren een normbelasting van 23.000 à 25.000 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen samen.

Alleen de tracédelen N274-Kranenpool en Hamstraat-Avantis overschrijden deze grens niet, maar liggen met respectievelijk ruim 22.000 en ruim 21.000 mvt/etmaal wel dicht bij dit omslagpunt.

Herkenbaarheid voor de gebruiker

Vanwege de herkenbaarheid voor de gebruiker en de logica van de verkeersstructuur is het wenselijk om geen profielwijzigingen per wegvak te realiseren. Ook levert een herkenbare en logische verkeersstructuur een positieve bijdrage aan de verkeersveiligheid. Uitvoering van het gehele tracé van de BPL met een 2x2 profiel is daarom gerechtvaardigd.

Toekomstvastheid

Ook vanwege de toekomstvastheid is het opnemen van een 2x1 profiel niet gewenst. Bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen of de aanleg van nieuwe infrastructuur in het gebied is een eventueel noodzakelijke uitbreiding naar een 2x2 profiel extra kostbaar en vaak moeilijk in te passen in de omgeving.

Oplossend vermogen onderliggend wegennet

Er wordt uitgegaan van een snelheidsregime op de BPL van grotendeels maximaal 100 km/uur, deels maximaal 80 km/uur, in combinatie met een 2x2 profiel. Bij een 2x1 profiel wordt een snelheidsregime van 80 km/uur toegepast. Hierdoor ontstaan aantrekkelijke alternatieve routes over het onderliggende wegennet ten koste van de BPL. Het oplossende vermogen van de BPL wordt hierdoor minder met gevolgen voor de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid. Bovenstaande argumenten worden ondersteund door enkele onderzoeken die in relatie tot de BPL zijn uitgevoerd. Op twee van deze onderzoeken, het rapport 'Toetsing op doelbereik & MKBA' van het bureau Ecorys en het rapport 'Toelichting modelresultaten BPL 2x1 /80 km/h' van bureau Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Kerkrade wordt hieronder nader ingegaan. De verschillen tussen het snelheidsregime van geheel 100 km/uur en twee korte delen van 80 km/uur zijn beschreven in de oplegnotitie bij deelrapport 4 Verkeer. De conclusie van de vergelijking tussen de snelheidsregimes van geheel 100 km/uur en twee delen 80 km/uur is dat de effecten op de verkeersintensiteiten, verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid minimaal zijn. De hierna aangegeven conclusies gelden dan zowel voor een BPL met een snelheidsregime van 100 km/uur als een BPL met een snelheidsregime van 100 km/uur met deels maximaal 80 km/uur.

Het is niet ondenkbaar dat zich op het onderliggende wegennet en in de directe omgeving van de BPL knelpunten voor zullen doen. De verwachting is dat deze zich met name voor zullen doen op de volgende locaties:

- **Kruising Patersweg/Allee**
De verkeersaantrekkende werking van de aansluiting Allee veroorzaakt verhoogde intensiteiten op de Akerstraat Noord door verkeer dat vanuit Heerlen de BPL wil bereiken. De Patersweg en de Trichterweg kennen juist een verlaging in intensiteiten doordat het daar aanwezige verkeer voor een deel via de BPL afgewikkeld gaat worden. Door deze veranderingen in intensiteiten krijgt de kruising Akerstraat Noord - Allee/Trichterweg -Patersweg te maken met andere verkeersstromen die vragen om een aanpassing van de kruising. Dit is in het inpassingsplan gebeurd.
- **Wegvak Allee**
De sterkste toename doet zich voor bij de Allee, ten noorden van de BPL vanuit de richting Hommerter Allee. Het wegvak kan dit verkeer in principe afwikkelen. Aanvullende maatregelen die de verkeersintensiteit verder naar beneden kunnen brengen zijn wenselijk. Dit komt namelijk de verkeersveiligheid en de verkeersleefbaarheid ten goede. Een geschikte maatregel om dit te bereiken is een verlaging van het snelheidsregime van 50 naar 30 km/uur. Verder zou deze aanpassing aangevuld kunnen worden met fysieke snelheidsremmende maatregelen. Daarnaast kan via dynamisch verkeersmanagement het verkeer aangemoedigd worden om de parallel gelegen N276 te gebruiken in plaats van de Allee/Hoofdstraat.

- **Verkeersdruk op rotonde Schinveld**
Door de verkeersaantrekkende werking van de BPL en de B56n in Duitsland, nemen de verkeersintensiteiten op de N274 toe. Uit rotondeberekeningen blijkt dat de enkelstrooksrotonde bij de Brunssummerweg in Schinveld deze verkeersintensiteiten niet kan afwikkelen. Een ei- of turborotonde zou de verwachte verkeersdruk wel aan kunnen. Hetzelfde geldt voor de rotonde bij de Jabeekerstraat. Ook in de autonome situatie zonder de aanleg van de BPL waren deze capaciteitsverhogende maatregelen waarschijnlijk al noodzakelijk.
- **Wegvak N274 (Echterbaan)**
Het verkeer op de N274, het wegvak ten noorden van de BPL richting Brunssummerweg neemt fors (43%) toe tot een niveau waarbij de IC-waarde de kritieke grens van 0,8 overschrijdt. Dit heeft te maken met het feit dat in de huidige situatie de weg nog bestaat uit 2x1 rijstroken. Aangezien de aansluiting met de BPL voldoende opstellengte en de toekomstige rotonde meerdere voorsorteerstroken nodig heeft is een weg met 2*2 rijstroken ook daarom wenselijk. Ook voor het wegvak richting de Jabeekerstraat zal een dergelijke uitbreiding noodzakelijk zijn.
- **Oostelijk deel van de Hamstraat**
Het oostelijke deel van de Hamstraat, tot aan de rotonde Stationstraat, zal ook te maken krijgen met een sterke toename van het verkeer. De verkeersintensiteit stijgt van ongeveer 16.000 naar 30.900 mvt/etm. Een toename van 94%. De IC-waarde tijdens de spitsperiodes van 0,73 nadert hier de kritieke grens van 0,8. Vanaf deze waarde zijn capaciteitsverhogende maatregelen noodzakelijk. De vorm hiervan is mede afhankelijk van de inpassing van de toekomstige B258n. Ook de rotonde bij de Stationstraat zal aangepast moeten worden.

'Toetsing op doelbereik & MKBA' (Ecorys)

In het rapport 'Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt een vergelijking gemaakt tussen het geoptimaliseerde en een versoberde voorkeustracé. Het geoptimaliseerde voorkeustracé van de BPL bestaat in dit rapport uit 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een snelheidsregime van grotendeels 100 km/uur, deels 80 km/uur. Het versoberde voorkeustracé wordt in het rapport aangeduid met een 2x1 profiel, gelijkvloerse kruisingen en met een snelheidsregime van 80 km/uur. In de vergelijking wordt geconcludeerd dat als gevolg van de gelijkvloerse aansluitingen en de lagere ontwerpsnelheid een gemiddelde verplaatsing over de BPL langer duurt dan in het geoptimaliseerde voorkeustracé. De BPL is daarmee minder aantrekkelijk om te gebruiken bij (boven) regionale verplaatsingen in vergelijking met het geoptimaliseerde voorkeustracé. Daar komt bij dat door de halvering van het aantal rijstroken ook de capaciteit van de weg wordt teruggedrongen. De Buitenring kan hierdoor minder verkeer verwerken.

Het versoberde voorkeustracé draagt aanzienlijk minder bij aan de verbetering van de verkeersstructuur. Dit komt enerzijds naar voren door het lagere gebruik van de BPL en anderzijds door het minder ontlasten van het onderliggende wegennet bij het 2x1 profiel. Over de gehele lengte van de BPL is bij een 2x1 profiel sprake van lagere intensiteiten. De verschillen variëren afhankelijk van de locatie tussen 20 à 30 procent.

De lagere intensiteiten impliceren dat bij een 2x1 profiel aanzienlijk minder verkeer verschuift van het onderliggend wegennet naar de BPL. De verwachting is dan ook dat het onderliggend wegennet minder wordt ontlast en dat de positieve effecten op geluid, emissies en verkeersveiligheid navenant lager zijn. Bovendien ligt de verkeersintensiteit bij het 2x1 profiel op verschillende tracédelen rond of boven de kritische grens van 23.000 motorvoertuigen per etmaal waardoor er waarschijnlijk verkeersopstoppen op de BPL ontstaan.

‘Toelichting modelresultaten BPL 2x1 / 80 km/uur’ (Goudappel Coffeng)

In het rapport ‘Toelichting modelresultaten BPL 2x1 / 80 km/uur’ is door Goudappel Coffeng in opdracht van de gemeente Kerkrade (onder andere) inzichtelijk gemaakt wat de verkeerseffecten zijn van uitvoering van de BPL met 2x1 rijstroken en met een maximum snelheid van 80 km/uur. In deze variant worden de aansluitingen met de N274, N276, Hamstraat/B258n en Avantis ongelijkvloers aangesloten. Uit de resultaten van deze studie komt naar voren dat de intensiteiten op de BPL fors afnemen bij een 2x1 vormgeving en op het onderliggende wegennet nemen deze intensiteiten dan fors toe. Er ontstaan extra knelpunten op het onderliggende wegennet zoals op de N274 in zuidelijke richting en de Euregioweg terwijl bovendien de knelpunten uit het inpassingsplan tracé niet worden opgelost (Domaniale Mijnstraat/Hamstraat en N274 in noordelijke richting). De IC-waarden op de BPL tussen de aansluitingen Gravenweg en de Dentgenbachweg stijgen richting kritieke waarden (0,8). In het rapport wordt derhalve het nut onderschreven van een BPL met 2x2 rijstroken en een snelheidsregime van 100 km/uur.

4.3 Landschappelijke en stedenbouwkundige onderbouwing

De Buitenring kan worden beschouwd als een majeure ingreep in de regio Parkstad Limburg. De landschappelijke inpassing van de BPL is dan ook een belangrijk aandachtspunt bij deze ingreep. Alle betrokken partijen hechten zeer aan een inpassing, die recht doet aan de bijzondere kwaliteit van het landschap en de cultuurhistorie en aan de ambities van Parkstad Limburg om deze kwaliteiten te versterken.

Om deze landschappelijke inbedding te waarborgen is naast dit inpassingsplan een Omgevingsplan opgesteld. In het Omgevingsplan is zowel gewerkt vanuit de kwaliteit van de bestaande omgeving - landschap en stedelijk gebied - als vanuit de beleving van die omgeving vanaf de Buitenring. Daarbij zijn het wegontwerp, het ontwerp van de kunstwerken, de benodigde geluidswerende voorzieningen en de natuurcompensatie (deels) geïntegreerd met de bestaande bijzondere kwaliteiten van het plangebied. Het Omgevingsplan zelf is niet juridisch bindend. Regels en verbeelding zijn juridisch bindend. Het omgevingsplan gaat functioneren als toetsingskader, hiertoe zijn ontwerpprincipes benoemd en uitgewerkt. De ruimtelijke kwaliteit zoals voorgesteld in dit Omgevingsplan moet op de korte en lange termijn geborgd worden. Gezien de lengte van het traject en alle betrokkenen en belanghebbenden is het van groot belang een duidelijk kader te scheppen ter toetsing van de uitwerking en uitvoering. De wijze waarop kwaliteitsborging plaats kan vinden is beschreven in het Omgevingsplan. De uiteindelijke resultaten van het planproces Buitenring, daar waar het gaat om de bouwkundige bouwwerken en beeldbepalende ingrepen, zullen ter toetsing worden voorgelegd aan de Gemeenschappelijke Welstandscommissie. Het Omgevingsplan is als Welstandsnota en Beeldkwaliteitsplan vastgesteld door Provinciale Staten.

Uitgangspunten

In opdracht van de Provincie Limburg heeft H+N+S Landschapsarchitecten de Omgevingsvisie Buitenring Parkstad opgesteld (HNS 1498, november 2008). Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg hebben deze visie in 2008 vastgesteld. De Omgevingsvisie vormt de basis voor de landschappelijke inpassing van de Buitenring en is leidend voor het Omgevingsplan. In de Omgevingsvisie zijn zes aanbevelingen voor de BPL gegeven:

- Maak een echte ring. Kies bij de varianten voor datgene dat een herkenbare ringstructuur bevordert. Geen varianten met plotselinge haakse bochten. Kies voor varianten met minder rotondes of beperkt als het maar enigszins kan.
- Kijk vooral nog eens naar de vormgeving van de afslagen. De impact van het wegtracé van de Parkring zelf valt erg mee. Het venijn zit in het enorme ruimtebeslag van de aansluitingen. Veel aansluitingen kunnen compacter en eleganter. Schroom niet het aantal afslagen terug te brengen. Op een totale weglengte van circa 26 kilometer loopt de weg over een afstand van ca. 8,6 kilometer tussen knopen, op- en afritten en rotondes. Voor de weggebruiker is het wenselijk een onrustig beeld te voorkomen.
- Benut de landschappelijke ligging. Er moet zuinig worden omgegaan met het groen in de regio Parkstad. Het voorkeurstracé biedt een goede basis voor de wegligging waarin een duidelijke binnenkant en buitenkant met uitzichten kunnen worden onderscheiden. Buit ook de verschillende karakteristieken uit van het tracé.
- Benut de hoogteverschillen. Parkstad is een reliëfrijk gebied. Insnijdingen en steile taluds zijn kwaliteiten van de streek. Het miljoenenlijntje is hiervan wel het mooiste voorbeeld. Het is een spel van ophogen en insnijden. En het meer inzetten op insnijdingen kan een beter gesloten grondbalans opleveren.
- Besteed veel aandacht aan het feitelijke wegontwerp. De opgave is te streven naar eenvoud en soberheid. Het is een streven naar een rustig en samenhangend wegontwerp.

4.3.1 Omgevingsplan

Het Omgevingsplan voor de Buitenring (zie deelrapport 9, bij dit inpassingsplan) is gepresenteerd als een drieluik:

Centraal staat het middenpaneel: de kaart 'Landschappelijke Inpassing'. Op deze kaart komen alle elementen, die een rol spelen bij een goede landschappelijke inpassing van de Buitenring samen. De twee zijpanelen geven inzicht in de uitgangspunten die aan de landschappelijke inpassing ten grondslag liggen:

- Een paneel bevat de Kwaliteitskaart. Op deze kaart zijn de karakteristieke kwaliteiten van Parkstad weergegeven. Opgenomen zijn het reliëf, historie, ecologie, gebruik en beeld.
- Op het andere paneel is het wegontwerp met het patroon van insnijden en ophogen weergegeven.

De ontwerpprincipes zijn de verbindende schakel tussen de landschappelijke inpassing enerzijds en de kwaliteitskaart en het wegontwerp anderzijds. Met deze opzet wordt benadrukt dat het Omgevingsplan een integraal ontwerp is, de resultante van kwaliteitskaart en wegontwerp.

Ontwerpprincipes

Een zestal ontwerpprincipes vormt de brug tussen de Omgevingsvisie en het Omgevingsplan. De ontwerpprincipes zijn gebaseerd op de landschapsanalyse en ruimtelijke kwaliteitstrategie (Kwaliteitskaart) en vormen een samenhangend geheel. De Buitenring krijgt een prominente betekenis als hoofdstructuur in de ontsluiting van Parkstad. Daarom is herkenbaarheid als doorgaande route, ten opzichte van andere wegen in de omgeving uitgangspunt voor het wegbeeld. De weg zelf krijgt een bescheiden, terughoudende vormgeving waarbij eenheid en continuïteit van het wegbeeld voorop staan. Hierbij is gewerkt met eenvoudige middelen, die consequent worden toegepast. Herkenbaarheid en eenvoud vormen de basis.

De kwaliteit van de omgeving vormt een belangrijke inspiratiebron voor het ontwerp van de Buitenring. De Buitenring vormt de aanleiding om de kwaliteit van de omgeving te versterken. Hierna zijn de gehanteerde ontwerpprincipes omschreven.

Ontwerpprincipe: ligging ten opzichte van reliëf

De Buitenring volgt zoveel mogelijk het natuurlijke reliëf. Vanwege verkeerskundige eisen aan het hellingpercentage wordt de weg plaatselijk ingesneden.

Ontwerpprincipe: taluds en grondwerk

Parkstad is een reliëfrijk gebied. Verschillen in steilte van de natuurlijke hellingen en de gemaakte taluds zijn een kwaliteit van de streek. In het wegontwerp is ingespeeld op het reliëf en de vorm van de ondergrond. De verscheidenheid in de omgeving is uitgewerkt in een verscheidenheid in taluds. Op deze wijze ontstaat samenhang tussen het wegontwerp en het reliëf van de ondergrond.

Ontwerpprincipe: herkenbaar basisprofiel

Een eenduidige en herkenbare Buitenring versterkt de oriëntatie voor de bewoners en bezoekers van Parkstad. Eenheid en herkenbaarheid voor de weg zijn vertaald in een herkenbaar basisprofiel dat over de volledige lengte wordt toegepast.

Ontwerpprincipe: familie van kunstwerken

De kunstwerken vormen een belangrijk beeldbepalend element van de Buitenring. Met een duidelijk herkenbare familie van kunstwerken wordt bijgedragen aan de herkenbaarheid van de Buitenring. Eenvoud versterkt het grote gebaar. Het civieltechnische deel van de kunstwerken heeft een vaste vorm. Daarbij is het onderscheid tussen de kunstwerken in de Buitenring zelf (zichtbaar vanaf de kruisende infrastructuur) en de kunstwerken in de kruisende lijnen (zichtbaar vanaf de Buitenring) van belang. Vooral de laatste categorie speelt een belangrijke rol in het wegbeeld van de Buitenring en dient een samenhangend en herkenbaar beeld over het gehele tracé te laten zien.

FAMILIE VAN KUNSTWERKEN: NADER TOEGELICHT

Een familie ontstaat door overeenkomende beeldkenmerken en een materialisering die in ieder kunstwerk herhaald wordt. De architectuur van de kunstwerken op de Buitenring onderscheidt zich van de architectuur van lokale kunstwerken, zowel in kleurstelling als materiaalgebruik. De kunstwerken verwijzen naar het verleden van de streek. Als voorbeeld geldt het antracietkleurige varenmotief (Carboon) in de schermen, pilaar en bekleding van de taluds verwijst naar het mijnverleden van Parkstad.

Rank en slanke vormgeving. Viaducten op of onder de Buitenring zijn rank en licht vormgegeven. Er worden geen onderlagbalken toegepast voor opleggingen en fundatiepoeren worden weggewerkt onder het maaiveld. Verbindingen zien er uit als een knip tussen verschillende (bouw)delen. Het zicht onder het viaduct door is maximaal door de hooggelegen landhoofden.

Sober en doelmatige uitstraling. Een sobere en doelmatige uitstraling ontstaat door de eenvoudige samenstelling van dek en ondersteuning. Het viaduct is symmetrisch, met een slanke pilaar in de middenberm. Het kunstwerk landt zwevend aan op de taluds. Er is geen groot landhoofd in het zicht.

Vormgeving sluit aan op het landschap. De hooggelegen landhoofden verdwijnen in de vloeiende lijnen van de taluds. Bij een verdiepte ligging worden ter hoogte van het kunstwerk de taluds steiler (van 1:3 naar 1:1). De overgang van het flauwe naar het steile talud is vloeiend. De taluds met weggewerkte landhoofden sluiten aan bij de schaal, vorm en het materiaal van het landschap. Het brugdek ligt losjes in dit landschap.

Eenheid en continuïteit in het profiel. Wegprofielen van de buitenring en haar kruisende structuren worden op of onder kunstwerken gehandhaafd. Hierdoor ontstaat een beleving van continuïteit op de weg. Geleiderails en andere elementen in het domein van de weg volgen de weg in lange glooiende lijnen.

Ontwerpprincipe Dwarsverbindingen ecologie

Om de doorsnijding van leefgebieden te beperken zijn mitigerende maatregelen voor natuur opgenomen in het Omgevingsplan. Deze faunavoorzieningen worden "aangesloten" op het bestaande landschap.

Ontwerpprincipe: eigen beeldtaal Buitenring

De eenheid van de Buitenring wordt versterkt door de toepassing van een samenhangend ontwerp voor het wegmeubilair. De verschillende elementen vormen een vormfamilie van sober en herkenbaar wegmeubilair. Ook het (fysiek) combineren en (ruimtelijk) bundelen van elementen versterkt de

herkenbaarheid van de Buitenring, waarvan ook de geluidschermen en de kunstwerken deel uit maken. Het gaat er om het rustige beeld van de Buitenring niet te verstoren.

Ontwerpprincipe: Landschappelijke principes

Het tracé van de Buitenring doorsnijdt een grote variatie aan landschappen. Kleinschaligheid op de dalbodems, openheid op de plateaus. De hellingen van de beekdalen hebben een eigen karakter: de steile hellingen zijn veelal besloten (bos), de minder steile hellingen hebben een open karakter, soms opgedeeld met boomsingels (grafter). De beekdalbodems hebben een halfgesloten karakter met beekdalbegeleidende beplanting, natuurlijk bos en cultuurlandschap. De Brunssummerheide vormt met zijn uitgebreide bossen en heidevelden een eigen wereld. Het herstellen en versterken van de kwaliteiten van deze landschappen is de opgave voor de inpassing.

Ontwerpprincipe: Stedelijke principes

Een groot deel van de Buitenring volgt de randzone van het stedelijke gebied van Parkstad. Langs deze zone liggen bedrijventerreinen, stedelijke woongebieden en kleinschalige dorpsranden. Om versnippering van het landelijke gebied en het Nationaal Landschap te beperken, wordt de Buitenring steeds zo dicht mogelijk langs het stedelijke gebied gelegd. Het stedelijke gebied vormt de contramural van het landschap in Parkstad Limburg.

Ontwerpprincipe: geluidwerende voorzieningen

Om geluidsoverlast van de Buitenring te beperken wordt geluidreducerend asfalt toegepast. In aanvulling daarop zijn op sommige plaatsen geluidwerende voorzieningen vereist. De hoogte van deze voorzieningen varieert van 2 tot 11 meter. Waar sprake is van een nieuw tracé is de Buitenring waar mogelijk verdiept gelegd of ingesneden met steile taluds (2:1) om de geluidhinder te beperken. Op sommige plaatsen is hierdoor geen aanvullend geluidscherm nodig of kan worden volstaan met een lager scherm. Steile taluds vormen zowel een grondkerende constructie als geluidwering. Indien nodig loopt het talud door in een grondwal met identieke hellingshoek. Bepalend voor de vormgeving van de geluidwerende voorzieningen is de beleving vanuit de weg en de omgeving. De stedelijke principes voor de stadsrand en de elementen van het asymmetrisch profiel komen samen in een integraal ontwerp met twee voorkanten: een toegankelijke groene rand en een geluidwerende voorkant aan de zijde van de Buitenring.

KWALITEIT OMGEVING ALS INSPIRATIEBRON

Het beschermd stads- en dorpsgezicht bestaat uit het Kasteel Amstenrade en de historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende gebieden. Doel van de aanwijzing als beschermd stads- en dorpsgezicht is "de karakteristieke, met de historische ontwikkeling samenhangende structuur en ruimtelijke kwaliteit te onderkennen als zwaarwegend belang bij verdere ontwikkeling binnen het gebied". Ruimtelijke ontwikkeling maakt hierbij gebruik van de aanwezige kwaliteiten en bouwt daarop voort.

De kernwaarde van het beschermd dorpsgezicht bestaat uit drie elementen:

1. het bebouwingensemble met kasteel Amstenrade, de historische dorpskern Amstenrade en de dorpskerk;
2. de laan met laanbomen;
3. het open agrarisch cultuurlandschap tussen het ensemble en de stadsrand van Brunssum.

Het bebouwingsbeeld is van een overwegend monumentaal karakter. Het wegenverloop komt grotendeels overeen met de minuutkaarten uit het begin van de negentiende eeuw. Vooral de zuidzijde van Amstenrade is zeer waardevol. Het silhouet van het dorp dat wordt gedomineerd door het kasteel en de twee kerkspitsen tussen de hoge monumentale bomen van de historisch beplante Allee en de Brunssummerweg is bijzonder markant.

Het gebied ten zuiden van Amstenrade fungeert als tussengebied tussen stad en dorp. Van belang is ondermeer het behoud van de zichtlijnen vanaf het kasteel op het omringende open agrarisch cultuurlandschap en de openheid van het landschap zelf. In de beschrijving bij de voordracht is dit beschreven: "Voor de belevingswaarde daarvan is het van grote betekenis dat de weg naar Heerlen aan weerszijden begrensd wordt door het open landelijk gebied. De kleine clusterbebouwing langs het oorspronkelijke gedeelte van deze weg vormt een aparte eenheid, waarvan het monumentale en landelijke karakter sterk contrasteert met de recente nieuwbouw die op enige afstand in het westen te zien is. Rekening houden met de kernwaarden van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade en in het bijzonder met de openheid van het landschap vormt een randvoorwaarde bij de verdere uitwerking van het ontwerp van de Buitenring, de aansluiting op de Allee en het uitwerkingsproject. Het uitwerkingsproject Allee ligt tussen Amstenrade en de Brunssummerweg."

Hierna wordt ingegaan op de wijze waarop rekening is gehouden met de kernwaarde van het beschermd stads- en dorpsgezicht. In het gebied tussen de Hommerterweg en de Allee wordt de Buitenring aan de zuidzijde begeleid door een besloten bosrand. De rand van de dorpskern van Amstenrade wordt bij de Veldgaard versterkt met transparante bomenrij. De driehoek tussen de dorpskern en de Buitenring bij Veldgaard wordt als park ingericht.

Tussen de Allee en de Brunsummerweg worden de openheid van het agrarisch landschap en daarmee de historische zichtlijnen vanaf het kasteel Amstenrade op de omgeving versterkt.
Tussen de dorpskern Amstenrade en de Buitenring wordt het bestaande agrarische landschap gehandhaafd.

Langs de Allee en de Brunsummerweg worden laanbomen geplant. De bestaande laanstructuren worden hierdoor hersteld. Daar waar bij de aansluiting Allee afscheidingen noodzakelijk zijn - bijvoorbeeld tussen de rijweg en het fietspad - worden hagen toegepast. Het herstel van de oude oprijlaan van het kasteel Amstenrade in de boomstructuur, waarbij eventueel ook een middenberm kan worden benut, is een aandachtspunt. Uitgangspunt is ook bij de uitwerking van wegmeubilair en bebording de openheid en zichtlijnen zo veel mogelijk in stand te houden. Vanaf de kruising met de Brunsummerweg ligt de Buitenring langs de stadsrand van Amstenraderveld op een open plateau.

De bermen en taluds van de Buitenring worden uitgevoerd als kruidenrijke grasberm. Uitzondering hierop is de afrit aan de zuidzijde van de aansluiting. Hier is in het Basisplan naast het talud extra ruimte voor inpassing van een bosstrook opgenomen. Met deze bosstrook worden de sportvelden afgeschermd.
Tussen de Buitenring en Amstenraderveld is in het kader van de natuurcompensatie in het Basisplan een bosperceel opgenomen.

Omgevingsplan

Het Omgevingsplan (zie ook deelrapport 9 bij het inpassingsplan) omvat een pakket maatregelen voor de landschappelijke inpassing van de Buitenring. Dit pakket bestaat uit drie gelijkwaardige onderdelen:

1. Het Basisplan;
2. Het Landschapsplan Extra;
3. Uitwerkingsprojecten.

Hierna zijn deze drie onderdelen op hoofdlijnen beschreven.

Basisplan

In het basisplan is de inrichting van het plangebied van het inpassingsplan uitgewerkt. Het basisplan omvat de maatregelen die minimaal nodig zijn om de Buitenring in te passen in de omgeving.

- De middenbermen, de zijbermen en de taluds van insnijdingen en ophogingen worden ingericht als een kruidenrijke grasberm. Waar het talud grenst aan bos wordt soms ook een deel van het talud als bos ingericht. Langs het tracé over de Brunsummerheide worden de bermen met vochtige heide ingeplant.
- Bij aansluitingen worden de bermen, de zones tussen de hoofdrijbaan en de op- en afritten en de taluds ingericht als een kruidenrijke grasberm.
- De laanbeplanting langs kruisende wegen wordt hersteld of aangevuld met laanbomen.
- Hagen, tussen de hoofdrijbaan van de Buitenring en ventwegen.
- Waar geluidwerende voorzieningen vereist zijn, worden begroeide geluidschermen en transparante schermen toegepast. Als de Buitenring ingesneden ligt, worden de geluidschermen op het talud veelal gecombineerd met een keerwand.
- In de omgeving van de Buitenring worden gebieden ingericht ten behoeve van natuurcompensatie. De natuurcompensatie bestaat uit bos en kruidenrijk grasland.
- Ter afronding worden plaatselijk tussen de rand van het talud en de omgeving reststroken ingericht. De inrichting van deze reststroken, sluit aan op de functies in de omgeving en op het eventuele utilitaire gebruik van deze stroken.
- Geluidwerende voorzieningen.

De uitvoering van het Basisplan maakt onderdeel uit van de aanleg van de Buitenring. In het budget voor de aanleg van de Buitenring zijn dan ook alle kosten voor de uitvoering van het Basisplan gedekt.

Het landschapsplan Extra

Het Landschapsplan Extra bevat een groot aantal maatregelen voor een goede verankering van de Buitenring in haar omgeving. Het gaat hierbij om maatregelen die geïnspireerd zijn op bestaande kwaliteiten in de omgeving:

- Aansluitend aan bestaand bos kunnen nieuwe bosgebieden worden ingericht, waardoor het contrast tussen openheid en geslotenheid wordt versterkt.
- De bufferzones tussen de Buitenring en het stedelijke gebied kunnen worden ingericht als bos met een recreatieve functie (stedelijk uitloopgebied). Hierdoor worden zowel de kwaliteit van het woon- en leefmilieu als het landschappelijke karakter van de Buitenring versterkt.
- In landschappelijke zones rond dorpsranden is haaks op de Buitenring de aanleg van bosstroken en houtsingels gewenst, waardoor de kleinschaligheid van dorpsrandgebieden wordt versterkt.
- Op verschillende plaatsen is herstel van de oorspronkelijke beekloop gewenst. In samenhang hiermee zijn beekbegeleidende beplanting en de inrichting van kruidenrijk grasland gewenst.

De uitvoering van de maatregelen uit het Landschapsplan Extra maakt in beginsel geen onderdeel uit van de aanleg van de Buitenring. Wel zal bij nadere invulling van de natuurcompensatie rekening worden gehouden met de hierboven omschreven landschappelijke uitgangspunten. Om initiatieven voor de uitvoering van deze maatregelen te ondersteunen, zijn in het budget voor de aanleg van de Buitenring echter wel middelen opgenomen waaruit een bijdrage geleverd kan worden in de kosten voor de uitvoering daarvan.

Uitwerkingsprojecten

De aanleg van de Buitenring vormt de aanleiding voor de benoeming van drie Uitwerkingsprojecten:

1. De Allee, het landschappelijk gebied tussen de dorpskern Amstenrade en het stedelijk gebied van Hoensbroek en Brunssum.
2. De Groene Voeg, in Landgraaf, tussen Ubach over Worms en Nieuwenhagen.
3. Het Vauputsdal in Kerkrade, tussen de Buitenring en het stadsdeel Kaalheide.

De begrenzing van de Uitwerkingsprojecten is indicatief op de kaart Omgevingsplan aangegeven. De uitwerking van de Uitwerkingsprojecten zal plaatsvinden in nauwe samenwerking met alle betrokken partners, zoals gemeenten en grondeigenaren. Als inspiratie voor deze uitwerking is in het Omgevingsplan van een zestal Uitwerkingsprojecten een schetsontwerp opgenomen. Met deze schetsontwerpen wordt het ambitieniveau voor de uitwerking gegeven.

Net als voor het Landschapsplan Extra geldt voor de Uitwerkingsprojecten dat de realisering daarvan geen onderdeel uitmaakt van de aanleg van de Buitenring en dat voor een bijdrage in de realisering middelen zijn opgenomen in het budget voor de aanleg van de Buitenring.

Complex landschap

In vier gebieden doorsnijdt de Buitenring een complex landschap met een aaneenschakeling van overgangsprofielen. Het gaat om de omgeving van de Geleenbeek, de kruising N276, Strijdhagenbeek en het Vauputsdal in groter verband. De complexiteit vraagt een nadere uitwerking in een volgende fase.

4.4 Het definitieve tracé

In deze paragraaf wordt een onderbouwing gegeven van het uiteindelijke tracé van de Buitenring, zoals dit in het inpassingsplan is opgenomen. Allereerst wordt een onderbouwing gegeven van het tracé op hoofdlijnen. Vervolgens worden per deelgebied de gemaakte keuzes onderbouwd.

4.4.1 Hoofdlijnen Tracékeuze

In de Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg (TN/MER-UVS BPL) zijn verschillende tracéalternatieven voor de Buitenring onderzocht. Mede op basis van de resultaten uit de TN/MER-UVS BPL hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg een bestuurlijk standpunt ingenomen over het Voorkeustracé voor de Buitenring. Bij dit standpunt heeft de Provincie ook het bestuurlijk en maatschappelijk draagvlak meegenomen, evenals de kosten.

MMA in de TN/MER-UVS BPL

Het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA) is een alternatief dat aan de doelstellingen van het project voldoet, met zo min mogelijk effecten op het milieu en de omgeving. In de TN/MER-UVS BPL is er voor gekozen om een MMA op te stellen vanuit twee verschillende visies, te weten Omgeving en Mens.

Bij de visie Omgeving zijn de effecten op flora en fauna, bodem, water, landschap, cultuurhistorie en archeologie van belang. Bij de visie Mens spelen effecten op ruimtelijke ordening en op woon- en leefmilieu een rol.

Beschrijving MMA

Een beknopte beschouwing van het MMA-tracé levert het volgende beeld op. Ter hoogte van Hoensbroek en Vaesrade loopt het MMA mens langs Vaesrade, terwijl het MMA omgeving gebruik maakt van de bestaande Randweg. In Brunssum is zowel het MMA mens als omgeving het zuidelijke tracé. In Kerkrade gaat het MMA mens over de doorgetrokken Dentgenbachweg. Het MMA omgeving gaat over de Roderlandbaan en de Domaniale Mijnstraat (met tunnel). In het MER wordt geen voorkeur uitgesproken voor aansluiting op de N281 (de Stadsautoweg) via de aansluiting bij bedrijventerrein De Beitel of via de rotonde van Avantis. Voor wat betreft de onderbouwing van het MMA wordt korthedshalve verwezen naar de TN/MER-UVS BPL.

Bestuurlijk Voorkeustracé: zoveel mogelijk aansluiten bij MMA

Mede op basis van de resultaten uit de TN/MER-UVS BPL hebben Gedeputeerde Staten van de Provincie Limburg een bestuurlijk standpunt ingenomen over het Voorkeustracé voor de Buitenring, zie Afbeelding 4.1. Het bestuurlijk voorkeustracé sluit zoveel mogelijk aan bij het MMA. Echter spelen bij de keuze voor dit tracé ook aspecten zoals economie, verkeer, draagvlak en kosten een rol. Het bestuurlijk voorkeustracé kijkt dan ook op onderdelen af van het MMA uit de TN/MER-UVS BPL.

Uitwerking Voorkeustracé tot inpassingsplan

Samen met de TN/MER-UVS BPL heeft het Voorkeustracé zes weken ter inzage gelegen. Mede op basis van inspraakreacties op de TN/MER-UVS BPL en het Voorkeustracé is het tracé vervolgens verder geoptimaliseerd en verbeterd voor het inpassingsplan. Daarnaast zijn voor verschillende aspecten (o.a. verkeer, geluid en archeologie) gedetailleerde onderzoeken uitgevoerd en is een aanvulling op de TN/MER opgesteld waarin de effecten van het uiteindelijke inpassingsplan zijn vergeleken met het Voorkeustracé. Op basis van deze onderzoeken zijn de vormgeving van de weg, de landschappelijke inpassing, concrete mitigerende maatregelen, het ruimtebeslag en de hoogteligging verder in detail uitgewerkt.



Afbeelding 4.1 Bestuurlijk voorkeurs tracé

In navolgende paragrafen wordt per deelgebied beschreven welke afwegingen gemaakt zijn bij het bepalen van het definitieve tracé. Daarbij wordt eerst ingegaan op het bestuurlijk voorkeurs tracé zoals beschreven in het standpunt van GS en vervolgens op optimalisaties en verbeteringen op basis van inspraakreacties en lokale afwegingen die in het kader van de uitwerking voor het inpassingsplan hebben plaatsgevonden. Afgesloten wordt met een afbeelding van het definitieve tracé zoals het in het inpassingsplan is opgenomen.

4.4.2 Nuth tot aan Hoensbroek

Bestuurlijk Voorkeurs tracé

In het bestuurlijk voorkeurs tracé sloot de Buitenring via de Kathagen aan op de bestaande aansluiting op de A76 bij Nuth.

Voor deze tijdelijke oplossing was gekozen omdat Rijkswaterstaat de aansluiting Nuth zou gaan wijzigen. Eind 2008 heeft de Provincie Limburg echter met de minister van Verkeer en Waterstaat afgesproken dat de Provincie de aansluiting verder uitwerkt en opneemt in het (ontwerp)inpassingsplan voor de Buitenring. De Provincie Limburg is vervolgens een m.e.r.-procedure gestart waarin verschillende

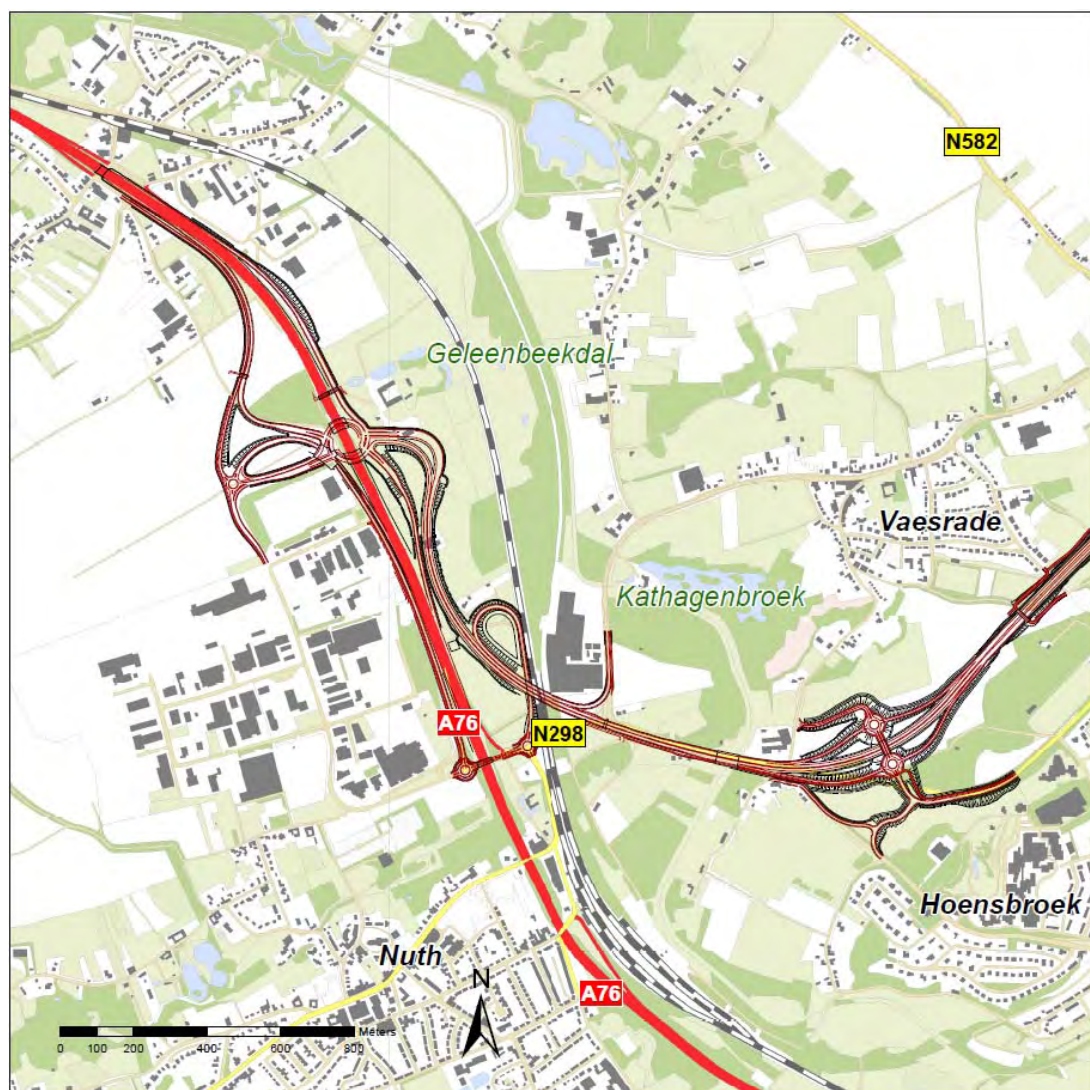
alternatieven voor de aansluiting Nuth met elkaar zijn vergeleken. Mede op basis van de resultaten van de Tracénota/MER Aansluiting Nuth is een voorkeursalternatief voor de aansluiting bepaald en uitgewerkt in het inpassingsplan.

Voorkeursalternatief Aansluiting Nuth

Het voorkeursalternatief heeft als hoofddoel om de invloed van de aansluiting Nuth op het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal te minimaliseren. Om deze reden is gekozen voor een compacte aansluitvorm van de Buitenring en het onderliggend wegennet op de A76. Om alle verkeerstromen goed te verwerken is een zogenaamd turboverkeersplein opgenomen.

Nadat het ontwerp uitvoerig is getoetst door Rijkswaterstaat is het ontwerp op 30 maart 2010 met Rijkswaterstaat besproken. Tijdens dit overleg is het ontwerp ontwerptechnisch en verkeerstechnisch goedgekeurd. Op 23 april 2010 is het ontwerp nogmaals gepresenteerd en is tevens uitvoerig ingegaan op de kostenraming en de hierbij gedefinieerde modules. Ook deze kostenraming is toen goedgekeurd.

Daarnaast is er nog op 28 april 2010 in een overleg met Rijkswaterstaat, met behulp van het dynamische verkeersmodel gedetailleerd gekeken naar de verkeerskundige impact van het ontwerp op de A76 en onderliggend wegennet. Hieruit bleek dat de VKA-variant van de aansluiting Nuth geen nieuwe knelpunten op de A76 creëert en voorziet in een vlotte en veilige doorstroming op de A76.



Afbeelding 4.2 Voorkeursalternatief aansluiting Nuth

4.4.3 Hoensbroek / Vaesrade

Bestuurlijk Voorkeustracé

Ter hoogte van Hoensbroek zijn er in de TN/MER-UVS BPL en B258n twee alternatieven voor de Buitenring onderzocht: via de bestaande Randweg langs de woonwijk Mariagewanden of via een nieuwe, noordelijkere route langs Vaesrade. Het tracé langs Vaesrade is vanuit de mens gezien de gunstigste oplossing (MMA mens), terwijl vanuit natuur en landschap het Randwegtracé het milieuvriendelijkst is (MMA omgeving).

GS heeft de volgende afwegingen meegenomen bij het bepalen van een voorkeustracé. Het Randwegtracé levert een grote barrière op voor de omwonenden en bovendien worden de noordelijke woonbuurten van Hoensbroek minder goed bereikbaar. Tevens zou dit tracé een aantal sportvelden doorsnijden en de toegang tot de begraafplaats bemoeilijken. Daar staat tegenover dat het tracé langs Vaesrade een volledig nieuwe weg is en dus grotere gevolgen heeft voor natuur en landschap.

Uiteindelijk heeft GS zijn voorkeur uitgesproken voor het tracé langs Vaesrade, omdat hiervoor bestuurlijk het meeste draagvlak is. De doorslaggevende overwegingen hierbij zijn dat het Randwegtracé ingrijpende invloed heeft op het woon- en leefmilieu van de woonwijk Mariagewanden.

Lokale afwegingen

Ontzien Jeugrubbebos

In het kader van het inpassingsplan is het ontwerp dusdanig aangepast dat het tracé het Jeugrubbebos fysiek ontziet. Doordat het tracé buiten het Jeugrubbebos komt te liggen wordt voorkomen dat er ruimtebeslag optreedt op het leefgebied van diverse zwaar beschermde diersoorten (broedvogels, zoogdieren, zoals de das en insecten). Dit doet ook recht aan de status van Ecologische Hoofdstructuur die het Jeugrubbebos heeft, waardoor voor dit gebied het 'nee, tenzij – principe' geldt. Door de verplaatsing van het tracé in noordelijke richting worden ook de effecten als gevolg van geluidhinder en lichthinder beperkt.

Uit berekeningen voor geluid blijkt dat met de toepassing van geluidsarm asfalt de geluidhinder op de omgeving afneemt ten opzichte van het voorkeustracé. Verder blijven door het verschuiven van het tracé twee woningen in het Jeugrubbebos gespaard. Ook neemt het ruimtebeslag op gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachting af.

Ontzien voetbalvelden

Als gevolg van de hiervoor beschreven tracéverlegging om het Jeugrubbebos te ontzien, treedt ruimtebeslag op een voetbalveld ten zuiden van Vaesrade op. In overleg met de gemeente Nuth zijn bestuurlijke afspraken gemaakt en is een oplossing gevonden, waarbij het voetbalveld zodanig verlegd wordt dat geen ruimtebeslag optreedt.

Handhaven langzaam verkeerverbinding via de Rozenstraat

Op basis van inspraakreacties op het bestuurlijk voorkeustracé bleek dat er veel weerstand is tegen het verbreken van de langzaam verkeerverbinding via de Rozenstraat tussen Vaesrade en Hoensbroek. In het inpassingsplan is deze verbinding voor het langzaamverkeer hersteld door de Rozenstraat de Buitenring bovenlangs te laten kruisen.

Maaiveldligging of (half)verdiepte ligging

In de tweede aanvulling op de TN/MER is onderzoek gedaan naar de gevolgen van de realisering van Buitenring op maaiveldniveau voor mens en omgeving, waarbij het Jeugrubbebos wordt ontzien en de langzaamverkeersverbinding via de Rozenstraat wordt hersteld. Hieruit blijkt onder andere dat geen negatieve effecten optreden voor geluid en luchtkwaliteit.

Gelijktijdig met de vaststelling van het vernietigde inpassingsplan 2010 hebben Provinciale Staten een motie (nr. 5) aangenomen waarin het college van Gedeputeerde Staten wordt verzocht een uitgebreid onderzoek te laten verrichten naar de waterhuishoudkundige consequenties voor het Geleenbeekdal indien het tracé ter hoogte van Vaesrade verdiept zou worden aangelegd, indien uit dit onderzoek

onomstotelijk blijkt dat extra verdiepte ligging budgettaire neutraal kan worden gerealiseerd, wordt verzocht een extra verdiepte ligging planologisch mogelijk te maken. Inmiddels is daartoe door DHV B.V. nader onderzoek verricht. Geconcludeerd wordt dat de (half)verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van Vaesrade geen waterhuishoudkundige consequenties heeft voor het Geleenbeekdal, alsook positieve effecten heeft op geluid en luchtkwaliteit in vergelijking met het referentieontwerp, zoals opgenomen in de tweede aanvulling op de TN/MER. Tevens concludeert het rapport van DHV B.V. dat het realiseren van de verdiepte ligging budgettaire neutraal kan plaatsvinden. In het rapport wordt echter erkend dat ten aanzien van de kostenraming voor de verdiepte aanleg van het tracé onzekerheden en risico's bestaan zoals mogelijke archeologische verstoring, de sanering van de stortplaats, de opbrengsten van de vrijkomende grond etc. Een nadere analyse heeft duidelijk gemaakt dat een verdiepte ligging niet budgettair neutraal kan worden gerealiseerd, maar dat een dergelijke uitvoering substantiële meerkosten zal vergen. Budgettaire neutraliteit is dus niet mogelijk, zodat niet aan dit uitgangspunt van de motie wordt voldaan.

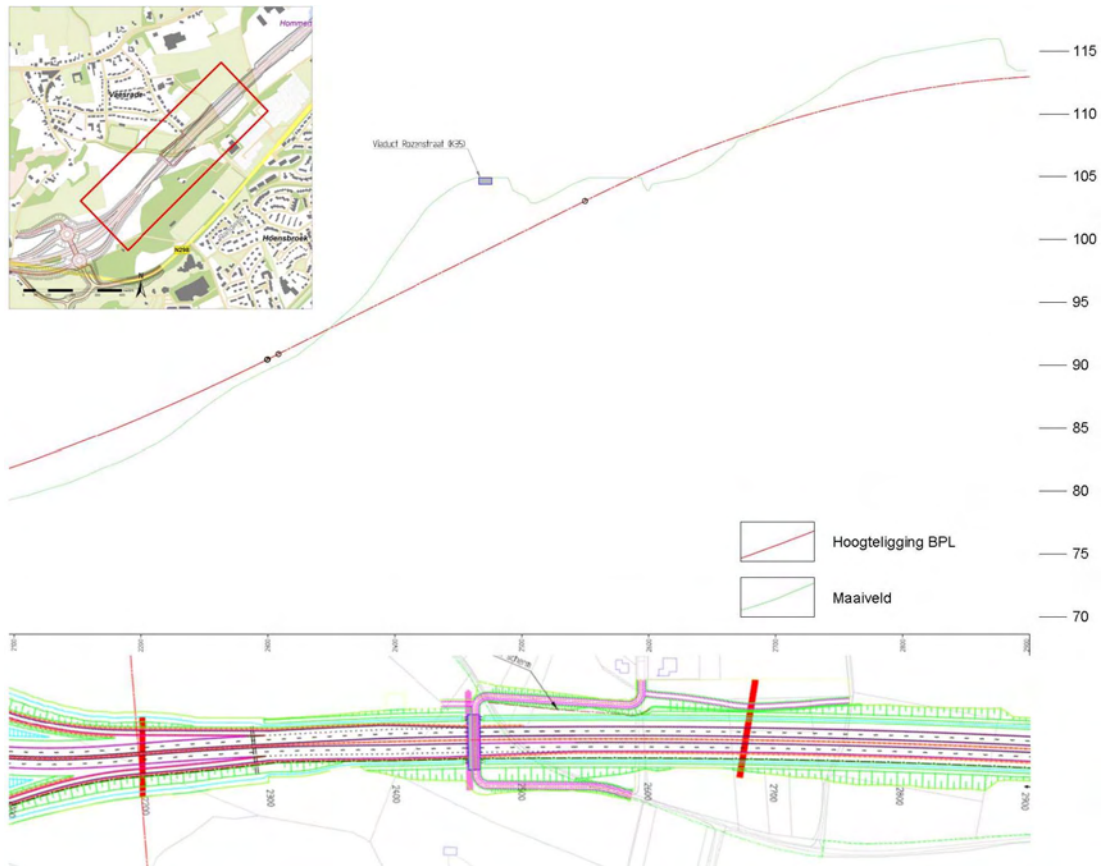
In verband daarmee, en gezien het feit dat een maaiveldligging van de Buitenring ter plaatse op zichzelf reeds planologisch aanvaardbaar is, omdat de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 48 dB niet wordt overschreden en geen overschrijding plaatsvindt van de normen voor luchtkwaliteit, is in het inpassingsplan uitgegaan van een maaiveldligging.

Omdat Provinciale Staten het wel wenselijk vinden om een verdiepte ligging te realiseren, indien die daadwerkelijk binnen de wettelijke en planologische kaders kan worden aangelegd, is in het inpassingsplan een wijzigingsbevoegdheid opgenomen, waardoor Gedeputeerde Staten de mogelijkheid hebben om een plan voor een verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat in Vaesrade vast te stellen.

Omdat het inpassingsplan primair uitgaat van een maaiveldligging, wordt deze hierna verder beschreven.

Maaiveldligging tracé langs Vaesrade

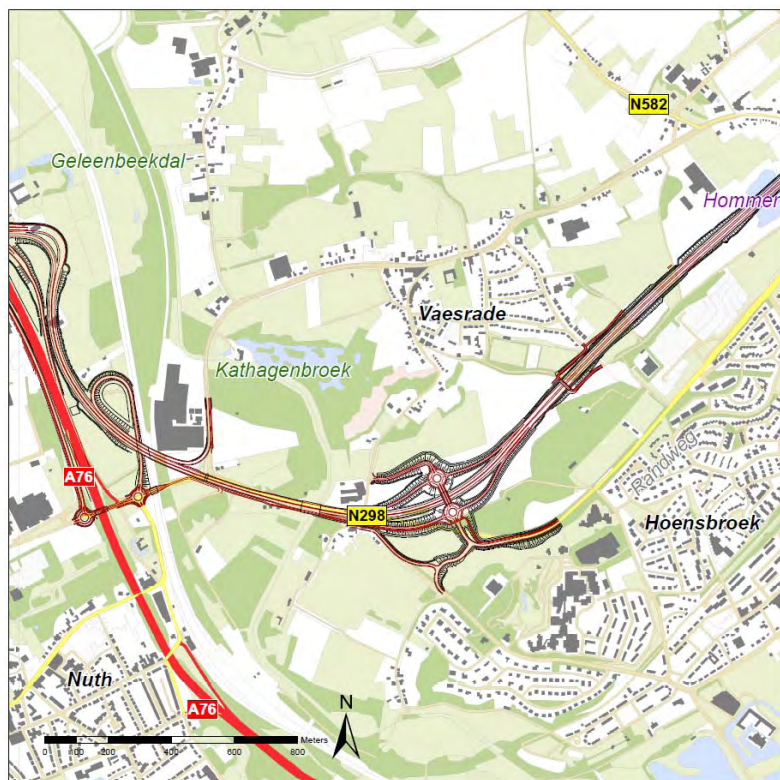
Vanwege het aanwezige reliëf is een ligging waarbij exact het maaiveld wordt gevolgd niet mogelijk. In werkelijkheid ligt de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat op maaiveld. Voor en na de Rozenstraat ligt de BPL 2 a 3 meter verdiept in het landschap. In de onderstaande afbeelding is de hoogteligging rond Vaesrade weergegeven. De rode lijn geeft de hoogteligging van de Buitenring weer en de groene lijn geeft het maaiveld weer. Onder dit lengteprofiel is een uitsnede uit het ontwerp weergegeven waar dit lengteprofiel bij hoort.



Afbeelding 4.3 Lengteprofiel passage Vaesrade

Ligging tracé

Onderstaand is het tracé uit het inpassingsplan voor de passage langs Vaesrade weergegeven.



Afbeelding 4.4 Tracé Hoensbroek/Vaesrade

4.4.4 Allee

Bestuurlijk voorkeustracé

De keuze voor het tracé in het bestuurlijk voorkeustracé en het inpassingsplan volgt uit de fysieke mogelijkheden bij het uitgangspunt om zo min mogelijk objecten te amoveren. Vanwege de bebouwde gebieden van Amstenrade en Hoensbroek zijn de vrijheidsgraden om tot een ander tracé te komen niet aanwezig, het tracé loopt tussen deze bebouwde gebieden door richting Brunssum. Om de invloed op het beschermd dorpsgezicht Amstenrade zoveel mogelijk te beperken, wordt de Buitenring verdiept aangelegd. Daarnaast neemt hierdoor de geluidbelasting op de woningen aan het Van Hövell tot Westerfliehof en Achter den Hof af.

Uit verkeersberekeningen blijkt dat het voor een goede afwikkeling van het verkeer via de aansluiting Allee noodzakelijk is om de Allee gedeeltelijk te verbreden van 2x1 rijstroken naar 2x1 met extra opstelstroken. Deze noodzakelijke aanpassingen aan de Allee hebben tot gevolg dat de historische bomenrij langs de Allee wordt aangetast.

Lokale afwegingen

Aansluiting BPL op de Allee

In het bestuurlijk voorkeustracé is de aansluiting op de Allee vormgegeven als een Haarlemmermeer aansluiting. Deze aansluitvorm heeft de minste negatieve effecten op het beschermd dorpsgezicht Amstenrade en een zo gering mogelijk ruimtebeslag. De Haarlemmermeer aansluiting bleek echter te krap om het verkeer goed te kunnen afwickelen. Uit kruispuntberekeningen voor deze aansluiting blijkt dat er tussen de kruispunten voor één van de richtingen een opstelvak van 100 meter nodig is. Indien een dergelijk opstelvak wordt gerealiseerd binnen de Haarlemmermeer aansluitvorm, neemt het ruimtebeslag aanzienlijk toe. Om deze reden is er voor gekozen om in het inpassingsplan de kruispunten te vervangen door een ovatonde mede naar het idee van de gemeente Heerlen. Deze aansluitvorm kan de verkeersstromen goed afwickelen. Daarnaast is er een vrijliggende fietsverbinding aangebracht die de Buitenring ten westen van de aansluiting kruist. Hiermee wordt het fietsverkeer gescheiden van het overige verkeer.

Beperken invloed op beschermd dorpsgezicht Amstenrade

Om de invloed op het beschermd dorpsgezicht Amstenrade te beperken was de Buitenring in het bestuurlijk voorkeustracé al verdiept aangelegd. Om de invloed nog verder te beperken worden in het inpassingsplan de taluds vervangen door steile wanden en wordt een versmald profiel toegepast. Het gaat hier om een versmalling van de middenberm en de zijbermen. Hierdoor wordt het ruimtebeslag van de Buitenring tot een minimum beperkt. Verder wordt de historische laanbeplanting langs de Allee hersteld en gecombineerd, en blijft de laanbeplanting langs de Brunsummerweg gehandhaafd. Ook wordt de dorpse beplanting (boomgaarden) in de dorpsrand van Amstenrade versterkt.

BESCHERMD DORPSGEZICHT AMSTENRADE

Het beschermd dorpsgezicht bestaat uit het Kasteel Amstenrade en de historisch en ruimtelijk hiermee samenhangende gebieden. Vooral de zuidzijde van Amstenrade is zeer waardevol. Het silhouet van het dorp dat wordt gedomineerd door het kasteel en de twee kerkspitsen tussen de hoge monumentale bomen van de historisch beplante Allee en de Brunsummerweg is bijzonder markant. Het gebied ten zuiden van Amstenrade fungeert als tussengebied tussen stad en dorp. In de beschrijving bij de voordracht is dit beschreven:

"Voor de belevingswaarde van het beschermd dorpsgezicht is het van grote betekenis dat de weg naar Heerlen aan weerszijden begrensd wordt door het open landelijk gebied." Ook in paragraaf 4.3.1 wordt ingegaan op het beschermd stads- en dorpsgezicht Amstenrade.



Afbeelding 4.5 Beschermd dorpsgezicht Amstenrade

Ontzien percelen Van Hövell tot Westerflierhof

In het bestuurlijk voorkeurstracé heeft de BPL ruimtebeslag op enkele percelen aan de Van Hövell tot Westerflierhof. In het inpassingsplan is dit ruimtebeslag voorkomen door de taluds te vervangen door steile wanden.

Definitief tracé

Onderstaand is het definitieve tracé uit het inpassingsplan voor de aansluiting Allee weergegeven.



Afbeelding 4.6 Definitief tracé Allee

4.4.5 Brunssum / Schinveld

Bestuurlijk voorkeurstracé

Na de aansluiting op de Allee loopt het tracé verder richting Brunssum. Bij Brunssum kan het tracé van de Buitenring drie kanten op: zuidelijk, noordelijk of dwars door de gemeente heen met een tunnel. De zuidelijke route komt overeen met het MMA, zoals dit in de TN/MER-UVS is geformuleerd. De route dwars door Brunssum is vanwege de tunnel een erg dure oplossing. Het noordelijke tracé is vanuit verkeer gezien de meest gewenste oplossing. Dit tracé pakt, ten opzichte van de andere tracés, veiliger uit, bundelt beter het verkeer en sluit goed aan op het bestaande provinciale wegennetwerk. Nadeel daarentegen is dat de weg hier meer impact heeft op de natuur.

Op basis van de volgende overwegingen heeft GS zijn voorkeur uitgesproken voor het noordelijke tracé rond Brunssum. Het noordelijke tracé ondersteunt het belang van de ringstructuur die de weg behoort te krijgen. Door dit tracé verdwijnt het doorgaande verkeer uit de kern van Brunssum. Dit heeft een positief effect op de leefbaarheid in de kernen. De noordelijke route biedt daarnaast kansen om een robuuste ecologische verbinding te creëren tussen de Brunssummerheide en het Schutterspark, inclusief herstel van het oorspronkelijk natuurlijk evenwicht (Roode Beekdal).

Ook krijgt Brunssum meer mogelijkheden om zich economisch te versterken. Enerzijds via de ontwikkeling van één kwalitatief hoogwaardig vestigingsgebied voor bedrijven, aan de oostflank. Anderzijds doordat het toerisme kan worden uitgebouwd - de gemeente wordt aantrekkelijker voor uitstapjes en recreatie.

Ten slotte zijn tussen JFC-headquarters en de Gemeente Brunssum intentieafspraken gemaakt om te komen tot een unilocatie rondom het huidige hoofdkwartier en de internationale school. Gestreefd wordt naar een verplaatsing van een aantal voorzieningen uit de Oostflank van Brunssum naar het kazernesgebied. Naar het oordeel van Parkstad Limburg, de Gemeente Brunssum en JFC wordt deze concentratie in het zuidelijke tracé geblokkeerd.

Lokale afwegingen

Amstenraderveld en Bronnenbos

Het bestuurlijk voorkeustracé is in het landgoed Amstenrade ingepast. Dit landgoed is aangewezen in het kader van de Natuurschoonwet en maakt onderdeel uit van zowel het nationaal landschap Zuid-Limburg als de rijksbufferzone tussen de stadsregio's Sittard-Geleen en Parkstad Limburg. Daarnaast treedt in het voorkeustracé ruimtebeslag op het Bronnenbosje op. Dit bosje behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) waardoor hier het 'nee, tenzij – principe' geldt. Verder doorsnijdt het voorkeustracé een droogdal van de Merkelbeek. Om de effecten op deze gebieden te beperken is het tracé van de Buitenring in zuidelijke richting verschoven. Daarnaast is het vanuit ruimtelijke ordening gewenst om de aanwezige stedelijke functies te bundelen, waardoor de weg een scheidslijn wordt tussen de stedelijke functies (bebouwing en infrastructuur) en het open landschap (landgoed Amstenrade). Het tracé is dusdanig ingepast dat de voetbalvelden van het sportpark Klingelsberg worden ontzien, de percelen van het landgoed Amstenrade zoveel mogelijk worden ontzien en ruimtebeslag op het Bronnenbosje wordt voorkomen.

Uit geluidberekeningen blijkt dat door het toepassen van geluidsarm asfalt op de hoofdrijbaan van de Buitenring, de geluidhinder voor de woningen langs het tracé (Amstenraderveld, Kling, Klingbenden) afneemt, ondanks de verschuiving van het tracé richting deze woningen.

Ongelijkvloerse kruising N276

In het bestuurlijk voorkeustracé was een aantal aansluitingen op het provinciale wegennetwerk, waaronder de aansluiting op de N276, vormgegeven als een verkeersplein. Om de doorstroming op de Buitenring te verbeteren zijn deze verkeerspleinen vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast heeft het toepassen van een ongelijkvloerse kruising een positieve invloed op de verkeersveiligheid. Door doorgaande en lokale verkeersstromen te scheiden worden de doorgaande verkeersstromen op de Buitenring onbelemmerd afgewikkeld.

Inpassing Buitenring ter hoogte van De Kling

Op verzoek van omwonenden is ter hoogte van De Kling bij Brunssum de hoogteligging van de Buitenring aangepast om de Buitenring beter in te passen in het landschap rond de Merkelbeek. Ten opzichte van het bestuurlijk voorkeustracé is de Buitenring verlaagd. De Buitenring kruist de Merkelbeekerstraat op maaiveld, waardoor de Merkelbeekerstraat wordt omgelegd. Ten oosten en westen van de Merkelbeekerstraat ligt de Buitenring verdiept in het landschap. De verlegde Merkelbeekerstraat wordt zodanig ingepast dat de Merkelbeek fysiek wordt ontzien.

Ongelijkvloerse kruising N274

Ook de aansluiting op de N274 was in het bestuurlijk voorkeustracé opgenomen als een verkeersplein. Ook dit verkeersplein is om de genoemde voordelen voor verkeer en verkeersveiligheid gewijzigd in een ongelijkvloerse kruising (Haarlemmermeer aansluiting). Bijkomend voordeel van deze aanpassing is hier dat het ruimtebeslag van de aansluiting afneemt. Hierdoor neemt ten opzichte van het voorkeustracé het ruimtebeslag af op landbouwgebieden, gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachting en gebieden die zijn aangewezen als Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG).

Als gevolg van de aanleg van de Buitenring nemen de intensiteiten op de N274 dusdanig toe dat de weg gedeeltelijk verbreed dient te worden van 2x1 rijstroken naar 2x1 rijstroken met extra opstelstroken. In het inpassingsplan zijn de aanpassingen aan de N274 meegenomen voor zover dit noodzakelijk is voor een goede doorstroming op de Buitenring. Dit betekent dat aan de noordzijde van de aansluiting een opstelstrook op de N274 is meegenomen van 150 meter. Na deze opstelstrook gaat de N274 terug naar het bestaand profiel. Ten zuiden van de aansluiting gaat de N274 tussen de aansluiting op de BPL en de rotonde Haefland terug naar het bestaande profiel. De rotonde Haefland blijft daarmee ongewijzigd. Ten oosten van de aansluiting van de BPL op de N274 kruist de BPL de Roode Beek. Deze beekkruising is uitgevoerd conform het voorstel uit het rapport Kruisingen BPL-waterlopen, uitvoeringsvoorstellen van Taken landschapsarchitectuur d.d. 15 juli 2009. De Roode Beek wordt omgelegd, waarbij de beek onder de BPL doorgaat en vervolgens aan de noordzijde ombuigt en aansluit op de huidige loop. Tevens wordt de langzaamverkeersverbinding tussen Schinveld en Brunssum hersteld door deze via de Ubachsweg te laten lopen en te combineren met een onderdoorgang van de Roode Beek. De Kattekoelenvijver wordt

gedempt en omgevormd naar een moeraszone. De Roode beek wordt meanderend door deze moeraszone geleid. De 'vuil' watertak van de Roode Beek wordt niet omgelegd en kruist de BPL ter plaatse van de bestaande loop.

Samenvoegen aansluitingen Ganzenpool en Rimburgerweg

In het bestuurlijk voorkeursstracé zijn ten oosten van Brunssum twee aansluitingen opgenomen, te weten de aansluiting op de Ganzenpool en de aansluiting op de Rimburgerweg. Deze twee aansluitingen liggen erg dicht op elkaar. Daarnaast hebben beide aansluitingen negatieve gevolgen voor beschermde natuurgebieden. De aansluiting Rimburgerweg heeft ruimtebeslag op het Natura 2000 gebied Brunssummerheide en het leefgebied van de zwaar beschermde Kamsalamander. De aansluiting Ganzenpool heeft ruimtebeslag op het EHS gebied Schutterspark. Door combinatie van deze twee aansluitingen en verplaatsing hiervan naar het stedelijke gebied (bedrijventerrein Hendrik), wordt areaalverlies en in mindere mate versnippering grotendeels voorkomen. De optimalisatie doet recht aan het 'nee, tenzij – beginsel', zoals vastgelegd in EHS, Flora- en faunawet (voor zover zwaar beschermde soorten) en Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000).

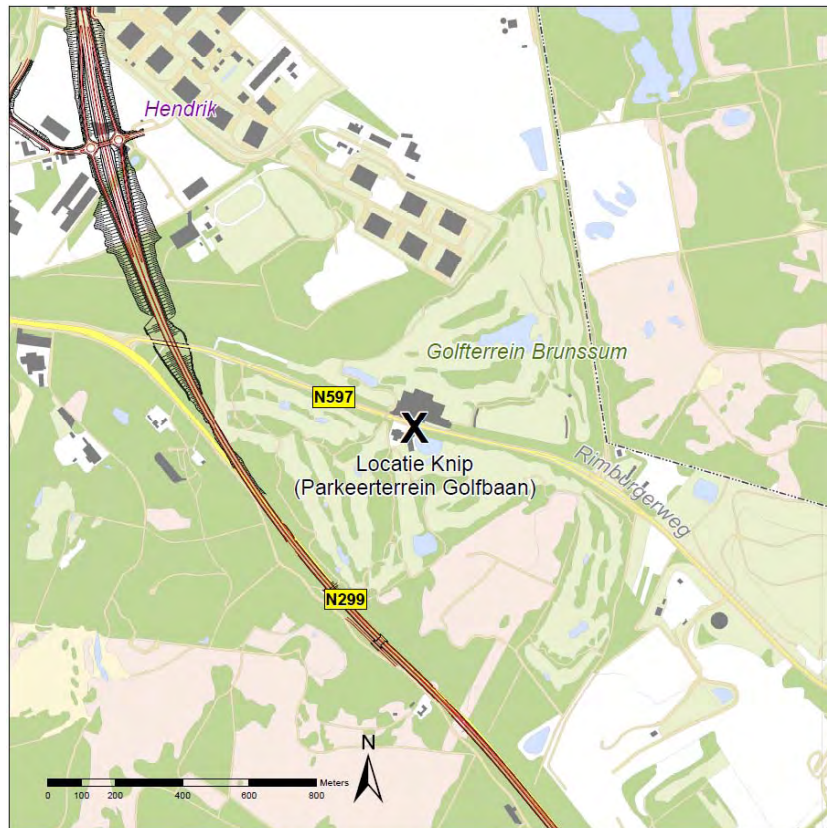
Het samenvoegen van de beide aansluitingen heeft daarnaast een positief effect op de doorstroming en verkeersveiligheid op de BPL door de afname van een aansluiting (concentratie van in- en uitvoegende bewegingen). Daarnaast neemt met name ter plaatse van de twee voormalige aansluitpunten de geluidhinder als gevolg van de BPL af. Dit effect wordt verder versterkt door het toepassen van geluidsarm asfalt.

De samenvoeging van de twee aansluitingen past daarnaast binnen de ontwikkelingen rond de Oostflank van Brunssum, zie afbeelding hierna waarop een uitsnede is weergegeven van de Ontwikkelingskaart Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg. De samenvoeging past met name binnen de landschappelijke inpassing van de BPL en de mogelijkheden voor renaturering (in natuurlijke staat terugbrengen) van de Roode Beek/Schutterspark, zonder daarbij de overige ontwikkelingen in hun mogelijkheden te beperken. De ecologische ontsluiting van het Schutterspark wordt vormgegeven aan de zuidzijde van het Schutterspark.



Afbeelding 4.7 Uitsnede Oostflank Brunssum uit Ontwikkelingskaart Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg

In het inpassingsplan kruist de Rimburcherweg de BPL met een tunnel. Als gevolg van de samenvoeging kan sluipverkeer optreden via de Rimburcherweg. Om dit sluipverkeer tussen Brunssum en Landgraaf te voorkomen wordt een knip gelegd in de Rimburcherweg. Ter plaatse van de parkeerplaats van de golfbaan wordt de Rimburcherweg in beide richtingen door middel van een voorziening afgesloten voor doorgaand verkeer, zie afbeelding 4.8. Door de knip bij de parkeerplaats van de golfbaan te plaatsen, blijft de golfbaan vanuit beide richtingen bereikbaar. Om de bereikbaarheid voor hulpdiensten te garanderen moet een dusdanige voorziening worden opgenomen dat de Rimburcherweg voor hulpdiensten als doorgaande route te gebruiken is.

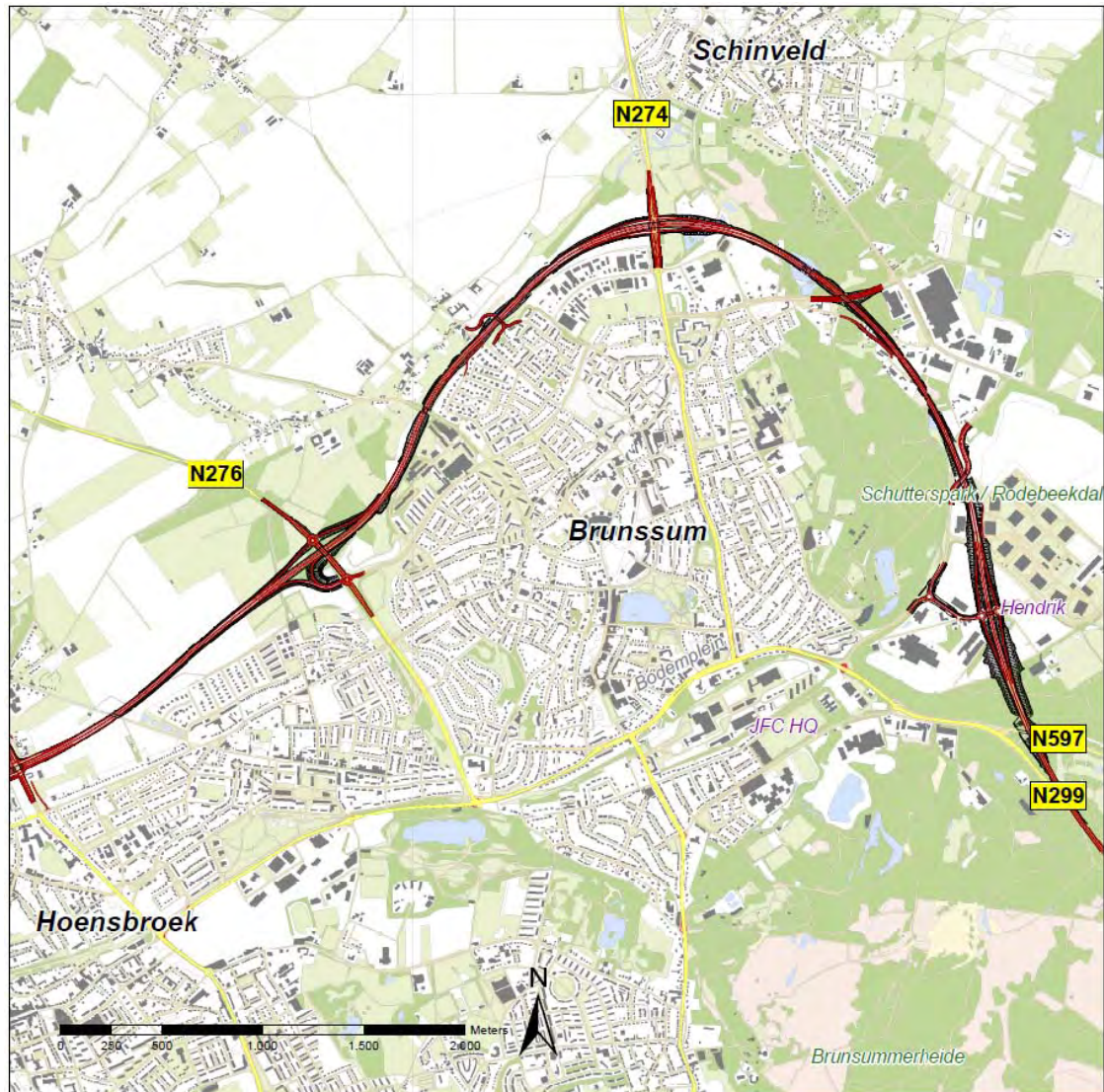


Afbeelding 4.8 Locatie Knip Rimburcherweg

Om ruimtebeslag op een aantal bedrijfspanden op het bedrijventerrein Hendrik te voorkomen, is daarnaast de aansluiting iets in oostelijke richting verschoven. Hierdoor worden tevens de kosten voor het aankopen en/of verplaatsen van de panden bespaard. Zo wordt de archiefopslag aan de Ganzenpool ontzien en worden de loodsen van het Afnorth terrein zoveel mogelijk fysiek ontzien.

Definitief tracé

Onderstaand is het definitieve tracé uit het inpassingsplan voor de passage rond Brunssum/Schinveld weergegeven.



Afbeelding 4.9 Definitief tracé Brunssum/Schinveld

4.4.6 Brunsummerheide / Landgraaf

Bestuurlijk voorkeustracé

Ter hoogte van de Brunsummerheide volgt de BPL de bestaande N299 tot voorbij Landgraaf. De BPL passeert hierdoor het Natura 2000-gebied de Brunsummerheide. Het tracé is zodanig gepositioneerd dat de parallelweg aan de westzijde intact kan worden gehouden. Om de golfbaan en het hier aanwezige leefgebied van de Kamsalamander zoveel mogelijk te ontzien is ervoor gekozen om de verbreding van de bestaande weg aan de westzijde van de bestaande N299 te projecteren.

Om te bepalen of de komst van de BPL significante effecten heeft op de beschermde kenmerken van dit gebied, is een Passende Beoordeling uitgevoerd. In deze Passende Beoordeling is geconcludeerd dat de BPL, inclusief de voorgenomen maatregelen (zoals een ecoduct, scherm en een versmald profiel) geen significant effect op dit gebied heeft.

Lokale afwegingen

Brunssummerheide

Om het Natura 2000-gebied Brunssummerheide zoveel mogelijk te ontzien is ervoor gekozen om de as van de BPL te verplaatsen naar het midden van de bestaande N299 en het dwarsprofiel te versmallen door het toepassen van een smalle middenberm en beperkte zijbermen. Hierdoor wordt het ruimtebeslag op dit beschermde natuurgebied zoveel mogelijk beperkt.

Ter hoogte van de golfbaan is getracht de golfbaan zoveel mogelijk te ontzien. Vanwege het dwangpunt van het Natura 2000 gebied Brunssummerheide is het echter niet mogelijk gebleken om hole 7 van de golfbaan volledig te ontzien. Deze aantasting kan met een beperkte herinrichting van het golfterrein worden gecorrigeerd.

Aansluiting Reeweg

De aansluiting is in zijn geheel opgeschoven in noordelijke richting. Hierdoor takt de Reeweg op een andere plek aan op de oostelijke rotonde van de aansluiting, zie afbeelding 4.10. Op deze manier ontstaat er ruimte om de eventuele Randweg Abdissenbosch/ L42n eveneens aan te sluiten op deze rotonde en wordt deze ontwikkeling niet onmogelijk gemaakt. De Randweg Abdissenbosch/L42n is echter niet opgenomen op de verbeelding van het inpassingsplan omdat er nog geen ruimtelijk besluit voor ligt.



Afbeelding 4.10 Aantakking Reeweg bestuurlijk voorkeurstracé (I) en inpassingsplan (r)

Ter hoogte van Landgraaf ligt een recent aangelegde grondwal. Daarnaast ligt aan de Rötcherweg in Nieuwenhagen een begraafplaats. In het bestuurlijk voorkeurstracé worden beiden aangetast. In het inpassingsplan is het versmalde dwarsprofiel dat gehanteerd is ter hoogte van de Brunssummerheide doorgetrokken tot voorbij de passage van de kern van Landgraaf. Daarnaast zijn de geluidschermen dichter op de weg geplaatst, waardoor de grondwal en de begraafplaats gespaard worden.

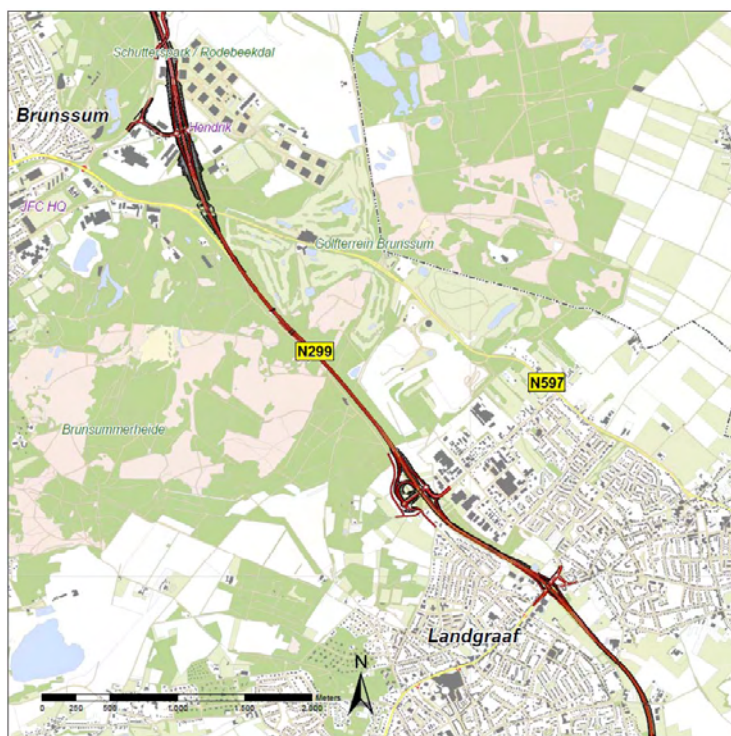
Aansluiting Hoogstraat

Op verzoek van de gemeente Landgraaf is in het inpassingsplan een hele aansluiting van de BPL op de Hoogstraat opgenomen. Op deze manier verbetert de ontsluiting van de woonkernen van Landgraaf via de BPL.

Om het ruimtebeslag op woningen en bedrijfspanden zoveel mogelijk te voorkomen is ook het onderliggend wegennet ter plaatse van de aansluiting aangepast. Desondanks dienen er dertien woningen en twee bedrijfspanden (horeca) aan de Hoogstraat en de Nieuwenhagerheidestraat te wijken voor de aansluiting.

Definitief tracé

Onderstaand is het definitieve tracé uit het inpassingsplan voor de passage rond Brunssummerheide/Landgraaf weergegeven.



Afbeelding 4.11 Definitief tracé Brunssummerheide/Landgraaf

4.4.7 Passage door Kerkrade

Bestuurlijk voorkeurstacé

Voor de passage van de BPL door de gemeente Kerkrade zijn er drie tracémogelijkheden: via de Tunnelweg, via de Roderlandbaan of via de Dentgenbachweg die dan doorgetrokken zal worden naar de Hamstraat. Het tracé over de Tunnelweg sluit in Heerlen aan op de Binnenring. De tracés via de Roderlandbaan en de (doorgetrokken) Dentgenbachweg sluiten aan op de N300 Hamstraat. Vervolgens volgt de BPL zoveel mogelijk het bestaande tracé van de N300 Hamstraat. De fysieke ruimte ter hoogte van de Hamstraat is beperkt waardoor het nauwelijks mogelijk is om in het tracé te variëren. Ten noorden van het tracé ligt bebouwd gebied. Ten zuiden van het tracé ligt het beekdal en ligt de grens met Duitsland. Ook in dit geval is er een onderscheid tussen het MMA dat is ingegeven vanuit de mens en het MMA vanuit omgeving. Op grond van menselijke aspecten zoals leefbaarheid verdient het tracé Dentgenbachweg de voorkeur. Maar gelet op de omgeving is het tracé via de Roderlandbaan het meest milieuvriendelijk. Het Tunnelwegtracé komt niet in aanmerking als MMA vanwege de ligging in het Anstelerbeekdal en de geluidhinder op de huizen aan de Rukkerweg en de Euregioweg. Ook moeten bij dit tracé veel woningen aan de Rukkerweg worden afgebroken.

Het tracé via de Dentgenbachweg heeft verkeerskundig de voorkeur vanwege de goede bereikbaarheid en reistijdwinst. Ook trekt dit tracé veel verkeer uit de woonkernen weg, wat een positieve invloed heeft op het leefklimaat in de kernen. Wel heeft het tracé een nieuwe doorsnijding van het reliëfrijke landschap tot gevolg bij het Vauputsdal. Ook het tracé via de Roderlandbaan heeft positieve effecten op het gebied van verkeer. De ligging binnen stedelijk gebied heeft echter wel tot gevolg dat het aantal geluidgehinderden groter is dan bij het tracé over de Dentgenbachweg. Daarnaast moeten er met name door de verbinding tussen de Roderlandbaan en de N300 Hamstraat veel woningen in de kern van Kerkrade worden gesloopt. Door de kosten van de aankoop van vastgoed en de aanleg van een tunnel in Kerkrade, zijn de realisatiekosten van dit tracé ook erg hoog.

Op basis van de volgende afwegingen heeft GS zijn voorkeur uitgesproken voor het tracé via de Dentgenbachweg. Dit tracé biedt de beste mogelijkheden om de economisch en toeristisch cruciale locaties in het gebied goed te ontsluiten. Daarnaast hoeven er minder woningen gesloopt te worden. Wat betreft de gebiedsontsluitende voordelen gaat het enerzijds vooral om de bereikbaarheid van bedrijventerrein Dentgenbach. Anderzijds worden door dit tracé ook de diverse toeristische attracties zoals Snowworld, GaiaZoo, Megaland en Mondo Verde het beste ontsloten. In dit verband heeft GS bij zijn standpuntbepaling ook laten meewegen dat het tracé Dentgenbachweg voorziet in een directe aansluiting met een andere drukke verbindingsweg in dit gebied, namelijk de Mensheggerweg. Uit overleg tussen bedrijven en provincie is gebleken dat de noordelijke aansluiting van het bedrijventerrein Dentgenbach op de Mensheggerweg kan vervallen.

Lokale afwegingen

In dit deelgebied zijn veel lokale afwegingen gemaakt om het voorkeurstracé beter in te passen in de omgeving.

Aansluiting Mensheggerweg (De Hopel)

De aansluiting van de BPL op de Mensheggerweg is in het inpassingsplan in zuidelijke richting verschoven. Op deze manier wordt het ruimtebeslag van de aansluiting aanzienlijk verkleind. De BPL, inclusief de aansluiting, wordt op deze manier beter in het landschap ingepast. Daarnaast neemt het ruimtebeslag op landbouwgebieden af en vermindert de barrièrewerking van de BPL voor de omringende EHS gebieden (Strijthagerbeekdal en Anselderbeekdal).

Directe aansluiting Roderlandbaan

De Roderlandbaan is in het inpassingsplan direct aangesloten op de aansluiting van de BPL met de Mensheggerweg. Hierdoor verbetert de doorstroming voor het verkeer van en naar Kerkrade. Daarnaast rijdt het verkeer dat vanuit Kerkrade via de Roderlandbaan naar de BPL gaat, niet meer langs de woningen aan de Nachtegaalstraat/Dentgenbachweg. Dit heeft een positief effect op het leefklimaat van deze woningen (geluid, lucht, visuele hinder).

Wel wordt door de directe aansluiting van de Roderlandbaan op de BPL, de Dentgenbachweg richting Eygelshoven afgesloten. Dit heeft echter een beperkt effect, omdat de bereikbaarheid gewaarborgd blijft via de nieuwe rotonde op de Roderlandbaan en de Nachtegaalstraat, waardoor de omrijbewegingen beperkt blijven.

Aansluiting GaiaZoo

De vormgeving van de aansluiting GaiaZoo is gewijzigd waardoor de capaciteit van de aansluiting toeneemt. Hiermee wordt geanticipeerd op een toekomstige uitbreiding van het GaiaZoo.

Daarnaast is de gehele aansluiting in zuidelijke richting verschoven waardoor aantasting wordt voorkomen van de orchideeëntuin waar de zwaar beschermde Purperparelmoervlinder voorkomt. Daarnaast neemt hierdoor het ruimtebeslag op EHS gebieden en gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachting af.

Ook is door de verschuiving van de aansluiting de hoogteligging van de BPL aangepast, waardoor de BPL het Vauputsdal ongeveer 5 meter lager kan kruisen. De inpassing van de BPL in het landschap verbetert

hierdoor, hoewel de BPL nog steeds een groot grondlichaam nodig heeft om het Vauputsdal te kruisen. Doordat het grondlichaam afneemt, neemt ook het ruimtebeslag van de BPL op landbouwgebieden af.

De verschuiving van de aansluiting in zuidelijke richting heeft wel tot gevolg dat het ruimtebeslag op de parkeerplaats van het GaiaZoo toeneemt. In het inpassingsplan is hiervoor compenserende ruimte opgenomen ten zuiden van de Kerkradersteenweg. Daar kan een parkeerterrein zonder aanmerkelijke milieu-effecten worden gerealiseerd en landschappelijk worden ingepast. Ook vanuit verkeerskundig opzicht ontmoet die locatie geen bezwaren.

Houten brug GaiaZoo

De houten brug over de Dentgenbachweg bij het GaiaZoo kan in het inpassingsplan niet op de huidige locatie blijven liggen. Onderzocht wordt of het mogelijk is om de houten brug her te gebruiken bij de verplaatsing van de parkeervoorzieningen naar de zuidzijde van de Kerkradersteenweg. De brug kan dan gebruikt worden om de Kerkradersteenweg te kruisen die tussen het GaiaZoo en de parkeervoorzieningen in ligt.

Recreatieve mogelijkheden Vauputsdal

Om de gevolgen van de komst van de BPL op de recreatieve mogelijkheden van het Vauputsdal te beperken, worden in het inpassingsplan alle verbindingen in het dal hersteld. In aanvulling op het bestuurlijk voorkeustracé wordt ook de verbinding via de Krichelbergsweg hersteld onder het viaduct van de Vloedgraaf door weer aan te sluiten op de bestaande Krichelbergsweg aan de oostzijde van de BPL.

Grondwater Vauputsdal

Bij de kruising van het Vauputsdal ligt de BPL voor en na de kruising van de Vloedgraaf verdiept in het landschap. Vanwege de hoge grondwaterstanden in deze gebieden is er een permanente grondwaterkering noodzakelijk om de BPL droog te houden. Omdat de grondwaterstromingen parallel lopen aan de BPL heeft deze grondwaterkering geen invloed op de grondwaterstromen.

Aansluiting Hamstraat

Bij de aansluiting Hamstraat zijn de rotondes gewijzigd in verkeersregelininstallaties om de capaciteit van de aansluiting te vergroten. Hiermee wordt geanticipeerd op de toekomstige aansluiting van de B258n op de BPL. Daarnaast wordt in het inpassingsplan een parallelvoorziening gerealiseerd ten noorden van de N300 Hamstraat die wordt aangesloten op de aansluiting Hamstraat. Hierdoor blijven de woonkern Gracht en vooral het bedrijventerrein Willem Sophia beter bereikbaar dan in het voorkeustracé. De aansluiting van de parallelvoorziening op de aansluiting Hamstraat heeft echter wel ruimtebeslag op de manege aan de Slakbeemdenweg tot gevolg. Ook het ruimtebeslag op landbouwgebieden en gebieden met een (middel)hoge archeologische verwachting neemt hier toe.

Aansluiting Manege Groene Vallei op Baamstraat

In het inpassingsplan komt de huidige ontsluitingsroute van de manege aan de Baamstraat te vervallen. In het inpassingsplan is een nieuwe aansluiting voorzien.

Hamstraat

Ter hoogte van De Gracht wordt de Buitenring in het inpassingsplan in zuidelijke richting verschoven om aan de noordzijde een parallelvoorziening te kunnen realiseren voor de woonkern Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia. Hierdoor verbetert de bereikbaarheid van de woonkern en het bedrijventerrein. Daarnaast wordt hier het volledige normaal dwarsprofiel met obstakelvrije bermen gehanteerd in plaats van een versmald dwarsprofiel. Hierdoor worden een groot aantal woningen aan de zuidzijde van de Hamstraat geamoveerd. Hoewel de geluidbelasting op de betrokken woningen onder het wettelijk maximum kan blijven, verslechtert het leefklimaat voor deze woningen dermate dat er voor is gekozen deze woningen niet te handhaven.

Overwogen is om het tracé van de BPL nog verder in zuidelijke richting te verschuiven om de effecten op de woonkern De Gracht verder te beperken. Dit is echter niet doorgevoerd in het inpassingsplan vanwege de aantasting die dit tot gevolg heeft op het beekdal van de Crombacherbeek. Dit beekdal is

onderdeel van de EHS waardoor hier het 'Nee, tenzij' principe van kracht is. Opschuiven in zuidelijke richting leidt daarnaast op weerstand bij het Waterschap vanwege de gevolgen voor de Crombacherbeek. Ook wordt bij een nog zuidelijkere ligging het rijksmonument Crombacherhoeve aangetast.

Aantasting landschap Crombacherbeek

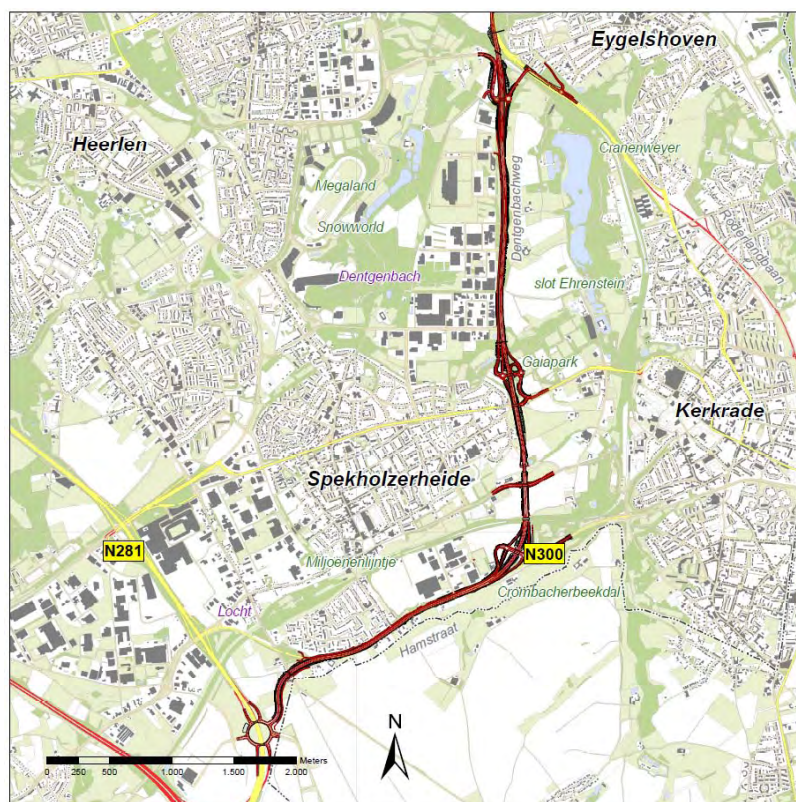
Het feit dat er in het inpassingsplan rekening wordt gehouden met het aankopen van een groot aantal woningen en bedrijfspanden ten zuiden van de N300 Hamstraat, levert kansen op om het Crombacherbeekdal opnieuw en beter in te richten. Bovendien vormt de BPL hier de stadbegrenzing met in zuidelijke richting een open zicht op het landschap.

Wandelpad woonwijk de Gracht

Tussen de woonkern De Gracht en de N300 Hamstraat ligt een wandelpad. Onderzocht wordt op welke wijze dit wandelpad hersteld kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat het wandelpad, vanaf de Buitenring gezien, achter de benodigde geluidschermen komt te liggen.

Definitief tracé

Onderstaand is het definitieve tracé uit het inpassingsplan voor de passage door Kerkrade weergegeven.



Afbeelding 4.12 Definitief tracé passage door Kerkrade

4.4.8 Aansluiting op de N281

Bestuurlijk voorkeurstacé

In het MER fase 2 zijn twee varianten onderzocht voor de aansluiting van de BPL op de N281, te weten een aansluiting op de N281 bij bedrijventerrein De Beitel (De Locht) of een aansluiting op het verkeersplein bij Avantis. In het bestuurlijk voorkeurstacé is er voor gekozen om de BPL aan te laten takken op het verkeersplein Avantis. Belangrijkste reden hiervoor is dat deze aansluiting een betere bereikbaarheid van en naar het zuiden realiseert (richting Aachen) en een directere aansluiting biedt naar de A76, wat de aanwezige structuur in het gebied ten goede komt. Daarnaast leidt de huidige aansluiting van de N300 Hamstraat op de N281 bij bedrijventerrein De Beitel in de huidige situatie al tot

verkeerskundige problemen. Tenslotte biedt aansluiting via de rotonde Avantis de beste mogelijkheden voor ontsluiting en exploitatie van de 'Rodaboulevard'.

Lokale afwegingen

Verkeersplein Avantis

In het bestuurlijk voorkeustracé sloot de Buitenring direct aan op het bestaande verkeersplein bij Avantis European Science and Businesspark. Het verkeersplein werd daarbij niet aangepast. In het inpassingsplan is het ontwerp van de aansluiting verder geoptimaliseerd, waarbij het verkeersplein is opgewaardeerd conform de variant die is aangedragen door de gemeente Heerlen. De aanpassing van het verkeersplein heeft tot gevolg dat de verkeersstromen beter afgewikkeld worden dan in het voorkeustracé.

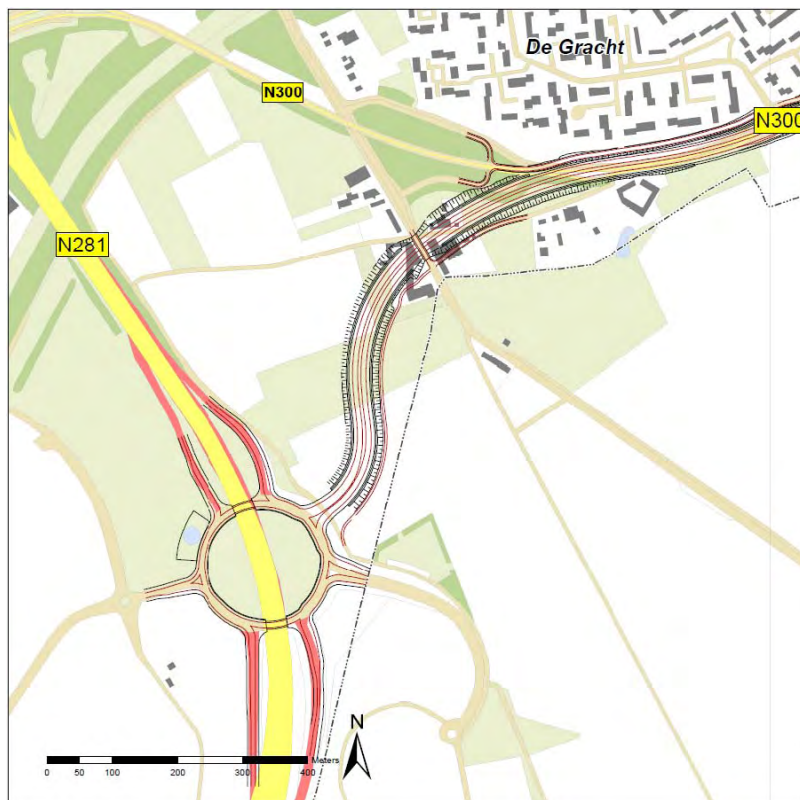
Enkele bypasses bij het verkeersplein zorgen vooral voor een betere verkeersafwikkeling van en naar Avantis European Science and Businesspark. De mijnschacht aan de westzijde van het verkeersplein blijft onaangetaast. Een van de aanpassingen betreft het uitrusten van het verkeersplein met een geavanceerde verkeersregelininstallatie.

Avantislijn

Het ontwerp van de aansluiting van de BPL bij Avantis is dusdanig vormgegeven dat het de eventuele komst van de Avantislijn (van en naar Avantis European Science and Businesspark) niet onmogelijk maakt. De Avantislijn is echter niet opgenomen op de verbeelding van het inpassingsplan, omdat er nog geen ruimtelijk besluit voor is genomen.

Definitief tracé

Onderstaand is het definitieve tracé uit het inpassingsplan voor de aansluiting op de N281 weergegeven.



Afbeelding 4.13 Definitief tracé aansluiting op de N281

4.5 Gebiedsontwikkeling

De aanleg van de Buitenring zal de bereikbaarheid van de regio vergroten en daarmee een impuls geven aan de ontwikkeling van de regio. Gebiedsontwikkeling rondom de Buitenring vormt één van de vijf strategische opgaven van de regio. De inzet van de gebiedsontwikkeling is er op gericht om de kansen, die de Buitenring biedt voor structuurversterking van de regio, in economisch, ruimtelijk en sociaal-maatschappelijk opzicht te benutten. Met een integrale aanpak van gebiedsontwikkeling kunnen ruimtelijke projecten vanuit een gecoördineerde aanpak en in samenhang tot uitvoering komen. Het gaat daarbij voornamelijk om de doorvertaling van de regionale Structuurvisie Parkstad naar operationele elementen. Realisatie van de Buitenring vormt een randvoorwaarde voor de optimale benutting van de kansen voor gebiedsontwikkeling. In 2009 is gestart met het opstellen van een integrale visie voor de bovengenoemde gebiedsontwikkeling. Binnen deze visie zullen afzonderlijke, zelfstandig uit te werken locaties worden aangemerkt. De uitwerking van de ruimtelijke projecten zal door de gemeenten worden gedaan. In onderhavig inpassingsplan worden geen gebiedsontwikkelingen⁶ meegenomen.

⁶ Wanneer de gebiedsontwikkeling wel in het onderhavig inpassingsplan zou worden opgenomen, dan zou het kostenverhaal onvoldoende verzekerd zijn en was hiervoor een exploitatieplan gewenst.

5 Beleidskader

5.1 Europees beleid

Op Europees niveau wordt het nodige beleid geformuleerd en wet- en regelgeving vastgesteld die betrekking hebben op dan wel raakvlakken hebben met de ruimtelijke ordening. In het kader van het inpassingsplan zal hier echter niet verder op worden ingegaan, omdat de relevante onderdelen uiteindelijk hun doorvertaling hebben gekregen in het nationale beleid respectievelijk de nationale wet- en regelgeving. Voorbeelden zijn de Kaderrichtlijn Water die grotendeels is doorvertaald in de Waterwet, de Habitatlijn en Vogelrichtlijn die hun beslag hebben gekregen in de Natuurbeschermingswet en de Flora- en Faunawet en het Verdrag van Valletta dat is uitgewerkt in de Monumentenwet.

5.2 Grensoverschrijdend beleid

5.2.1 *Gezamenlijke verklaring samenwerking grensoverschrijdende MER*

Op 30 juni 2005 is de Gezamenlijke verklaring inzake de samenwerking bij de uitvoering van grensoverschrijdende milieueffectrapportage in het Nederlands-Duitse grensgebied ondertekend. Hierin is vastgelegd dat bij projecten die mogelijk aanzienlijke milieueffecten hebben in het buurland en waarvoor een milieueffectrapportage moet worden uitgevoerd, het betreffende buurland zo spoedig mogelijk moet worden geïnformeerd. Tevens dienen de autoriteiten en de inwoners van het buurland in de gelegenheid te worden gesteld om in de procedure te participeren. Deze gelegenheid moet zo veel mogelijk parallel worden geboden aan de procedure in eigen land.

5.2.2 *MHHAL*

De BPL ligt in de Euregio Maas-Rijn (hierna: EMR), dat sinds 1991 een juridische status heeft gekregen. De EMR omvat naast het zuidelijk deel van de Provincie Limburg ook de regio Aachen, de Belgische Provincies Limburg en Luik en het Duitstalige deel van België. De EMR heeft twee doelstellingen, namelijk:

- Het opheffen van grensbelemmeringen en de verschillen tussen de afzonderlijke nationale systemen.
- Het positioneren van de EMR als samenhangend economisch gebied in het Europa van de regio's en als verbindende schakel op de as Nordrhein - Westfalen - Benelux.

Het grensoverschrijdende stedelijke netwerk MHHAL wordt beschouwd als kerngebied van de Euregio Maas-Rijn. MHHAL staat daarbij voor de samenwerking tussen Maastricht-Heerlen, Hasselt-Genk, Aachen en Luik. De algemene beleidsopgaven van het MHHAL zijn:

- Uitbouwen van het kenniscluster.
- Intensiveren van de culturele verbondenheid.
- Versterken van de complementariteit en samenwerking tussen de steden Luik, Aachen, Maastricht, Parkstad Limburg en de dubbelsteden Hasselt/Genk en Sittard/Geleen.
- Realiseren van grensoverschrijdende verkeerssystemen.
- Specifiek voor het economisch cluster Aachen - Parkstad zijn door het MHHAL de volgende ambities gesteld.
- Versterken van de relatie tussen de ICT-sector en de bestaande bedrijvigheid.
- Inspelen op de opkomst van de senioreneconomie door ontwikkeling van hoogwaardige producten en diensten.
- Benutten en uitbouwen van de toeristische en recreatieve mogelijkheden in het gebied, mede in relatie tot Heuvelland en Eifel.
- Versterken van de Parkstadstructuur, zodat een aantrekkelijker woon- en leefklimaat ontstaat.

Bovenstaande ambities sluiten aan bij het belang dat de Provincie Limburg hecht aan een volwaardig wegennet in Parkstad Limburg. Ook sluiten zij aan bij het belang dat aan Duitse zijde gehecht wordt aan goede aansluitingen op het Nederlandse wegennet.

5.3 Rijksbeleid

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte

Op 13 maart 2012 is de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) in werking getreden. In de SVIR schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. De SVIR vervangt verschillende nota's, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040, de Nota Mobiliteit, de MobiliteitsAanpak, de Structuurvisie voor de Snelwegomgeving. Verder vervallen met de SVIR de ruimtelijke doelen en uitspraken uit de Agenda Landschap, Agenda Vitaal Platteland en Pieken in de Delta.

Het Rijk richt zich met de SVIR op het versterken van de internationale concurrentiepositie. Dit betekent bijvoorbeeld een aantrekkelijk (internationaal) vestigingsklimaat, de bereikbaarheid verbeteren en zorgen voor een leefbare en veilige omgeving met unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden.

Het Rijk heeft in het verleden een selectie gemaakt van twintig Nationale landschappen. Het studiegebied grenst aan het Nationale landschap Heuvelland. Het beleid ten aanzien van landschap is niet langer een rijksverantwoordelijkheid en laat het Rijk over aan de provincies.

Het Rijk heeft dertien nationale belangen benoemd waarbij zij de kaders vaststelt. Vier van de dertien nationale belangen hebben betrekking op het verbeteren van de bereikbaarheid:

- Een excellent en internationaal bereikbaar vestigingsklimaat in de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren;
- Een robuust hoofdnetwerk van weg, spoor en vaarwegen rondom en tussen de belangrijkste stedelijke regio's inclusief de achterlandverbindingen;
- Betere benutting van de capaciteit van het bestaande mobiliteitssysteem van de weg;
- Het instandhouden van de hoofdnetwerken van weg, spoor en vaarwegen om het functioneren van de netwerken te waarborgen.

Een aantal essentiële onderdelen van beleid uit de PKB Nota Mobiliteit deel IV blijft (gewijzigd) van kracht. Decentrale overheden dienen op basis van beschikbare middelen en instrumenten in de provinciale verkeers- en vervoersplannen (PPVP's) en regionale verkeers- en vervoersplannen (RVVP's) evenals in het gemeentelijk beleid aan te geven, welke bijdragen zij leveren aan de uitvoering van de SVIR voor 2020/2028, conform de Planwet verkeer en vervoer.

Parkstad Limburg maakt onderdeel uit van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT)-regio Brabant en Limburg. Specifiek doel voor Parkstad Limburg is het aanpakken van de krimpopgave, noodzakelijk om leegstand en verpaupering te voorkomen.

Spelregels EHS

Eind 2007 hebben de Ministeries van LNV en VROM en de provincie de 'Spelregels EHS' uitgebracht. Dit is een nieuw beleidskader voor het compensatiebeginsel, de EHS-saldobenadering en het herbegrenzen van de EHS. De oorspronkelijke 'Uitwerking compensatiebeginsel SGR' uit 1995 is hiermee vervangen door de 'Spelregels EHS'. Relevant is dat kwalitatieve effecten zoals verstoring en verdroging alleen worden meegenomen als het gaat om rechtstreekse werking. Conform de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte geldt namelijk geen 'externe werking' voor de EHS. Daarnaast wordt niet alleen gekeken naar actuele natuurwaarden, maar ook naar ecologische potenties. Deze natuurwaarden zijn gebaseerd op de natuurdoelen van het gebied inclusief de bijbehorende abiotische en biotische randvoorwaarden. Deze spelregels zijn in het kader van voorliggend plan toegepast.

Nationaal Milieubeleidsplan 4

Met het Nationaal Milieubeleidsplan 4 (NMP4) uit juni 2001 wordt een nieuwe beleidscyclus gestart, met een over meerdere decennia vol te houden pad van transitie naar duurzaamheid. De verschillende transitie zijn ondergebracht in drie clusters:

- transitie naar een duurzame energiehuishouding;
- transitie naar een duurzaam gebruik van biodiversiteit en hulpbronnen;
- transitie naar duurzame landbouw.

Dit NMP 4 beoogt het permanente proces van verbetering te versterken door integrale oplossingen in ontwikkelen voor hier en nu, voor elders en later. De kwaliteit van de leefomgeving wordt bepaald door het aanbod van woningen, werkgelegenheid, winkels en andere voorzieningen in de omgeving of door de aanwezigheid van groen, natuur, ruimte en afwisseling van karakteristieke gebieden. Ook blijkt de waardering van het stedelijk gebied steeds meer gekoppeld te worden aan de waardering van het landelijk gebied en omgekeerd. Het milieubeleid draagt echter ook bij aan de kwaliteit van de leefomgeving. Milieu en ruimtelijke ordening raken steeds meer verweven. Milieubeleid en ruimtelijk beleid moeten elkaar dan ook versterken. Om de bijdrage van het milieubeleid aan de kwaliteit van de leefomgeving te versterken worden drie veranderingen aangebracht:

- de samenhang tussen milieu- en ruimtelijk beleid;
- de samenhang tussen het beleid van verschillende overheden wordt versterkt;
- de verantwoordelijk van medeoverheden voor de plaatselijke leefomgeving wordt vergroot.

Het uitgangspunt is dat de verantwoordelijkheid voor het definiëren en realiseren van milieukwaliteit en de uitvoering van het beleid op het meest passende bestuursniveau komt te liggen.

Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen

Het externe veiligheidsbeleid in Nederland is vastgelegd in de nota Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen. In de Circulaire is dit beleid toegelicht. Het beschrijft het rijksbeleid voor de afweging van veiligheidsbelangen van gevaarlijke stoffen.

Besluit transportroutes externe veiligheid, in ontwikkeling

Op dit moment wordt het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev) voorbereid, welke de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen zal vervangen. Naar verwachting zal het Btev in juli 2012 in werking treden. Het belangrijkste onderdeel van het Btev is de introductie van het zogenaamde Basisnet, waarmee vervoersplafonds worden geïntroduceerd. Dit Basisnet geldt echter alleen voor Rijkswegen.

Besluit externe veiligheid buisleidingen

Op 24 juli 2010 is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (BevB) in werking getreden. Het BevB is van toepassing voor leidingen met gevaarlijke stoffen, waaronder aardgas. In het besluit staan verplichtingen in voor leidingexploitanten en voor gemeenten (bijvoorbeeld verplichte opname van aardgasleidingen in bestemmingsplannen).

Risicoatlas (spoorwegvervoer)

Om de transporten van gevaarlijke stoffen over wegen en binnenwateren in Nederland in beeld te brengen, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans ministerie van Infrastructuur en Milieu) zogenoemde risicoatlassen uitgebracht. De risicoatlassen 'Risicoatlas wegtransport gevaarlijke stoffen' brengt de risico's in kaart op het gebied van externe veiligheid. Dat is de veiligheid van de mensen die wonen en werken langs de wegen in Nederland. De atlassen maken duidelijk waar maatregelen moeten worden genomen en waar ruimtelijke beperkingen langs de wegen en op de oevers langs vaarwegen moeten worden overwogen.

Conclusie

De BPL zal in ieder geval worden uitgevoerd als stroomweg (2X2) ter ontsluiting en ontlasting van de aanliggende kernen. Daarmee wordt de leefbaarheid vergroot. Bij de situering, inrichting en uitvoering wordt zoveel mogelijk rekening gehouden met de aanwezige functies en waarden. Hiermee past de nieuwe weg binnen de uitgangspunten van het nationaal beleid.

5.4 Provinciaal beleid

5.4.1 *Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)*

Het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP) is op 14 maart 2007 door Provinciale Staten vastgesteld. In het PVVP wordt het verkeer- en vervoersbeleid voor de Provincie Limburg beschreven.

In het PVVP wordt de volgende ambitie uitgesproken met betrekking tot het verkeer- en vervoersbeleid: *'We willen in Limburg toe naar een betrouwbaar, vlot, veilig en duurzaam vervoer van mensen, goederen en informatie, door een gericht aanbod van mobiliteitsvoorzieningen van de zijde van de overheid en door een efficiënt gebruik van deze vervoersvoorzieningen door burgers, overheid en bedrijven.'*

Om deze ambitie te bereiken worden de volgende drie beleidsstrategieën aangegeven:

- Benutten
Waar mogelijk moet in eerste instantie de bestaande infrastructuur en de voertuigen vooral zo goed mogelijk worden gebruikt via allerlei benuttingsmaatregelen.
- Bouwen
Vooral voor de doorgaande stromen (transito) en het langere afstandsverkeer dat Limburg in- of uitgaat is er weinig te kiezen. Dit verkeer moet zo goed, vlot en veilig mogelijk kunnen doorstromen. Ook in situaties waar benutten niet (meer) werkt is bouwen de enige optie.
- Bijsturen en beïnvloeden
Waar nuttig kunnen vervoersalternatieven zoals openbaar vervoer, goederenvervoer via spoor en water, de fiets en mobiliteitsmanagement (slim organiseren van vervoersstromen zoals woon-werkverkeer of voor een evenement) een bijdrage leveren aan de oplossing van knelpunten.

In het PVVP wordt de Buitenring benoemd als een ontbrekende netwerkschakel, waar een uitvoeringsbudget aan is toegekend. De Buitenring moet de bereikbaarheid van Parkstad Limburg verbeteren en de verkeersdruk op de N281 en de A76 verminderen. Voor de realisering van de Buitenring moet de aansluiting van de Buitenring op de A76 op het juiste capaciteitsniveau worden uitgevoerd. De Provincie Limburg en Rijkswaterstaat hebben dit aansluitingsknelpunt samen nader onderzocht om tot een goede oplossing te komen.

5.4.2 *Provinciaal Omgevingsplan Limburg*

In het Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL) is het omgevingsbeleid van de Provincie Limburg beschreven. Het POL is na vaststelling in 2006 meerdere malen geactualiseerd. In januari 2011 heeft de meest recentelijke actualisatie plaatsgevonden.

Naast beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en water, geeft het POL de hoofdlijnen van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan. Tevens vormt het POL een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Ten slotte is het POL ook een welzijnsplan, voor zover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Het POL heeft een aantal voorheen wettelijk voorgeschreven provinciale beleidsplannen vervangen, namelijk het streekplan, het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan.

In het POL is Parkstad Limburg als stadsregio aangegeven. De belangrijkste opgaven voor de stadsregio Parkstad Limburg zijn het bevorderen van de economische groei en behoud en versterking van het voor deze regio zo kenmerkende stedelijke parklandschap met open ruimten, beken, en kenmerkende elementen uit het verleden als mijnstreek. Structuur en samenhang zouden moeten worden versterkt door realisatie van een regionale ringweg rondom het gebied. Deze Buitenring moet voor een betere bereikbaarheid van de oostflank van de regio zorgen en nieuwe mogelijkheden bieden voor toeristisch-recreatieve ontwikkelingen en vestiging van nieuwe bedrijven in de nabijheid van deze ringweg. Ook verbetering van de verbindingen over de weg met het Duitse autowegennet en per rail met het IC/HSL-net bieden nieuwe kansen voor economische ontwikkeling. Naast toerisme (o.m. Gravenrode) zijn belangrijke economische pijlers voor deze regio het kooptoerisme en een aantal grote kantoren van nationale betekenis (CBS, ABP, DSM). Bedrijvigheid op het gebied van duurzame energie vormt een

kansrijke cluster, mede vanwege de grensoverschrijdende samenwerking met partners uit de regio Aachen. De ingezette bevolkingsdaling, die zich in Parkstad Limburg sterker manifesteert dan in andere stedelijke regio's, biedt kansen op het gebied van senioreneconomie en conceptuele ontwikkelingen in de zorgsector.

5.4.3 POL-Aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro biedt het wettelijke kader en de wettelijke instrumenten voor het uitvoeren van ruimtelijk beleid. Dat kader en die instrumenten zijn veranderd en dat heeft gevolgen voor het provinciaal handelen. De belangrijkste veranderingen betreffen onder meer de bestuurlijke verhoudingen binnen de ruimtelijke ordening en een vernieuwing van de wettelijke instrumenten voor doorwerking en uitvoering van het beleid. Daarnaast wordt in de Wro het begrip 'provinciaal belang' geïntroduceerd en wordt van de provincies gevraagd aan te geven wat die provinciale belangen zijn. Tenslotte vraagt de Wro van de overheid dat in de structuurvisies op hoofdlijnen wordt aangegeven op welke wijze die provinciale belangen verwezenlijkt zullen worden. Dat alles leidt heeft ertoe geleid dat het POL in januari 2009 op een aantal punten is gewijzigd en aangevuld.

In het zogenoemde Sturingsdocument van december 2007 hebben Provinciale Staten van Limburg al aangegeven op welke manier de Provincie Limburg onder de nieuwe Wro uitvoering wil geven aan haar ambities uit het POL2006 en het Coalitieakkoord 'Investeren en verbinden'. Het Sturingsdocument was bedoeld om te zijner tijd in een nader toegesneden format en volgens de voorgeschreven vaststellingsprocedure als uitvoeringsparagraaf aan de structuurvisie POL2006 te worden toegevoegd. Bij de vaststelling van het Sturingsdocument is toegezegd dat de daarin opgenomen hoofdlijnen verder zouden worden uitgewerkt. In de POL-aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening is dit allemaal verwerkt.

Ook wordt in deze aanvulling het provinciaal inpassingsplan als nieuw instrument genoemd en wordt ook expliciet de Buitenring aangehaald. De Provincie is voornemens dit instrument actief in te zetten. Dit past immers in de nieuwe werkwijze (overheden pakken hun eigen verantwoordelijkheid op) en past in de systematiek van de Wro. Het spreekt voor zich dat primair gezocht wordt naar een goede afstemming met betrokken gemeenten en in onderling overleg wordt besloten tot inzet van dit instrument. Echter, ook indien die overeenstemming er niet is en provinciale belangen dat noodzakelijk maken, zal de Provincie gebruik maken van de mogelijkheid om inpassingsplannen te maken.

5.4.4 Locatiebeleid tankstations langs provinciale wegen in Limburg

Het locatiebeleid beschrijft het provinciale beleid voor tankstations langs provinciale wegen in de Provincie Limburg. De Provincie Limburg voert geen actief tankstationbeleid. Dit betekent dat de markt bepaalt waar tankstationlocaties gerealiseerd zouden moeten worden. Wel dienen er bijzondere randvoorwaarden in acht te worden genomen bij nieuwe locaties of verplaatsing van bestaande tankstations.

Van belang zijn de volgende kenmerken:

- Gelijkwaardige en voldoende verdeling over het Provinciegebied.
- Interne en externe veiligheid.
- Verkeersveiligheid van en naar en op het tankstation.
- Bodembescherming en luchtkwaliteit.
- Economische waarde.
- Omvang van niet-brandstofgebonden faciliteiten.

Tankstations dienen op een locatie te worden gesitueerd waar het bedrijfsuitvoeringsrisico ten opzichte van gevoelige bestemmingen of mensen klein is. Op basis daarvan streeft de Provincie er naar om tankstations langs provinciale wegen binnen de bebouwde kom of buiten de bebouwde kom ter hoogte van gevoelige bestemmingen te weren. Tankstations dienen goed herkenbaar te zijn voor de weggebruiker en duurzaam veilig bereikbaar te zijn.

Aanvragen voor nieuwe tankstationlocaties zijn ontheffingsplichtig. Er wordt in dit kader getoetst aan criteria op het gebied van de instandhouding en de bruikbaarheid van de weg, de verkeersveiligheid en de verkeersdoorstroming.

Detailhandel is als ondergeschikte functie toegestaan bij tankstations mits de verkoopruimte voor deze nevenproducten een geheel vormen met het brandstofverkooppunt en het totale verkoopvloeroppervlak van de ruimte maximaal 200 m² bedraagt.

5.4.5 Landschapsvisie Zuid-Limburg

In de Landschapsvisie wordt de kernkwaliteiten van het landschap beschreven waarna een samenhangend toekomstbeeld wordt gegeven in de vorm van concrete inrichtingsvoorstellen, die bijdragen aan versterking of herstel van de kernkwaliteiten en in de vorm van criteria voor de landschappelijke inpassing van toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen.

De kernkwaliteiten van het Zuid-Limburgse landschap zijn: het reliëf, de afwisseling open/besloten, het groene karakter en het cultuurhistorisch erfgoed. Het reliëf weerspiegelt de geologische geschiedenis en bepaalt de ruimtelijke structuur van het landschap.

Het patroon van relatief hooggelegen terrassen en plateaus, lager gelegen dalen en tussenliggende hellingen - en de daarmee samenhangende bodemkundige en hydrologische omstandigheden vormen de duurzame natuurlijke basis van het landschap. De natuurlijke basis is ook in hoge mate bepalend geweest voor de occupatiegeschiedenis van het landschap. Deze samenhang manifesteert zich op twee manieren. In het traditionele agrarische nederzettingpatroon met bouwland op de plateaus en de flauwe hellingen, natte graslanden in de dalen, woeste gronden en bos op de steile hellingen en dorpen omgeven met beweidde boomgaarden. En in de rijke cultuurhistorisch erfgoed dat vooral wordt aangetroffen in de steile (kalk)hellingen, in de watervoerende dalen, op de plateauranden en rond oude dorpskernen. Het traditioneel agrarisch cultuurlandschap werd gekenmerkt door een sterk contrast tussen besloten delen (de diepe dalen, de boomgaarden gordels rond de dorpen, de holle wegen) en zeer open delen met weidse uitzichten (de open akkers op de plateaus, de plateauranden). Sinds de Tweede Wereldoorlog staat het traditionele cultuurlandschap onder zware druk. Waar storende visuele invloed van moderne bebouwing nog afwezig is, verschaft reliëf, begroeiing en historische bebouwing een schilderachtig, groen karakter, dat scherp contrasteert met de stedelijke sfeer en daaraan zijn waarde ontleent.

Behoud van deze kernkwaliteiten vraagt een plaatskeuze en verdere inpassing van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen waarbij vooral de openheid van de plateaus, de continuïteit van de dalen en het groene karakter niet verder worden aangetast. Ontwikkeling van deze kernkwaliteiten vraagt concrete inrichtingsmaatregelen die er toe bijdragen het reliëf en de natuurlijke structuur te versterken, het contrast tussen open en besloten te vergroten, het groene karakter te herstellen, het cultuurhistorisch erfgoed toegankelijk te maken en de inpassing daarvan in het landschap te verbeteren.

De Landschapsvisie is geen plan in juridisch - planologische zin, geen vastgesteld voornemen tot het uitvoeren van bepaalde maatregelen. De formele status is een advies, een inspiratiebron, die richting geeft aan de ontwikkeling van het landschap.

5.4.6 Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg

In oktober 2008 is in opdracht van de Provincie Limburg de Omgevingsvisie BPL opgesteld door H+N+S landschapsarchitecten. Voor de Omgevingsvisie is het voorkeurs tracé als uitgangspunt genomen. De visie omvat geen concrete ontwerp oplossingen, maar gaat vooral in op vormgevingsprincipes.

De Buitenring moet meer zijn dan een oplossing van verkeersproblemen alleen. Daarnaast dient de Ring als infrastructuurproject geen andere initiatieven voor de voeten te lopen. Met de regio is afgesproken dat de Buitenring leidend is voor alle ruimtelijke ontwikkelingen. De Buitenring moet de ruggengraat van de regio Parkstad gaan vormen en een soort icoon zijn voor Parkstad als regio.

Voor de Buitenring zijn de volgende vormgevende aanbevelingen gedaan:

- Maak een echte ring.
- Let op vormgeving van de afslagen.
- Voorkom een onrustig beeld door beperken aantal afslagen.
- Buit de landschappelijke ligging uit.
- Benut de hoogteverschillen.
- Veel aandacht voor het feitelijke wegontwerp.

Aan de hand van die aanbevelingen zijn inrichtingsaanzetten gedaan voor dertien deelgebieden en ontwerpvoorstellen voor drie landschappelijke knelpunten.

5.5 Regionaal beleid

5.5.1 *Intergemeentelijke structuurvisie Parkstad Limburg 'Ruimte voor park en stad'*

De regio Parkstad kampt met sociale problematiek, hoge werkeloosheid, een te laag regionaal inkomen, wegtrekkende hoger opgeleide jongeren en een te langzame groei van startende ondernemingen. Bovendien treedt in Parkstad ontgroening, vergrijzing en ontvolking tegelijkertijd en sterker dan elders op.

De missie van Parkstad is dan ook duurzame economische structuurversterking van de regio door het bundelen van de krachten van de zeven gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Onderbanken, Simpelveld en Voerendaal.

De bevolkingsafname wordt gezien als een kans om de kwaliteit van de woon-, werk- en leefomgeving duurzaam te versterken.

Dit dient te worden bereikt door in te zetten op de pluspunten als het vele groen in de directe nabijheid van woongebieden, sterke natuurlijke beekdalen, een rijke culturele en sociale historie, fijnmazige sociale structuren met sterke dorps- en stadskernen, een goede bereikbaarheid en een hoge dichtheid aan kennisinstellingen hoogkwalitatieve bedrijventerreinen met bovenregionale bedrijven en winkelgebieden.

De Intergemeentelijke Structuurvisie zet de toekomstlijnen uit voor twee structuurdragers: ontwikkeling van de ruimtelijke kwaliteit en de economische-maatschappelijke ontwikkeling. Deze twee dragers krijgen een uitwerking op de hoofdthema's ruimtelijke identiteit, economie, wonen en mobiliteit. Voor onderhavige ontwikkeling is met name het thema mobiliteit van belang.

De ambitie is een betere bereikbaarheid via weg en spoor zowel regionaal als internationaal. De nieuwe ringstructuur ontlast de oude radiale wegenstructuur (met een positief effect op de economie en leefbaarheid) en ontsluit Parkstad beter van buitenaf en zorgt voor een snellere afwikkeling, wat ook de economische positie ten goede komt. Met de aanleg van de Buitenring worden grote delen van Parkstad, met name aan de oostkant, beter ontsloten. Door koppeling van deze weg met de A76 en de stadsautoweg ontstaat een relatie met de grootste werkgelegenheidslocatie van Limburg met 1300 bedrijven met circa 35.000 arbeidsplaatsen. Deze koppeling levert een enorme economische impuls op. Vooral voor het oostelijke deel van Parkstad waarbij de inzet is het toerisme verder te ontwikkelen. Het Park Gravenrode is in belangrijke mate gerealiseerd, maar dient versterkt te worden. De Oostflank en het Zandgroevegebied bieden mogelijkheden om recreatie, toerisme/leisure en exclusieve woonmilieus te ontwikkelen. Daarnaast is het mogelijk door koppeling met de Brunssummerheide, Schinveldse Bossen en Teverener Heide (D) en de renaturering van de Roode Beek een groot goed ontsloten grensoverschrijdend Natuurpark te realiseren (Heidenatuurpark).

5.5.2 *Regionaal Verkeer en Vervoerplan*

Het RVVP is een Regionaal Verkeers- en Vervoerplan, dat in 2004 door Parkstad Limburg is opgesteld. In juni 2011 is de actualisatie van dit RVVP 2011 – 2020 vastgesteld. In het beleidsdocument staan de

hoofdpijnen beschreven voor de regionale mobiliteitsontwikkelingen tussen 2007 en 2020. Deze hoofdpijnen worden vertaald in concrete uitvoeringsprogramma's voor de korte- (2007-2010) en de middellange termijn (2010-2020). Het RVVP is sterk gebundeld binnen het Structuurplan van Parkstad Limburg. Parkstad Limburg is zelf verantwoordelijk voor het RVVP sinds zij de WGR+ regeling hebben.

Het doel van het RVVP:

- Het verkeers- en vervoerssysteem moet meer bijdragen aan economische structuurversterking. De bereikbaarheid van Parkstad Limburg moet gericht zijn op realisering van een concurrerende (eu)regio Parkstad Limburg & Aachen.
- Er moet een heldere regionale wegenstructuur komen met betere oriëntatiemogelijkheden voor automobilisten.
- De verkeers- en vervoerssystemen moeten bijdragen aan een voor wonen en recreëren aantrekkelijke regio, goed bereikbare voorzieningen, met een minimum aan verkeersonveiligheid en milieuoverlast.
- Het regionale openbaar vervoer moet beter kunnen concurreren met het autoverkeer door intensivering en kwaliteitsverbetering van het aanbod en toename van de vraag.
- In het strategisch beleidskader en de uitvoeringsplannen dient rekening te worden gehouden met maatschappelijke trends, zoals demografische ontwikkelingen en individualisering.

Samenvattend zijn de doelstellingen uit het RVVP:

- Creëren van een toekomstgerichte en duurzame ruimtelijke ontwikkeling van de regio, wat een positief effect heeft op het regionaal vestigingsklimaat en de leefbaarheid.
- Bereikbaarheid en ontsluiting van de economische centra, woongebieden en recreatietoeristische gebieden moet verbeterd worden.
- Realisatie van een regionale wegenstructuur (door middel van de Cityring, de Binnen- en Buitenring).
- Parkstad Limburg beschikt op lokaal niveau over een redelijk werkend mobiliteitsnetwerk, echter verdienen de interregionale en Euregionale verbindingen extra aandacht en impulsen.

5.5.3 Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg

Op 15 november 2005 is het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg ondertekend door Parkstad Limburg, de Provincie Limburg en de Parkstad gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf en Onderbanken, en op 19 december 2005 door de gemeente Nuth. De belangrijkste punten uit het convenant zijn:

1. De Buitenring wordt door de Provincie Limburg aangelegd en uitgevoerd als regionaal verbindende weg.
2. De Buitenring zal uiterlijk 1 januari 2015 opengesteld zijn voor het verkeer.
3. Rijkswaterstaat, Dienst Limburg zal voor haar rekening en risico de aansluiting van de A76 bij Nuth realiseren.
4. De Buitenring maakt deel uit van het Regionaal Verbindend Wegennet (RVWN) en wordt door de Provincie aangelegd c.q. aangepast, beheerd en onderhouden overeenkomstig de beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet en de Richtlijnen kwaliteit.
5. Het project Buitenring bestaat uit de volgende onderdelen:
 - a. de N298, vanaf de aansluiting op de A76 bij Nuth tot aan de N276;
 - b. het traject van de N298 tussen de N276 en de N299 met een aansluiting op de N274;
 - c. de N299 tot aan de Torenstraat/ Dr. Calsstraat;
 - d. het traject van de N299 vanaf de Torenstraat/ Dr. Calsstraat tot aan de Dentgenbachweg;
 - e. de Dentgenbachweg tot aan de N300 via een doortrekking van de Dentgenbachweg;
 - f. de N300, vanaf de aansluiting op de doorgetrokken Dentgenbachweg tot en met de aansluiting op de N281.

5.5.4 Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg

Op 26 september 2006 is een Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg ondertekend door Parkstad Limburg, mede namens de betrokken Parkstadgemeenten, de gemeente Nuth en de Provincie Limburg.

In het Realiseringsconvenant wordt een nadere regeling getroffen ten aanzien van taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van de bij de Buitenring betrokken partijen, de samenwerking en wederzijdse facilitering, alsmede de voortgangsbewaking.

5.6 Gemeentelijk beleid

5.6.1 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het gebied waarop voorliggend inpassingsplan betrekking heeft gelden de bestemmingsplannen zoals opgenomen in de tabel op de volgende pagina.

Tabel 5.1 Geldende Bestemmingsplannen

Gemeente	Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Nuth	Bestemmingsplan Bedrijventerrein De Horsel	15-06-2010	-
Nuth	Buitengebied Nuth	21-07-1998	Gedeeltelijk goedgekeurd bij besluit van 02-03-1999
Nuth	1 ^e herziening buitengebied	16-05-2000	12-12-2000
Nuth	2 ^e herziening buitengebied	17-11-2009	
Nuth	Vaesrade 2e wijziging	07-05-1979	12-02-1980
Nuth	Vaesrade kern	18-12-1978	06-03-1979
Nuth	WP Kern Vaesrade 4e wijziging	16-01-1990	29-05-1990
Schinnen	Aansluiting A76 Nuth- Schinnen	03-08-1993	03-08-1993
Schinnen	Beschermde dorpsgezicht Amstenrade		19-07-2005
Heerlen	Huyzergewande	17-01-1974	22-07-1974
Heerlen	Hoensbroek-West	7-12-2004	28-06-2005
Heerlen	Beitel Locht	06-03-1972	16-04-1973
Heerlen	Beitel Zuid	06-02-1996	03-09-1996
Heerlen	Buitengebied Simpelveld	22-09-2005	31-10-2006
Heerlen	Grensoverschrijdend bedrijventerrein Aachen- Heerlen	04-03-1997	10-10-1997
Onderbanken	Buitengebied Onderbanken	13-07-2006	13-03-2007
Brunssum	Buitengebied Brunssum 1995	20-05-1997	16-12-1997
Brunssum	Zuid 1974 Amstenrade		20-01-1975
Brunssum	Woongebieden Brunssum	25-10-2000	12-06-2001
Brunssum	Roode Beek	20-9-1995	23-01-1996
Brunssum	Bouwberg	30-03-1999	06-07-1999
Brunssum	Amstenraderveld	16-11-1999	27-06-2000
Brunssum	Hendrik e.o.	02-06-1981	22-06-1982
Landgraaf	Brunssummerheide deelplan I	01-06-1989	16-01-1990
Landgraaf	Brunssummerheide (buitengebied)	20-10-1999	11-01-2000
Landgraaf	Bedrijventerrein Abdissenbosch	13-09-2001	09-04-2002
Landgraaf	Deelplan I Nieuwenhagen	20-03-1975	13-09-1976
Landgraaf	Parkheide Waubach Noord	14-12-2006	03-04-2007

Gemeente	Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Landgraaf	Nieuwen hagen-Zuid	18-06-1998	19-01-1999
Landgraaf	Grote Boslocatie	13-12-2007	12-08-2008
Landgraaf	Kern Waubach	13-12-2007	13-12-2007
Landgraaf	Gravenrode	14-12-2000	31-07-2001
Landgraaf	Buitengebied I Ubach over Worms	08-09-1977	21-11-1978
Kerkrade	Buitengebied	21-02-2001	01-10-2001
Kerkrade	Industrieterrein Dentgenbach	21-06-1967	16-10-1967
Kerkrade	1 ^e herziening Industrieterrein Dentgenbach-Zuid	06-03-1980	31-03-1981
Kerkrade	Industrieterrein Dentgenbach Zuid	26-09-1979	29-04-1980
Kerkrade	UPIH Kerkrade		23-11-1953
Kerkrade	Buitengebied 1 ^e herziening	25-04-2007	04-09-2007
Kerkrade	Industrieterrein Spekholzerheide - Willem Sophia	27-11-1968	28-07-1969
Kerkrade	Gracht	26-03-1980	31-03-1981
Kerkrade	Kaalheide-noord	27-11-1974	14-07-1975

Het voorliggende initiatief past niet binnen de vigerende bestemmingsplannen zodat herziening noodzakelijk is om de realisatie van de weg mogelijk te maken. De weg wordt ruimtelijk-planologisch vastgelegd in onderhavig inpassingsplan. In deze procedure treedt Gedeputeerde Staten op als initiatiefnemer, Provinciale Staten van de Provincie Limburg als bevoegd gezag en de gemeenteraden van de betrokken gemeenten als adviseur.

Overig gemeentelijk beleid

Voor de gronden van het tracé voor de Buitenring gelden verschillende gemeentelijke beleidsdocumenten. Aangezien voorliggend inpassingsplan een provinciaal bestemmingsplan behelst en derhalve het provinciale beleid geldig is voor voorliggende ontwikkeling is het ter plaatse vigerende gemeentelijke beleid hier niet verder uitgewerkt.

6 Milieu- en overige aspecten

Voorliggend inpassingsplan is hoofdzakelijk gebaseerd op de oorspronkelijke onderzoeksrapporten, zoals die zijn opgesteld ten tijde van het ontwerp-inpassingsplan en het inpassingsplan behorende bij het besluit van PS van 8 oktober 2010.

De gehanteerde onderzoeksrapporten zijn met zogenoemde 'oplegnotities' op actualiteitswaarde onderbouwd. Daar waar de oorspronkelijke onderzoeksrapporten aangevuld moesten worden als gevolg van gewijzigde plangrenzen, functieverandering, gegronde verklaarde beroepen danwel ambtshalve wijzigingen, dan is dat gedaan in de oplegnotities.

Een aantal onderzoeksrapporten is in zijn geheel geactualiseerd. Dit betreffen de volgende rapporten:

- Deelrapport 3 MKBA;
- Deelrapport 7 Archeologie;
- Deelrapport 8 Natuur, bestaande uit de Passende Beoordeling en het Natuurrapport.

6.1 Geluid

De Buitenring levert na openstelling een geluidseffect op de (nabije) omgeving. De geluidseffecten die wettelijk toegestaan zijn bij de aanleg van een nieuwe weg of wijziging van bestaande wegen zijn beschreven in de Wet geluidhinder. In deze wet is aangegeven dat een weg van rechtswege een geluidzone heeft, waarbinnen de geluidseffecten van de nieuwe of te wijzigen wegen inzichtelijk gemaakt en getoetst moeten worden aan de normen. Bepalende factoren bij het ontstaan en tegengaan van geluidhinder zijn de verkeersintensiteit, de rijsnelheid, het materiaal van de wegdekverharding, de afstand van het object tot de weg en eventueel aanwezige afscherming. Op die locaties, waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde, dient onderzocht te worden met welke maatregelen aan de (voorkeurs)grenswaarde kan worden voldaan. In de bijlage van deze toelichting is het gehele akoestisch rapport wegverkeerslawaai opgenomen.

De berekeningen zijn overeenkomstig het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 uitgevoerd. Voor de berekeningen voor het jaar 1986 (peiljaar voor de beoordeling van de niet afgehandelde sasnering) betekent dit dat deze zijn uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift verkeerslawaai 1981. Voor de overige situaties zijn de berekeningen uitgevoerd volgens Standaardrekenmethode II van het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006.

Wettelijk kader

De aanleg van de BPL, van 2x2 rijstroken, wordt conform de bepalingen uit de Wet geluidhinder (Wgh) voor een gedeelte beschouwd als aanleg van een nieuwe weg en voor een gedeelte als fysieke wijziging van een bestaande weg. Ook dienen bestaande wegen van het onderliggend wegennet gewijzigd te worden door verlegging /verplaatsing of verlaging /verhoging om zo tot ongelijkvloerse kruising met de BPL te komen. De Wgh definieert, afhankelijk van het aantal rijstroken en ligging in stedelijk of buitenstedelijk gebied, een geluidzone langs wegen, waarbinnen de geluidsbelasting van woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen getoetst moeten worden aan de normen van de wet. Bij fysieke wijziging van een bestaande weg is de wegsituatie na wijziging bepalend voor de breedte van de geluidzone. Voor de gehele Buitenring bedraagt deze breedte 400 meter aan beide zijden van de weg en bevindt zich in de gemeenten Brunssum, Heerlen, Kerkrade, Landgraaf, Onderbanken, Nuth en Schinnen.

De volgende delen van de Buitenring worden fysiek gewijzigd:

1. Kathagen tot Schuureikenweg (De BPL volgt hier de bestaande N298).
2. N299 (bij Rimbürgerweg) tot N299 (tussen Torenstraat en Dentgenbachweg) (De BPL volgt hier de bestaande N299).
3. N299 (tussen Torenstraat en Dentgenbachweg) tot Kerkradersteenweg (De Dentgenbachweg loopt in dit gebied parallel aan de BPL en wordt als nieuwe weg aangelegd, de huidige Dentgenbachweg wordt gewijzigd in de BPL).
4. Hamstraat tot bij de Locht (De BPL volgt hier de Hamstraat).

De overige delen worden als nieuwe aanleg beoordeeld.

De Wgh geeft (voorkeurs)grenswaarden en maximaal toegestane geluidbelastingen voor de geluidsbelasting van de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing (o.a. scholen, woonwagendstandplaatsen en gezondheidszorggebouwen). Er is de mogelijkheid ontheffing te verlenen van de (voorkeurs)grenswaarde. Er wordt naar gestreefd om bij zowel nieuwe aanleg als fysieke wijzigingen van de (voorkeurs)grenswaarde volgens de Wgh niet te overschrijden. In de Wgh is aangegeven welke (voorkeurs)grenswaarden gelden voor woningen en overige geluidsgevoelige bestemmingen bij de aanleg van een nieuwe weg of reconstructie van een bestaande weg. De (voorkeurs)grenswaarde voor een nieuwe weg bedraagt 48 dB voor woningen. De maximaal toegestane geluidbelasting bedraagt voor bestaande woningen, scholen en gezondheidszorggebouwen 58 dB en voor woonwagendstandplaatsen 53 dB. Bij fysieke wijziging wordt de geluidsbelasting bij voorkeur teruggebracht tot de heersende waarde of een eventueel eerder vastgestelde hogere waarde. Maximaal is een toename van 5 dB toelaatbaar tot een maximum van 68 dB, behoudens enkele uitzonderingen.

Een fysieke wijziging van een weg geldt niet als een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder als de toename afgerond niet groter is dan 1 dB. Bij de toename van afgerond 2 dB of meer is er sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. Indien de (voorkeurs)grenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg of een toename van 2 dB of meer bij fysieke wijziging van bestaande wegen aan de orde is, zal een bron- of schermmaatregel afgewogen moeten worden op basis van akoestische- en financiële doelmatigheid en dienen de geluidsschermen/wallen getoetst te worden aan de landschappelijke/stedenbouwkundige inpassing. Daarnaast dienen de maatregelen ook verantwoord langs de weg geplaatst te worden (ontwerp), zodat er geen gevaarlijke situaties voor de weggebruiker kunnen ontstaan. Indien de geluidbelasting de maximale toegestane geluidbelasting uit de Wgh overschrijdt, moeten altijd maatregelen worden getroffen (zogenaamde wettelijke maatregelen). Indien blijkt dat het treffen van een maatregel niet doelmatig is, zal voor de desbetreffende woningen een hogere waarde vastgesteld worden. Nader onderzoek aan de desbetreffende woning zal uit moeten wijzen of er voor de woning aanvullende gevelmaatregelen getroffen moeten worden.

Gehanteerde gegevens

De verkeersgegevens die voor de geluidsberekeningen als basis zijn gebruikt, zijn ontleend aan het verkeersmodel dat is opgesteld voor de BPL. Hierbij is overeenkomstig de Wet geluidhinder peiljaar 2014 als huidige situatie (situatie 1 jaar voor openstelling BPL) en het peiljaar 2025 voor de toekomstige situatie inclusief het tracé van de BPL (10 jaar na openstelling) gehanteerd. De BPL wordt aangelegd als autoweg met een snelheidsregime van 100 km/uur. Als wegverharding zal de hoofdrijbaan van de BPL worden voorzien van dicht asfaltbeton (zogenaamde referentiewegdek). Een geluidreducerende wegdekverharding wordt als maatregel onderzocht.

In het onderzoeksgebied zijn langs de bestaande weginfrastructuur geluidsschermen en/of geluidswallen aanwezig.

Deze bestaande overdrachtbeperkende maatregelen zijn geïnventariseerd (Bureau Goudappel Coffeng) en in de milieumodule (Promil Spatial) van het verkeersmodel (VMK) van Parkstad opgenomen. De gegevens van de bestaande overdrachtbeperkende maatregelen (zoals locatie, afmetingen en soort afscherming) zijn overgenomen in het akoestische rekenmodel.

Het maaiveld binnen het onderzoeksgebied verloopt aanzienlijk door de aanwezigheid van heuvels en dalen. Deze aanwezige maaiveldverschillen kunnen een (akoestisch) effect hebben op uitstraling van geluid van wegen naar de omgeving toe. Met de hoogteligging van de omgeving en de hoogteverschillen in het maaiveld wordt in het rekenmodel rekening gehouden.

Onderzoek

AWACS

In de eerste aanvulling op het MER (d.d. 17 oktober 2008) is onderzoek door het RIVM en het Nationaal Lucht- en Ruimtevaartlaboratorium naar de geluidsbelasting door AWACS verwerkt. Met betrekking tot cumulatie van de geluidbelasting van de Buitenring met onder meer de AWACS is in die aanvulling geconcludeerd dat het betrekken van het luchtvaartlawaai in de onderlinge (cumulatieve) afweging geen andere kwalitatieve scores met zich mee brengt ten opzichte van de vergelijking van de effectvergelijking bij alleen wegverkeerslawaai. In het toetsingsadvies van november 2008 heeft de Commissie voor de m.e.r. geoordeeld dat met de aanvulling de cumulatie voldoende inzichtelijk is gemaakt. Het geluid vanwege de AWACS is ook betrokken bij de berekening van de gecumuleerde geluidsbelasting (zie paragraaf 3.6 van het akoestisch onderzoek, deelrapport 10A).

Geluidsgevoelige bestemmingen

De breedte van de geluidzone van de BPL bedraagt 400 meter. Alle bestaande geluidsgevoelige bestemmingen die binnen deze zone liggen, zijn geïnventariseerd en opgenomen in het geluidmodel. Uit een inventarisatie bij de gemeenten en in het veld is gebleken dat er een aantal andere geluidsgevoelige objecten dan woningen binnen het aandachtsgebied aanwezig is. Verder is in het onderzoek nagegaan of er zich binnen de geluidzone van de BPL niet geluidsgevoelige bestemmingen aanwezig zijn. Het gaat hierbij om begraafplaatsen, woonbootlocaties, kazernes, campings en bungalowparken. Omdat deze bestemmingen conform de Wet geluidhinder als niet geluidsgevoelig worden aangemerkt, is het niet nodig deze bestemmingen te toetsen.

Door de aanleg van de BPL of de te wijzigen wegen uit het onderliggend wegennet zullen er woningen geamoveerd (gesloopt) moeten worden. Deze woningen zijn niet in het onderzoek betrokken als geluidsgevoelige of afschermdende objecten en zijn uit het akoestisch rekenmodel verwijderd. Op basis van de voor het onderzoek aangeleverde gegevens blijkt dat er voor één woning binnen het onderzoeksgebied al eerder een hogere waarde is vastgesteld. Voor het inpassingsplan heeft een inventarisatie plaatsgevonden naar nieuwbouwlocaties binnen de geluidzone van de Buitenring. Uit deze inventarisatie blijkt dat er geen concrete nieuwbouwplannen aanwezig zijn die passen in de thans geldende bestemmingsplannen. Voor een drietal nieuwbouwplannen wordt door de betreffende gemeenten een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Deze plannen hebben op dit moment echter nog geen formele status omdat ze in de concept-voorontwerpfase verkeren. Dit betreft de herontwikkeling van het bedrijventerrein Rukkenerweg in Landgraaf en de herontwikkeling van het bedrijventerrein Molenvaart en de nieuwbouw van huize Tieder in Brunssum.

Effecten op natuur- en stiltegebieden

De natuurgebieden binnen Nederland kennen allen een zekere bescherming. Deze is afhankelijk van de achtergrond van de aanwijzing van het gebied tot natuurgebied. De speciale beschermingszones (speciale beschermingszone) op grond van de Vogel- en Habitatrichtlijn kennen een strikte bescherming. De kern van de bescherming van de natuurgebieden is het 'nee,-tenzij beginsel' Er zijn geen ingrepen toegestaan die negatieve gevolgen hebben voor de duurzame instandhouding van het gebied of de daarin voorkomende populaties van beschermde soorten tenzij reeds aangetoond. Met betrekking tot geluid betekent dit dat een toename van de geluidsbelasting welke leidt tot extra verstoring van aanwezige fauna niet is toegestaan.

Binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied voor het aspect geluid zijn twee gebieden aanwezig die als habitatrichtlijngebied zijn aangemerkt. Het gaat hierbij om het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide. Binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied voor het aspect geluid zijn gebieden aanwezig die behoren tot de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) van Nederland. Bij nieuwe plannen zal gekeken moeten worden naar de verandering van de geluidsbelasting van de omgeving van de weg in relatie tot de aanwezige natuurwaarden.

Er zijn echter geen algemeen geldende grenswaarden voor de natuurgebieden, maar er mag in beginsel geen verslechtering van de kwaliteit van het gebied plaatsvinden.

Doorgaans wordt als concrete geluidsnorm voor Vogelrichtlijn-, Habitatrichtlijn- en EHS gebieden het provinciale beleid gevolgd.

In verschillende onderzoeken is aangetoond dat broedvogels negatieve effecten kunnen ondervinden van geluidsverstoring. Uit het onderzoek van het toenmalige Instituut voor Bos- en Natuuronderzoek (IBN-DLO, thans Alterra Wageningen UR) (Reijnen & Foppen, 1991) is gebleken dat de volgende drempelwaarden voor verstoring door weginfrastructuur kunnen worden gehanteerd:

- 42 dB(A) voor bosvogels en broedvogels van andere gesloten landschappen;
- 47 dB(A) voor vogels van open gebied.

Op basis hiervan worden de verstoringseffecten van geluid beoordeeld.

Binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied voor het aspect geluid (1.000 m) zijn geen stiltegebieden aanwezig. Omdat de norm voor stiltegebieden laag is, is voor stiltegebieden een effectafstand aangehouden van 2.000 m vanaf de onderzoekscorridor. Binnen deze afstand zijn drie stiltegebieden aanwezig. Het gaat hierbij om de Jabeekse Bossen, Hellingsbos/plateau Rimburch en de Schinveldse bossen. Het effect op de dichtst bij de BPL liggende stiltegebieden bedraagt maximaal 31 dB(A) 24 uursgemiddelde waarde op een hoogte van 1,5 m boven het plaatselijk maaiveld. Gezien de door de Provincie Limburg gehanteerde norm van 40 dB(A) kan worden gesteld dat de BPL geen relevante bijdrage levert op de dichtst bij de BPL gelegen stiltegebieden.

Voor het effect van de aanleg van BPL op de natuurgebieden wordt verwezen naar het natuur/ecologie rapport dat is opgesteld voor de BPL.

Maatregelen

Op die locaties waar sprake is van een overschrijding van de (voorkeurs)grenswaarde dient onderzocht te worden met welke maatregelen aan de (voorkeurs)grenswaarde kan worden voldaan. Voor de te treffen maatregelen geldt de volgende (voorkeurs)volgorde:

- bronmaatregelen, zoals de toepassing van een geluidreducerende wegdekverharding;
- overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen en wallen;
- ontvangermaatregelen in de vorm van gevelgeluidwering van woningen.

Op basis van de doelmatigheidsafweging is besloten de hele Buitenring te voorzien van een geluidreducerende wegdekverharding. Voor de locaties waar bij toepassing van een geluidreducerende wegdekverharding overschrijdingen resteren, is onderzocht of er akoestische en financieel doelmatige schermen geplaatst kunnen worden langs het tracé van de BPL. Uit de afweging volgt dat er ter plaatse van de volgende locaties (zie tabel 6.1) maatregelen getroffen moeten worden:

De schermen zoals genoemd in tabel 6.1 zijn doorvertaald in verbeelding en regels van dit inpassingsplan.

Tabel 6.1 Schermen (lengte, hoogte en inpassing)

Scherf	Scherf hoogte	Lengte	Inpassing
Cluster 5, Hommerterweg, Amstenrade	2 m	280 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
Cluster 6, Allee Amstenrade	2 m	230 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
Cluster 64, Akerstraat Noord, Amstenrade	2 m	600 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
Cluster 55 en 56, Europalaan, Henri Dunantstraat, Brunssum	11 m	650 m	scherm aan onderzijde bestaand talud (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 10, Europalaan, Merkelbeekstraat, Brunssum	4 m	620 m	transparant scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 54, Europalaan, Merkelbeekstraat, Brunssum	5 m	730 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
Cluster 45, Apollolaan, Landgraaf	2 m	380 m	scherm (bij afrit)
	4 m	630 m	scherm tussen bestaande wal en weg (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 19, Cluster 20, Apollolaan, Landgraaf	2 m	610 m	steile wal
	2 m	215 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 42, Haanweg, Landgraaf	2 m	990 m	steile wal
Cluster 25, Eygelshoven	2 m	320 m	steile wal (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 39, Kaalheidersteenweg, Kerkrade	2 m	71 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
	2 m	38 m	
	4 m	60 m	
	3 m	294 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 35 en 37, Avantis-Gracht, Kerkrade	6 m	980 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Wettelijk scherm			
Slesingerweg 5, Brunssum	2 m	160 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Schermen onderliggend wegnnet			
Noordzijde A76	3 m	180 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Zuidzijde A76	3 m	285 m	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)

Ook is onderzocht op welke locaties langs de Buitenring, waar na het treffen van de doelmatig geachte schermen een maximaal toegestane geluidbelasting wordt overschreden. Voor deze woningen moet een wettelijke maatregel getroffen worden, waarmee de geluidsbelasting voldoet aan de ten hoogste toegestane geluidbelasting.

Buiten de aanleg van de BPL zijn er ook wegen uit het onderliggende wegnnet aanwezig zijn die qua ligging gewijzigd moeten worden. Op 37 wegen wordt de weg verlegd verhoogd / verlaagd) om de BPL ongelijkvloers te kruisen. De wijzigingen zijn getoetst aan de normen uit de Wgh. Uit de resultaten blijkt dat er reconstructies in de zin van de Wgh zullen zijn. Voor een tweetal situaties (zie tabel hiervoor) worden schermen geplaatst. Voor de overige situaties worden geen schermen geplaatst, maar zal de reconstructie opgelost worden met het treffen van bronmaatregelen. Als de reconstructie desondanks niet kan worden opgelost zijn hogere waarden vastgesteld.

Hogere Waarden

Na afweging van de maatregelen zijn er woningen langs het tracé van de BPL en langs de te wijzigen wegen uit het onderliggende wegnnet waar niet aan de (voorkeurs)grenswaarde kan worden voldaan. Aangezien het akoestische klimaat aanvaardbaar wordt geacht en de uiterste grenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaai niet wordt overschreden en verdere maatregelen om de geluidsbelasting te reduceren op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerkundige, landschappelijke of financiële aard stuiten, is het volgens de bepalingen uit de Wgh mogelijk hogere waarden vaststellen. Op 7 oktober 2010 en op 20 juni 2012 hebben Gedeputeerde Staten van de

Provincie Limburg het betreffende Besluit hogere waarden vastgesteld. Een nadere onderbouwing van deze argumenten is opgenomen in het ontheffingsverzoek.

Consequenties plaatselijke rijsnelheden 80 km/uur

Als gevolg van de maatregel waarbij nabij twee natuurgebieden de snelheid van 100 km/uur naar 80 km/uur is verlaagd, wijzigen de verkeersintensiteiten licht ten opzichte van een volledig BPL met 100 km/uur. Op de BPL zelf zal met name het personenverkeer (niet het vrachtverkeer) iets afnemen, omdat de automobilisten eerder voor een alternatieve binnendoorroute kiezen. Dit heeft als gevolg dat nabij een deel van de aansluitingen van de BPL op het onderliggende wegennet (OWN) de intensiteiten iets zullen toenemen (en afnemen op een enkel wegvak). Daarom is een aanvullend geluidonderzoek verricht. Het doel van het akoestisch onderzoek was te onderzoeken of met de gewijzigde verkeersintensiteiten op het OWN kan worden voldaan aan de geluidgrenswaarden van de Wet geluidhinder en/of dat de gewijzigde verkeersintensiteiten leiden tot andere hogere waarden. De conclusie van dit aanvullend akoestisch onderzoek is dat voor vier woningen een (nieuwe) hogere waarde moet worden vastgesteld ten opzichte van de situatie in 2010.

De afname van het verkeer op de BPL heeft met name betrekking op het personenverkeer. De geluidsafname als gevolg van deze verkeersafname is zeer gering en zal circa 0,1 tot 0,3 dB bedragen (de geluidbelasting wordt in hoofdzaak bepaald door het vrachtverkeer). Zodoende is vanwege de BPL gerekend met een 'worst case' scenario en wordt de omgeving optimaal beschermd door de geluidbeperkende maatregelen. Ook de verleende hogere waarden zijn worst case en dragen zo zorg voor een voldoende gevelisolatie van de woningen die het betreft.

6.2 Luchtkwaliteit

In het kader van het PIP 2010 zijn luchtkwaliteitsberekeningen uitgevoerd (Arcadis, 4 juni 2010 geactualiseerd op 8 oktober 2010, B01055.000119.0210). Deze berekeningen zijn gedaan in het kader van het ontwerp-inpassingsplan 2010, dat ter visie heeft gelegen en met de emissiefactoren en achtergrondconcentraties zoals die zijn vastgesteld door de Minister van I&M (voorheen VROM) in maart 2010. De conclusie van de onderzoeken luiden, dat als gevolg van de voorgenomen aanleg van de Buitenring er geen grenswaarden voor de luchtkwaliteit (zoals vastgelegd in Bijlage 2 van de Wet milieubeheer) zouden worden overschreden en dat derhalve de luchtkwaliteitsregelgeving verdere besluitvorming niet in de weg zou staan.

In onderhavig inpassingsplan 2012 is ten opzichte van het inpassingsplan 2010 een aantal wijzigingen doorgevoerd. Ook zijn inmiddels nieuwe emissiefactoren en achtergrondconcentraties door de Minister van I&M vastgesteld. Naar aanleiding van de genoemde wijzigingen is bevestigd in hoeverre de conclusies van de eerder uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoeken kunnen blijven gelden voor het onderhavige inpassingsplan 2012. De bevindingen hiervan zijn vastgelegd in de oplegnotitie deelrapport 10B luchtkwaliteit. De conclusie luidt dat de conclusies uit de eerder ten behoeve van het PIP 2010 opgestelde luchtkwaliteitsrapportages niet veranderen. De luchtkwaliteitsregelgeving (Titel 5.2 van de Wet milieubeheer) staat besluitvorming van het PIP 2012 niet in de weg.

Onderstaand zijn de uitgangspunten en resultaten beschreven van de eerder uitgevoerde luchtkwaliteitsonderzoeken (2010).

Om de effecten van de wijziging en/of aanleg van nieuwe weg(delen) op de luchtkwaliteit in kaart te brengen is de luchtkwaliteit voor een aantal verschillende situaties in diverse peiljaren doorgerekend. De luchtkwaliteitsberekeningen zijn ten eerste uitgevoerd voor het eerste volledige jaar na openstelling van de Buitenring (2016).

Daarnaast zijn de berekeningen uitgevoerd voor het peiljaar 2025. De keuze voor het eerste volledige jaar na openstelling (2016) ligt in het feit dat in 2015 de Buitenring volgens planning opengesteld gaat worden. Omdat in dit jaar de emissies van voertuigen hoger zijn dan in 2025 (geïnterpreteerd 2020)

gecombineerd met de hogere achtergrondconcentraties voor het peiljaar 2016, kan worden gesteld dat het peiljaar 2016 maatgevend zal zijn voor de toetsing van de luchtkwaliteitsnormen.

De berekeningen zijn uitgevoerd voor de situatie zonder en met de Buitenring. Langs het tracé van de BPL zijn locaties aanwezig waar de BPL nieuw wordt aangelegd en locaties waar bestaande (provinciale) wegen (N298, N299 en N300) worden opgewaardeerd naar een 2x2 autoweg waarop een maximumsnelheid van 100 km/uur zal gelden.

Het gehele luchtkwaliteitsrapport met de eerder genoemde oplegnotitie is als bijlage bij deze toelichting gevoegd. De belangrijkste bevindingen zijn hierna opgenomen.

Werkwijze en uitgangspunten

Emissieberekeningen en concentratieberekeningen

Om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit zijn voor de situatie met BPL de peiljaren 2016 en 2025 (verkeersintensiteiten voor het jaar 2025, achtergrond en emissiekentallen voor het jaar 2020) onderzocht. De verkeersintensiteiten, verkeersverdeling en rijsnelheid en congestie hebben invloed op de uitstoot (emissies) van NO_x, NO₂ en PM₁₀ van het wegverkeer. De weghoogte en de aanwezigheid van geluidsschermen hebben invloed op de verspreiding van luchtverontreiniging. In de berekeningen is rekening gehouden met de hoogte van de weg en op enkele locaties (A76, N298, N299) met bestaande geluidsschermen.

Naast de emissies zijn voor beide peiljaren ook de concentraties van NO₂ en PM₁₀ berekend. De concentraties zijn bepaald voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie.

Toetsing concentraties aan wettelijk kader

De berekende NO₂- en PM₁₀-concentraties betreffen jaargemiddelde concentraties. Deze zijn getoetst aan de overeenkomstige grenswaarden in de Wet milieubeheer. De concentraties zijn tevens getoetst aan de concentraties voor de uurgemiddelde (NO₂) of 24-uurgemiddelde (PM₁₀) concentraties. De berekende concentraties⁷ zijn gebruikt voor het bepalen van het overschrijdingsoppervlak (het totale oppervlak waarvoor een grenswaarde wordt overschreden) voor de verschillende grenswaarden voor NO₂ en PM₁₀. De concentraties en dus ook het eventuele overschrijdingsoppervlak worden bepaald vanaf 10 meter van de rand van het asfalt. De toetsing van de luchtkwaliteit in het onderzoek vindt plaats onder de Wet milieubeheer.

Invoergegevens luchtkwaliteitberekeningen

De emissies worden berekend op basis van verkeerskenmerken en emissiefactoren per voertuig. Het voorgeschreven verspreidingsmodel waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd, TNO Pluim snelweg, versie 1.5 mei 2010, maakt gebruik van meteogegevens voor de verspreiding van de emissies. Op die wijze kan de verkeersbijdrage aan de (achtergrond) concentraties worden berekend. De totale berekende en gerapporteerde concentratie bestaat uit de som van de verkeersbijdrage en de achtergrondconcentratie. Voor de binnenstedelijke wegen is gebruik gemaakt van CARII versie 9.0.

Pluimsnelweg, modelversie 1.5

Gerekend is met de 2010 versie, pluim versie 1.5 mei 2010, zoals deze is geaccordeerd door de minister van I&M (voormalig VROM).

Meteorologische gegevens en ruwheidklasse

De meteorologische gegevens geven onder andere de windrichting, windsnelheid, temperatuur en de hoeveelheid bewolking aan. Ze komen van de weerstations van Schiphol en Eindhoven. Voor de gebieden tussen deze meteostations wordt door Pluim Snelweg een interpolatie gedaan. Het zwaartepunt van een set receptoren (grid of willekeurige set) is bepalend voor de keuze van meteoset (Schiphol, Eindhoven of interpolatie (tussen dataset van Schiphol en Eindhoven)). Het Koninklijk Nederlands Meteorologisch Instituut (KNMI) levert de gegevens aan. In dit onderzoek is een interpolatie

⁷ De overschrijdingsoppervlakten zijn grids van 10 x 10 m en worden bepaald op basis van de berekende waarde op het receptorpunt midden in dit vak.

tussen de datasets gebruikt. De gebruikte ruwheidlengte is afkomstig van de digitale ruwheidlengte kaart van het KNMI.

Geluidsschermen

Geluidsschermen hebben invloed op de verspreiding van luchtverontreinigingen. De invloed van schermen is daarom in de concentratieberekeningen meegenomen. Bestaande geluidsschermen zijn niet langs de bestaande gedeelten van de provinciale wegen aanwezig waar die worden opgewaardeerd naar een 2x2 wegontwerp. Wel zijn er enkele geluidswallen aanwezig, maar deze zullen vanwege de vorm en afstand tot de weg een marginaal effect hebben op de luchtkwaliteit. In de berekeningen is het effect van nieuwe geluidsschermen niet meegenomen. Verwacht wordt dat deze nieuw te plaatsen schermen enkel een positief effect zullen hebben op de luchtkwaliteit in de omgeving van de weg.

Congestie

Indien congestie optreedt, neemt de gemiddelde snelheid (ten opzichte van de waarden vermeld in bovenstaande tabellen) af. Op basis van de verhouding tussen de intensiteit en capaciteit (I/C verhouding) van een wegdeel kan worden bepaald of er congestie optreedt. Vanaf een I/C verhouding van 80% (0,8) is er kans dat er congestie optreedt. Voor elke procent tussen de 80 en 100% treedt er voor 5% van de voertuigen congestie op. Door het aantal voertuigen te bepalen en deze te delen op de totale intensiteit kan een percentage van het totaal aantal auto's over een etmaal worden bepaald waarvoor congestie optreedt. Dit percentage wordt gebruikt als invoerparameter voor de pluim snelweg berekeningen.

Zeezoutcorrectie en dubbeltellingcorrectie

Voor fijn stof dat zich van nature in de lucht bevindt en niet schadelijk is voor de gezondheid van de mens wordt gecorrigeerd. Het aandeel zeezout (aerosol) in PM₁₀ is plaatsafhankelijk. De plaatsafhankelijke correctie is aan gemeenten gekoppeld.

Voor de berekende totale jaargemiddelde PM₁₀-concentratie (som van verkeersbijdrage en achtergrondconcentratie) wordt daarom 3 µg/m³ afgetrokken. De invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentraties zeezout op het aantal dagen waarop de concentratie van PM₁₀ de waarde van 50 µg/m³ overschrijdt, is in geheel Nederland nagenoeg gelijk. Het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde PM₁₀-concentratie dient te worden gecorrigeerd voor het aandeel zeezout in de concentratie. Deze correctie bestaat uit het verminderen van het op de gebruikelijke manier bepaalde aantal overschrijdingsdagen te verminderen met zes dagen.

Achtergrondconcentraties

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) (voormalige Milieu- en Natuurplanbureau, MNP) maakt jaarlijks kaarten over de zogenoemde grootschalige concentraties van luchtverontreinigende stoffen in Nederland. Deze zogenoemde GCN-kaarten (Generieke Concentratiekaarten Nederland) zijn gebaseerd op modelberekeningen van het PBL en Emissies voor verkenningen zijn afkomstig uit scenariostudies welke zijn gebaseerd op aannames van het Cultureel Plan Bureau over economische ontwikkelingen, de inzet van maatregelen en hun reductiepotentieel. Meestal zijn verschillende scenario's beschikbaar voor toekomstige ontwikkelingen en worden op basis hiervan verschillende concentratiekaarten gemaakt. De emissies worden gebaseerd op vaststaand en voorgenomen beleid, afhankelijk van het scenario, van de overheid. In deze scenario's wordt het bestaande Nederlandse energiebesparings-, klimaat- en luchtverontreinigingsbeleid voortgezet. Ook het Europese beleid wordt geacht te worden voortgezet. Het BGE (Beleid Global Economy)- scenario is gebaseerd op vaststaand en voorgenomen beleid en anticipeert op extra maatregelen in de komende jaren in Nederland en Europa ter verbetering van de luchtkwaliteit. Voor alle scenario's geldt dat er wordt uitgegaan van een bepaalde effectiviteit van de genomen of nog te nemen maatregelen. Mee- en tegenvallers in de effectiviteit van de maatregelen kunnen effect hebben op de luchtkwaliteit in de toekomst en vormen daarmee een onzekerheid. De NO₂- en PM₁₀-achtergrondconcentraties zijn ontleend aan het BGE-scenario.

Relatie jaargemiddelde concentratie en toetswaarden voor de (24-)uurgemiddelde concentratie

Aan de grenswaarden voor de uurgemiddelde NO_2 - en de 24-uurgemiddelde PM_{10} -concentratie wordt getoetst aan de hand van een statistische relatie tussen jaargemiddelde en uurgemiddelde concentraties (NO_2) en jaargemiddelde en 24-uurgemiddelde concentraties (PM_{10}).

De maatgevende grenswaarde voor stikstofdioxide is de jaargemiddelde concentratie van $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Een overschrijding van de grenswaarde voor de uurgemiddelde concentratie NO_2 (18 maal een overschrijding van $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) doet zich pas voor bij een jaargemiddelde concentratie van $81,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze waarde ligt ruim boven de grenswaarde voor de jaargemiddelde concentratie NO_2 . Een dusdanig hoge concentratie wordt in Nederland, exceptionele situaties daargelaten, niet overschreden.

Voor fijn stof is de grenswaarde voor de 24-uurgemiddelde concentratie maatgevend. Bij deze grenswaarde mag de 24-uurgemiddelde concentratie maximaal 35 maal per jaar hoger zijn dan $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Deze grenswaarde wordt overschreden wanneer de jaargemiddelde concentratie hoger is dan $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (situatie zonder aftrek zeezoutcorrectie). Omdat deze norm strenger is dan de (absolute) toetsing van de jaargemiddelde grenswaarden, zijn de contouren in bijlage 1 t/m 4 weergegeven zonder aftrek van de zeezoutcorrectie, waardoor de berekende concentraties direct aan de strengste norm voor fijn stof (aantal overschrijdingsdagen) getoetst kan worden.

Gehanteerde verkeersgegevens

De berekende emissies en concentraties zijn gebaseerd op de weekdaggemiddelde verkeersintensiteiten, de rijsnelheden en de congestiepercentages (= fractie van het verkeer dat in de vrije doorstroming wordt belemmerd). De verkeersgegevens zijn ontleend aan het verkeersmodel dat voor de BPL is opgesteld. Voor een nadere toelichting op het verkeersmodel wordt verwezen naar het verkeerskundig rapport.

De verkeersgegevens zijn aangeleverd voor de situaties met- en zonder BPL, peiljaar 2015 en 2025. Bij openstelling van de BPL in 2015, wordt de situatie met peiljaar 2016 en 2025 (1 en 10 jaar na opening van de BPL) in het onderzoek betrokken. De verkeersgegevens voor het peiljaar 2025 zijn aangeleverd. De verkeerscijfers voor 2016 zijn bepaald door een autonome groei per wegdeel per jaar te bepalen tussen de peiljaren 2015 en 2025 met BPL en deze autonome groei lineair te extrapoleren op de intensiteiten voor de situatie 2015.

Onderzoek

De luchtberekeningen zijn enkel uitgevoerd voor de in Nederland maatgevende luchtparameters stikstofdioxide (NO_2) en fijn stof (PM_{10}). Gesteld kan worden dat aan de overig te toetsen luchtparameters (zwaveldioxide (SO_2), lood (Pb), benzeen (C_6H_6) en koolmonoxide (CO) wordt voldaan aan de normen uit de Wet milieubeheer. Gerekend is met de 2010 versie, pluim snelweg 1.5, zoals deze is geaccordeerd door de minister van VROM. De maatgevende wegen of wegen uit het onderliggend wegennet waarvoor een (relevante toename van de intensiteit aanwezig is), zijn ook met standaard rekenmethode 2 berekend.

Resultaten

Concentraties stikstofdioxide (NO_2)

Uit de berekening blijkt er voor luchtparameter fijn stof en stikstofdioxide ruim wordt voldaan aan de grenswaarden uit de Wet milieubeheer. De hoogst berekende concentratie binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied bedraagt $31,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2016. Voor het peiljaar 2025 (met achtergrondconcentraties en emissies voor 2020) wordt een concentratie van $23,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend. Er zijn geen overschrijdingen van de norm aanwezig.

De norm voor het aantal overschrijdingen van de uurgemiddelde concentraties voor stikstofdioxide wordt pas overschreden bij een jaargemiddelde concentratie $82 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (zie voor een toelichting hoofdstuk 4). Gezien de hoogst berekende jaargemiddelde concentratie van $31,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 kan worden geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de uurgemiddelde norm zullen plaatsvinden.

Concentraties fijn stof (PM_{10})

Op basis van de uitgevoerde gridberekening zijn de concentraties in het gedefinieerde onderzoeksgebied berekend voor fijn stof.

Uit de berekening blijkt, dat er voor zowel het peiljaar 2016 als voor het peiljaar 2025 geen overschrijding van de jaargemiddelde grenswaarde aanwezig is. De hoogst berekende concentratie bedraagt maximaal $26,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2016 en $24,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2025 (zonder zeezoutcorrectie). Omdat de grenswaarde $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bedraagt, kan worden geconcludeerd dat er voor beide peiljaren (en de tussenliggende jaren) ruim wordt voldaan. De norm ten aanzien van het aantal overschrijdingsdagen van de 24 uursgemiddelde waarde voor PM_{10} wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er direct langs de weg in het onderzoeksgebied geen jaargemiddelde concentratie boven $32,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ berekend zijn. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie bedraagt $26,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de normen voor fijn stof (PM_{10}) voorkomen. Dit is het geval voor alle doorgerekende situaties.

Concentraties fijn stof ($PM_{2.5}$)

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 is de norm voor fijn stof $PM_{2.5}$ minder streng dan de norm voor PM_{10} . Dit houdt in dat, indien er wordt voldaan aan de normen voor PM_{10} , er ook wordt voldaan aan de norm voor $PM_{2.5}$. Op basis van dit uitgangspunt wordt verondersteld dat er aan de normen uit de Wet milieubeheer wordt voldaan.

Onderliggend wegennet

In de uitgevoerde berekening is naast de concentratiebijdrage van de BPL ook de emissie van de andere relevante wegen meegenomen. Eventuele (grootschalige) industrie of andere bronnen die luchtverontreinigende stoffen naar de omgeving emitteren, zijn opgenomen in de achtergrondconcentratie. Er is dus met alle mogelijke bronnen rekening gehouden in de luchtrapportage. De luchtberekeningen zijn cumulatief uitgevoerd. Er zijn voor binnen de bebouwde kom aanwezige wegen uit het onderliggend wegennet geen separate luchtberekeningen uitgevoerd met een SRM rekenmodel 1, zoals CARII of Geoair.

Conclusie

Uit de resultaten blijkt dat de plansituatie, ondanks beperkte toenames, voor zowel het hoofdwegennet als het onderliggende wegennet voldoet aan de gestelde eisen uit de Wet milieubeheer (luchtkwaliteitseisen). Als gevolg van de wegaanpassing neemt het overschrijdingsoppervlak af en zijn er alleen niet in betekende mate verslechtingen van overschrijdingen. Deze blijven binnen de grenzen zoals vastgesteld in het Besluit 'niet in betekende mate' zoals in artikel 5.16, eerste lid, sub c van de Wet milieubeheer (NIBM) is toegestaan. Binnen het gedefinieerde onderzoeksgebied van de BPL zijn geen overschrijdingen geconstateerd.

Voor de voorgenomen actualisatie met de nieuwste gegevens en ontwerptimalisaties is het niet te verwachten dat de extra verkeersbewegingen in combinatie met de hogere emissiefactoren tot zodanige toenames van de concentraties leidt dat de grenswaarden zullen worden overschreden.

6.3 Bodem

Inleiding

In het kader van het inpassingsplan is in drie fasen onderzoek uitgevoerd.

- Bodemonderzoek in het kader van het PIP 2010;
- Bodemonderzoek in het kader van de invulling van natuurcompensatiegronden 2010-2011.
- Bodemonderzoek naar aanleiding van de wijzigingen in het PIP 2012:
 - gronden ten behoeve van de reductie van stikstofdepositie.
 - wijziging natuurcompensatiegronden.
 - wijzigingen als gevolg van extra ruimtebeslag

Hieronder volgen de resultaten van de onderzoeken in het kader van het PIP 2010.

Bodemonderzoek PIP 2010

In het kader van het inpassingsplan is een maatregelenpakket bodem opgesteld om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor de beoogde bestemmingen die nodig zijn om de weg te kunnen realiseren. Hiervoor is een grootschalig bodemonderzoek uitgevoerd.

Het onderzoek is gestart met een historisch bodemonderzoek. Aan de hand hiervan is het traject ingedeeld in twee soorten locaties: verdachte locaties en niet verdachte locaties. Tijdens het historisch onderzoek zijn honderdvierenvijftig locaties (percelen) onderzocht. Hiervan zijn in totaal negenenvijftig locaties als verdacht bestempeld. Vervolgens zijn de volgende bodemonderzoeken uitgevoerd:

- tweeënvijftig verkennende bodemonderzoeken;
- vijftien verkennende bodemonderzoeken op asbest;
- zeven nadere bodemonderzoeken;
- en zijn er vier saneringsplannen opgesteld.

De volledige rapportage Deelrapport Historisch onderzoek Buitenring Parkstad is als bijlage opgenomen bij deze toelichting (deelrapport 5a). In deze paragraaf wordt een beschrijving van de onderzoeken gegeven.

Bodemonderzoeken

Verkendend bodemonderzoek

Op verdachte locaties is een verkennend bodem onderzoek conform de NEN 5740 of de NEN 5707 (asbest) uitgevoerd. Op veertien verdachte locaties in Kerkrade en één locatie in Landgraaf is geen toegang verleend voor het uitvoeren van een bodemonderzoek. Voor deze locaties is een alternatief bodemonderzoek uitgevoerd waarbij aan de rand van de locatie, daar waar de Buitenring het perceel overlapt, de locatie is onderzocht.

Het niet kunnen betreden van percelen heeft als consequentie dat niet vastgesteld kan worden wat de exacte milieuhygiënische situatie is op de locatie. Met het alternatieve onderzoek is wel vastgesteld of eventueel aanwezige verontreinigingen perceel overschrijdend zijn, ter plaatse van de Buitenring.

Op één locatie in Nuth en één locatie in Kerkrade is eveneens geen toegang verleend. Vanwege de ligging van de bodembedreigende activiteiten op de locatie (> 10 meter ten opzichte van de perceelsgrens) wordt een alternatief onderzoek hier niet zinvol geacht. Daarom heeft hier geen onderzoek plaats gevonden.

Aanvullend onderzoek

Voor tweeëntwintig locaties is een aanvullend onderzoek uitgevoerd. Wanneer in een mengmonster sprake is van een overschrijding van minimaal de tussenwaarde conform de Wet bodembescherming is het mengmonster uitgesplitst.

De individuele monsters zijn vervolgens geanalyseerd op de kritische parameter. Indien nodig, zijn ook extra individuele monsters geanalyseerd op de kritische parameter(s).

Nader onderzoek

Indien op de locatie sprake is van een overschrijding van de interventiewaarde, welke onvoldoende is ingekaderd, is een nader bodemonderzoek uitgevoerd. Tijdens een nader bodemonderzoek zijn extra boringen geplaatst op circa zeven meter afstand rondom de gemeten verontreiniging. Het doel hierbij is het vaststellen van de verontreinigingsgrens en -omvang om te bepalen of sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Wanneer er sprake is van een interventiewaarde overschrijding groter dan 25 m³ bodemvolume grond, is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Op zeven locaties is een nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit resultaten blijkt dat ter plaatse van de Naanhofsweg 3 in Nuth, de Rukkenerweg 7 en de Haanstraat 12 in Landgraaf en Hamstraat 76 in Kerkrade na uitvoering geen sprake is van een geval van ernstige bodemverontreiniging (<25 m³). Voor de locaties Ganzepool ongenummerd en de Eindstraat 10-12 in Brunssum en de Krichelbersweg ongenummerd in Kerkrade is wel sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging.

Conclusies bodemonderzoeken

Uit de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat in de gemeente Brunssum ter plaatse van de mijnsteenbier op meerdere locaties verhoogde meetwaarden (> interventiewaarden) zijn aangetroffen voor zink, nikkel en PAK. Nikkel komt van nature voor in mijnsteen. Voor zink en PAK is geen sprake van een verhoogde achtergrondwaarde. Omdat de verontreinigingen met zink en PAK heterogeen voorkomen, is sprake van een geval van ernstige bodemverontreiniging. Het uitvoeren van een nader onderzoek is vanwege de heterogeniteit niet doelmatig. Deze verontreinigingen zijn zeer waarschijnlijk te relateren aan de aanwezige mijnsteen en de bijmengingen in de bodem. De onderzochte locaties liggen allen ter plaatse van de mijnsteenbier (bodemkwaliteitskaart gemeente Brunssum). Ter plaatse van de mijnsteenbier zijn veel zintuiglijke bijmengingen aangetroffen, zoals puin en kolen. Gezien het verleden van het gebied is de verwachting dat tijdens uitvoering naast mijnsteen ook andere bijmengingen worden aangetroffen, zoals sliblagen.

Er is dan ook gekozen om de volledige mijnsteenzone waarop de Buitenring is geprojecteerd als geval van ernstige bodemverontreiniging te bestempelen. Hiervoor is een deelsaneringsplan opgesteld voor het deel dat tijdens de aanleg van de Buitenring ontgraven zal worden.

In de gemeente Kerkrade is sprake van drie gevallen van ernstige bodemverontreinigingen. Op de eerder gesaneerde locaties Hamstraat 159 en Locht 193 is sprake van een restverontreiniging met minerale olie. Op deze locaties is een restverontreiniging achtergebleven, omdat verdere sanering praktisch niet mogelijk was. Omdat voor de aanleg van de BPL op de locatie Hamstraat bestaande bebouwing en verharding gesloopt zullen worden en ter plaatse van de locatie de Locht een kunstwerk aangelegd wordt, dienen de restverontreinigingen alsnog gesaneerd te worden.

Ter plaatse van de Krichelbergsweg ongenummerd is een verontreiniging met PAK aanwezig. Op deze locatie zal in verband met de verhoogde aanleg van de weg een leeflaag worden aangebracht. Voor de drie aanwezige verontreinigingen is per locatie een saneringsplan geschreven.

Ter plaatse van de vier locaties met een verontreinigd bodemvolume van minder dan 25 m³ is sprake van een puntbron. Dit betreft de Naanhofsweg 3 in Nuth, de Rukkenerweg 7 en de Haanstraat 12 in Landgraaf en Hamstraat 76 in Kerkrade. Voor deze puntbronnen bestaat geen noodzaak tot saneren. Wanneer ter plaatse van deze locaties een ontgraving plaats zal vinden dient de vrijkomende grond ter plaatse van de puntbron apart ontgraven te worden. De vrijkomende verontreinigde grond wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

Grondwater

Omdat in Limburg het grondwater zich veelal op een diepte van meer dan 5 meter beneden maaiveld bevindt, is onderzoek naar het grondwater in veel gevallen niet noodzakelijk. Uitzondering hierop zijn een aantal locaties in Nuth en Heerlen waar het grondwaterniveau op circa 1,5 - 2,5 meter onder maaiveld staat.

Ter plaatse van twee locaties in Brunssum (Slesingerstraat ongenummerd en Bouwbergstraat 102) en één in Landgraaf (Nieuwenhagerheidestraat 30) is ook grondwater aangetroffen. De waargenomen waterstanden in de boringen variëren hier tussen 0,80 meter tot 2,40 meter min maaiveld. Echter

omdat hier sprake is van een te verwachten grondwaterniveau met een diepte van meer dan 5 meter diep ten opzichte van het maaiveld is er van uitgegaan dat het schijngrondwater betreft. Dit is regenwater dat op een bepaald niveau in de ondergrond blijft 'hangen' door de aanwezigheid van een slecht doorlatende laag. In Brunssum is in het schijngrondwater een verontreiniging aangetoond voor nikkel en kobalt. Nikkel is zeer waarschijnlijk te relateren aan de aanwezigheid van mijnsteen op de locatie. In Landgraaf is plaatselijk kobalt verhoogd aangetoond. Voor kobalt is geen duidelijke bron definieerbaar.

Op de hierboven genoemde locaties zal de BPL op het huidige maaiveld of iets verhoogd aangelegd worden. Wanneer sprake is van een ontgraving zal deze minimaal zijn waarbij geen contact met het verontreinigde schijngrondwater plaats zal vinden. Derhalve zijn geen aanvullende maatregelen met betrekking tot het aangetroffen verontreinigde schijngrondwater noodzakelijk.

Verkennd asbest onderzoek

Ter plaatse van vijftien locaties is een verkennd asbestonderzoek uitgevoerd. Op vier van de vijftien locaties is het asbestonderzoek uitgevoerd aan de hand van de resultaten van het historisch onderzoek of het locatiebezoek dat onderdeel uitmaakt van het historisch onderzoek. Op de overige elf locaties zijn tijdens het veldwerk voor het verkennd bodemonderzoek matige tot uiterste puin bijmengingen in de grond aangetoond.

Uit het asbestonderzoek is gebleken dat tijdens de visuele inspecties geen asbest is aangetroffen. Uit de analyseresultaten blijkt dat op twee locaties in Landgraaf en één in Brunssum asbest is aangetroffen. Er is sprake van een gehalte aan asbest ver beneden de interventiewaarde, zoals gesteld in de Wet Bodembescherming, en de restconcentratie norm voor hergebruik. Op basis van deze resultaten kan aangenomen worden dat ter plaatse van de onderzochte deellocaties de bodem niet meer asbest verdacht is.

Representativiteit onderzoeken

De uitgangspunten van de uitgevoerde onderzoeken zijn ongewijzigd en de resultaten zijn nog representatief. De analyses dateren overwegend uit 2009. Er zijn in de komende periode geen wetswijzigingen voorzien die gevolgen kunnen hebben voor de conclusies in de bodemrapporten. Bij de analyse van het referentieontwerp BPL is in januari 2012 geconcludeerd dat de vier saneringsplannen nog toepasselijk zijn en dat met de uitvoering van deze saneringen financieel geen wijzigingen worden verwacht.

Toekomstig gebruik

De weg, inclusief bermen en bermsloten, heeft conform het provinciaal beleid de functieklassering industrie. Voor de verdachte locaties waar bodemonderzoek is uitgevoerd is voornamelijk sprake van de toekomstige functie industrie. Toetsing heeft dan ook plaats gevonden aan de kwaliteitseisen van functieklassering industrie. Op een enkele locatie wordt natuur gerealiseerd. Voor deze locaties wordt ook getoetst aan de functieklassering natuur. Uit het historisch- en de verkennende bodemonderzoeken blijkt dat ter plaatse van het ruimtebeslag van de toekomstige BPL circa 90% van de bodem voldoet aan de kwaliteitseisen die gesteld worden aan de toekomstige functie. De overige 10 % voldoet niet aan deze eisen. Hierin is een tweedeling gemaakt:

1. Locaties waar de bodem niet voldoet aan de beoogde kwaliteitsklasse maar waar geen sprake is van een geval van bodemverontreiniging in het kader van de Wet bodembescherming.
2. Locaties waar de bodem niet voldoet aan de beoogde kwaliteitsklasse waar wel sprake is van een geval van bodemverontreiniging in het kader van de Wet bodembescherming. Voor deze locaties is een (deel)saneringsplan opgesteld.

In deelrapport 5b is in een kaart per perceel de kwaliteit van de bodem ter plaatse van het plangebied weergegeven. Tevens is op deze kaart aangegeven op welke locatie de bodem niet voldoet aan de beoogde functie.

Hergebruik vrijkomende gronden

Voor het bepalen van het mogelijke hergebruik van de vrijkomende grond is getoetst aan:

- Het Besluit bodemkwaliteit.
- De bodemkwaliteitskaarten voor gemeente Nuth, Heerlen, Brunssum en Kerkrade (Actief Bodembeheer Limburg).
- De bodemfunctiekaart van de gemeente Landgraaf (Actief Bodembeheer Limburg).

Vrijkomende grond die voldoet aan de lokale maximale waarden (Brunssum of Kerkrade) of de bodemfunctieklasse (Landgraaf) kan op basis van gemeentelijk beleid binnen de zone of betreffende functieklasse hergebruikt worden. Indien de vrijkomende grond wordt toegepast in een andere zone of functieklasse van de betreffende gemeente maar binnen de gemeentegrenzen, dient een kwaliteitstoets uitgevoerd te worden voor de betreffende zone. Hierbij wordt de kwaliteit van de toe te passen grond getoetst aan de kwaliteit van de ontvangende bodem.

Indien de vrijkomende grond buiten de gemeentegrenzen toegepast zal worden dient door middel van een partijkeuring de definitieve kwaliteit vastgesteld te worden. Voor grond met bijmengingen van mijnsteen of volledig mijnsteen dient rekening te worden gehouden met de specifieke eisen die door de gemeenten gesteld zijn aan de hergebruiksmogelijkheden.

Vrijkomende grond die niet voldoet aan de kwaliteitsklasse industrie dient afgevoerd te worden naar een erkende verwerker.

Grond met bijmengingen

Voor grond met bijmengingen van mijnsteen of volledig mijnsteen dient extra rekening te worden gehouden met de hergebruiksmogelijkheden. Binnen Parkstad Limburg is ten aanzien van het hergebruik van grond met bijmengingen mijnsteen dan wel 100% mijnsteen afgesproken dat hergebruik kan plaatsvinden middels het afgesproken beleid conform het beleidskader van de Provincie Limburg (het beleid is vervallen, maar onderstaande wordt wel door gemeenten gehanteerd).

Dit betekent dat:

- Grond met maximaal 10% (m/m) mijnsteenbijmengingen als zijnde gebiedseigen 'grond' kan worden toegepast binnen diverse homogene deelgebieden binnen de regio parkstad (uiteraard wel na de kwaliteitstoets).
- Indien sprake is van meer dan 10 % (m/m) mijnsteenbijmengingen, wat op deze onderzoekslocatie zeker het geval is, is hergebruik alleen toegestaan binnen de mijnsteengebieden (ook weer op basis van een kwaliteitstoets) dan wel in werk conform het Bouwstoffenbesluit.

Ter plaatse van de mijnsteenberg in Brunssum is op de onderzochte locaties een bijmenging van mijnsteen in percentages > 10 % aangetroffen. De vrijkomende grond ter plaatse van de onderzochte locaties in Brunssum wordt conform het deelsaneringsplan mijnsteenberg gestort.

In de gemeente Landgraaf heeft in het verleden toepassing van mijnsteen plaatsgevonden afkomstig van de Laura I en Laura II mijn. Tevens heeft in Kerkrade in het verleden toepassing van mijnsteen plaatsgevonden afkomstig van de Willem Sophia en Domaniale mijn.

Ook in de overige gemeenten is mijnsteen als zwak tot lichte bijmenging (< 10 %) aangetroffen en kan vrijkomende grond zonder beperkingen worden hergebruikt, mits aan de kwaliteitstoets van de ontvangende bodem wordt voldaan.

In de uitgevoerde bodemonderzoeken is onderscheid gemaakt in de verschillende grondstromen die vrij zullen komen tijdens de graafwerkzaamheden. Dit zijn:

- Hergebruik grond. Hergebruik grond is de grond die voldoet aan de toekomstige kwaliteitsklasse industrie en binnen het project hergebruikt kan worden. Deze grond bevat een percentage aan bijmengingen < 20 %.
- Sterk verontreinigde grond. Binnen het plangebied zijn verschillende gevallen van ernstige bodemverontreiniging en puntbronnen vastgesteld. Vrijkomende verontreinigde grond wordt afgevoerd naar een erkende verwerker.

- Overige materialen. Op een enkele locatie is meer dan 20 % bijmengingen van bijvoorbeeld puin, kolen, bakstenen en of mijnsteen aangetroffen. Hergebruik binnen het werk van vrijkomende grond met meer dan 20% bodemvreemd materiaal, is niet wenselijk. Deze partijen worden afgevoerd naar een erkende verwerker.

Grootschalige toepassingen

Binnen het Besluit bodemkwaliteit bestaat de mogelijkheid voor grootschalige toepassingen. Een grootschalige toepassing is een toepassing waarin een grote hoeveelheid grond of baggerspecie wordt toegepast, onder andere in bouw- en wegconstructies, waaronder wegen, spoorwegen en geluidswallen en als toepassing voor het afdekken van een saneringslocatie of een stortplaats. Dit kan voor de aanleg van de Buitenring van toepassing zijn.

Een grootschalige toepassing kent volgens het Besluit een minimaal volume van 5.000 m³ en een minimale toepassing van twee meter. Een partij toe te passen grond of baggerspecie hoeft voor een grootschalige toepassing niet getoetst te worden aan de kwaliteit van de ontvangende locatie. In plaats daarvan gelden emissiewaarden om te voorkomen dat ontoelaatbare uitloging naar de bodem en grondwater plaatsvindt. Er geldt wel dat een partij grond de Maximale Waarden voor de klasse industrie niet mag overschrijden en dat een partij baggerspecie de interventiewaarden voor waterbodems niet mag overschrijden.

Bodemonderzoek t.b.v. gronden 'stikstofdepositie' en natuurcompensatie

Na afronding van het bodemonderzoek door Arcadis in 2010 zijn in twee fasen natuurcompensatiegronden aange-wezen. Daarnaast zijn in het kader van het PIP 2012 ter reductie van de stikstofdepositie landbouwgronden uit gebruik genomen en herbestemd als natuur en heeft een aantal correcties plaatsgevonden in de natuurcompensatie-gronden. Omdat deze gronden functiewijzigingen krijgen van landbouw naar natuur moet hiervoor bodemonderzoek worden verricht. Dit is in de periode tot vaststelling van het Inpassingsplan 2012 uitgevoerd door bureau CSO middels een (beperkt) vooronderzoek conform NEN 5725 en NEN 5707. De resultaten hiervan zijn gepresenteerd in een viertal rapporten, die als bijlagen aan deze oplegnotitie zijn toegevoegd:

- Beperkt vooronderzoek NEN 5725/NEN 5707, locatie diverse herinrichtingspercelen natuur Buitenring Parkstad Limburg (CSO, rapport 12B083.R004 d.d. 11 juni 2012);
- Beperkt vooronderzoek NEN 5725/NEN 5707, locatie diverse herinrichtingspercelen natuur Anstellerbeekdal (CSO, rapport 12B083.R005 d.d. 13 juni 2012);
- Beperkt vooronderzoek NEN 5725/NEN 5707 locatie diverse percelen natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (CSO, rapport 12B109.R003 d.d. 20 juni 2012);
- Beperkt vooronderzoek NEN 5725/NEN 5707, nieuwe percelen bestemming natuur Buitenring Parkstad Limburg (CSO, rapport 12B109.R004 d.d. 20 juni 2012).

In totaal zijn 153 percelen onderzocht. Hiervan zijn 60 percelen als verdacht aangemerkt. Het betreft:

- Voormalige en huidige landwegen en holle wegen: ca. 15 percelen, verdacht vanwege het mogelijk voorkomen van zware metalen, PAK, minerale olie, enkele gevallen PCB en asbest;
- Voormalige en huidige fruitboomgaarden: ca. 20 percelen, verdacht vanwege het mogelijk voorkomen van bestrijdingsmiddelen in de top laag;
- (Mogelijke) schootsvelden van schutterijen: ca. 20 percelen, verdacht vanwege het mogelijk voorkomen van lood en overige metalen (koper en antimoon);
- overige verdachte locaties: o.a. (funderingen) van tuinhuisjes, afdaken, illegale storten, bouwwerken met asbestverdachte materialen, gedempte voormalige watergangen, brandstoftanks.

Conclusie en aanbevelingen

Op basis van het vooronderzoek heeft CSO geconcludeerd dat op een aantal locaties bodembedreigende activiteiten aanwezig zijn geweest. CSO heeft in zijn algemeenheid aanbevolen om ter plaatse van deze verdachte locaties aanvullend vooronderzoek dan wel een bodemonderzoek uit te voeren om vast te stellen of daadwerkelijk sprake is van een bodemverontreiniging, die een belemmering vormt voor de nieuwe functie. Dit is (nog) niet voor alle locaties verricht en dient te worden uitgevoerd vóór de herinrichting van de natuurgebieden. De toe te passen onderzoeks-strategie dient aan te sluiten bij de in

de rapporten gegeven omschrijving van de aard van de mogelijke verontreiniging (vermoeden van voorkomen alsook verdachte parameters). Het risico dat bodemverontreiniging belemmerend zou zijn voor de nieuwe functie wordt thans gering geacht: op alle locaties is sprake van functieverandering van landbouw naar natuur. Eventuele risico's zijn in het PIP 2012 financieel afgedekt.

Aanvullend onderzoek als gevolg van extra ruimtebeslag

Ten opzichte van het PIP 2010 zijn twee wijzigingen relevant. Op twee locaties is als gevolg van extra ruimtebeslag op het onderliggend wegennet sprake van een functiewijziging. Voor de volgende twee locaties is historisch vooronderzoek uitgevoerd overeenkomstig de NEN 5725.

Aanpassing ontsluiting Manege de Groene Vallei aan de Baamstraat te Kerkrade

De weilanden binnen de onderzoekslocatie worden bestempeld als onverdacht. De weg en de wegbermen zijn door het gebruik als provinciale weg heterogeen verdacht op de aanwezigheid van bodemverontreiniging. Deze verdachtmaking wordt bevestigd door de resultaten van de onderzoeken die reeds door Arcadis zijn uitgevoerd ter hoogte van de Hamstraat (*locatie 7.19*) waarbij plaatselijk verhoogde gehalten PAK en minerale olie zijn aangetoond. Geadviseerd wordt om het weggedeelte (bermen) van de Hamstraat (Kadastraal D 1009) te onderzoeken volgens de strategie heterogeen verdacht (VED-HE) uit de NEN 5740.

Verruiming ruimtebeslag kruising Patersweg / Akerstraat Noord te Hoensbroek.

Binnen de onderzoekslocatie zijn voor zover bekend geen bodembedreigende activiteiten aanwezig geweest. Het gebruik van de locatie als 'openbare weg heeft mogelijk geleid tot een (lichte) verontreiniging van de grond. Dit wordt deels bevestigd door het bodemonderzoek ter plaatse van de Patersweg 40 (Haskoning 2007) waarbij plaatselijk bodemverontreiniging is aangetoond. Om zekerheid te krijgen in de mogelijke aanwezigheid van bodemverontreiniging is het raadzaam om een verkennend bodemonderzoek uit te voeren ter plaatse van de geplande reconstructie van de fietspaden. Hierbij dient de strategie heterogeen verdacht (VED-HE) uit de NEN 5740 te worden toegepast.

Advisering vervolgtraject

Met het oog op de geplande (graaf)werkzaamheden kan het in het kader van "werken in verontreinigde grond" (CROW publicatie 132) echter nodig zijn om bodemkwaliteit ter plaatse van het geplande tracé te bepalen. Dergelijk onderzoek is in het kader van de bestemmingswijziging niet noodzakelijk en kan ook in een later stadium worden uitgevoerd.

Conclusie

Gezien de historie van het bodemgebruik wordt ervan uitgegaan dat de bodemkwaliteit toereikend is voor het gewijzigde bodemgebruik. De bodem is geschikt of wordt geschikt gemaakt, zodat er geen belemmeringen zijn voor het voorgenomen gebruik. Maatregelen om de bodem geschikt te maken, maken integraal onderdeel uit van de totale kostenomvang, weergegeven in paragraaf 9.1 Economische uitvoerbaarheid.

6.4 Externe veiligheid

6.4.1 Algemeen

Het wettelijke kader voor het aspect externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi), de circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb). De circulaire zal binnenkort worden vervangen door het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). Nieuwe onderdelen in het Btev ten opzichte van de circulaire zijn het Basisnet en Plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Binnen het beleidskader voor externe veiligheid staan twee kernbegrippen centraal: het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. Hoewel beide begrippen onderlinge samenhang vertonen zijn er belangrijke verschillen. Hieronder worden beide begrippen verder uitgewerkt.

Plaatsgebonden risico (PR)

Het plaatsgebonden risico geeft de kans, op een bepaalde plaats, om te overlijden ten gevolge van een ongeval bij een risicovolle activiteit. De kans heeft betrekking op een fictief persoon die de hele tijd op die plaats aanwezig is. Het PR kan op de kaart van het gebied worden weergegeven met zogeheten risicocontouren: lijnen die punten verbinden met eenzelfde PR. Binnen de 10^{-6} -contour (welke als grenswaarde fungeert) mogen geen kwetsbare objecten geprojecteerd worden. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt de 10^{-6} contour niet als grenswaarde, maar als een richtwaarde.

Groepsrisico (GR)

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat bij een ongeval een groep slachtoffers valt met een bepaalde omvang. Het GR is daarmee een maat voor de maatschappelijke ontwrichting. Het GR kan niet 'op de kaart' worden weergegeven, maar wordt weergegeven in een grafiek waar de kans (f) afgezet wordt tegen het aantal slachtoffers (N), de fN-curve. Het GR wordt bepaald binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Dit invloedsgebied wordt doorgaans begrensd door de 1% letaliteitsgrens (tenzij anders bepaald), ofwel door de afstand waarop nog 1% van de blootgestelde mensen in de omgeving komt te overlijden bij een calamiteit met gevaarlijke stoffen, ook wel de maximale effectafstand genoemd.

Verantwoordingsplicht groepsrisico

In het externeveiligheidsbeleid is voor bepaalde situaties een verplichting tot verantwoording van het groepsrisico opgenomen. Deze verantwoordingsplicht houdt in dat iedere wijziging met betrekking tot planologische keuzes moet worden onderbouwd én verantwoord door het bevoegd gezag. Hierbij geeft het bevoegd gezag aan of het groepsrisico in de betreffende situatie aanvaardbaar wordt geacht. In het Bevi, de cRnvg's en het Bevb zijn bepalingen opgenomen waaraan deze verantwoording dient te voldoen. Deze bepalingen zijn uitgewerkt in de Handreiking Verantwoordingsplicht Groepsrisico.

De verantwoording van het groepsrisico is conform het Bevi van toepassing indien sprake is van een ruimtelijke ontwikkeling binnen het invloedsgebied van een Bevi-inrichting. Conform de cRnvg's dient bij een significante toename van het groepsrisico of een overschrijding van de oriëntatiewaarde verantwoord te worden. De verantwoordingsplicht vormt in de cRnvg's onderdeel van de zogenaamde risicobenadering, die van toepassing is op een aantal omgevingsbesluiten, welke in de cRnvg's zijn genoemd. Voor buisleidingen geldt dat de verantwoording van het groepsrisico van toepassing is binnen de 1%-letaliteitsafstand van de buisleiding. Als de ruimtelijke ontwikkeling buiten de 100%-letaliteitsafstand plaatsvindt of buiten de 10^{-8} -plaatsgebondenrisicocontour voor toxische stoffen, of het groepsrisico kleiner is dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of met minder dan 10% toeneemt, kunnen een aantal onderdelen van de verantwoording achterwege worden gelaten. In dat geval richt de focus zich hoofdzakelijk op de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval alsmede hulpverlening en zelfredzaamheid.

Daarnaast is de verantwoording van het groepsrisico een van de onderdelen van een goede ruimtelijke ordening.

Onderzoek

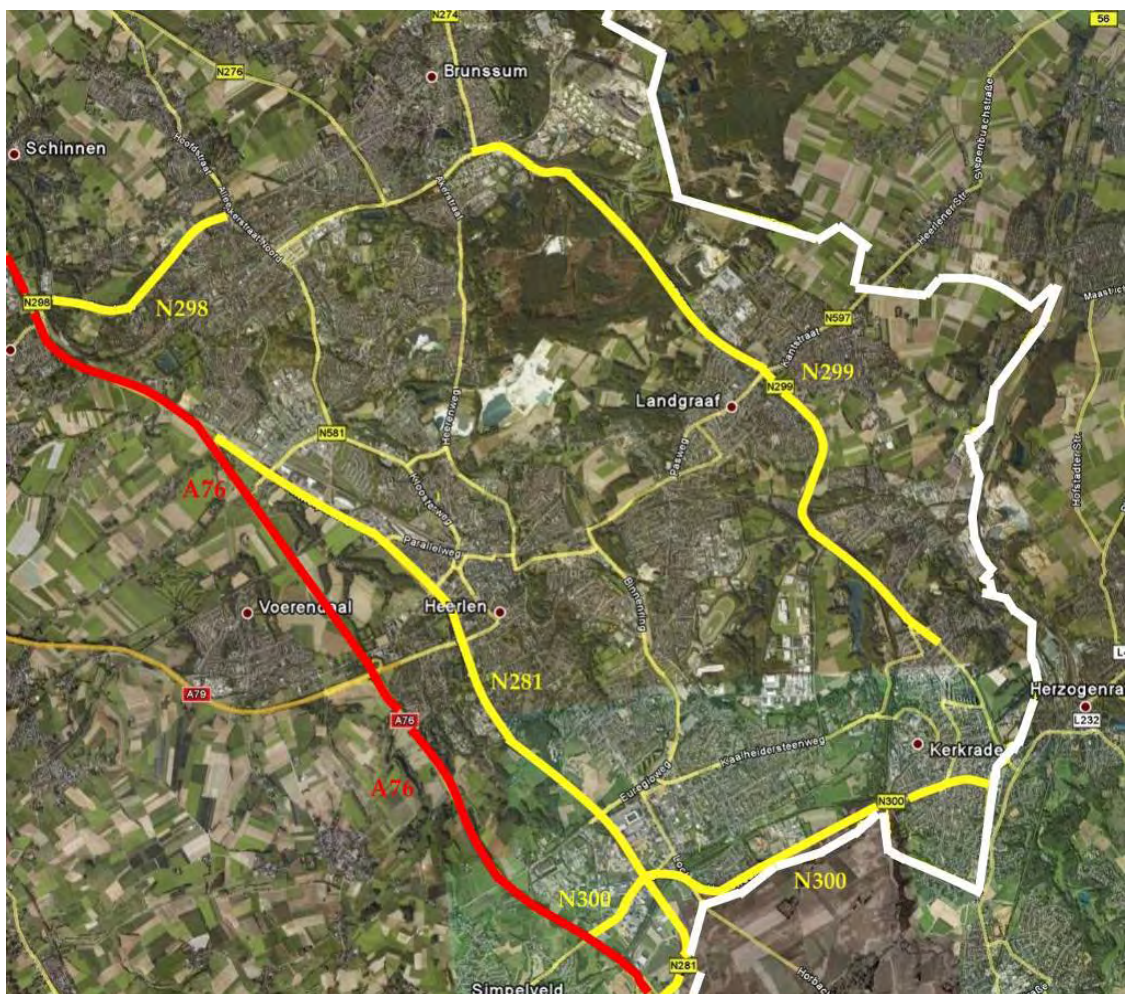
Conform de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen is in het kader van de planvorming voor de aanleg van de Buitenring een onderzoek uitgevoerd naar externe veiligheid. De resultaten van dit onderzoek zijn opgenomen in deelrapport 11. Het doel van het onderzoek is om het plaatsgebonden risico en groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring in beeld te brengen. Voor de berekening van het plaatsgebonden risico en groepsrisico is het rekenprogramma RBMII versie 1.3 toegepast. Deze rekenmethode is door het toenmalige ministerie van Verkeer en Waterstaat aangewezen als de standaard voor risicoberekeningen van vervoer van gevaarlijke stoffen. Op basis van de vervoerscijfers gevaarlijke stoffen is getoetst of het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring leidt tot overschrijding van de landelijke externeveiligheidsnormen. Daarnaast zijn de externeveiligheidsrisico's onderzocht van de verleggingen van hogedrukaardgastransportleidingen als gevolg van de realisatie van de Buitenring.

De uitkomsten van deze berekeningen zijn getoetst aan het hierboven genoemde wettelijk kader voor het plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Vervoer gevaarlijke stoffen in huidige situatie

In de huidige situatie, zonder de Buitenring, is een aantal provinciale wegen aangewezen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het betreft gedeelten van de N298, N299, N300 en N281. In onderstaande afbeelding is de ligging van deze wegen aangegeven. Alleen van de N281 zijn vervoerscijfers van gevaarlijke stoffen bekend.

Daarnaast hebben de gemeenten Heerlen, Kerkrade en Landgraaf een routing ingesteld voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over gemeentelijke wegen. Verspreid door de regio ligt een aantal risicobronnen (onder andere lpg-tankstations), die via de aangewezen gemeentelijke en provinciale wegen worden bevoorraadt door tankwagens met gevaarlijke stoffen.



Afbeelding 6.1 De ligging van de N298, N299, N300 en N281 (geel) en de grens Duitsland (wit)

Het vervoer van gevaarlijke stoffen richting deze bestemmingen is zo verspreid dat de externeveiligheidsrisico's hiervan in de huidige situatie verwaarloosbaar zijn. Op basis van de ligging van de N298, N299, N300 en N281 in de regio Parkstad en het wegennet in Duitsland is het verder niet waarschijnlijk dat er sprake is van doorgaand vervoer van gevaarlijke stoffen richting Duitsland.

De beschrijving van het vervoer van gevaarlijke stoffen in de huidige situatie is voorgelegd aan de adviseurs externe veiligheid van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. In een emailbericht van 23 juli 2009 onderschrijven zij de bovenstaande conclusies.

Vervoer gevaarlijke stoffen over de BPL

Voor de m.e.r. is het toekomstige vervoer van gevaarlijke stoffen over de BPL bepaald aan de hand van een inventarisatie van bedrijven die bevoorrad kunnen worden via de nieuwe weg. In mei 2009 is de uitgevoerde inventarisatie geactualiseerd op basis van de provinciale risicokaart Limburg. Dit resulteerde in twaalf LPG-tankstations, zeven propaantanks, drie benzinestations en een aantal bedrijven met ammoniakkoelinstallaties en opslagen met verpakte gevaarlijke stoffen (PGS 15).

Voor het vervoer van en naar brandstofverkooppunten en propaantanks is een aanname gedaan, welke gebaseerd is op inventarisaties uit vergelijkbare studies in Nederland. Voor zover bekend, vindt het vervoer naar bedrijven met ammoniakkoelinstallaties of opslagen met verpakte gevaarlijke stoffen niet per tankwagen plaats. Het stukgoedvervoer van gevaarlijke stoffen is niet relevant in het kader van externe veiligheid.

Per LPG-tankstation is uitgegaan van de volgende bevoorrading:

- Eén keer per week benzine (LF1) (uitgaande van een gemiddelde bevoorrading van 52 keer per jaar).
- Eén keer per week diesel (LF2).
- Eén keer per twee weken LPG (GF3) (uitgaande van een gemiddelde bevoorrading van 26 keer per jaar).

Voor de benzinestations is uitgegaan van één bevoorrading met benzine en één met diesel per week. De propaantanks (GF3) worden één keer per kwartaal bevoorrad.

In de tabel hierna staan de vervoerscijfers uit de geactualiseerde inventarisatie. Deze vervoerscijfers zijn gehanteerd voor het gehele traject van de Buitenring, met uitzondering van de zuidelijke aansluiting ter hoogte van Avantis European Science and Businesspark. De vervoerscijfers zijn in een vroeg stadium afgestemd met de projectgroep waarin vertegenwoordigers zitten van de Provincie Limburg en de Brandweer Zuid-Limburg.

Tabel 6.2 Vervoerscijfers gevaarlijke stoffen BPL in 2009

Gevaarlijke stof	Aantal tankwagens per jaar
LF1 Brandbare vloeistof	780
LF2 Zeer brandbare vloeistof	780
GF3 Licht ontvlambaar gas	340

Als uitgangspunt is genomen dat de tankwagens die de geïnventariseerde risicobedrijven bevoorraden na het laden en lossen, weer op de Buitenring gaan rijden (in dezelfde richting) tot deze aansluit op de A76.

Voor de aansluiting Avantis, ter hoogte van de N281, zijn de vervoerstellingen gebruikt van de Dienst Verkeer en Scheepvaart (DVS) uit 2006. Deze zijn opgehoogd voor het jaar 2009 met behulp van de Toekomstverkenning vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg van de DVS. De tabel hierna geeft de vervoerscijfers van de aansluiting ter hoogte van Avantis European Science and Businesspark in 2009.

Tabel 6.3 Vervoerscijfers gevaarlijke stoffen Avantis in 2009

Gevaarlijke stof	Aantal tankwagens per jaar
LF1 Brandbare vloeistof	2.518
LF2 Zeer brandbare vloeistof	2.845
GF3 Licht ontvlambaar gas	542

Om een doorkijk te geven naar de situatie in 2025, is gebruik gemaakt van de Toekomstverkenning vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg van de Dienst Verkeer en Scheepvaart. Daarbij wordt uitgegaan van het hoogste groeiscenario, het zogenaamde Global Economy scenario. Bij de toekomstige vervoerscijfers is de bevoorrading opgeteld van één mogelijk te realiseren brandstofverkoop punt (met benzine, diesel en LPG) langs de Buitenring. Het toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring is in de tabel hierna weergegeven.

Tabel 6.4 Vervoercijfers gevaarlijke stoffen in 2025

Gevaarlijke stof	Aantal tankwagens per jaar	
	Wegtraject BPL ⁸	Aansluiting Avantis
LF1 Brandbare vloeistof	976	2.866
LF2 Zeer brandbare vloeistof	976	3.237
GF3 Licht ontvlambaar gas	366	542

Ter verificatie is het geïnventariseerde vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring in 2009 en 2025 voorgelegd aan de Dienst Verkeer en Scheepvaart van het ministerie van Verkeer en Scheepvaart. De Dienst Verkeer en Scheepvaart vindt de hierboven weergegeven vervoercijfers van gevaarlijke stoffen en de aannames waar deze cijfers op gebaseerd zijn, realistisch (emailbericht d.d. 23 juli 2009).

Berekening plaatsgebonden risico en groepsrisico

Om een helder beeld te krijgen van de verandering van het plaatsgebonden risico en groepsrisico als gevolg van de realisatie van de Buitenring, zijn twee situaties doorgerekend, die vergeleken zijn met de referentiesituatie (zonder Buitenring):

1. Situatie met de Buitenring, en de huidige bebouwing en het geïnventariseerde vervoer van gevaarlijke stoffen in 2009.
2. Situatie met de Buitenring, de bouwmogelijkheden binnen de bestemmingsplannen van omliggende gemeenten en het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2025.

Zoals eerder beschreven zijn de externeveiligheidsrisico's in de referentiesituatie zonder Buitenring verwaarloosbaar klein. Dit komt doordat het lokale vervoer van gevaarlijke stoffen in de huidige situatie verspreid is over het bestaande wegennet. Voor een nadere beschouwing van het risico en de risicoberekeningen die daaraan ten grondslag liggen wordt verwezen naar deelrapport 11.

Wijzigingen ten opzichte van PIP 2010

Ten opzichte van het PIP in 2010 zijn twee wijzigingen relevant: de verbreding van het ecoduct en de gedeeltelijke aanpassing van de maximum snelheid. Beide wijzigingen hebben echter geen invloed op de omvang van het risico. Voor beide wijzigingen geldt dat de gevolgen van de BPL voor de externe veiligheid primair worden bepaald door de delen van het tracé waar mensen wonen of verblijven (zie ook afbeelding 4.11 uit deelrapport 11). Zowel de maximum snelheid van 80 km/uur als het ecoduct worden bij natuurgebied gesitueerd, waar geen of weinig mensen verblijven.

Ter hoogte van de Brunssummerheide zal een ecoduct worden aangelegd van 50 meter lengte, waar in het vorige PIP nog sprake was van een ecoduct van 15 meter. Een tunnel van 50 meter is dusdanig kort dat deze geen wezenlijk andere effecten veroorzaken dan in de buitenlucht. Bovendien blijkt uit onderzoek^{9,10} dat de effecten van een tunnel primair positief zijn, doordat de effecten van een BLEVE¹¹ niet meer buiten de weg reiken. Om die reden kan worden gesteld dat het (verlengde) ecoduct geen of positieve gevolgen heeft voor de conclusies over externe veiligheid. (Ontwerp)eisen voor tunnels op basis van het aspect externe veiligheid gelden pas vanaf 250 meter, waardoor veiligheid ook in zoverre geen aandachtspunt is.

De berekeningen zijn gebaseerd op een maximum snelheid van 100 km/uur voor de gehele BPL. Op twee locaties, nabij Natura 2000-gebieden, wordt de maximum snelheid echter beperkt tot 80 km/uur. Voor de faalfrequentie heeft dit pas gevolgen indien ook de wegconfiguratie verandert. Voor de BPL is

⁸ De vervoercijfers van gevaarlijke stoffen uit de geactualiseerde inventarisatie zijn niet alleen verhoogd met de prognoses uit het 'Global Economy'- scenario. Bij de toekomstige vervoercijfers is ook de bevoorrading opgeteld van één mogelijk te realiseren brandstofverkooppunt langs de BPL (met benzine, diesel en LPG).

⁹ Reinders, J.E.A, M. Molag, J. Weerheim, M. Luppi, A.C. van den Berg, 2011. *Rekenmethodiek Externe Veiligheid tunnels*. TNO-rapport TNO-060-UT-2011-01055

¹⁰ Tiemessen, G., J. Heitink, R. Wolf, 2011. *Handreiking Risicoanalyse Transport*. Ministerie van Infrastructuur en Milieu (Rijkswaterstaat). Concept (gepubliceerd), versie 1 november 2011

¹¹ Boiling Liquid Expanding Vapour Explosion

dit niet het geval, waardoor geconcludeerd moet worden dat de verlaging van de maximum snelheid geen invloed heeft op de resultaten uit het PIP 2010.

Plaatsgebonden risico van de Buitenring

De uitgevoerde risicoberekeningen laten zien dat langs het gehele traject van de Buitenring (inclusief zuidelijke aansluiting ter hoogte van Avantis European Science and Businesspark) geen plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} per jaar aanwezig is. Dit is ook het geval in 2025. De plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} per jaar is de wettelijke grenswaarde waarbinnen op basis van de vigerende wetgeving geen (beperkt) kwetsbare objecten aanwezig mogen zijn (zoals woningen, kantoren en scholen). Met andere woorden, de realisatie van de nieuwe weg leidt niet tot saneringsituaties van huidige bebouwing of beperkingen voor nieuwe bestemmingsplannen in het kader van externe veiligheid.

Groepsrisico van de Buitenring

In de huidige situatie, zonder de Buitenring, is het vervoer van gevaarlijke stoffen verspreid over een aantal gemeentelijke en provinciale wegen. De externe veiligheidsrisico's hiervan zijn verwaarloosbaar. Na realisatie van de Buitenring ligt het groepsrisico ruim onder de oriëntatiewaarde (0,010) in 2025. Vanwege de lokale toename van het groepsrisico zijn stappen van de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen. Verderop in deze paragraaf wordt daar nader op ingegaan.

Risico's hogedrukaardgastransportleidingen

Het inpassingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van functies waar grote aantallen mensen gedurende een lange tijd van de dag verblijven. Voor het inpassingsplan zijn daarom de externe veiligheidsrisico's van de bestaande hogedrukaardgastransportleidingen niet relevant. Voor de aanleg van de nieuwe weg wordt wel een aantal hogedrukaardgastransportleidingen verlegd. Aan de hand van het definitieve wegontwerp zijn de nieuwe leidingstroken bepaald.

Plaatsgebonden risico en bebouwingsvrije zone

Het uitgangspunt is dat de hogedrukaardgastransportleidingen zodanig worden verlegd dat de plaatsgebondenrisicocontour van 10^{-6} per jaar niet buiten de leidingstrook ligt. Hiermee voldoen de verleggingen aan de grenswaarde voor het plaatsgebonden risico. Tevens wordt de wettelijke bebouwingsvrije zone van vijf meter aan weerszijden van de leiding in acht genomen.

Groepsrisico

Na het bepalen van de leidingstroken, is door de Gasunie met het rekenpakket Carola het groepsrisico van de te verleggen hogedrukaardgastransportleidingen bepaald, op basis van de omgeving- en leidingkenmerken. Hieruit komt naar voren dat het groepsrisico bij twee verleggingen kan toenemen. Uit onderstaande tabel blijkt dat het groepsrisico nergens wordt overschreden en overal lager is dan 10% van de oriëntatiewaarde. Wel geldt de uitgebreide verantwoordingsplicht voor een aantal leidingen in verband met de ligging van (kwetsbare) objecten binnen de 100%-letaliteitscontour.

Tabel 6.5 Maximale omvang groepsrisico ten opzichte van oriëntatiewaarde (1 = oriëntatiewaarde)

Leiding	Te verplaatsen leidingdelen		Hoogste GR per leiding
1	Z-503-01	Ter hoogte van aansluiting Nuth	0,02
2	Z-503-13	Ter hoogte van aansluiting Nuth	0
3	Z-503-01	Ter hoogte van aansluiting Allee	0,06
4	Z-503-18	Ter hoogte van de Reeweg	0
5	Z-503-01	Parallel aan de N299 in de gemeente Landgraaf	0,01
6	Z-503-09	Ter hoogte van de Hoogstraat	0
7	Z-503-12	Parallel aan de Mensheggerweg en de N299	0,01
8	Z-504-01	Parallel aan de Hamstraat	0,01
9	Z-504-07	Parallel aan de Hamstraat	0

Verantwoording Groepsrisico

De realisatie van de BPL leidt tot een toename van het groepsrisico als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de nieuwe weg en als gevolg van de verlegging van twee hogedrukaardgastransportleidingen. Om deze reden zijn verschillende stappen van de

Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen, waarbij een voorstel is gedaan voor risicoverlagende maatregelen. In deze paragraaf wordt een samenvatting van die elementen gegeven. Voor een uitgebreide beschrijving van de elementen van de verantwoording van het groepsrisico wordt verwezen naar deelrapport 11.

De Brandweer Zuid-Limburg heeft in 2010 advies¹² uitgebracht over het project BPL in relatie tot externe veiligheid. In 2011 is een aanvullend advies¹³ uitgebracht, specifiek betrekking hebbend op de verlegging van de hogedrukaardgastransportleidingen. Op 29 mei 2012 heeft overleg plaatsgevonden over de wijzigingen ten opzichte van het PIP 2010, waarin is geconcludeerd dat deze geen gevolgen hebben voor het onderwerp externe veiligheid. De Brandweer Zuid-Limburg heeft dit per brief van 29 mei 2012¹⁴ bevestigd. Deze stukken zijn als bijlage toegevoegd.

Omvang groepsrisico

Het groepsrisico als gevolg van zowel de aanleg van de BPL als de verlegging van enkele hogedrukaardgastransportleidingen stijgt lokaal, maar blijft ruim onder de oriëntatiewaarde.

Nut en noodzaak en tracékeuze

In het kader van het MER is een uitgebreid onderzoek uitgevoerd naar de nut en noodzaak van de BPL. In de m.e.r. zijn tevens verschillende alternatieven aan de orde geweest. Op grond van een integrale afweging is geconcludeerd dat het huidige tracé optimaal is vanuit diverse onderwerpen, waaronder externe veiligheid. Een andere afweging op grond van het onderwerp externe veiligheid is dan ook niet aan de orde.

Zelfredzaamheid

In het algemeen zijn mensen die in de omgeving van de Buitenring verblijven in staat om het gebouw en vervolgens het gebied in tegengestelde richting van de risicobron te ontvluchten. In de omgeving van de BPL, waar gesproken wordt van 'aandachtspunten voor het groepsrisico' is over het algemeen een fijnmazig netwerk van lokale wegen aanwezig, die vluchten van de risicobron af, in diverse richtingen mogelijk maakt.

Bestrijdbaarheid

Voor het beheersen van een incident op de Buitenring is van belang dat hulpdiensten snel ter plaatse kunnen zijn. Doordat de Buitenring geen vluchtstrook heeft, is het van belang dat weggebruikers worden gewezen op het doorgankelijk houden van de rijbaan voor hulpdiensten (bijvoorbeeld met bebording langs de weg). Omdat als uitgangspunt geldt dat calamiteiten vanuit twee richtingen kunnen worden benaderd, wordt in de planuitwerking rekening gehouden met (afsluitbare) calamiteitendoorsteken. Daarbij kan het noodzakelijk zijn dat rijbanen worden afgesloten.

De Buitenring heeft geen eigen bluswatervoorzieningen en van natuurlijke watervoorzieningen kan niet of nauwelijks gebruik worden gemaakt. In de omgeving zijn wel bluswatervoorzieningen aanwezig, zoals het stuwmeer bij bedrijventerrein Dentgenbach en de nabijgelegen brandkranen, die gebruikt kunnen worden bij incidenten op de nieuwe weg. Deze bestaande voorzieningen blijven ook na de aanleg van de Buitenring bereikbaar voor hulpdiensten. Voor de hogedrukaardgastransportleidingen wordt geconstateerd dat de bluswatercapaciteit onvoldoende is in geval van een calamiteit. Overigens wordt tevens geconstateerd dat de brandweer bij een calamiteit bij een hogedrukaardgastransportleiding binnen de 35 kW/m²-contour niet kan optreden door een te hoge warmtestraling.

Risicoreducerende maatregelen

De Brandweer Zuid-Limburg adviseert in haar brief van 27 juni 2010 om een zone-indeling van 4 zones aan te houden, waarin maatregelen worden getroffen ter reductie van het groepsrisico. Deze maatregelen overstijgen echter de reikwijdte van het plan, waardoor de voorgestelde maatregelen om

¹² Brief Brandweer Zuid-Limburg d.d. 27 juni 2010. *Advies externe veiligheid op deelrapport 13 Externe Veiligheid behorende bij het inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg inclusief integraal bluswateradvies.*

¹³ Brief Brandweer Zuid-Limburg d.d. 1 maart 2011. *Advies op verlegging van gasbuisleidingen tbv de buitenring.*

¹⁴ Brief Brandweer Zuid-Limburg d.d. 29 mei 2012. *Aanpassing PIP Buitenring.*

die reden niet kunnen worden overgenomen. Zo heeft dit plan geen betrekking op potentiële bouw mogelijkheden buiten de plangrens van het PIP; overigens zullen nieuwe plannen binnen het invloedsgebied van de BPL of de hogedrukaardgastransportleidingen eveneens verantwoord moeten worden, waarbij eventuele risicoreducerende maatregelen kunnen worden overwogen.

Het maatregelenpakket, met name wat betreft de beoogde fijnmazigheid van het bluswatervoorzieningenpakket, zeer zwaar en kostbaar, niet in proportie met de beperkte omvang van het groepsrisico en gaat het gangbare voorzieningenniveau langs rijkswegen ruim te boven. Vanuit een risicobenadering wordt een dergelijke investering niet gewenst geacht. De primaire bluswatervoorziening bij de hogedrukaardgastransportleidingen, welke door de Veiligheidsregio wordt geadviseerd in haar brief van 1 maart 2011, kan om dezelfde redenen niet in het kader van dit PIP worden gerealiseerd.

Op een ander schaalniveau wordt met de Veiligheidsregio overleg gevoerd over het in algemene zin verbeteren van de veiligheid in de regio, waarbij het op orde brengen van het bluswatervoorzieningenniveau en risicocommunicatie eveneens aan de orde komen.

De mogelijkheid om een PAG in te stellen langs de BPL, zoals benoemd in deelrapport 11 en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg, is een maatregel uit het concept Btev. Uit de achtergrond documenten bij het Btev blijkt echter ook dat een richtwaarde van 7000 transporten met brandbare vloeistoffen (LF) wordt gehanteerd, waarboven een PAG wordt vastgesteld langs rijkswegen. Rijkswaterstaat hanteert dit aantal tevens als richtwaarde bij het beoordelen van de noodzaak voor eventuele extra bestrijdbaarheidsmaatregelen. Bij lagere transportintensiteiten wordt overwogen dat de ruimtelijke, technische en financiële consequenties niet opwegen tegen de beperkte veiligheidswinst.

Het aantal van 7000 transporten LF ligt voor de deeltrajecten zeer ruim boven de vervoersprognose voor 2025 voor de BPL. Op grond van dit criterium wordt het advies voor het invoeren van het PAG niet overgenomen. Voor de aansluiting Avantis wordt het aantal van 7000 LF-transporten per jaar benaderd doordat hier de vervoersstromen van de N281 en de BPL samen komen. Omdat deze aansluiting op een bedrijventerrein ligt en hier geen kwetsbare objecten aanwezig of gepland zijn, heeft het invoeren van het PAG hier geen toegevoegde waarde.

Conclusie

Langs het gehele tracé, noch langs de (verlegde) hogedrukaardgastransportleidingen, is sprake van een plaatsgebonden risico van 10⁻⁶ per jaar of hoger. Het plaatsgebonden risico voldoet daarmee aan de wettelijke grenswaarden. Het groepsrisico van zowel de BPL als de hogedrukaardgastransportleidingen blijft ruim onder de oriëntatiewaarde. In verband met de lokale toename van het groepsrisico alsmede de ligging van kwetsbare objecten binnen de 100%-letaliteitscontour van de leidingen is de verantwoording van het groepsrisico uitgewerkt in deelrapport 11 en bijlage 11 bij het PS-besluit.

6.5 Ecologie

Algemeen

Een belangrijk onderdeel van de planvoorbereiding is de natuurtoets en de Passende beoordeling, waarbij de consequenties van het plan in relatie tot natuurwet- en regelgeving in beeld worden gebracht in het kader van de Flora- en faunawet, Ecologische hoofdstructuur (EHS)/Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG), Boswet (natuurtoets) en Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000) (Passende beoordeling). Deze rapporten maken deel uit van de toelichting bij het inpassingsplan.

In deze paragraaf worden de belangrijkste bevindingen en conclusies uit de genoemde rapportages op hoofdlijnen uiteengezet. Het gaat daarbij vooral om de ruimtelijke consequenties van de mitigatie- en compensatiemaatregelen binnen het inpassingsplan, vergunbaarheid van de BPL vanuit natuurwet- en regelgeving en de te doorlopen procedures.

Binnen het inpassingsplan zijn de volgende zaken in de verbeelding opgenomen en daarmee planologisch verankerd:

- compensatie van de EHS, POG en Boswet;
- de FF-wetcompensatie en mitigatie;
- ruimte voor de realisatie en landschappelijke inpassing van faunapassages vanuit de Flora- en faunawet;
- de (ruimtelijke) maatregelen voor het terugdringen van de stikstofdepositie.

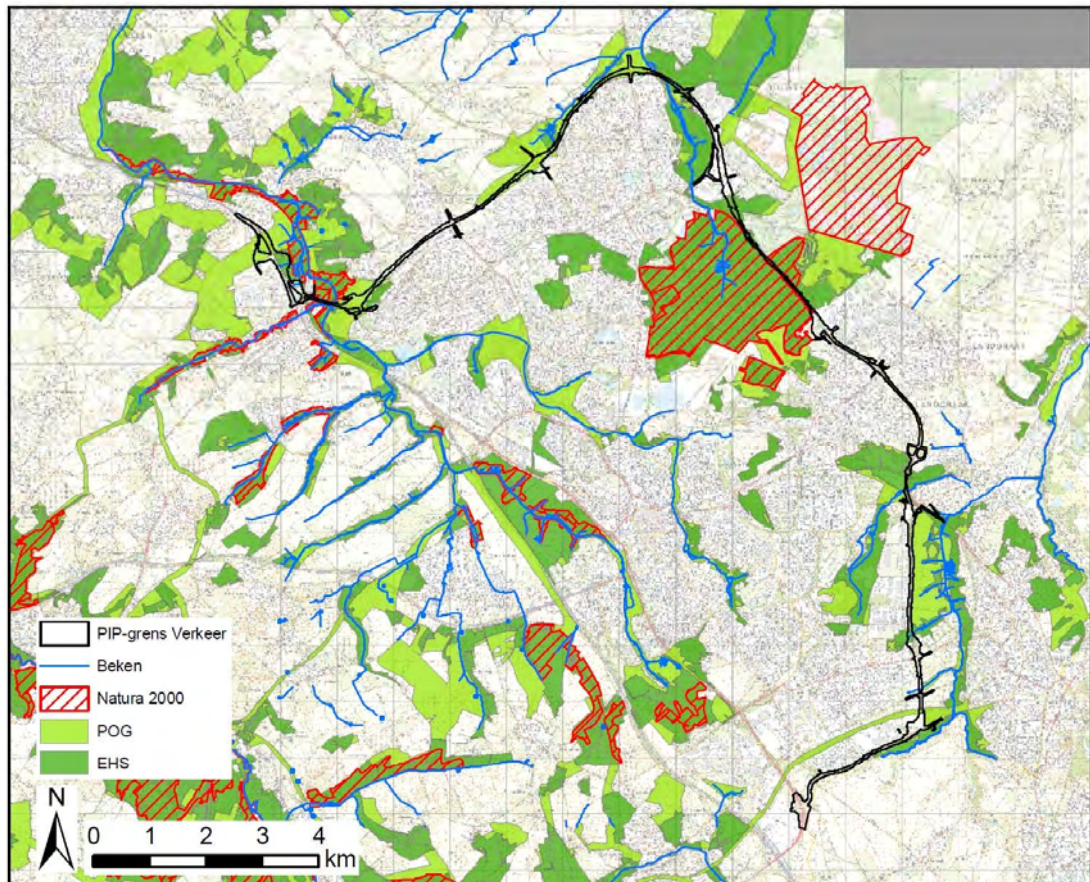
Binnen het natuuronderzoek zijn de volgende informatiebronnen geraadpleegd:

- Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 6 september 2005);
- Methodiek Natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans/Limes Divergens, augustus 2007);
- Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009);
- Quickscan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009);
- Arcadis, 2010b. Deelrapport 8a Natuurtoets mitigatie- en compensatieplan BPL, behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, 8 oktober 2010;
- Arcadis, 2010c. Deelrapport 8b Natuurtoets Aansluiting Nuth, behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, 8 oktober 2010;
- Arcadis, 2010d. Deelrapport 8c Natuurtoets Avantis, behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, 8 oktober 2010;
- Arcadis, 23 juli 2010. Activiteitenplan Ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet Buitenring Parkstad Limburg;
- Hunink, S., 2011. Activiteitenplan ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet Buitenring Parkstad Limburg, 7 juni 2011. Croonen Adviseurs. Rosmalen;
- Hunink, S. & Ch. van den Hombergh, 2011. Nadere rapportage Natuur Provinciaal Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg, 12 augustus 2011. Croonen Adviseurs. Rosmalen.
- Krekels, R., M. Dorenbosch, N. van Kessel, 2011. Flora- en fauna-onderzoek Buitenring Parkstad Limburg (BPL), onderzoek naar het voorkomen van beschermde en bedreigde soorten. September 2011. Natuurbalans – Limes Divergens BV. Nijmegen;
- Leidraad faunavoorzieningen bij Infrastructuur (Rijkswaterstaat en Prorail, september 2011).

Huidige natuurwaarden

De regio Parkstad kent een grote verscheidenheid aan natuurwaarden. Er komen zowel droge naald- en loofbossen (onder andere hellingbossen) als vochtige tot natte (bron)bossen voor, evenals goed ontwikkelde heide-, oever- en watervegetaties. Verder komt in het dal van de Geleenbeek plaatselijk kalkmoerassen en elzenbroekbos voor. En ook de natuurwaarden op mijnsteenbergen en groeves mogen niet ongenoemd blijven. Door de grote verscheidenheid aan landschapstypen en de goed ontwikkelde natuurgebieden komen in regio Parkstad een groot aantal bijzondere planten en dieren voor waaronder diverse beschermde soorten.

De ecologisch waardevolle natuurgebieden hebben veelal de status van Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het Geleenbeekdal, de Brunssummerheide en de Teverener Heide zijn Natura 2000-gebieden. De Kathagerbeemden (onderdeel van het Geleenbeekdal) en een groot deel van de Brunssummerheide waren daarnaast ook aangemeld als Beschermde Natuurmonument. Deze vormen nu een onderdeel van het Natura 2000-gebied. Tevens grenst het plangebied aan een Rijksbufferzone / Nationaal Landschap.



Afbeelding 6.2 Begrenzing EHS, POG en N2000 in regio Parkstad

Beoordeling plan aan beschermde soorten Flora- en faunawet

In en rondom het plangebied van de BPL komt een groot aantal beschermde planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en insecten voor. Een deel hiervan komt buiten de invloedssfeer voor en is daarmee niet relevant voor toetsing aan de Flora- en faunawet. Bij andere soorten zullen geen belangrijke negatieve effecten optreden, omdat verblijfplaatsen ontbreken. De verdere toelichting van de toets aan de Flora- en faunawet van de BPL richt zich verder op de zwaarder beschermde soorten, namelijk soorten van tabel 2 en 3 van de Flora- en faunawet en broedvogels met vaste nesten (zie verder natuurrapport).

Bij de aanleg en eindsituatie van de BPL wordt het wettelijke uitgangspunt gehanteerd om negatieve effecten op relevante soorten zoveel mogelijk te mitigeren.

Vanuit de Flora- en faunawet zal de gunstige staat van instandhouding van beschermde soorten gegarandeerd moeten worden. Zo zal het functionele leefgebied van diverse soorten amfibieën, reptielen, zoogdieren en broedvogels intact moeten blijven. Dat betekent dat de mitigatie voor deze soorten (faunapassages en vervangend leefgebied) gerealiseerd zal zijn zoveel mogelijk voorafgaand aan de ingreep. Binnen de bouwfasering van Buitenring zal hier specifiek rekening mee worden gehouden door het tijdig uitvoeren van de mitigatiemaatregelen en het hanteren van het Ecologische draaiboek. Ook het beheer na aanleg van de buitenring zal gericht zijn op het instandhouden van de leefgebieden. Dit zal worden gemonitord.

In 2010 en 2011 zijn ontheffingen voor de Flora- en faunawet aangevraagd en verkregen. Daaruit blijkt dat het pakket aan mitigatie- en compensatiemaatregelen (faunapassages en vervangend leefgebied) voldoet aan de eisen van Flora- en faunawet waarbij het gaat om de vraag of de ecologische functionaliteit van verblijfplaatsen, leefgebied en groeiplaatsen behouden kan worden. Daarmee is sprake van goede ruimtelijke ordening conform de Wet ruimtelijke ordening. Daar waar de ontheffingen dat voorschrijven zullen de mitigatiemaatregelen voorafgaand aan de ingreep worden gerealiseerd.

Alle aspecten van de Buitenring die een effect zouden kunnen hebben op beschermde diersoorten zijn onderzocht, vaak met hulp van natuurorganisaties en andere deskundigen. In algemene zin is het wegontwerp van de Buitenring zo vormgegeven dat leefgebieden van bijzondere soorten zoveel mogelijk ontzien worden. Voor algemeen voorkomende soorten zoals de vos zal het tracé volgens vastgelegde procedures faunavrij gemaakt worden. Voor andere soorten zal gewerkt worden conform de door het ministerie van EL&I goedgekeurde gedragscode Provinciale infrastructuur in het kader van de Flora- en faunawet. Om versnippering van leefgebieden te voorkomen worden in het compensatieplan vele faunapassages opgenomen. Voor grotere zoogdieren worden ecoducten en faunatunnels aangelegd. Ook tijdens de aanleg van de weg zullen strikte procedures van toepassing zijn: voorzorgregels worden vastgelegd in werkprotocollen. Daarbij wordt gehandeld volgens de algemene zorgplicht van de Flora- en faunawet. Voor specifieke soorten wordt volgens de Flora- en faunawet in een ecologisch draaiboek beschreven hoe in de aanlegfase met deze soorten moet worden omgegaan. Verboden handelingen worden zo voorkomen of er is een ontheffing verkregen en wordt recht gedaan aan het voorzorgsbeginsel.

Ontsnipperende voorzieningen Flora- en faunawet rondom wegtracé (faunapassages)

In de onderstaande tabel is het aantal ontsnipperende voorzieningen (faunapassages) opgenomen voor de hele Buitenring. In bijlage 12 van het Deelrapport 8 Natuur, deel A natuurtoets is de locatie van de ontsnipperende voorzieningen weergegeven.

Tabel 6.6 Aantal en type ontsnipperende faunavoorzieningen

Ontsnipperende faunavoorziening	Totaal aantal BPL
Amfibieëntunnel	7
Beekkruising	4
Dassentunnel	23
Ecoduct	1
Ecoduiker	1
Faunapassage in bestaand kunstwerk	3
Idem bovenlangs tunnel/viaduct	9
Idem onderlangs tunnel/viaduct	4
Grote faunatunnel	3
Hop-over groen	40
Hop-over technisch	3
Kleine faunatunnel	31

Hierbij is uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- De voorgestelde faunavoorzieningen hebben de status van minimale functie-eis. Een alternatieve voorziening is alleen mogelijk als daarmee dezelfde functionaliteit wordt bereikt.
- De onderlinge afstand van de ontsluitende voorzieningen is (waar mogelijk en relevant) afgeleid van de Methodiek Natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans/Limes Divergens, 2007).
- De functie-eisen van de faunavoorzieningen zijn gebaseerd op de Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat en Prorail, september 2011).
- Waar dat mogelijk was zijn de faunavoorzieningen zoveel mogelijk gecombineerd.
- De beeldbepalende voorzieningen en voorzieningen die goed moeten aansluiten op de landschapsstructuur zijn integraal opgenomen in het Omgevingsplan.

Kwaliteitsverbetering leefomgeving fauna en flora en keuze compensatiepercelen

Voor de BPL zijn op de plankaart de concrete percelen opgenomen waar kwaliteitsverbetering of ontwikkeling van het landschap (kleinschalig agrarisch landschap, bos- en parklandschap en heidelandschap) vereist is voor het behoud van de functionaliteit van de leefgebieden van beschermde fauna. De taakstelling in het kader van de Flora- en faunawet is gerealiseerd door beschikbare en geschikte percelen in te zetten binnen of direct aangrenzend aan het leefgebied van de soort die wordt aangetast. De aangewezen percelen voldoen aan deze eisen. Alle percelen zijn in het inpassingsplan planologisch verankerd. Deze percelen maken ook deel uit van de inmiddels verkregen ontheffingen Flora- en Faunawet.

Voor de Flora en Faunawet dient in totaal 60,3 hectare te worden gemitigeerd/gecompenseerd. Deze berekening is gebaseerd op de netto en noodzakelijk te nemen maatregelen en gaat ervan uit dat niet overal het gehele perceel moet worden ingericht. Omdat deze verdeling in de praktijk nagenoeg niet uit te voeren is, is bij de toewijzing in de meeste gevallen uit gegaan van het volledige perceel. Hierdoor is in totaal een areaal van 100 hectare bestemd vanuit de compensatietaakstelling Flora- en Faunawet. Bovendien is de taakstelling daar waar mogelijk gecombineerd met de compensatietaak van de EHS/POG en Boswet en de taakstelling van de stikstofmaatregelen.

Beoordeling plan aan beschermde natuurgebieden EHS, POG en Boswet

Onder de EHS in Limburg wordt verstaan bestaande bos- en natuurgebieden, nieuwe natuurgebieden (nog om te zetten naar natuur), de één op één begrensde beheersgebieden (agrarisch natuurbeheer) en ecologische beken met een Specifieke Ecologische Functie (SEF-beken), voor zover gelegen in of grenzend aan de overige categorieën van de EHS.

De Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG), vormt samen met de EHS de ecologische structuur in Limburg. De POG omvat vooral landbouwgebieden als buffer rond de EHS, delen van steile hellingen met veel natuur en landschapselementen, Ecologische Verbindingszones (EVZ's), de beken met een specifiek ecologische functie (voor zover geen onderdeel van de EHS), hamsterkernleefgebieden, landschappelijk raamwerk Zuid-Limburg, waterwingebieden met een natuurlijk karakter vanwege de waterbescherming en gronden die een natuurkarakter krijgen zoals bepaalde lopende ontgrondingen.

De fysieke aantasting van beschermde natuurgebieden Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) als gevolg van het project BPL is tot het minimum beperkt, maar is onontkoombaar. Bij toetsing van het plan is gebruik gemaakt van onderstaand kader.

Het Nee, tenzij-beginsel voor de EHS

Voor de EHS geldt het toetsingskader van het Structuurschema Groene Ruimte 1995 (SGR). Het compensatiebeginsel van het SGR is verder uitgewerkt in de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden van de provincie Limburg (verder 'beleidsregel' Gedeputeerde Staten van Limburg, 2005).

Voor de gehele EHS geldt het 'nee, tenzij beginsel'. Op grond van dit beginsel dient aantasting van bos- en natuurgebied (door een ingreep in de EHS) waar mogelijk te worden voorkomen. Op grond van de Beleidsregel is aantasting alleen toegestaan indien:

- de aantasting wordt gemitigeerd en gecompenseerd volgens een compensatieplan;
- de verantwoordelijkheden ten aanzien van de uitvoering zijn vastgelegd in een compensatieovereenkomst of vergunning;
- het compensatieplan voldoet aan de richtlijnen zoals vastgelegd in de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden van Limburg.

Eind 2007 hebben de toenmalige Ministeries van LNV en VROM en de provincies de 'Spelregels EHS' uitgebracht. Op grond hiervan de Spelregels EHS wordt niet alleen gekeken naar actuele natuurwaarden, maar ook naar ecologische potenties. Ten tijde van de toetsing aan de EHS, heeft de provincie Limburg de wezenlijke kenmerken en waarden vastgelegd in het Stimuleringsplan Zuid-Limburg Noord middels natuurdoeltypen. De Beleidsregel heeft voor deze natuurdoeltypen aangegeven hoe moet worden omgegaan met deze doelen. Conform het landelijke beleid is het 'nee, tenzij beginsel' vervallen voor ingrepen die in de nabijheid van de EHS plaatsvinden.

Het ja, mits beginsel voor de POG

Voor de POG geldt het ja, mits regime. Ruimtelijke ontwikkelingen zijn hier in tegenstelling tot de EHS wel mogelijk mits er een groene tegenprestatie tegenover staat. Anders dan bij de EHS is het hier niet noodzakelijk het zwaarwegend maatschappelijke belang en het gebrek aan alternatieven aan te tonen.

Beschrijving waarden

Voor de toetsing van effecten op EHS-gebieden moet worden gekeken naar de wezenlijke kenmerken en waarden. De EHS-gebieden in Limburg zijn als zodanig aangewezen, omdat in die gebieden bepaalde natuurwaarden of bijzondere (landschaps)ecologische waarden voorkomen. Deze zogenaamde 'wezenlijke kenmerken en waarden' zijn volgens de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte de actuele en potentiële waarden van een gebied, die tot uitdrukking komen in de natuurdoelen.

De binnen EHS-gebieden geldende natuurdoelen en de bijhorende wezenlijke kenmerken en waarden zijn in de vorm van natuurdoeltypen vastgelegd in het Provinciaal Natuurbeheerplan. De natuurdoeltypen geven per gebied de potenties of de streefbeelden weer die bereikt kunnen worden. Deze natuurdoeltypen zijn nader omschreven in het Handboek streefbeelden voor natuur en water in Limburg (provincie Limburg, 2002).

Voor de effectbepaling is verder de actuele vegetatiekartering van de Provincie geraadpleegd (Provinciale vegetatiekartering 2009), de Grootschalige kaart Nederland (GBKN) en is onderzoek uitgevoerd ter plaatse van de betrokken gebieden. Zodoende is een verdieplingslag bereikt waardoor de wezenlijke kenmerken en waarden nader in beeld zijn gebracht.

Voor soorten die kenmerkend zijn voor EHS-gebieden, geldt een ander toetsingskader. Conform de Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden (Provincie Limburg, 2005) is de mitigatie en compensatie voor schade toegebracht aan soorten in principe niet meer via de lijn van de ruimtelijke ordening geregeld, maar via de lijn van de Flora- en faunawet. De beschermde soorten die voorkomen in de EHS maken deel uit van de wezenlijke kenmerken en waarden van een EHS-gebied, waaraan moet worden getoetst.

Ligging EHS-gebieden

In en nabij het tracé van BPL ligt een groot aantal EHS-gebieden. Beschreven van aansluiting Nuth tot aansluiting Avantis gaat het om de volgende gebieden:

- Reijmersbeek;
- Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) tussen Nuth en Hoensbroek;
- Jeugrubbebos tussen Vaesrade en Hoensbroek;
- Het Bronnenbosje in het dal van de Merkelbekerbeek;
- Breukberg en het dal van de Roode Beek (waaronder de Kattenkoelenvijver);
- Schutterspark;
- Brunsummerheide en Brandenburg;
- Hulsboch/Schouffertsbos;
- Strijthagerbeekdal;
- Bosgebied ten oosten van het Cranenweyer Stuwmeer;
- Dentgenbacherbeekdal;
- Dal van de Vloedgraaf;
- Vauputsdal;
- Dal van de Crombacherbeek.

Van voornoemde gebieden zijn het Geleenbeekdal en de Brunsummerheide ook aangemeld als Natura 2000-gebied. Daarnaast zijn de Kathagerbeemden en de Brunsummerheide tevens Beschermde Natuurmonumenten. Voor deze gebieden, die zowel bescherming genieten onder de EHS als onder de Natuurbeschermingswet 1998, zijn beide toetsingskaders geldig. Voorts liggen in en rondom het tracé een aantal beken met een specifiek ecologische functie (SEF-beken). Hiervoor wordt verwezen naar de Watertoets.

Methodiek bepaling effect op EHS

Het uitgangspunt van de provincie is om eerst te proberen effecten te voorkomen door te zoeken naar alternatieven. Zijn er geen alternatieve oplossingen, dan moet worden bepaald of effecten zijn te verzachten (mitigatie) of zijn te compenseren door maatregelen (het 'nee-tenzij' principe).

Vernietiging

Aan de hand van het ruimtebeslag door de Buitenring van de EHS, is de oppervlakte berekend per bepaald natuurdoeltype dat wordt vernietigd. Dit oppervlak dient in ieder geval voor 100% gecompenseerd te worden. Afhankelijk van de vervangbaarheid van een natuurdoeltype wordt hier bovenop tevens een kwantiteitstoeslag toegepast conform de Beleidsregel. Deze toeslag is afhankelijk van de mate van vervangbaarheid en de snelheid waarmee de nagestreefde kwaliteit van de nieuwe elementen kan worden gerealiseerd.

Tabel 6.7 Kwaliteitsfactor naar categorie van mate van vervangbaarheid natuurdoeltypen (Provincie Limburg, 2005)

Categorie natuurdoeltype	Vervangbaarheid natuurdoeltype	Ontwikkelingstijd natuurdoeltype	Kwantiteitstoeslag
1	snel	< 2 jaar	0%
2	gemakkelijk	2 - 25 jaar	33%
3	matig	25 - 100 jaar	66%
4	moeilijk of niet	> 100 jaar	> 66%, maximaal 100%

Voor een aantal natuurdoeltypen kunnen geen of slechts in zeer beperkte mate potentiële vervangingsmogelijkheden aanwezig zijn. Dergelijke natuurkwaliteiten zijn niet vervangbaar. Tot categorie 4 behoren eveneens die natuurdoeltypen waarvoor geen potentieel geschikte locaties aanwezig zijn. Voor de POG geldt eveneens een kwantiteitstoeslag. Deze bedraagt echter de helft van die van de EHS.

Bij de berekening van het verlies van EHS is uitgegaan van de volledige bestemming verkeer en niet uitsluitend van het wegtracé. De bermen en de toeloop naar de diverse faunapassages zijn meegerekend als verlies van EHS, hoewel deze uitlopen grotendeels als natuur worden ingericht. Ook als er POG verloren gaat, wordt deze kwaliteitstoeslag gehanteerd.

Versnippering en barrièrewerking en overige effecten

Ontstaan na de ingreep 'snippers met een te beperkte omvang dan dienen deze volgens de Methodiek Natuurcompensatie te worden gecompenseerd (zie ook par. 2.3.5. nadere rapportage natuur).

Om mogelijke effecten van verdroging in beeld te krijgen zijn voor een aantal locaties waaronder het Geleenbeekdal nadere onderzoeken uitgevoerd (Deltares, 2011).

Groot openbaar belang

Bij knelpunten rond de Ecologische Hoofdstructuur is gezocht naar alternatieven, maar het volledig ontzien van de Ecologische Hoofdstructuur is in geen van de alternatieven mogelijk gebleken. Binnen de Nee, tenzij-afweging van de Ecologische Hoofdstructuur dient derhalve het groot openbaar belang van de BPL te zijn aangetoond.

Met de aanleg van de Buitenring verbetert de leefbaarheid en de verkeersveiligheid in de woonkernen van de regio Parkstad. Hiermee is een groot openbaar belang gediend. Berekeningen laten zien dat de Buitenring leidt tot een duidelijke afname van emissies, geluidhinder, verkeersonveiligheid en barrièrewerking in de woonkernen. Ook het aantal verkeersongevallen (met letsel) neemt flink af. Daarnaast wordt een betere (interne en externe) bereikbaarheid van de regio Parkstad gerealiseerd die de Provincie ook van groot openbaar belang acht. Het lokaal en regionaal verkeer in Parkstad Limburg maken nu nog veelvuldig gebruik van hetzelfde wegennet. (Boven)regionale verkeersstromen zullen met de aanleg van de Buitenring verschuiven naar de Buitenring en vergelijkbare wegen. Reistijden tussen Parkstad Limburg en omliggende gebieden nemen af. Op verschillende wegen die nu als leefbaarheidsknelpunt gelden, nemen intensiteiten substantieel af. Ook de grote attracties in Parkstad worden beter bereikbaar en er hoeft minder door woongebieden te worden gereden. De Buitenring is daarmee qua reistijd een aantrekkelijk alternatief voor bestaande routes met alle positieve effecten voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in Parkstad Limburg van dien.

In verschillende studies waaronder de uitgevoerde Milieueffectrapportages heeft de provincie Limburg tevens onderzocht of boven vermelde problemen voor Parkstad ook op een andere wijze konden worden opgelost. Gebleken is dat deze alternatieven zoals een Buitenring in 2x1 rijstrook of een nulplusalternatief in onvoldoende mate aan deze doelstellingen voldoen.

Alternatievenafweging

De Ecologische Hoofdstructuur is zoveel mogelijk ontzien door deze mee te nemen als hooggewaardeerde gebieden bij de verschillende keuzen. Dit uitgangspunt strookt ook met de vigerende natuurwet- en regelgeving (Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998, Provinciale Beleidsregel Mitigatie en Compensatie Natuurwaarden, 2005). Hierbij is voor alle natuurgebieden zorgvuldig onderzocht welke negatieve effecten zouden kunnen optreden, en op welke wijze deze zouden kunnen worden voorkomen, dan wel gecompenseerd.

In het kader van het ontwerp-inpassingsplan is het voorkeursalternatief nader uitgewerkt. Daar waar nog (bestuurlijke) keuzes aan de orde waren, is inzicht gegeven in de effecten van die keuzes op de natuur (2e Aanvulling op het MER). Bovendien heeft de Provincie naar aanleiding van ingediende zienswijzen drie belangrijke optimalisaties uitgevoerd die specifiek ingegeven waren vanuit het natuurbelang, namelijk:

1. Fysiek ontzien Jeugrubbebos (Ecologische Hoofdstructuur)
2. Fysiek ontzien Bronnenbos (Ecologische Hoofdstructuur)
3. Samenvoegen knooppunten Ganzepool en Rimburcherweg (fysiek ontzien Ecologische Hoofdstructuur en N2000).

Bij het Jeugrubbebos (tussen Vaesrade en Hoensbroek) is er geen fysieke aantasting meer van natuurwaarden. Bovendien worden negatieve effecten gemitigeerd.

Ten aanzien van het Bronnenbos is er ook geen sprake meer van fysieke aantasting van het bos zelf. De enige aantasting van Ecologische Hoofdstructuur die plaatsvindt, betreft een beheersgebied. Die aantasting is minimaal en kan niet ongedaan worden gemaakt. Met het nemen van adequate mitigerende maatregelen wordt het ecologisch functioneren van het Bronnenbos intact gehouden. De alternatieven die er waren, hadden allen een grotere impact op het gebied van de Ecologische Hoofdstructuur.

Het samenvoegen van de knooppunten Ganzepool en Rimburcherweg betreft het alternatief dat de minste schade toebrengt aan de Ecologische Hoofdstructuur en het Natura 2000-gebied.

Per specifiek EHS-gebied, waar areaalverlies niet te voorkomen was, heeft een afweging plaatsgevonden om de aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden zoveel mogelijk te vermijden (zie natuurrapport).

Compensatieopgave vanuit EHS

De totale compensatietaakstelling van de BPL voor EHS, POG en Boswet wordt gecompenseerd conform de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 2005). Er is sprake van ruimtebeslag in de volgende gebieden:

1. Geleenbeekdal en Jeugrubbebos,
2. Beekdal Roode Beek, Kattenkoelenvijver en Bouwberg
3. Schutterspark,
4. Brunsummerheide,
5. Beekdal Dentgenbacherbeek,
6. Crombacherbeek.

In het natuurrapport zijn in bijlage 3 gedetailleerde kaarten terug te vinden waar en hoe deze gebieden worden aangetast. Ook wordt aangegeven om welke natuurdoeltypen het gaat.

In totaal gaat circa 19 ha aan EHS verloren. Deze aantasting wordt direct gecompenseerd door circa 32 ha nieuwe natuur op te nemen in de Verbeelding. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de arealen in hectare. Per natuurdoeltype is de taakstelling bepaald. Met de voorgestelde compensatie wordt voldaan aan de compensatieopgave van Ecologische Hoofdstructuur en Provinciale Ontwikkelzone Groen inclusief kwaliteitstoelag. Zowel de effectbeoordeling als te nemen mitigerende en compenserende maatregelen zijn volgens vigerende natuurwet- en regelgeving uitgevoerd. In tabel 6.8 is het verlies van de EHS weergegeven en de compensatietaakstelling.

Tabel 6.8 Verlies EHS en Taakstelling

code Natuurdoeltype	Omschrijving	verlies areaal door ruimtebeslag (ha)	kwantiteits toeslag	compensatie taakstelling
n.v.t.	Bosaanplant	1.49	0%	1.49
A1.4	Eiken-Haagbeukenbos	0.53	100%	1.06
A1.5	Berken-Zomereikenbos	8.22	100%	16.44
A1.7	Elzenbroekbos	0.25	100%	0.50
A1.9	Essen-Iepenbos	0.54	66%	0.90
A1.4 / A1.5	Eiken-Haagbeukenbos/Berken-zomereikenbos	2.52	100%	5.04
A1.1/A1.4/A1.5	Wintereiken-beukenbos/ Eiken-Haagbeukenbos/ Berken-Zomereikenbos	0.88	100%	1.76
A5.3/A5.4	Heischraalgrasland/zandschraalgrasland	0.28	100%	0.56
A7.1	Droge ruigte	0.30	33%	0.40
B2	Vochtig kruidenrijk grasland	1.07	0%	1.07
n.v.t.	Gras- en bouwland (niet gekarteerd)	2.92	0%	2.92
B6.4	Ecologisch waardevolle watergangen en poelen	0.05	0%	0.05
Totaal		19.05		32.19

De EHS beheersgebieden waar geen actuele natuurwaarden aanwezig zijn, geen beheersovereenkomsten zijn afgesloten en in agrarisch gebruik zijn, zijn niet meegenomen bij het bepalen van de compensatietaakstelling. Doordat het 'nee-,tenzij' regime is doorlopen, begrenst de provincie deze maar ook andere EHS-gebieden die worden aangetast opnieuw.

De aanleg van BPL inclusief de aansluiting Nuth en Aventis leidt tot areaalverlies van 11,54 ha POG. De compensatie hiervoor zal hier de regelgeving van de EHS en POG volgen. Buiten deze beschermde gebieden ligt 7,39 ha bos dat verloren gaat.

Keuze compensatiepercelen

Bij compensatie van de EHS is het uitgangspunt gehanteerd dat de gronden ingericht en duurzaam planologisch gewaarborgd moeten zijn (in het inpassingsplan) voor openstelling van de weg. Indien het proces voor inrichting en planologische waarborging van de compensatie van de EHS pas start op het moment dat het ontwerp van de weg klaar is, dan is er een risico dat dit uitgangspunt niet gehaald wordt. Derhalve heeft de provincie reeds in 2008 opdracht gegeven voor een quickscan naar mogelijke beschikbare gronden waar kan worden gecompenseerd (Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie, 2009b). Bij de quickscan is het van fundamenteel belang geweest dat de compensatie de natuurwaarden in de regio Parkstad kan versterken. Dit betekent dat de quickscan zich derhalve primair heeft gericht op plekken waar de grootste potenties aanwezig zijn voor natuurontwikkeling of versterking van de EHS en duurzame instandhouding van dier- en plantensoorten. Hiervoor is een inventarisatie gemaakt van de natuurdoeltypen die verloren gaan, uitgaande van het destijds bekende (voorlopige) ontwerp en de Provinciale vegetatiekartering van 2009. Om geschikte compensatiegronden aan te geven die tevens (op korte termijn) beschikbaar zijn, zijn percelen aangegeven die in eigendom zijn van overheden en overige geschikte compensatiegronden, onder andere percelen waar natuurontwikkelingsplannen voor bestaan (buiten EHS).

Voor de selectie van gronden geschikt voor natuurcompensatie zijn vervolgens voor dit project ook de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten gehanteerd:

- de gronden dienen in de directe nabijheid van de ingreep (Nederlands grondgebied) gelegen te zijn;
- gronden binnen de EHS zijn uitgesloten van 'deelname';
- in aansluiting op het voorgaande criterium worden ook die gronden uitgesloten, waar al concreet vastgelegde verplichtingen liggen tot het realiseren van nieuwe natuur, nieuw bos en/of nieuwe landschapselementen;
- in principe worden alleen gronden gelegen in de POG geselecteerd, dan wel gronden in de nabijheid van de EHS of de POG;
- de natuurdoeltypen van de gronden die verloren gaan, dienen overeen te stemmen met de natuurdoeltypen of potentiële natuurdoeltypen op de gronden die voor natuurcompensatie in aanmerking komen.

De geschiktheid van gronden voor compensatie is vervolgens bepaald aan de hand van de (a)biotische eisen om natuurdoeltypen te kunnen ontwikkelen. Hiervoor is onder andere gekeken naar de bodem- en de grondwatertrappenkaart, maar ook het huidige grondgebruik en de aanwezige vegetatietypen volgens de Provinciale vegetatiekartering van 2009.

De geselecteerde percelen uit de quickscan hebben het zoekgebied gevormd voor de te compenseren waarden (zie Taken Landschapsarchitectuur & Ecologie, 2009b). Daarnaast zijn de volgende criteria gehanteerd:

- natuurcompensatie dient vanuit het oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid zoveel mogelijk te worden gerealiseerd op de gronden van de Provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL). Dit vormt dan tevens het antwoord op het advies van de Commissie voor de m.e.r. in het kader van Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg (ARCADIS, 2008).
- verlies van Brunssummerheide in de nabijheid van N2000 dient gecompenseerd te worden om zo de robuustheid van dit gebied te behouden.
- waar mogelijk dient compensatie te worden toegedeeld in de gebieden waar het functionele leefgebied (mitigatie) van zwaar beschermde soorten Flora- en faunawet versterkt moet worden. De taakstelling vanuit Flora- en faunawet kan daarmee deels gecombineerd worden met de compensatietaak van EHS en POG.
- natuurcompensatie dient vanuit het oogpunt van haalbaarheid en realiseerbaarheid zoveel mogelijk te worden gerealiseerd op de gronden van de Provincie en de Parkstadgemeenten (voor zover beschikbaar gesteld voor de BPL). Dit vormt dan tevens het antwoord op het advies van de Commissie voor de m.e.r. in het kader van Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg (ARCADIS, 2008).
- waar mogelijk of noodzakelijk dient rekening te worden gehouden met de wens in het Omgevingsplan om bepaalde gebieden open te houden en niet (teveel) te bebossen.

Beoordeling plan aan beschermingsregime Natura 2000 gebieden Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Teverener Heide

In de passende beoordeling worden de effecten van het inpassingsplan op de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide, Geleenbeekdal en Teverener Heide beoordeeld in het licht van de betreffende instandhoudingdoelstellingen. Het gaat daarbij om areaalverlies, versnippering, verdroging, vermessing en verzuring en verstoring door geluid, licht en menselijke activiteit in relatie tot de beschermde habitattypen en habitatsoorten. Gezien de uitspraak van de Raad van State (7 december 2011) is aan stikstofdepositie extra aandacht besteed (afzonderlijk hoofdstuk in de passende beoordeling).

De passende beoordeling is uitgevoerd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, zoals opgenomen in art 19d en art 19 j van de Natuurbeschermingswet 1998. De passende beoordeling vormt de basis voor de beoordeling als bedoeld in artikel 19j Nbw alsmede ten behoeve van een eventuele vergunningaanvraag bij het bevoegde gezag (de Provincie Limburg) voor de Natuurbeschermingswet 1998.

Een vergunning voor dit project wordt alleen verleend wanneer zeker is dat de natuurlijke kenmerken van het gebied niet zullen worden aangetast en de instandhoudingdoelstellingen niet in gevaar worden gebracht. De initiatiefnemer is echter verplicht om alles in het werk te stellen om significante aantasting te voorkomen. Dat vormt de aanleiding waarom maatregelen zijn opgenomen in het plan alvorens de definitieve effecten te beoordelen (het voorzorgbeginsel). Tevens is beoordeeld of andere plannen en projecten in samenhang met het plan tot significant negatieve effecten kunnen leiden. Het gaat daarbij om de zogenaamde cumulatieve effecten.

Uit de passende beoordeling blijkt dat er bij de realisatie van het plan ruimtebeslag optreedt op Natura 2000-gebieden. Dit betreft echter geen ruimtebeslag op de beschermde habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen. Andere permanente of tijdelijke aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden treden niet op na inwerkingtreding van het plan of in cumulatie met andere plannen of ontwikkelingen, met uitzondering van veranderingen in stikstofdepositie.

In de drie Natura 2000-gebieden komen stikstofgevoelige habitats en gevoelige leefgebieden van habitatsoorten voor. Bij het onderzoek naar de effecten van de stikstofdepositie is het verschil bepaald tussen twee situaties, enerzijds na ingebruikname van de weg (plansituatie) en anderzijds in de autonome situatie in datzelfde jaar. Dit verschil vormt de planbijdrage.

Conclusie stikstofdepositie Brunssummerheide

Als gevolg van het plan neemt over een gedeelte van de oppervlakte van de habitattypes en in het leefgebied van de kamsalamander in 2015 en in 2025 de stikstofdepositie af ten opzichte van de autonome situatie en over een gedeelte van de oppervlakte toe. De totale hoeveelheid stikstof is voor de habitattypen Vochtige heide, Droge heide, Heischrale graslanden en Hoogveen en voor het leefgebied van de kamsalamander op de gehele oppervlakte van het habitatype in de plansituatie lager dan in de autonome situatie in datzelfde jaar en daarom is geen sprake van een significant negatief effect. De beschermde habitattypen Zandverstuivingen en Hoogvenen hebben over de gehele oppervlakte een afname, dus heeft het plan een positief effect. Het habitatype Zure vennen kent over de gehele oppervlakte een toename. Bij dit habitatype spelen echter de hydrologische omstandigheden een cruciale rol in het behoud van het habitatype en zal de achtergrondwaarde door generieke maatregelen dalen zodat de autonome situatie mét planbijdrage bij ingebruikname van de weg lager is dan de actuele achtergrondwaarde. Daarnaast worden gerichte beheermaatregelen genomen voor dit habitatype. Daarom is er geen sprake van een significant negatief effect. Bij het habitatype Pioniervegetatie met snavelbiezen leidt de toename niet tot een significant negatief effect omdat de toename plaats vindt op plekken waar een lage achtergrondwaarde voorkomt en er een afname is op plekken met een hoge achtergrondwaarde.

Gezien de overeenkomst tussen het leefgebied van de spaanse vlag en de aanwezige beschermde habitattypen op de Brunssummerheide is er ook geen significant negatief effect op het leefgebied van de spaanse vlag.

Conclusie stikstofdepositie Geleenbeekdal

De habitattypen 'Beuken-eikenbossen' en 'Eiken-haagbeukenbossen', die ook het leefgebied vormen van de habitatsoort vliegend hert, liggen buiten het invloedsgebied. Bij het habitatype Kalkmoerassen is sprake van een positief effect. Het plan leidt tot een afname van de stikstofdepositie. Er treden geen toenames op, zowel voor 2015 als voor 2025 en zowel voor de actuele begrenzing van het habitatype als voor de uitbreidingslocaties. Dit betekent een kwaliteitsimpuls voor de kalkmoerassen. Voor de alluviale bossen neemt als gevolg van het plan over een gedeelte van de oppervlakte van het habitatype in 2015 en in 2025 de stikstofdepositie af ten opzichte van de autonome situatie en over een gedeelte van de oppervlakte neemt deze toe. Echter, er is alleen een toename van stikstofdepositie in een gebied met een lage achtergrondwaarde en de kritische depositiewaarde wordt niet overschreden als gevolg van het plan. Bovendien is de totale hoeveelheid stikstof op de gehele oppervlakte van het habitatype in de plansituatie lager dan in de autonome situatie in datzelfde jaar. Daarom is geen sprake van een negatief effect.

Gezien de overeenkomst tussen het leefgebied van de zeggekorfslak en het vliegend hert en de aanwezige beschermde habitattypen in het Geleenbeekdal is ook voor deze leefgebieden de conclusie dat er voor de zeggekorfslak een positief effect optreedt en voor het vliegend hert geen effect. Het leefgebied van de nauwe korfslak wordt niet beïnvloed omdat de soort niet in de omgeving van de BPL voorkomt.

Conclusie stikstofdepositie Teverener Heide

Er is geen sprake van een planbijdrage met betrekking tot stikstofdepositie. Er is wel sprake van een afname van stikstofdepositie zodat de natuurlijke kenmerken worden versterkt.

Conclusie passende beoordeling

Er is geen sprake van significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Teverener Heide. De natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden worden niet aangetast.

Vervolg

Bij de vergunningsprocedures op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zal worden gekeken of de voorgenomen activiteit voldoet aan de vereisten voortvloeiend uit de huidige wet- en regelgeving. In de passende beoordeling, behorende bij de aanvragen, zullen alle aspecten die kunnen spelen bij de (aanleg van het) wegtraject worden getoetst.

Nadrukkelijk wordt aangegeven dat de zogenaamde ADC-toets (waarbij het aantonen van de dwingende redenen van groot openbaar belang vanuit de Natuurbeschermingswet noodzakelijk is) voor de Natura 2000-gebieden daarom hier niet aan de orde is. Op basis van de passende beoordeling van het inpassingsplan is de verwachting gerechtvaardigd dat de vergunningen op grond van de Natuurbeschermingswet 1998 zullen worden verleend.

Conclusie algemeen

In het voorliggende plan is ongeveer 165 ha aan nieuwe natuur vastgelegd. Hiermee zijn de taakstellingen voor de Flora en Faunawet (100 ha), EHS/POG en Boswet (52,3 ha) en de taakstelling stikstof (40 ha) volledig planologisch geborgd. De nieuwe natuur ligt grotendeels aansluitend of in de directe omgeving van bestaande natuurgebieden. Doordat een gedeeltelijke overlap van de verschillende taakstellingen mogelijk is, is het totaal aan nieuwe natuur (beperkt) lager dan het saldo van voornoemde taakstellingen. Met de in het plan opgenomen natuurgronden kan daarmee in ruime mate worden voldaan aan de gestelde taakstellingen.

Verder zullen ongeveer 125 ontsnipperende faunavoorzieningen worden aangelegd (variërend van dassentunnel tot ecoduct).

Ongeveer 120 hectare van de bestemde nieuwe natuur is al in eigendom van de Provincie en gemeenten danwel zijn er bindende afspraken (ketting beding) gemaakt met private partijen. Circa 45 hectare nieuwe natuur is al aangelegd. Op dit moment worden voorbereidingen getroffen om een volgende fase van nieuwe natuurgronden aan te besteden. Een belangrijk deel van de nieuwe natuur zal daarmee gereed zijn voordat met de aanleg van de weg gestart wordt. Alle inspanningen zijn er op gericht om alle natuur vóór de openstelling van de weg gereed te hebben.

Met de kwaliteitsimpuls voor de natuur worden daarnaast nog aanvullende maatregelen genomen om bestaande barrières tussen natuurgebieden op te heffen en deze duurzaam met elkaar te verbinden. De aanleg van nieuwe natuur is daarmee een belangrijk onderdeel van de aanleg van de Buitenring.

6.6 Waterparagraaf

Aanleiding en doel

Sinds 1 november 2003 is het wettelijk geregeld dat voor alle ruimtelijke plannen een Watertoets dient te worden doorlopen. Het doel van de Watertoets is om in een vroeg stadium waterhuishoudkundige doelstellingen zichtbaar te maken en evenwichtig mee te nemen bij ruimtelijke plannen. Er wordt ingegaan op de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding en de beschrijving van de maatregelen die worden getroffen. De Watertoets start bij de tracékeuze en -inrichting (MER), maakt onderdeel uit van het inpassingsplan en eindigt na het civieltechnisch ontwerp van de weg met vergunningverlening en aanleg van de weg. De waterparagraaf voor het inpassingsplan is onderdeel van de Watertoets, zie deelrapport 6A Waterparagraaf.

In het kader van dit inpassingsplan is na het opstellen van het MER de Watertoets voortgezet. Daarnaast is voor de aansluiting op de A76 bij Nuth een m.e.r. uitgevoerd. Ook in dit kader is het aspect water aan de orde geweest.

Waterbeheerders in de regio

Er is sprake van drie waterbeheerders: Waterschap Roer en Overmaas, Provincie Limburg en de gemeenten in het stedelijk gebied.

Daarnaast beheert Waterschapsbedrijf Limburg de rioolwatertransportleidingen en de zuiveringen. Het Watertoetsloket is de samenwerking van Waterschap Roer en Overmaas, Provincie Limburg, Waterschapsbedrijf Limburg en Rijkswaterstaat.

Het Watertoetsloket wordt gecoördineerd door het Waterschap. Hier worden ook de plannen ingediend voor een wateradvies en het Watertoetsloket geeft een wateradvies af namens de betrokken waterbeheerders.

Waterschap Roer en Overmaas is in Zuid-Limburg aanspreekpunt namens de verschillende waterbeheerders.

Het watertoetsproces

In de Tracénota / MER zijn verschillende alternatieven van de Buitenring met elkaar vergeleken. In het kader van de m.e.r.-procedure is het Watertoetsproces doorlopen met de waterbeheerders. Door het Waterschap is een wateradvies afgegeven.

Als vervolg op de m.e.r.-procedure is dit inpassingsplan opgesteld voor de Buitenring met de Provincie Limburg als initiatiefnemer. Zoals gezegd is het inpassingsplan watertoetsplichtig. In deelrapport 6A van dit inpassingsplan is de Waterparagraaf opgenomen.

Op 22 juni 2009 heeft overleg plaatsgevonden met Waterschap Roer en Overmaas en de Provincie Limburg over de uitwerking en de procedures voor de Buitenring. In dit overleg zijn de op dat moment de meest recente inzichten ten aanzien van de omgang met water en de inrichting van het gebied met het Waterschap besproken. Hierbij is een aantal uitgangspunten gesteld waaraan zowel het watersysteem als de noodzakelijke onderbouwingen moeten voldoen. Daarnaast is aanvullende informatie overgedragen over het gebied.

De waterparagraaf is vervolgens in concept voorgelegd aan het Waterschap Roer en Overmaas. Het Waterschap heeft op 3 september 2009 een pré-wateradvies afgegeven. De opmerkingen in het pré-wateradvies zijn in de waterparagraaf verwerkt. De wijze van verwerking is bij de brief in de bijlage van deelrapport 6 gevoegd.

Waterschap Roer en Overmaas heeft op 19 oktober 2009 een reactie gegeven op de Startnotitie die is opgesteld in het kader van de m.e.r. voor de aansluiting bij Nuth. De wijze van verwerking van deze opmerkingen is bij de brief in de bijlage bij deelrapport 6 gevoegd.

Na overleggen met het Waterschap op 7 januari 2010 en 11 februari 2010, heeft het Waterschap op 12 februari 2010 een wateradvies op het inpassingsplan gegeven. De wijze van verwerking van de opmerkingen is bij de brief in de bijlage gevoegd.

Op 11 maart 2010 is het wateradvies van 12 februari 2010 besproken met het Waterschap. De verwerking van de opmerkingen en de aansluiting bij Nuth zijn op 26 april en 11 mei 2010 besproken met het Waterschap.

De belangrijkste opmerkingen van het Waterschap

Waterschap Roer en Overmaas heeft op diverse momenten in het proces van het opstellen van het MER en het inpassingsplan in overleggen en door correspondentie haar reactie op de plannen voor de Buitenring gegeven.

De belangrijkste opmerkingen zijn hieronder kort weergegeven. Daarbij is ook kort vermeld hoe hier mee om is gegaan. Voor meer informatie wordt verwezen naar het deelrapport 'Waterparagraaf' dat (deelrapport 6) bij dit inpassingsplan is gevoegd:

- Ontzie het Bronnenbos in verband met aanwezige natuurwaarden. Daarnaast zijn de bronnen niet te compenseren. Het Bronnenbos is zoveel mogelijk ontzien door de taluds zo steil mogelijk te houden en de voeding van het Bronnenbos in stand te houden.
- Voorkom piekafvoeren op de beken en ontzie kwetsbare beek-/bronsystemen. Het hemelwater van de Buitenring wordt opgevangen in bermen en bergingssloten. Deze bergingssloten worden niet aangesloten op kwetsbare beek- en bronsystemen.
- Waarborg waterkwaliteit van hemelwater dat vertraagd geledigd wordt. Stem dit af op kwetsbaarheid van het ontvangende watersysteem en het daarbij behorende ecologische systeem. De plekken waar een vertraagde lediging van het surplus aan hemelwater plaatsvindt, zijn afgestemd met de ecologische waarden. Het surplus aan hemelwater wordt via diverse stappen gezuiverd.
- Geef het ruimtebeslag dat water vraagt weer op de verbeelding en vertaal dit ook in de regels. De ruimte voor water is opgenomen onder de bestemming 'Verkeer'. De rioolwatertransportleidingen zijn opgenomen op de verbeelding. In de regels is de juridisch-planologische regeling opgenomen. Neem droogdalen mee in het ontwerp en draag zorg voor afwatering hiervan. De droogdalen zijn meegenomen in het ontwerp. De afwatering van droogdalen blijft gewaarborgd.
- Neem verhoogde liggingen en daarmee afwatering van taluds mee in de afwatering. De bergingssloten zijn dusdanig gedimensioneerd dat ook het afstromende hemelwater van taluds van verhoogde liggingen kan worden afgewaterd.
- Door Taken Landschapsarchitectuur & ecologie is in opdracht van de Provincie Limburg een studie uitgevoerd voor het ontwikkelen van een oplossingsgerichte visie voor de locaties waar waterlopen de nieuwe Buitenring kruisen. In de bureaustudie ("Kruisingen BPL-waterlopen", nummer 00163-A, 11 februari 2009) is de bestaande situatie onderzocht. Hierbij is gekeken naar de landschappelijke karakteristiek, ecologische kwaliteiten en het bestaande beleid.

In de rapportage van 15 juli 2009 (Kruisingen BPL-waterlopen, uitvoeringsvoorstellen, Taken landschapsarchitectuur) zijn deze uitgangspunten vertaald naar concrete uitvoeringsvoorstellen. In deze rapportage zijn een minimum variant, een optimumvariant en een maximum variant opgenomen.

Vanuit de ecologische en landschappelijke eisen, die binnen de provincie wenselijk zijn, is gekozen voor de optimum variant. Op basis van het onderzoek van Taken zijn de kunstwerken voor de beekloopkruisingen ontworpen en geoptimaliseerd. Deze optimalisaties zijn doorgevoerd in de kruisingen met de Roode beek, Geleenbeek en de Vloedgraaf. Voor de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de bijlage bij de waterparagraaf van dit inpassingsplan.

Al het voorgaande heeft geleid tot een positief wateradvies van 14 juni 2010.

Wat staat er in de waterparagraaf?

De waterparagraaf gaat in op het Rijks-, regionaal en lokaal beleid ten aanzien van water en watergerelateerde aspecten. Vervolgens zijn de huidige bodemkundige, hydrologische en ecohydrologische situatie beschreven. Daarnaast wordt ingegaan op de toekomstige afwatering: uitgangspunten die hierbij zijn gebruikt, praktische invulling van water langs de Buitenring en waterkwaliteit. Tenslotte wordt de invloed van de Buitenring op permanente en tijdelijke situatie, natuurgebieden en breuklijnen beschreven.

Voor de invulling van deze onderwerpen wordt verwezen naar deelrapport 6A bij dit inpassingsplan, waar de waterparagraaf in is opgenomen.

Actualisatie waterparagraaf 2012

Op 5 augustus 2010 en 16 december 2010 zijn overleggen gevoerd tussen de provincie Limburg en het waterschap Roer en Overmaas betreffende de laatste aandachtspunten ten aanzien van water (zie bijgevoegd verslagen bij de oplegnotitie Water).

Op 8 mei 2012 heeft opnieuw overleg plaatsgevonden tussen de provincie Limburg en Waterschap Roer en Overmaas als gevolg van het opstellen van het inpassingsplan 2012. In dit overleg zijn de laatste afspraken besproken en is de voorgestelde uitwerking van de resterende punten uit het overleg van 16 december 2010 voorgelegd. Daarnaast zijn de mogelijke consequenties voor water van de overige wijzigingen van het inpassingsplan 2012 besproken (zie bijgevoegd verslag bij de oplegnotitie Water).

6.7 Archeologie en cultuurhistorie

6.7.1 Archeologie

Algemeen

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de materiële geschiedenis van Nederland. Het Verdrag van Malta regelt de bescherming en het behoud van deze archeologische waarden. Nederland heeft dit verdrag in 1992 ondertekend en in 1998 geratificeerd. Het Verdrag van Malta is geïmplementeerd in de Monumentenwet. De Wet op de archeologische monumentenzorg is in april 2006 door de Tweede Kamer aangenomen en in december van dat jaar door de Eerste Kamer bekrachtigd. Op 1 september 2007 is de wet als onderdeel van de Monumentenwet (1988) in werking getreden.

Het belangrijkste doel van genoemde wetgeving is de bescherming van het archeologisch bodemarchief. Behoud van archeologische waarden in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering.

In het kader van de Wet op de Archeologische Monumenten Zorg (WAMZ), onderdeel van de Monumentenwet 1988 wordt binnen de Nederlandse archeologie gewerkt conform de KNA, ofwel de Kwaliteitsnorm van de Nederlandse Archeologie¹⁵. Deze procesnorm hanteert voor het doen van onderzoek een volgorde, ook wel het AMZ-proces genoemd. Dit proces bestaat uit een reeks onderzoeksstappen oplopend van bureauonderzoek en inventariserend onderzoek door middel van bijvoorbeeld boringen tot de uitvoering van de opgravingen van behoudenswaardige vindplaatsen of waar dat niet mogelijk is een archeologische begeleiding van de graafwerkzaamheden. Idealiter leidt het proces tot in situ behoud van archeologische waarden. In situ behoud, het in de grond laten zitten van archeologie, is het uitgangspunt van het Verdrag van Malta en de hiervan afgeleide wet- en regelgeving in Nederland. In situ behoud kan worden gerealiseerd door planaanpassing of het gebruik van archeologiesparende bouwwijzen.

¹⁵ KNA versie 3.2 is momenteel vigerend. Zie de website van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE).

Vooronderzoek moet duidelijk maken welke archeologische waarden verwacht kunnen worden en/of aanwezig zijn. Wie de bodem in wil, bijvoorbeeld om te bouwen, kan verplicht worden om een archeologisch bureauonderzoek, Inventariserend veldonderzoek (IVO) en vervolgonderzoek te (laten) uitvoeren.

De onderzoeksresultaten van het bureauonderzoek en eventueel een verkennend, karterend en/of waarderend onderzoek bepalen het verdere vervolg; behoud van de archeologische waarden ter plekke in de bodem (in situ) middels een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische waarden. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het vooronderzoek, en indien nodig het vervolgonderzoek; fysiek beschermen, archeologisch begeleiden of opgraven, inclusief het publiceren van de onderzoeksresultaten, wanneer behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Volgens het provinciaal beleid inzake archeologie, zoals vastgelegd in het vigerende Provinciaal Omgevingsplan Limburg (POL, 2006), wordt voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen onderzocht of er archeologische waarden in het geding zijn. Dit gebeurt op basis van vastgestelde ondergrenzen voor oppervlakte en verstoringsdiepten. Indien dat zo is dan is het provinciaal uitgangspunt de archeologische resten zoveel mogelijk ter plekke (in situ) te behouden. Waar dit niet mogelijk is, zal behoud middels onderzoek (ex situ) moeten plaatsvinden door middel van een archeologische begeleiding of een opgraving.

Met ingang van de herziene monumentenwet in 2007 heeft voor het beheer van het aspect archeologie een verschuiving in verantwoordelijkheid plaats gevonden. Was voorheen de provincie bevoegde overheid, met ingang van de wetsherziening zijn de gemeenten bevoegde overheid geworden. Om nog enig zicht te houden op de omgang met het archeologisch bodemarchief heeft de provincie in diezelfde periode door heel Limburg provinciaal archeologisch aandachtsgebieden (PAA's) aangewezen op locaties waarover men het eens is dat het archeologisch bodemarchief bijzonder is en kwalitatief goed geconserveerd. Waar binnen de grenzen van een voorgenomen provinciaal inpassingsplan of gemeentelijk bestemmingsplan sprake is van een dergelijk provinciaal archeologisch aandachtsgebied (PAA) staat de provincie ten aanzien van het doen van archeologisch onderzoek meer specifieke richtlijnen voor t.a.v. de kwaliteit van het onderzoek, werkwijze en beperktere toegestane diepte van vergunningvrije bodemingrepen. Binnen de bij de Buitenring Parkstad Limburg opgenomen verkeersbestemming en voor natuur- en stikstofcompensatie voorgestelde percelen bevinden zich echter geen (delen van) provinciale aandachtsgebieden.

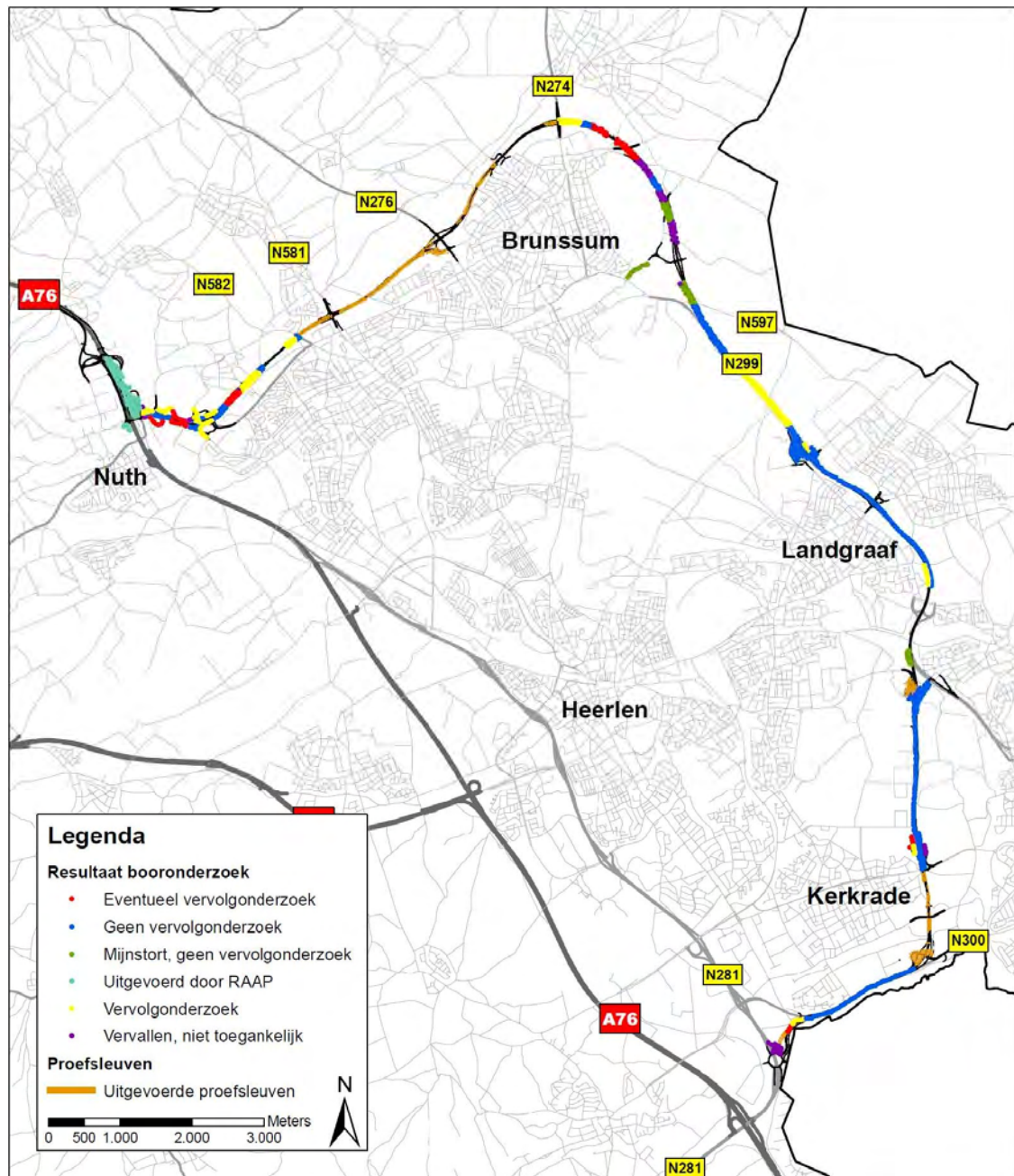
Om de gemeenten te ondersteunen in hun 'nieuwe' rol als bevoegde overheid voor het onderdeel archeologie heeft de provincie aan de gemeenten een subsidie beschikbaar gesteld voor het laten maken van een archeologische verwachtingenkaart. Deze kaart geeft op perceelniveau, vlakdekkend inzicht in de mate van verwachting (hoog, midden, laag of laag met kans op een bijzondere dataset) voor het aantreffen van archeologische waarden. Voor de Parkstadgemeenten en de gemeente Nuth werd in 2007 een dergelijke archeologische verwachtingenkaart opgesteld (Verhoeven, RAAP 2007) met daaraan gekoppeld gemeentelijk archeologisch beleid. Ook voor de gemeente Schinnen is op korte termijn een archeologische verwachtingenkaart beschikbaar (Van Putten, BAAC 2012, in prep.). Deze kaarten, en de daarop aangegeven verwachtingen, worden gebruikt als uitgangspunt voor het al dan niet moeten uitvoeren van archeologisch onderzoek binnen het verkeerstracé, op natuurcompensatie- en mitigatielocaties en op locaties waar kabels en leidingen worden aangelegd of verlegd.

Onderzoekskader

Eind 2006 is in opdracht van de Provincie Limburg een archeologisch bureauonderzoek (Akkerman 2006) uitgevoerd om voor de Tracénota/MER-UVS 'Buitenring Parkstad Limburg/B258n' inzicht te geven in de archeologische situatie. Er is een voorkeustracé bestuurlijk vastgesteld, waardoor ten behoeve van het archeologisch onderzoek een onderzoeksgebied afgebakend kon worden.

Vervolgens is in opdracht van de Provincie Limburg voor de aanvang van het onderzoek voor het 'Provinciaal Inpassingsplan' (PIP) een archeologisch 'Plan van Aanpak' (PvA - Van der Gaauw 2009) opgesteld waarin het wetenschappelijk kader, onderzoekslocaties en beoogde werkwijze zijn

aangegeven. Dit PvA bouwt voort op de bureaustudie (Akkerman 2006) en de archeologische verwachtingenkaart voor de Parkstad Limburg gemeenten en de gemeente Nuth (Verhoeven 2007). Voor de aansluiting van de Buitenring op de A76 te Nuth is o.a. gebruik gemaakt van de resultaten van onderzoek dat in 2003 werd uitgevoerd t.b.v. de verbreding van de A76 (Van Waveren, RAAP 2003).



Afbeelding 6.3 Archeologisch onderzoek uitgevoerd in 2009 met advies uitvoerder (Arcadis, 2012)

Onderzoeksresultaten

Op basis van het PvA is archeologisch onderzoek uitgevoerd op die locaties waaraan op de verwachtingenkaart (Verhoeven, 2007) een middelhoge tot hoge verwachting is toegekend. Dit archeologisch onderzoek dat in de periode 2009-2011 heeft plaats gevonden werd in opdracht van de provincie Limburg uitgevoerd door Arcadis (proefsleuven) en ArcheoPro (inventariserend veldonderzoek). Op grond van de onderzoeksresultaten werden door beide uitvoerders, t.a.v. de onderzochte locaties, adviezen opgesteld voor eventueel noodzakelijk vervolgonderzoek.

Het onderzoek bestond uit:

- **Inventariserend veldonderzoek verkennende fase (IVO-O)** middels oppervlaktekarteringen, geofysisch onderzoek met behulp van een magnetometer en booronderzoeken.

Tijdens de eerste fase van dit type onderzoek in 2009 is een groot aantal locaties onderzocht (Spanjer en Verhoeven, Arcadis 2012). In aanvulling hierop heeft ArcheoPro op nog eens 29 locaties een inventariserend veldonderzoek verkennende fase uitgevoerd (ArcheoPro, 2012, in prep., in concept opgenomen in Deelrapport 7) en een advies geformuleerd t.a.v. vervolgonderzoek. Dit betreft, naast gronden binnen het verkeerstracé ook gronden die in het kader van de vereiste natuurcompensatie ingericht zullen worden. Waar tijdens het booronderzoek intacte bodemprofielen werden aangetroffen en bij de oppervlaktekartering archeologische indicatoren (vondsten) is vervolgonderzoek geadviseerd door middel van karterend booronderzoek, proefsleuven of een archeologische begeleiding. Waar een verstoorde bodem werd aangetroffen, is de archeologische verwachting in het gegeven advies bijgesteld naar laag. Het geofysisch onderzoek heeft geen eenduidige resultaten opgeleverd en naar aanleiding van dit type onderzoek werd geen vervolgonderzoek geadviseerd (zie Arcadis rapport 2012, conceptrapport ArcheoPro 2012).

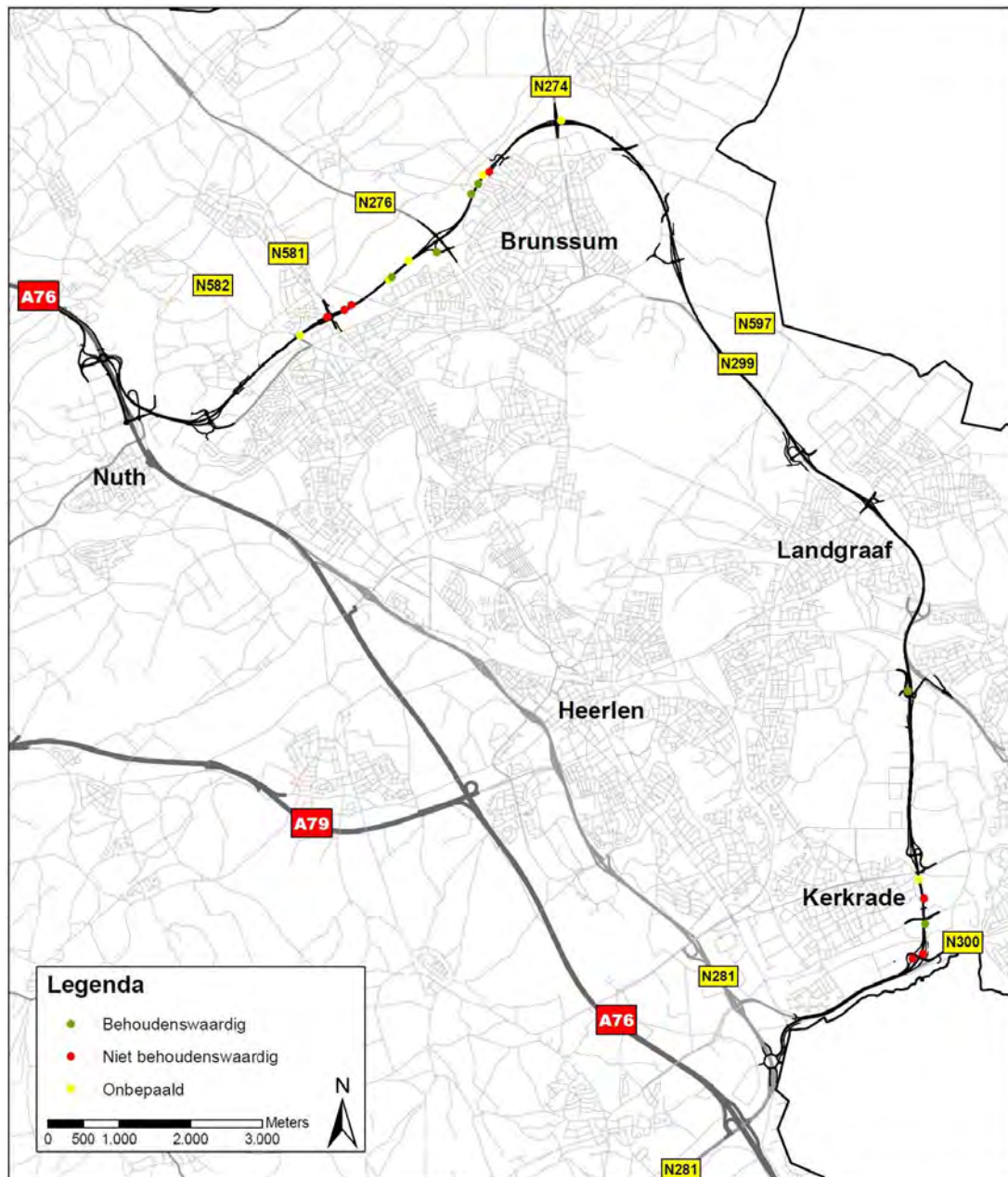
Het inventariserend veldonderzoek verkennende fase (IVO-V) is nog niet afgerond en zal voorafgaande aan de aanleg van de weg moeten worden afgerond. Op grond van de resultaten van de reeds uitgevoerde inventariserende onderzoeken is voor diverse locaties waarderend onderzoek middels proefsleuven (IVO-P) geadviseerd.

Het Inventariserend veldonderzoek waarderende fase middels proefsleuven (IVO-P) is gezien de resultaten van het IVO-V eveneens nog niet afgerond, mede ook omdat de resultaten van nog uit te voeren IVO-V tot nog meer uit te voeren onderzoek kunnen leiden. Ook het IVO-P dient voorafgaande aan de aanleg van de weg afgerond te worden.

- **Inventariserend veldonderzoek waarderende fase middels proefsleuven (IVO-P)**

Op 6 delen van het tracé, die daartoe geselecteerd werden op grond van het Plan van Aanpak (Van der Gaauw 2009) is in 2009 proefsleuvenonderzoek uitgevoerd. Tijdens deze proefsleuvenonderzoeken, werden 19 archeologische vindplaatsen aangetroffen en gewaardeerd op behoudenswaardigheid (zie de afbeelding hierna). In dit geval luidt het advies in het onderzoeksrapport om deze '6 vindplaatsen | in situ' te behouden dan wel op te graven als dit niet tot de mogelijkheden behoort (zie Arcadis rapport 2012).

Op locaties waar een behoudenswaardige vindplaats wordt aangetroffen, dient conform de wetgeving, behoud in situ te worden nagestreefd. Wanneer dit niet mogelijk blijkt, dient vervolgonderzoek plaats te vinden. De aard en omvang van de zes behoudenswaardige archeologische vindplaatsen zijn gewogen tegen de gevolgen voor overige disciplines, die planaanpassing om behoud in situ te realiseren, met zich meebrengt. Deze gevolgen voor andere waarden en/of omgevingsfactoren blijken ongunstig te zijn, zodat behoud ex situ, archeologisch begeleiden of opgraven, hier bij aanleg van de weg naar verwachting de te prefereren keuze is.



Afbeelding 6.4 Archeologische vindplaatsen aangetroffen tijdens waarderende fase in 2009, al dan niet behoudenswaardig (Arcadis, 2012)

Selectiebesluit

Het besluiten tot het doen van vervolgonderzoek krijgt afhankelijk van het onderzoeksstadium al dan niet een meer formeel karakter. Na de Inventariserende onderzoeken verkennende fase wordt duidelijk of vervolgonderzoek noodzakelijk is. Dat gegeven op zich is reden tot vervolgonderzoek in die gevallen waarin men besluit de geplande bodemverstorende werkzaamheden uit te voeren. Uit dit vervolgonderzoek, bestaande uit de karterende fase middels booronderzoek en/of de waarderende fase middels proefsleuven, moet blijken of de aangetroffen archeologische waarden behoudenswaardig zijn of niet. Waar behoudenswaardige vindplaatsen worden aangetroffen dient, op grond van de resultaten en het door de uitvoerende partij gegeven selectieadvies, een selectiebesluit genomen te worden door de bevoegde overheid. Dit houdt in dat er van de bevoegde overheid een formele brief moet uit gaan, waarin dit advies onderschreven wordt middels een besluit dat in het geval van een provinciaal inpassingsplan, hier voor de Buitenring, formeel wordt genomen door Gedeputeerde Staten. In het geval van een gemeentelijk bestemmingsplan ligt dit besluit bij het college van Burgemeester & Wethouders.

Door het bevoegd gezag wordt op grond van resultaten van het Inventariserend veldonderzoek verkennende fase (Arcadis, 2012 en concept ArcheoPro, 2012) per onderzochte locatie besloten tot het al dan niet uitvoeren van vervolgonderzoek middels inventariserend veldonderzoek waarderende fase. Op die locaties waar, volgens dit besluit, de noodzaak voor vervolgonderzoek zinvol wordt geacht, is op de verbeelding behorende tot het PIP, de dubbelbestemming waarde archeologie opgelegd en zijn in de Regels voorschriften voor vergunningverlening opgenomen.

Ten aanzien van de resultaten van de proefsleuvenonderzoeken die in de eerder genoemde 6 delen van het tracé in 2009 werden uitgevoerd, is een selectiebesluit genomen (selectiebesluit d.d. 26 oktober 2011, zie deelrapport 7 Archeologie). In dit besluit wordt aangegeven dat de 6 als behoudenswaardig gewaardeerde vindplaatsen 'in situ' behouden moeten blijven, of indien dit niet mogelijk is 'ex situ' middels het opgraven en documenteren van de vindplaatsen, en publicatie van de onderzoeksresultaten.

Overige (vervolg)onderzoeken en punten van aandacht

- Archeologische Begeleidingen (AB)

Binnen het verkeerstracé bevinden zich locaties waarvoor een middelhoge tot hoge archeologische verwachting, of een lage verwachting maar met kans op een bijzondere dataset geldt, maar waar door omstandigheden (nog) geen onderzoek heeft kunnen plaatsvinden en daar ook geen mogelijkheid toe is voor de start van de graafwerkzaamheden. Op die locaties is een archeologische begeleiding (AB) van de graafwerkzaamheden voorzien. Voorbeelden van dergelijke locaties zijn o.a. de overbrugging van de Geleenbeek en de werkzaamheden bij het kruispunt ter hoogte van De Locht, maar ook de aanleg van kabels en leidingen zal in voorkomende gevallen onder archeologische begeleiding plaats moeten vinden.

Ook op locaties waar in de bodem op grotere diepte afgedekte vindplaatsen worden verwacht en waar het tracé een verdiepte ligging heeft, zullen de graafwerkzaamheden onder archeologische begeleiding plaats vinden. Het inventariserend booronderzoek heeft zich beperkt tot de bovenste twee meter van de bodem. Onderzoek naar het landschap en bewoning in het Paleolithicum heeft geleerd dat in en onder de löss-pakketten sporen en artefacten uit deze periode nog aanwezig kunnen zijn. Omdat het niet duidelijk is op welke diepte de paleobodems zich binnen en onder de löss-pakketten bevinden, en gezien de grote omvang van het potentiële onderzoeksgebied, is het niet wenselijk en haalbaar om dit aspect van het onderzoek nu al uit te voeren. Het belang van het onderzoek naar onze vroege voorouders is echter dusdanig groot, dat onderzoek naar eventueel aanwezige Paleolithische archeologische waarden, tijdens de uitvoering gepland dient te worden in de vorm van een archeologische begeleiding. Al deze begeleidingen zullen pas dan plaats vinden wanneer de uitvoering van de graafwerkzaamheden start. Eventuele vondsten worden direct opgegraven en gedocumenteerd. De resultaten zullen worden gerapporteerd volgens de geldende normen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 3.2).

- Opgravingen (OG)

Op grond van de resultaten van de waarderende onderzoeken kunnen, naast de eerder genoemde 6 vindplaatsen, nog andere vindplaatsen als behoudenswaardig worden aangemerkt. Ook voor deze vindplaatsen zal een selectiebesluit moeten worden genomen.

- Archeologische monumenten/AMK-terreinen

Het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg raakt ter hoogte van de gemeente Landgraaf een monument. Dit monument (AMK-nr 745) betreft de resten van pottenbakkers ovens daterende uit de Late Middeleeuwen. Hoewel het beoogde tracé van de Buitenring geen directe impact leek te hebben op het archeologisch monument is besloten om op voorhand de voor deze locatie bekende gegevens te inventariseren en analyseren (Arcadis, 2012). Uit deze analyse blijkt dat ook aan de andere zijde van de bestaande weg resten van pottenbakkersovens zijn aangetroffen. De weg wordt in dit deel van het tracé vervangen en aangepast conform de huidige standaard voor de aanleg van wegen van deze omvang. Bij het verwijderen van de bestaande weg kunnen de daarmee gepaard gaande graafwerkzaamheden een

verstorende werking hebben op de archeologische resten waaraan de monumentstatus is gekoppeld. In het veld zullen deze werkzaamheden uitgevoerd worden onder archeologische begeleiding.

- Fysisch geografische of geologische verschijnselen

Naast archeologische waarden werden er tijdens de uitvoering van het onderzoek fysisch-geografische of geologische verschijnselen waargenomen. Op een tweetal locaties werden plekken met thermokarst aangetroffen en op één locatie een zijbreuk van de Feldbiss-breuk. Het komt hoogst zelden voor dat in Nederland de effecten van breuken/aardbevingen in het bodemarchief worden aangetroffen. Een nader onderzoek naar de zijbreuk van de Feldbiss-breuk, die ter hoogte van De Kling bij Merkelbeek werd aangetroffen, zou naast een bijdrage tot louter geologisch onderzoek een bijkomend voordeel hebben dat mogelijk adequate technische maatregelen kunnen worden genomen om de eventuele effecten van een aardbeving op de BPL te beperken of tegen te gaan (zie Arcadis, 2012).

Conclusies

Tijdens het inventariserend veldonderzoek middels proefsleuven binnen het tracé van de BPL zijn tot nu toe 19 vindplaatsen aangetroffen waarvan er zes zijn aangemerkt als behoudenswaardig. Op die terreinen zal, bij aanleg van de weg, vervolgonderzoek dienen te worden uitgevoerd. Daarnaast bleek er ook een aantal archeologische vindplaatsen niet behoudenswaardig te zijn. De archeologische waarden zijn lokaal waarschijnlijk verdwenen als gevolg van ontgroning of waar verstoring van het bodemprofiel door bijvoorbeeld erosie werd aangetoond. Het verkennende inventariserend veldonderzoek door middel van boringen geeft een wisselend beeld. Er zijn locaties waar verstoringen zijn geconstateerd, maar ook delen waar er sprake is van onverstoord bodemprofielen. Deze laatste locaties dienen door middel van een inventariserend veldonderzoek waarderende fase middels proefsleuven verder te worden onderzocht.

Het archeologisch vooronderzoek is nog niet afgerond en zal nog een vervolg moeten krijgen. Dit nader onderzoek dient zich te richten op die delen van het tracé die eerder (nog) niet beschikbaar waren voor archeologisch (voor-) onderzoek. Een belangrijk aandachtspunt daarbij is de borging van de Paleolithische archeologische waarden, die zich in paleobodems in de diepere ondergrond kunnen bevinden. Daarnaast dient de uitvoering van de opgravingen (OG) binnen de geselecteerde archeologische vindplaatsen geborgd te worden, alsook (inventariserend veld)onderzoek op die locaties waar nog optimalisaties, kunstwerken of andere aanvullende (graaf)werken worden gepland in het kader van bijvoorbeeld natuurcompensatie.

Onder bestaande bebouwing, bestrating en in de bospercelen binnen het tracé van de BPL is de eventuele aanwezigheid van archeologische vindplaatsen op basis van het bureauonderzoek en het inventariserend veldonderzoek niet uit te sluiten. Wanneer op deze percelen bodemverstoringen dieper dan 0,25 meter plaatsvinden, is archeologisch onderzoek noodzakelijk in de vorm van een bureauonderzoek, mogelijk gevolgd door diverse fasen van Inventariserend veldonderzoek (en vervolgonderzoek). Wanneer er voor de aanleg van de BPL bos moet worden gerooid en bestaande bebouwing en bestrating verwijderd moeten worden, dient ook hierbij rekening te worden gehouden met de bescherming van het bodemarchief en is er op de locaties met een dubbelbestemming voor de archeologische waarde een vergunning nodig voor deze bodemversturende activiteiten. Binnen de vergunningverlening dienen voorschriften te worden opgenomen voor werkwijzen die de ondergrond zo min mogelijk verstoren.

De Provincie is Bevoegd Gezag voor archeologie in dit project en in die hoedanigheid is een aantal waarderingsuitgesproken. In de regels en op de verbeelding wordt o.a. hiervoor en voor die locaties/terreindelen waar mogelijk compenserende dan wel mitigerende maatregelen worden uitgevoerd, de dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' beschreven en opgenomen. Om de archeologische waarden te borgen is deze dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' gekoppeld aan een aanlegvergunningstelsel dat in de regels van het inpassingsplan is opgenomen. De dubbelbestemming 'Waarde – Archeologie' is van toepassing daar waar binnen het ruimtebeslag van het tracé en daaraan gerelateerde terreindelen (zoals gebieden die zijn aangewezen of zullen worden aangewezen in het kader van natuurcompensatie) een middelhoge of hoge verwachtingswaarde geldt en daar waar na het inventariserend en waarderend veldonderzoek behoudenswaardige vindplaatsen

zijn/zullen worden vastgesteld. In bepaalde delen van het tracé van de BPL, waar een lage verwachtingswaarde geldt of waar de bodem verstoord is, is geen vervolgonderzoek (meer) noodzakelijk. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch nog archeologische waarden worden aangetroffen, dan geldt conform Artikel 53 van de Monumentenwet, een meldingsplicht bij het Bevoegd Gezag; de Provincie Limburg.

6.7.2 **Cultuurhistorie**

Algemeen

Cultuurhistorie is de afgelopen jaren beleidsmatig steeds meer in de belangstelling komen te staan. Overheden zien in toenemende mate de waarde in van cultuurhistorische objecten en structuren. Er wordt daarom bij ruimtelijke ontwikkelingen meer en meer aandacht gevraagd voor behoud en/of herontwikkeling van deze waarden. Het nationaal beleid, verwoord in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte streeft naar een duurzaam behoud van waarden, niet door statisch behoud, maar door een (nieuw) actief gebruik ('Behoud door ontwikkeling'). Provinciaal is dit beleid overgenomen in het Provinciaal Omgevingsplan en de Cultuurhistorische Waardenkaart.

Monumentenwet en MoMo

Rijksmonumenten worden beschermd in het kader van de Monumentenwet. De cultuurhistorische objecten die zeldzaam of schaars zijn en die voor mensen in hoge mate het beeld van Nederland bepalen, worden aangewezen als monumenten. In de Monumentenwet 1988 is vastgelegd hoe monumenten van bouwkunst en archeologie en stads- en dorpsgezichten moeten worden beschermd.

De Monumentenwet stamt oorspronkelijk uit het begin van de twintigste eeuw. Het denken over de omgang met monumenten is sindsdien sterk veranderd. Kenmerken zijn een verschuiving in denken van object naar gebied en van behoud naar ontwikkeling. Het monumentenstelsel is om die reden herzien. De hoofdlijnen van deze herziening staan verwoord in de beleidsbrief Modernisering Monumentenzorg (MoMo, 2009). De belangrijke pijlers van MoMo zijn:

- Cultuurhistorische belangen meewegen in de ruimtelijke ordening;
- Krachtiger en eenvoudiger regels;
- Herbestemmen van monumenten die hun functie verliezen.
- Ter uitvoering van de eerste pijler van MoMo is onder andere het Besluit ruimtelijke ordening aangepast.

Per 1 januari 2012 schrijft artikel 3.1.6, tweede lid, onder a, Bro voor dat gemeenten in de toelichting van het bestemmingsplan een beschrijving geven van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden. De Rijksoverheid wil er hiermee voor zorgen dat er in de monumentenzorg niet alleen oog is voor het monument zelf, maar ook voor de omgeving ervan en het gebied op zichzelf: het zogenaamde gebiedsgerichte erfgoedbeleid.

Cultuurhistorische waarden

In het kader van het MER (Tweede aanvulling opgenomen in Deelrapport 2 bij het PIP) en Omgevingsplan (opgenomen in Deelrapport 9) is uitgebreid onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden rondom de BPL en het effect van de BPL erop. Hierbij is onderscheid gemaakt in diverse categorieën elementen en structuren:

- Cultuurhistorisch/Landschappelijke elementen en structuren
- Historische wegenstructuur
- Graften en holle wegen
- Beken
- Hoogstamboomgaarden
- Landschappelijke patronen
- Elementen en structuren uit het mijnbouwverleden
- Bouwkundige elementen (Rijksmonumenten, Gemeentemonumenten)
- Beschermd Stad- en Dorpsgezicht

Bij het ontwerp en de inpassing van de BPL is ernaar gestreefd zoveel mogelijk cultuurhistorische waardevolle elementen en structuren te behouden. Cultuurhistorie is als een van de aspecten meegewogen in de bestuurlijke afweging. Maar aantasting van waarden is onvermijdelijk gebleken. In Deelrapport 2 is hierover opgenomen:

Landschappelijke patronen (aantasting overige cultuurhistorische waarden)

Vaesrade

Bij Vaesrade tast de BPL een cultuurhistorisch waardevol verkavelingspatroon aan.

Amstenrade

Het bebouwingslint van de Hommerterweg wordt doorsneden, een beperkt effect. De laanbeplanting van Allee wordt doorsneden. Dit is een ernstig effect, mede door de betekenis van deze laan in relatie tot Amstenrade en de cultuurhistorische bebouwing. De doorsnijding van de laanbeplanting van de Brunssummerweg is in dit verband van iets beperktere ernst maar nog steeds een groot effect door de relatie met Amstenrade en de kwaliteit van de boombeplanting ter plaatse.

Brunssum Noord

Het cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatroon van het dal van de Merkelbekerbeek wordt aangetast door de BPL.

Stijthagerbeekdal/Anselderbeekdal/Vloedgraafdal

De BPL tast het cultuurhistorisch waardevolle verkavelingspatroon ter plaatse van de verschillende beekdalen aan.

Bouwkundige elementen (ruimtebeslag cultuurhistorische waarden)

Vaesrade

De cultuurhistorisch waardevolle boerderij aan de Naanhofsweg wordt op zeer korte afstand gepasseerd waardoor de relatie tussen bouwwerk en omgeving aangetast wordt.

Amstenrade

Een tweetal Rijksmonumentale boerderijen worden op zeer korte afstand gepasseerd waardoor de relatie tussen de bouwwerken en hun omgeving aangetast wordt.

Brunssum noord

Enkele cultuurhistorische bouwwerken in de omgeving van het gesloopte klooster Karmel, worden op zeer korte afstand gepasseerd waardoor de relatie tussen de bouwwerken en hun omgeving. De Merkelbekerbeek - aangetast wordt.

Vloedgraafdal

Een Rijksmonumentale boerderij aan de Vauputsweg wordt op zeer korte afstand gepasseerd waardoor de relatie tussen het bouwwerk en haar omgeving aangetast wordt. De cultuurhistorisch waardevolle tunnel aan de Hamstraat wordt op zeer korte afstand gepasseerd waardoor de relatie tussen het bouwwerk en haar omgeving aangetast wordt.

Beschermde stads- en dorpsgezichten

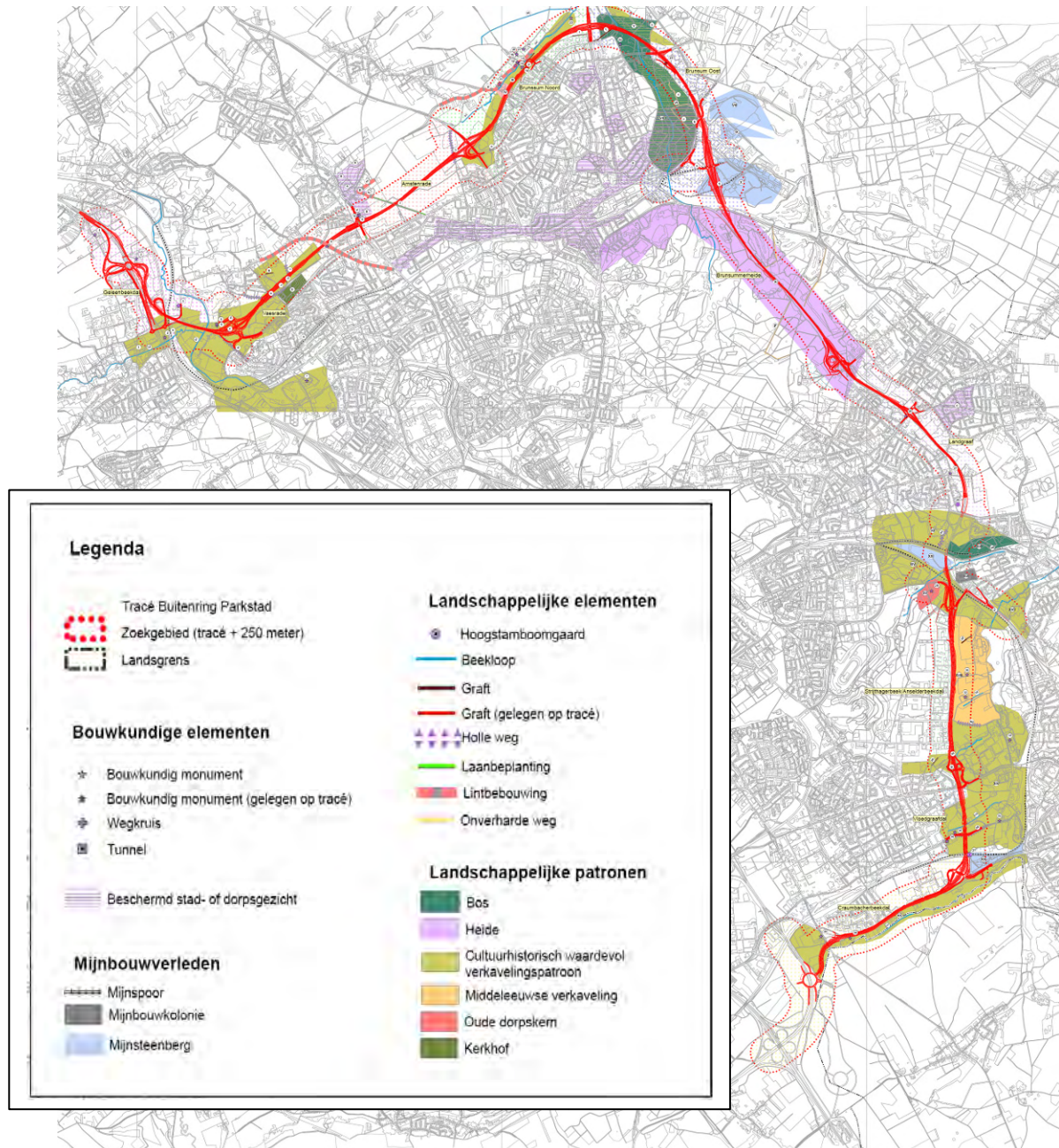
Amstenrade

Het beschermde stads- en dorpsgezicht van Amstenrade (inclusief de uitbreiding hiervan) wordt, door het op zeer korte afstand passeren van het, weliswaar gedeeltelijk verdiepte tracé, ernstig aangetast. De relatie tussen dorp en landschap, die uitgesproken sterk is door het direct aan het landschap grenzen van markante gebouwen, wordt gedeeltelijk doorbroken en er ontstaan scherpe contrasten tussen de nieuwe weg en de historische dorpsrand.

Een tweetal Rijksmonumentale boerderijen die deel uitmaken van het beschermde stads- en dorpsgezicht worden bovendien op zeer korte afstand gepasseerd.

Mijnkoloniën Brunssum

Het beschermde dorpsgezicht Mijnkoloniën Brunssum wordt ten oosten van Brunssum op korte afstand gepasseerd. De effecten op het dorpsgezicht zijn echter beperkt doordat het geen open gebied betreft maar het beboste Schutterspark. Daarnaast ligt de bestaande weg Ganzenpool tussen de BPL en het beschermde dorpsgezicht



Afbeelding 6.5 Cultuurhistorische waarden (bron: Tweede aanvulling MER, Deelrapport 2 van het PIP)

In het omgevingsplan is gestreefd naar een inpassing van de BPL waarbij zoveel als mogelijk rekening gehouden wordt met de aanwezige landschappelijk en cultuurhistorische waarden.

6.8 Explosievenonderzoek

De resultaten van het explosievenonderzoek zijn opgenomen in deelrapport 12 bij dit inpassingsplan. Het onderzoek geeft inzicht in de mogelijke aanwezigheid van niet gesprongen explosieven (NGE). Onderzoek naar NGE is niet verplicht, maar het uitvoeren van een dergelijk onderzoek is verstandig om een veilige werkplek tijdens veldwerk en uitvoering te kunnen garanderen.

Alle werkzaamheden die te maken hebben met explosieven zijn sinds een aantal jaren geregeld in de BRL-OCE (Beoordelingsrichtlijn Opsporing van Conventionele Explosieven). In de BRL-OCE wordt een aantal stappen beschreven.

Voorafgaand aan een historisch onderzoek is een quickscan uitgevoerd. Dit is gebeurd op basis van bestaande kennis van het gebied, bekende oorlogshandelingen en het zoeken in lijsten waar spontane vondsten geregistreerd staan. Deze quickscan is uitgevoerd door de Explosieven Opruimings Dienst (EOD). Uit deze quickscan is naar voren gekomen dat er geen noemenswaardige oorlogshandelingen zijn geweest.

Uit het nader uitgevoerde historisch e onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken:

"De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Moraft EODD, geven indicaties dat er tijdens de bevrijding van Zuid Limburg binnen het toekomstig tracé van de Buitenring Parkstad, grondgevechten hebben plaatsgevonden tussen Duitse en Geallieerde strijdkrachten.

Het bedoelde gebied is verdacht op de mogelijke aanwezigheid van geschutsmunitie uit de Tweede Wereldoorlog".

"Om tot een specifieke afbakening van het verdachte gebied te komen is de provincie destijds in overweging gegeven om voor de volgende locaties in de gemeente Kerkrade, daar waar het nieuwe tracé van de Buitenring is gepland een probleemanalyse te laten samenstellen:

- 1. Krichelbergsweg,*
- 2. Vauputsweg,*
- 3. Spekholzerheidervoetpad,*
- 4. spoorlijn Kerkrade - Simpelveld v.v.,*
- 5. Parallelweg, Slakbeemdenweg,*
- 6. (N300) Hamstraat,*
- 7. het gebied tussen de (N300) Hamstraat en de rotonde op de N281 (Avantisallee)."*

Uit het nader uitgevoerde historische onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV (zie bijlage) is de volgende conclusie getrokken:

"Uit tot nu toe beschikbare informatie is gebleken dat de gemeenten Schinnen, Nuth, Brunssum, Landgraaf Heerlen en Kerkrade, ..., tijdens de Tweede Wereldoorlog in meer- of mindere mate onderhevig zijn geweest aan (zware) oorlogshandelingen."

"Door de verkregen informatie te combineren met het geplande tracé van de nieuwe Ring Parkstad Limburg is gebleken dat het (nieuw) aan te leggen tracé van de Ring Parkstad Limburg, geen grondstukken doorkruist waar ten tijde van de Tweede Wereldoorlog (zware) oorlogshandelingen hebben plaats gevonden."

*"Het door de opdrachtgever aangewezen onderzoeksgebied,..., wordt binnen de aangegeven werkgrenzen" ...als zijnde **niet verdacht***) beschouwd, op explosieven uit de Tweede Wereldoorlog."*

**) De kans op aantreffen van explosieven wordt niet groter geacht dan elders in Nederland.*

7 Juridische regeling

7.1 Ruimtelijk plan

In deze paragraaf wordt een beschrijving gegeven van de juridische regeling van het inpassingsplan. De juridische regeling bestaat uit een verbeelding (zie paragraaf 7.2.1) en een set regels (zie paragraaf 7.2.2). Deze onderdelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en dienen dan ook altijd gezamenlijk geraadpleegd en gelezen te worden.

7.1.1 Verbeelding

Op de verbeelding van het inpassingsplan zijn de voor het tracé inclusief bijbehorende taluds en bermen benodigde gronden aangeduid met de bestemming 'Verkeer'. Daar waar de Buitenring het spoor kruist is de bestemming 'Verkeer - Railverkeer' opgenomen. Mitigatie- en compensatiegronden voor natuur hebben de bestemmingen 'Agrarisch met Waarden' of 'Natuur'. Bovendien zijn enkele dubbelbestemmingen opgenomen, onder meer ter plaatse van de planologisch relevante leidingen en om de mogelijk aanwezige archeologisch waarden te beschermen.

7.1.2 Regels

De regels bestaan uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 1 zijn de inleidende regels opgenomen (artikel 1 en 2). Hoofdstuk 2 omvat de bestemmingsregels (artikelen 3 t/m 9), en de dubbelbestemmingen (artikelen 10 t/m 19).

Verder zijn in hoofdstuk 3 de algemene regels opgenomen (artikel 20 t/m 24) en tot slot staan in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels (artikel 25 en 26).

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

De in de regels voorkomende begrippen worden hierin omschreven ter voorkoming van misverstanden of verschil in interpretatie.

Artikel 2 Wijze van meten

In dit artikel is een omschrijving gegeven van de wijze waarop het meten dient plaats te vinden. Tevens is een uitmeetbepaling opgenomen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

De bestemmingen zijn opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- een bestemmingsomschrijving;
- bouwregels;
- afwijken van de bouwregels (incidenteel);
- specifieke gebruiksregels (incidenteel);
- afwijken van de gebruiksregels (incidenteel);
- omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (incidenteel).

Artikel 3 - Agrarisch met waarden

In deze bestemming zijn de agrarisch gebruikte gronden met waarden opgenomen. Deze gronden zijn in het inpassingsplan opgenomen om de uitloopgronden voor de faunapassages te garanderen. Deze gronden hadden in de meeste gevallen al een agrarische bestemming. Tevens is een wijzigingsbevoegdheid opgenomen die het mogelijk maakt de bestemming (onder voorwaarden) te wijzigen in 'Natuur'.

Artikel 4 - Bedrijf

In deze bestemming zijn de gronden opgenomen waar een bedrijf mag worden uitgeoefend. Het gaat om panden waarvan de woonfunctie komt te vervallen, maar waar wel sprake mag zijn van de functie kantoor (aangeduid).

Artikel 5 - Berm

Voor onder andere delen van de strook grond ten zuiden van de Hamstraat is de bestemming 'Berm' opgenomen. Over de toekomstige invulling van locaties met de bestemming 'Berm' is nog geen zekerheid zodat deze functie voor de situatie na het amoveren van de bestaande woningen het best passend is bevonden. Tevens is deze bestemming opgenomen voor te amoveren woningen aan de Nieuwhagerheidestraat waar deze om technische redenen niet gehandhaafd konden blijven. Binnen de bestemming zijn o.a. taluds, bermen en groenvoorzieningen mogelijk.

Artikel 6 - Natuur

De bestemming 'Natuur' wordt in het inpassingsplan gebruikt voor de gronden die als compensatie voor verloren EHS zullen worden gebruikt en als mogelijke uitloopzones van faunapassages. Tevens vallen de gronden langs de beeklopen binnen deze bestemming. Daar waar de Buitenring een beekloop kruist is binnen de bestemming 'Natuur' de aanduiding 'verkeer' opgenomen teneinde de Buitenring mogelijk te maken. Om de waarden van de gronden te beschermen zijn specifieke gebruiksregels opgenomen en is de afwijkmogelijkheid in het kader van de omgevingsvergunning gehanteerd. Tevens zijn landbouwgronden uit productie genomen en wordt een manege wegbestemd. Ook aan deze gronden is de bestemming 'Natuur' toegekend.

Artikel 7 - Verkeer

Voor de gehele Buitenring met bijbehorende bermstroken, taluds en watergangen is de bestemming 'Verkeer' opgenomen. Mede gelet op het bepaalde in artikel 3.3.1 Bro is geregeld dat binnen deze bestemming verkeerswegen zijn toegestaan met maximaal 2x2 rijstroken inclusief alle bijbehorende voorzieningen. Watergangen zijn eveneens binnen de bestemming mogelijk, waterbuffers zijn met een aanduiding 'waterbuffer' aangegeven danwel met de bestemming 'Water'.

Voor de A76 en de geluidschermen zijn eveneens aanduidingen opgenomen. Met een binnenplanse afwijking (omgevingsvergunning) is het mogelijk om met de geluidschermen te schuiven mits de geluidbelasting niet verslechtert. Faunapassages en ecoducten zijn eveneens met aanduidingen opgenomen.

In deze bestemming zijn tevens enkele voorwaardelijke verplichtingen opgenomen die voortvloeien uit de passende beoordeling. Voor ingebruikname van de weg dient voldaan te zijn aan deze verplichtingen. Hiervoor is ter plaatse van de Brunsummerheide de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - scherm' en de aanduiding 'specifieke vorm van natuur - ecoduct' opgenomen en is voor een tweetal delen van het plangebied de aanduiding 'specifieke vorm van verkeer - snelheidsbeperking' opgenomen. Ook compenseert de bestemming via een aanduiding 'parkeerterrein' het verlies aan parkeerruimte van Gaia Zoo.

Artikel 8 - Verkeer - Railverkeer

Voor de gronden ter plaatse van het spoor is de bestemming 'Verkeer – Railverkeer' opgenomen. Buiten de functies die genoemd zijn onder de bestemming 'Verkeer' zijn hier tevens spoorwegen toegestaan met bijbehorende voorzieningen.

Artikel 9 - Water - Primair water

Binnen deze bestemming zijn primaire watergangen opgenomen die niet binnen de bestemming 'Verkeer' gelegen zijn alsmede waterbergingsvoorzieningen.

Ook de Beeklopen die de Buitenring kruisen (al dan niet verlegd) hebben de bestemming 'Water - Primair water' gekregen.

Artikel 10, 11, 12, 13 en 14 - Leidingen (dubbelbestemmingen)

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreffen gasleidingen, een bovengrondse hoogspanningsleiding, rioolpersleidingen en waterleidingen. Om de belangen van deze leidingen te regelen zijn voor de leidingen inclusief de bijbehorende veiligheidsstroken zogenaamde dubbelbestemmingen opgenomen. De gronden waarop deze dubbelbestemmingen rusten zijn primair bestemd voor de aanwezige leidingen. Bouwwerken en werken voor de 'onderliggende' bestemming 'Verkeer' zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een afwijkmogelijkheid of een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van werken, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden (: aanlegvergunning) indien de belangen van de leiding niet worden geschaad.

Artikel 15 - Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Voor een deel van het plangebied geldt de dubbelbestemming 'Waarde - Archeologie'. Deze gronden zijn primair bestemd voor bescherming en behoud van archeologische waarden. Tevens is bepaald welke werken, geen gebouw zijnde en werkzaamheden uitsluitend toegestaan zijn met een afwijking in het kader van de omgevingsvergunning indien de belangen van de archeologische waarden niet worden geschaad. Speciaal van belang is dat zonder ontheffing in het kader van de omgevingsvergunning niet dieper mag worden gegraven dan 25 cm.

Artikel 16 - Waarde - Cultuurhistorie

De dubbelbestemming 'Waarde – Cultuurhistorie' is opgenomen ter behoud van de bescherming van het beschermd dorpsgezicht Amstenrade en ter bescherming van ter plaatse van de dubbelbestemming aanwezige laanbeplanting.

Artikel 17 - Waarde - Ecologie

Langs beeklopen die de bestemming 'Verkeer' kruisen is een zone aangewezen met ecologische waarden. Deze dubbelbestemming voorziet in de bescherming van daar aanwezige of verwachte natuur- en landschapswaarden.

Artikel 18 - Waterstaat - Beschermingszone primair water (dubbelbestemming)

Langs primaire watergangen ter hoogte van de bestemming 'Verkeer' is een beschermingszone aanwezig. Deze dubbelbestemming voorziet in de bescherming daarvan.

Artikel 19 - Waterstaat - Primair water (dubbelbestemming)

Beeklopen die de bestemming 'Verkeer' kruisen, zijn voorzien van een dubbelbestemming 'Primair water'. Deze dubbelbestemming voorziet in de instandhouding van de aanwezige beeklopen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 20 - Anti-dubbelbepaling

Hierin is geregeld dat gronden die reeds bij het toestaan van een bouwplan zijn meegenomen niet nog eens bij een nieuw bouwplan in aanmerking mogen worden genomen.

Artikel 21 - Algemene aanduidingsregels

In het inpassingsplan is een drietal gebiedsaanduidingen opgenomen:

- Een geurzone ten behoeve van het bergbezinkbassin Molenvaart. Binnen deze zone mogen geen geurgevoelige objecten worden opgericht.
- Een vrijwaringszone voor de A76.
- Een zoekgebied beekloopkruising voor de locatie Dentgenbach. Dit zoekgebied is opgenomen omdat ten tijde van de vaststelling van het inpassingsplan nog niet geheel zeker was waar de exacte kruising van de Buitenring met de beek zou worden gerealiseerd. De beekloopkruising wordt met de aanduiding mogelijk gemaakt binnen het zoekgebied.

Artikel 22 - Algemene afwijkingsregels

In dit artikel zijn de afwijkingsregels opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn. Het gaat hier om een afwijkingsregel die het mogelijk maakt om maximaal 10% van de in de regels opgenomen maten af te wijken, vanwege de noodzaak van een technisch betere realisatie van het project.

Artikel 23 - Algemene wijzigingsregels

De algemene wijzigingsregels die voor het hele plangebied van toepassing zijn, zijn in dit artikel opgenomen. Het is met een wijzigingsplan mogelijk om onder voorwaarden functieaanduidingen te verwijderen of te creëren of grenzen van bestemmingsvlakken en functieaanduidingen te wijzigen of gronden met de bestemming 'Leiding-Gas', 'Leiding-Riool', en 'Leiding-Water' te wijzigen door bestemmingsvlakken aan te passen, toe te voegen en/of te verwijderen.

Tevens is in dit artikel een wijzigingsbevoegdheid opgenomen welke het, onder voorwaarden, mogelijk maakt de Buitenring ter hoogte van de Rozenstraat te Vaesrade verdiept aan te leggen.

Artikel 24 - Overige regels

In dit artikel is aangegeven dat de regels waarnaar het plan verwijst, gelden zoals deze luiden op het moment van vaststelling van het plan. Tevens worden de algemene bepalingen van de bestemmingsplannen waarop het inpassingsplan betrekking heeft buiten toepassing verklaard.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 25 - Overgangsrecht

In dit artikel is het overgangsrecht met betrekking tot bouwwerken en gebruik opgenomen. Hierin is een regeling opgenomen om vergunde rechten die in strijd zijn met het inpassingsplan, te respecteren.

Artikel 26 - Slotregel

Dit laatste artikel geeft de titel van de regels aan.

7.2 Digitalisering

Het inpassingsplan voor de Buitenring is opgesteld conform de eisen vanuit de Wro, het Bro en de regels zoals deze zijn vastgelegd in de SVBP 2008. Met de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2008 worden bestemmingsplannen/inpassingsplannen op vergelijkbare wijze opgebouwd en op dezelfde wijze verbeeld. Zowel de toelichting, als de regels en de verbeelding zijn gedigitaliseerd.

8 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

8.1 Inleiding

Vanaf het jaar 1999 heeft de realisatie van de BPL met het opstarten van de m.e.r.-procedure in twee fasen concreet gestalte gekregen. Sindsdien zijn de nodige stappen gezet om tot een goede afstemming tussen de verschillende betrokkenen te komen. Tussen de verschillende overheden, maar ook met de omgeving is gecommuniceerd. Ook is de Buitenring in diverse beleidsdocumenten verankerd / meegenomen. In verscheidene provinciale, regionale en gemeentelijke beleidsdocumenten komt de Buitenring aan bod. In welke beleidsdocumenten de Buitenring precies aan de orde komt, is na te lezen in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

De Buitenring is ook onderwerp geweest van diverse milieueffectstudies. Het gaat enerzijds om milieueffectstudies, specifiek gericht op een tracé, anderzijds om milieueffectstudies die bij hebben gedragen aan de keuze voor het tracé. In het kader van de milieueffectstudies, plannen en visies heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met betrokkenen op Rijks, Provinciaal, regionaal en gemeentelijk niveau en is de Commissie voor de m.e.r. geconsulteerd. In hoofdstuk 3 van deze toelichting wordt kort ingegaan op de verschillende m.e.r.'en. Deze zijn ook als toelichtend document bij dit inpassingsplan raadpleegbaar. In dit hoofdstuk wordt inzicht gegeven in hoe afstemming en communicatie hebben plaatsgevonden. Door goed af te stemmen en goed te communiceren is getracht de regio (op alle niveaus), maar ook het Rijk en vele anderen bij het project / proces te betrekken. Afstemming en communicatie hebben zo zorgvuldig mogelijk plaatsgevonden. In dit hoofdstuk wordt met name ingegaan op het overleg dat heeft plaatsgevonden tussen betrokkenen. Eerst wordt ingegaan op de overlegstructuur rondom het project. Vervolgens komt het overleg met de Commissie voor de m.e.r. aan de orde, om aan te geven hoe zij bij de planvorming / milieueffectonderzoeken betrokken is geweest. Dit hoofdstuk maakt duidelijk dat een zorgvuldige voorbereiding heeft plaatsgevonden.

8.2 Overlegstructuur

Vanaf het begin van het project is de volgende overlegstructuur gehanteerd om op deze manier tot een gedeeld, aanvaardbaar eindresultaat te komen:

Bestuurlijk Overleg: In het Bestuurlijk Overleg hebben de gedeputeerde en de portefeuillehouder van Parkstad Limburg zitting. Zij overleggen over de Buitenring en bereiden samen het Regionaal Bestuurlijk Overleg voor.

Regionaal Bestuurlijk Overleg: Het overleg wordt gevoerd door vertegenwoordigers van de volgende gemeenten / organisaties:

- Dagelijks Bestuur Parkstad Limburg;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Nuth;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Heerlen;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Kerkrade;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Brunssum;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Landgraaf;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Onderbanken;
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schinnen;
- Waterschap Roer en Overmaas;
- Prorail;
- Rijkswaterstaat, Directie Limburg;
- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) (thans: Economische Zaken, Landbouw en Innovatie), Directie Zuid;
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) (thans: Infrastructuur en Milieu), Inspecties Regio Zuid;
- Limburgse Werknemers Vereniging (LWV);
- Kamer van Koophandel Zuid-Limburg.

In dit overleg stemmen de betrokken organisaties onderling af en worden besluiten genomen. Uit het overzicht hiervoor blijkt dat het overleg breed is opgezet, om veel belangen hier te kunnen afwegen.

Regionaal Ambtelijk Overleg: In dit overleg vindt op ambtelijk, op meer operationeel niveau afstemming plaats over de besluiten die in het Regionaal Bestuurlijk Overleg zijn genomen. De verschillende gemeenten zijn vertegenwoordigd in dit overleg.

Ander overleg

Naast deze overlegstructuur heeft de Provincie ook nog separaat overleg gevoerd met gemeenten, Waterschap, Ministerie van EL&I (voorheen: LNV), etc. Zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau hebben Provincie en gemeenten / instanties elkaar geïnformeerd over de Buitenring en zijn er besluiten genomen die door hebben gewerkt in voorliggend inpassingsplan.

Deze overleggen en communicatie dragen bij aan de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het initiatief en het draagvlak in de regio. Tijdens de inspraakprocedures in het kader van de m.e.r.-procedures en zienswijzentrajecten in het kader van beleidsplannen (zoals het POL) zijn inwoners van de regio geïnformeerd en hebben zij hun stem kunnen laten horen. In de verschillende nota's met betrekking tot inspraak en zienswijzen is aangegeven hoe deze zijn betrokken bij de verdere plan- en besluitvorming. Ook zijn er in het kader van de verschillende m.e.r.-procedures momenten georganiseerd waarop inwoners zijn ingelicht over de onderzoeken en de mogelijkheid hebben gehad tot het stellen van vragen. In het kader van het inpassingsplan zelf zijn inwoners van de regio in het kader van de zienswijzenperiode in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen en zijn ze nog nader geïnformeerd. Zie paragraaf 8.4 wat betreft het indienen van zienswijzen.

Bestuurders, burgers, bedrijven en instanties zijn gedurende de ontwikkeling van het ontwerp-inpassingsplan op diverse wijzen en op verschillende niveaus door de Provincie geïnformeerd en actief uitgenodigd om mee te denken over het planproces:

Door middel van bijeenkomsten

- Bestuurlijk Overleg met de portefeuillehouder mobiliteit van Parkstad Limburg;
- Regionaal Bestuurlijk Overleg, waarin alle portefeuillehouders mobiliteit van de betrokken gemeenten Nuth, Schinnen, Heerlen, Brunssum, Onderbanken, Landgraaf en Kerkrade, alsmede Parkstad Limburg, zitting hebben. Bovendien hebben hier Waterschap, Prorail, Limburgse werkgevers Vereniging, Kamer van Koophandel en VROM zitting in;
- Periodiek bestuurlijk en ambtelijk overleg met diverse gemeenten;
- Informatiebijeenkomsten met vertegenwoordigers van bedrijven(terreinen), instellingen, bewoners(groepen) en andere belangengroeperingen;
- Bestuursconferentie op 28 juni 2010, in aanwezigheid van de leden van de gemeenteraden van de betrokken Parkstadgemeenten;
- Open informatiemarkten op 2 en 3 juli 2010 in het Parkstad Limburg Stadion waar iedereen welkom was. Tijdens deze informatiemarkt was zeer diverse informatie beschikbaar (informatiepanelen, kaarmateriaal, visualisaties van de Buitenring, informatiefilm over het tracé) en kon men deskundigen (juristen, themadeskundigen) raadplegen, bijvoorbeeld indien men een zienswijze wilde indienen. Voor vragen over grondverwerving waren rentmeesters aanwezig.
- Informatiemarkt op 12 juli 2010 in de gemeente Nuth;
- Bestuursconferentie op 12 maart 2012, in aanwezigheid van de leden van de gemeenteraden van de betrokken Parkstadgemeenten;
- Open informatiedagen op 18 en 19 juni 2012 in het Parkstad Limburg Stadion waar iedereen welkom was. Tijdens deze informatiemarkt was zeer diverse informatie beschikbaar (informatiepanelen, kaarmateriaal, visualisaties van de Buitenring, informatiefilm over het tracé) en kon men deskundigen (juristen, themadeskundigen) raadplegen. Voor vragen over grondverwerving waren rentmeesters aanwezig. De focus tijdens deze dagen lag op de wijzigingen ten opzichte van het vernietigde Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2010.

Genoemde bijeenkomsten vonden als regel plaats op basis van initiatief daartoe van de Provincie; soms namen andere partijen daartoe het initiatief. Een aantal van de bijeenkomsten was gebaseerd op de wettelijke taken die de Provincie heeft in het kader van het Besluit ruimtelijke ordening. In dat kader heeft formeel vooroverleg plaatsgevonden over diverse onderdelen en fasen van het Ontwerp-inpassingsplan met alle gemeenten, Parkstad Limburg, het Waterschap Roer en Overmaas en de Rijksadviseurs. In mei en juni 2010 hebben met een aantal partijen, waaronder de gemeenten, afrondende (ambtelijke) overleggen plaatsgevonden en is de inhoud van het ter visie gelegde ontwerp-inpassingsplan, het Omgevingsplan en de studie 'Toetsing op doelbereik & MKBA' besproken. Grensoverschrijdend en informierend overleg heeft plaatsgevonden met de eerstverantwoordelijke wethouder van de Stadt Aachen en de burgemeester en eerstverantwoordelijke wethouder van de Stadt Herzogenrath.

Door middel van documentatie

Diverse publicaties: nieuwsbrieven en advertenties

- Vooral in de fase voorafgaand aan de ter inzage legging van het ontwerp-inpassingsplan zijn advertenties geplaatst in regionale dag- en weekbladen, ook in het aangrenzende Duitse gebied. Voorts zijn brochures gemaakt van het ontwerp-inpassingsplan en de aansluiting bij Nuth. Een nieuwsbrief met alle informatie over de ter inzage legging en de informatiemarkt is breed verspreid in Parkstad.
- Website www.buitenring.nl. Via de website heeft eenieder toegang tot alle relevante stukken, en wordt nieuws verspreid over nieuwe publicaties en bijeenkomsten. De website voorziet in een behoefte, gezien de regelmatige ontvangst van vragen via de link info@buitenringparkstadlimburg.nl.
- Ter inzage leggen van stukken in de gemeentehuizen van de betrokken Parkstadgemeenten, bij Parkstad Limburg, in de kantoren van de Städteregion Aachen, de Stadt Aachen en de Kreis Heinsberg, en in de bibliotheek van de provincie Limburg.

In het kader van het inpassingsplan 2012 zijn bestuurders, burgers, bedrijven en instanties gedurende de periode tot vaststelling van het inpassingsplan 2012, als volgt geïnformeerd:

- Bestuursconferentie op 12 maart 2012, in aanwezigheid van de leden van de gemeenteraden van de betrokken Parkstadgemeenten;
- Open informatiedagen op 13 en 14 juni 2012 in het Parkstad Limburg Stadion waar iedereen welkom was. Tijdens deze informatiemarkt was zeer diverse informatie beschikbaar (informatiepanelen, kaarmateriaal, visualisaties van de Buitenring, informatiefilm over het tracé) en kon men deskundigen (juristen, themadeskundigen) raadplegen. Voor vragen over grondverwerving waren rentmeesters aanwezig. De focus tijdens deze dagen lag op de wijzigingen ten opzichte van het vernietigde Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg 2010;

Deze bijeenkomsten vonden plaats op initiatief daartoe van de Provincie. Tevens heeft op ambtelijk niveau afstemmingsoverleg plaatsgevonden met de betrokken gemeenten, Parkstad Limburg, en Waterschap Roer en Overmaas.

Aanbesteding

Inmiddels is het werk voor de Buitenring gegund.

8.3 Commissie voor de m.e.r.

In deze paragraaf wordt de rol van de Commissie voor de m.e.r. in relatie tot de voorbereiding van de besluitvorming over de Buitenring en de advisering van de Commissie voor de m.e.r. daaromtrent, in algemene zin nader toegelicht.

Ook blijkt uit deze paragraaf de onafhankelijkheid van de Commissie voor de m.e.r. Dit wordt van groot belang geacht, gezien de rol die de verschillende m.e.r.-procedures in de besluitvorming hebben gespeeld. Deze procedures worden specifiek per m.e.r. toegelicht in hoofdstuk 3.

De Commissie voor de m.e.r. (milieu effect rapportage) is een onafhankelijk adviseur bij m.e.r.-procedures. De Commissie voor de m.e.r. adviseert het (bevoegd gezag) over de inhoud van milieueffectrapporten (MERs). Het 'bevoegd gezag' is het bestuursorgaan, dat een besluit moet nemen over een m.e.r.-plichtige activiteit. Voor het besluit over het inpassingsplan zijn dat Provinciale Staten van de Provincie Limburg. Met een m.e.r. worden de mogelijke milieugevolgen van een besluit in beeld gebracht, vóórdat het besluit wordt genomen. Zo kan de overheid, die het besluit neemt (het bevoegd gezag), de milieugevolgen bij haar afwegingen betrekken.

De Commissie voor de m.e.r. adviseert over de inhoud van milieueffectrapportages (MER). Zij kan aangeven:

- wat er in het kader van een m.e.r. onderzocht moet worden; of in een MER alle informatie staat die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te kunnen laten wegen bij een besluit.
- De Commissie voor de m.e.r. is niet betrokken bij de uiteindelijke besluitvorming of politieke afwegingen over de m.e.r.-plichtige activiteit zelf. Zij maakt geen keuze tussen alternatieven, die in een MER beschreven worden. Dit is de taak van het bevoegd gezag.
- Het is belangrijk dat de Commissie voor de m.e.r. geen enkele betrokkenheid heeft bij een initiatief, de besluitnemer of de initiatiefnemer. Om vanuit een onafhankelijke positie te kunnen adviseren aan overheden is de Commissie voor de m.e.r. geen onderdeel van de overheid, maar een zelfstandige stichting.

Per m.e.r.-procedure stelt de Commissie een werkgroep samen. Daarvoor huurt zij deskundigen op relevante vakgebieden in. Deze vakexperts werken bij overheden, universiteiten en in het bedrijfsleven. Daardoor zijn ze op de hoogte van de laatste ontwikkelingen op hun vakgebied. Zij worden ingehuurd op persoonlijke titel en op basis van hun persoonlijke kennis.

Uiteraard wordt de onafhankelijke positie streng bewaakt. Werkgroepleden mogen op geen enkele wijze betrokken zijn bij het project waarover de werkgroep adviseert. Daarom moet het bevoegd gezag akkoord gaan met de samenstelling van de werkgroep.

8.4 Zienswijzen

Zienswijzen 2010

Zoals ook hiervoor is aangegeven heeft er een gedegen voorbereiding van het plan plaatsgevonden en is er met diverse betrokkenen uitvoerig gesproken. Het traject om te komen tot dit inpassingsplan loopt al geruime tijd. Ook is in overleg met de diverse betrokkenen het tracé op onderdelen gewijzigd om zo tot een voor iedereen zo optimaal mogelijk plan te komen.

De Provincie moet de belanghebbende natuurlijke en rechtspersonen betrekken bij de voorbereiding van ruimtelijke plannen of de herziening daarvan.

Gedeputeerde Staten plegen bij de voorbereiding van een inpassingsplan overleg met de besturen van bij het plan betrokken gemeenten en Waterschappen en met die diensten van het Rijk die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening en/of die belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn.

Op de voorbereiding van een inpassingsplan is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Het ontwerp-inpassingsplan heeft ter visie gelegen in de periode van 17 juni tot en met 28 juli 2010. Naast het ontwerp-inpassingsplan was men tevens in de gelegenheid om kennis te nemen van en zienswijzen in te dienen tegen de inhoud van een drietal andere nota's, waarmee het totaal aantal ter inzage gelegde nota's op vier kwam:

1. Ontwerp-Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg
2. 1e aanvulling MER Buitenring
3. 2e aanvulling MER Buitenring
4. Tracénota/MER Aansluiting Nuth

Tegelijkertijd heeft het ontwerp-hogere waarden besluit Wet geluidhinder ter inzage gelegen. Dit besluit doorliep een aparte procedure. De reactie van Gedeputeerde Staten op de zienswijzen over het hogere waarden besluit zijn als bijlage opgenomen in het definitieve hogere waardenbesluit.

Verder heeft nog apart ter visie gelegen en is aan alle reclamanten toegezonden: bijlage 2 bij het akoestisch onderzoek (deelrapport 10A, d.d. 4 juni 2010), aangezien dit niet volledig was. De verkeersgegevens welke ten grondslag liggen aan de akoestische berekeningen ontbraken. Om deze omissie te herstellen zijn op 3 augustus 2010 de ontbrekende verkeersgegevens toegevoegd en heeft het rapport vervolgens vier weken ter visie gelegen. Ook de zienswijzen, die naar aanleiding hiervan zijn binnen gekomen, zijn in de nota zienswijzen opgenomen.

Naar aanleiding van de ingediende zienswijzen hebben Provinciale Staten een besluit genomen over een aantal door te voeren wijzigingen. Hierna wordt een aantal wijzigingen kort aangehaald. Eén van de wijzigingen betreft de opname in de planregels van beschermende bepalingen voor het beschermd dorpsgezicht Amstenrade. Ook wordt in de toelichting uitgebreider aandacht besteed aan het beschermd dorpsgezicht en dit is als zodanig op de verbeelding aangegeven.

Daarnaast hebben enkele zienswijzen van reclamanten aanleiding gegeven tot het aanpassen van het ontwerp op ondergeschikte onderdelen. Hierdoor is ook de verbeelding aangepast en voor enkele percelen de bestemming gewijzigd. Dit, omdat de opgenomen bestemming niet aansluit bij het huidige en toekomstige gebruik van het betreffende perceel. Tevens zijn enkele aanpassingen op de verbeelding doorgevoerd om foutieve weergaves te herstellen.

Door verschillende indieners is erop gewezen dat de economische uitvoerbaarheid van de Buitenring onvoldoende verzekerd is. Zo zouden eventuele meerkosten van de uitvoering van het project, de kosten van het verwerven van de benodigde gronden en het verkrijgen van subsidies, niet verzekerd zijn. De Provincie wijst in dit verband op het feit dat zij initiatiefnemer van het project is en dat naast de Provincie en de Parkstadgemeenten, het Rijk en de Minister van Infrastructuur en Milieu bijdragen in de kosten voor de realisatie van het project. Tussen de Provincie en de Parkstadgemeenten zijn financieringsovereenkomsten gesloten. Ook zijn subsidieaanvragen toegekend, zodat het inpassingsplan economisch uitvoerbaar is.

Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012

Zoals in paragraaf 1.1 al gemeld zijn doorgevoerde wijzigingen ten opzichte van het ontwerp-inpassingsplan van juni 2010, opgenomen in een Nota van Wijzigingen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar de wijzigingen die reeds bij vaststelling in 2010 zijn doorgevoerd en wijzigingen die in dit inpassingsplan zijn verwerkt.

De doorgevoerde wijzigingen leiden er niet toe dat naar aard en omvang sprake is van een wezenlijk ander plan. Om deze reden is bij de vaststelling teruggevallen op de reeds doorlopen procedure tot en met ter visie legging van het ontwerp-inpassingsplan in 2010. Er is derhalve geen nieuwe zienswijzenprocedure doorlopen. De wijzigingen op het inpassingsplan 2012 ten opzichte van het vernietigde inpassingsplan 2010, alsook nieuwe inzichten, die gevolgen hadden voor de beantwoording van de Nota van Zienswijzen 2010, zijn in een aparte aanvulling op de nota van zienswijzen vastgelegd. Hiertoe is de Aanvullende Nota van Zienswijzen 2012 opgesteld.

9 Economische uitvoerbaarheid

9.1 (Economische) uitvoerbaarheid

De totale investeringskosten van de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze is opgenomen in het inpassingsplan bedragen circa 390 miljoen euro.

De Provincie Limburg (als initiatiefnemer) is gezamenlijk met de regio Parkstad Limburg en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (voormalig: Verkeer en Waterstaat) verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van de aanleg van de Buitenring. In dat kader is tijdens het BO MIRT (Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) tussen het Rijk en de Provincie Limburg afgesproken dat het Rijk een bedrag van 63,50 miljoen euro zal bijdragen. Deze afspraak is in het convenant “bereikbaarheidsimpuls Limburg” vastgelegd. Tevens heeft het Rijk via de motie Van Geel een aanvullend bedrag van 15 miljoen euro beschikbaar gesteld.

In de afsprakenlijst Provincie Limburg- Parkstad Limburg d.d. 11 december 2003, is de afspraak vastgelegd dat beide partijen elk 50% van de kosten voor de aanleg van de Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg voor hun rekening nemen. Conform besluiten van Provinciale Staten d.d. 7 februari 2003, 8 april 2005 en 21 juni 2012 is de Provinciale bijdrage aan het budget gereserveerd. Bovenstaande afspraak (d.d. 11 december 2003) is verder uitgewerkt in het Bestuursconvenant van november/december 2005. Daarnaast is op 15 juli 2009 tussen de Provincie Limburg en Parkstad Limburg een aanvullende financieringsovereenkomst gesloten.

Alle voorgenoemde besluitvorming en gesloten overeenkomsten tezamen staan garant voor de kostendekking voor de aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg.

Grondverwerving

Om de Buitenring Parkstad Limburg fysiek aan te kunnen leggen, dient de Provincie de beschikking te hebben over de gronden. Getracht wordt om deze gronden middels minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Mocht minnelijke verwerving niet haalbaar blijken dan beschikt de Provincie op grond van titel 4 van de Ontheffingswet over de mogelijkheid om de gronden te onteigenen. Basis voor deze onteigening vormt het onderhavige inpassingsplan, waarin de betreffende gronden de bestemming Verkeer en Natuur en Berm krijgen. Hierbij geldt het uitgangspunt dat de plangrens van het inpassingsplan ook de uiteindelijke eigendomsgrens vormt en dat dit uiteindelijk - indien noodzakelijk - ook de onteigeningsgrens vormt.

Compensatie en mitigatie van natuurwaarden

Voorliggend initiatief voorziet in de aantasting van natuurwaarden ter plaatse en in de directe omgeving van de Buitenring. Vanuit dit oogpunt worden gronden / waarden gecompenseerd / gemitigeerd. Ook deze gronden worden (deels) verworven, net zoals de andere gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Buitenring. Zie ook het onderzoek met betrekking tot natuur. Zoals gezegd worden niet alle gronden verworven, maar blijven gronden ook in eigendom van gemeenten. Met de gemeenten zijn hieromtrent reeds afspraken gemaakt in het Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad 2005. De afspraken worden nader geconcretiseerd.

Bijlage 1: Toponiemenkaart

