

ONTWERP-INPASSINGSPLAN BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

PROVINCIE LIMBURG

TOELICHTING

11 juni 2010

074621953:0.40

B01055.000119.0410

Inhoud

1	Inleiding	9
1.1	Inleiding, aanleiding en doel	9
1.2	Ligging plangebied	11
1.3	Provinciaal inpassingsplan	12
1.4	Doel	14
1.5	Leeswijzer	17
2	Gebied en omgeving	19
2.1	Beschrijving en waardering plangebied en omgeving	19
2.2	Ontwikkelingen in de regio	22
3	Milieueffectrapportage	25
3.1	Inleiding	25
3.2	MER fase 1: Corridor-MER	27
3.3	MER fase 2: Tracénota/MER-UVS	29
3.3.1	Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n	29
3.3.2	Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n	33
3.4	Bestuurlijk Voorkeurstracé	35
3.5	Inspraak MER fase 2 en bestuurlijk voorkeurstracé	37
3.6	Tweede aanvulling MER Buitenring	37
3.6.1	TN / MER Aansluiting Nuth	40
4	Planbeschrijving	41
4.1	Uitgangspunten voor Tracékeuze en inpassing	41
4.2	Verkeer	42
4.3	Landschappelijke en stedenbouwkundige onderbouwing	46
4.3.1	Omgevingsplan	47
4.4	Het definitieve tracé	51
4.4.1	Hoofdpijnen tracékeuze	51
4.4.2	Nuth tot aan Hoensbroek	53
4.4.3	Hoensbroek / Vaesrade	55
4.4.4	Allee	58
4.4.5	Brunssum / Schinveld	60
4.4.6	Brunsummerheide / Landgraaf	64
4.4.7	Passage door Kerkrade	66
4.4.8	Aansluiting op de N281	70
4.5	Gebiedsontwikkeling	71
5	Beleidskader	73
5.1	Europees beleid	73
5.2	Grensoverschrijdend beleid	73
5.2.1	Gezamenlijke verklaring samenwerking grensoverschrijdende mer	73
5.2.2	MHHAL	73

5.3	Rijksbeleid	74
5.4	Provinciaal beleid	76
5.4.1	Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP)	76
5.4.2	Provinciaal Omgevingsplan Limburg 2006	77
5.4.3	POL-Aanvulling nieuwe Wet ruimtelijke ordening	77
5.4.4	Locatiebeleid tankstations langs provinciale wegen in Limburg	78
5.4.5	Landschapsvisie Zuid-Limburg	79
5.4.6	Omgevingsvisie Buitenring Parkstad Limburg	79
5.5	Regionaal beleid	80
5.5.1	Intergemeentelijke Structuurvisie Parkstad Limburg "Ruimte voor Park en Stad"	80
5.5.2	Regionaal Verkeer en Vervoerplan	81
5.5.3	Bestuursconvenant Binnen- en Buitenring Parkstad Limburg	82
5.5.4	Realiseringsconvenant Buitenring Parkstad Limburg	82
5.6	Gemeentelijk beleid	83
5.6.1	Vigerende bestemmingsplannen	83
6	Milieu- en overige aspecten	87
6.1	Geluid	87
6.2	Luchtkwaliteit	92
6.3	Bodem	98
6.4	Externe veiligheid	102
6.5	Ecologie	108
6.6	Waterparagraaf	116
6.7	Archeologie	119
6.8	Overige aspecten	125
6.8.1	Explosievenonderzoek	125
7	Juridische regeling	127
7.1	Ruimtelijk plan	127
7.1.1	Verbeelding	127
7.1.2	Regels	127
7.2	Digitalisering	130
8	Maatschappelijke uitvoerbaarheid	131
8.1	Inleiding	131
8.2	Overlegstructuur	131
8.3	Commissie voor de M.E.R.	132
8.4	Zienswijzen	133
9	Economische uitvoerbaarheid	135
9.1	(Economische) Uitvoerbaarheid	135
Bijlage 1	Overzicht waardering archeologische plaatsen inventariserend veldonderzoek (IVO) Buitenring Parkstad Limburg	137
Bijlage 2	Luchtfoto met toponiemen	139
Bijlage 3	Aandachtspunten voor het Inpassingsplan (Bijlage 1 nota Zienswijzen o.a. MER /UVS)	141

Separate bijlagen:

- Verbeelding in 14 delen en 1 verbeelding met dwarsprofielen

Rapportstructuur

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

Verklaring

IV Onderzoeken

##	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	Noodzakelijk ruimtebeslag wegontwerp
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	Inventariserend archeologisch onderzoek (Met als bijtekst: Evaluatierapport)
		7B	Adviesnotitie. (Met als bijtekst: Verder archeologisch (voor-) onderzoek)
8	Natuur	8A	Natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL
		8B	Natuurtoets Aansluiting Nuth
		8C	Natuurtoets Avantis
		8D	Passende Beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal
		8E	Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden

Brunssummerheide en Teverener Heide

9	Omgevingsplan		
10	Geluid en lucht	10A	Akoestisch onderzoek wegverkeerslawaaï
		10B	Luchtkwaliteitsonderzoek
11	Externe veiligheid		
12	Explosieven onderzoek		

V Toelichtende documenten

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, Tracenota / 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, Brunssummerheide 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 (POL)
42. Concept Omgevingsvisie Buitenring (2008)
43. Bestuurlijk standpunt voorkeustracé Buitenring Parkstad Limburg (2008)
44. Optimalisaties voorkeustracé (2009)
45. Verbeteringen geoptimaliseerde voorkeustracé (2009)
46. Uitkomsten vooroverleg instanties (2010)

HOOFDSTUK

1

Inleiding

1.1

INLEIDING, AANLEIDING EN DOEL

Inleiding

De Buitenring Parkstad Limburg (hierna: BPL) 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 Buitenring bestaat uit 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 (o.a. paragraaf 1.3) wordt ingegaan op de reden van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (afgekort: PIP, ook wel Inpassingsplan) en het Inpassingsplan zelf. Hierbij wordt ook stilgestaan bij de relatie tussen het Inpassingsplan en de Crisis- en herstelwet.

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 kris-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 wegategorisering 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: Ecorys Nederland b.v. m.m.v. ARCADIS, Buitenring Parkstad Limburg, 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 inpassingsplan. Aan de hand hiervan blijkt dat de doelen (soms impliciet en soms expliciet) een antwoord geven op de problemen. Verderop in het inpassingsplan wordt hier nader op ingegaan.

Doelen Buitenring

De hoofddoelstelling van de BPL is de verbetering van de economische en toeristisch-recreatieve positie van Parkstad Limburg door een verbetering van de ontsluitingsstructuur van de regio waarmee ook de bereikbaarheid, de verkeersleefbaarheid en de verkeersveiligheid een impuls krijgen.

HOOFDDOEL

SUBDOELSTELLINGEN

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.

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.

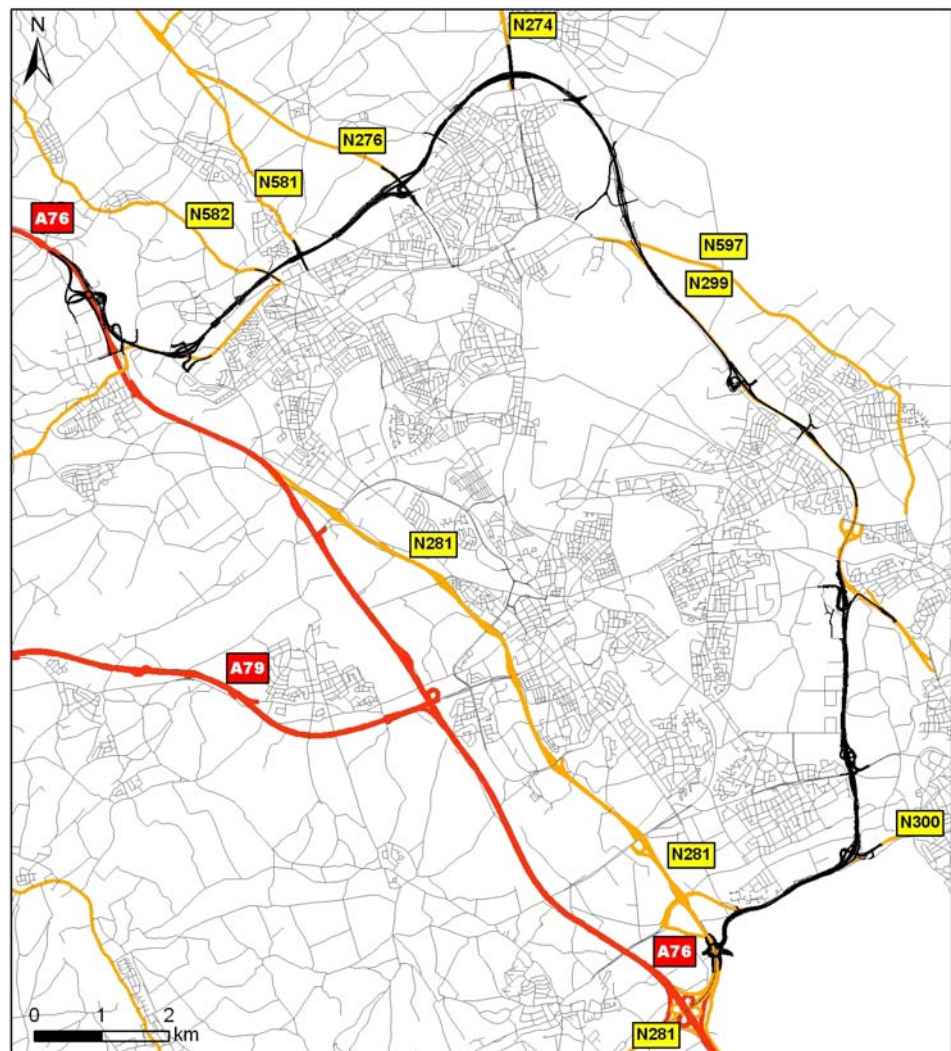
Korte beschrijving tracé Buitenring

Het tracé voor de BPL loopt vanaf de aansluiting op de A76 ter hoogte van bedrijventerrein de Horsel (inclusief aansluiting Nuth), ten noorden van Kathagen (Nuth), ten noorden van de sportvelden en begraafplaats langs Vaesrade en Amstenrade. Ter hoogte van de Hommerterweg, het Van Hövell tot Westerflietherhof, de Allee/Akerstraat-Noord en het Amstenraderveld wordt de weg verdiept aangelegd. Na de aansluiting op de N276 loopt het tracé langs Brunssum naar de N274 ten noorden van Brunssum. Het tracé loopt om Brunssum heen, over de Mijntenberg 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.

Afbeelding 1.1

Tracé Buitenring



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 van provinciaal belang een bestemmingsplan op provinciaal niveau op te stellen, een Provinciaal Inpassingsplan (hierna ook wel Inpassingsplan genoemd). 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 nieuwe Wro.

Het Inpassingsplan is het geëigende 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 planregels met een verbeelding opgesteld. Deze planregels en de verbeelding vormen, vergezeld door de toelichting, het Inpassingsplan.

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 gemeenten overschrijdend en provinciaal belang. Om samenhang (waaronder de ruimtelijke inpassing) en afstemming optimaal tot uiting te laten komen is een Inpassingsplan het meest geëigende juridisch-planologische 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 waarvoor de 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 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 (ca. een half jaar tijdswinst).

In de Crisis- en herstelwet is in afwijking van de Algemene wet bestuursrecht (artikel 8:1, eerste lid) opgenomen, dat een niet tot de centrale overheid behorende rechtspersoon die krachtens publiekrecht is ingesteld of een niet tot de centrale overheid behorend bestuursorgaan geen beroep kan instellen tegen een besluit, indien dat besluit niet is gericht tot die rechtspersoon of tot een orgaan van die rechtspersoon, onderscheidenlijk tot dat bestuursorgaan of tot de rechtspersoon waartoe dat bestuursorgaan behoort. De wettekst en de memorie van toelichting geven verschillende interpretaties van dit artikel. Op het moment van ter visie leggen van het ontwerp-Inpassingsplan is nog onduidelijk of het betreffende artikel tot gevolg heeft dat gemeenten geen beroep in kunnen stellen tegen het Inpassingsplan.

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 2^e Aanvulling MER niet voor advies toe te sturen aan de Commissie voor de m.e.r. De reden hiervoor is enerzijds 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, en anderzijds procedureel: de planning voor de besluitvorming door Provinciale Staten over het Inpassingsplan voor de Buitenring is strak en de Provincie wil geen enkel risico op vertraging lopen.

Voorop staat dat de door de Commissie voor de m.e.r. eerder geuite en gewenste zorgvuldigheid zondermeer in haar besluitvorming heeft meegenomen en betracht. Over het hiervoor genoemde besluit van de Provincie heeft vooraf overleg plaatsgevonden met de werkgroepsecretaris van de Commissie voor de m.e.r. 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. Ook hier wordt eerst ingegaan op het hoofddoel, waarna wordt ingegaan op de 7 subdoelen. In deze paragraaf wordt voornamelijk een kwalitatieve beschrijving van het doelbereik van de aanleg van de Buitenring gegeven. De bijbehorende kwantitatieve onderbouwing is opgenomen in deelrapport 3 bij dit Inpassingsplan.

HOOFDDOEL***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 met input van ARCADIS, 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 over de volledige lengte, 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.

SUBDOELEN***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 zal leiden 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-bestemmingsverkeer 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.

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 makkelijk 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 2 x 2 rijstroken

De Provincie Limburg zal de Buitenring realiseren als een weg met 2x2-rijstroken en een maximaal toegestane snelheid van 100 kilometer per uur. In de Startnotitie voor de tracé-MER van de Buitenring uit 2006 was dit gegeven reeds opgenomen. Omdat de Buitenring met 2x2 rijstroken de nodige 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 om over een beperkte lengte 2x1-rijstroken aan te leggen in het totale tracé van de Buitenring.

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. In paragraaf 4.2 van de toelichting wordt nader ingegaan op de noodzaak voor een wegprofiel van 2x2 rijstroken over het gehele tracé

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 (planregels en verbeelding) de basis voor de aanleg van de Buitenring. De planregels en verbeelding vormen samen het juridisch bindende deel van dit Inpassingsplan. De beschrijving van de planregels is opgenomen in hoofdstuk 7. In hoofdstuk 8 en 9 wordt aangegeven of 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 planregels en verbeelding.

HOOFDSTUK

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 landschapspatroon aanwezig.

Dit blijkt ook uit de luchtfoto van het plangebied op de volgende pagina. Ook achter in het rapport is een luchtfoto opgenomen met toponiemen op A3-formaat.

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.

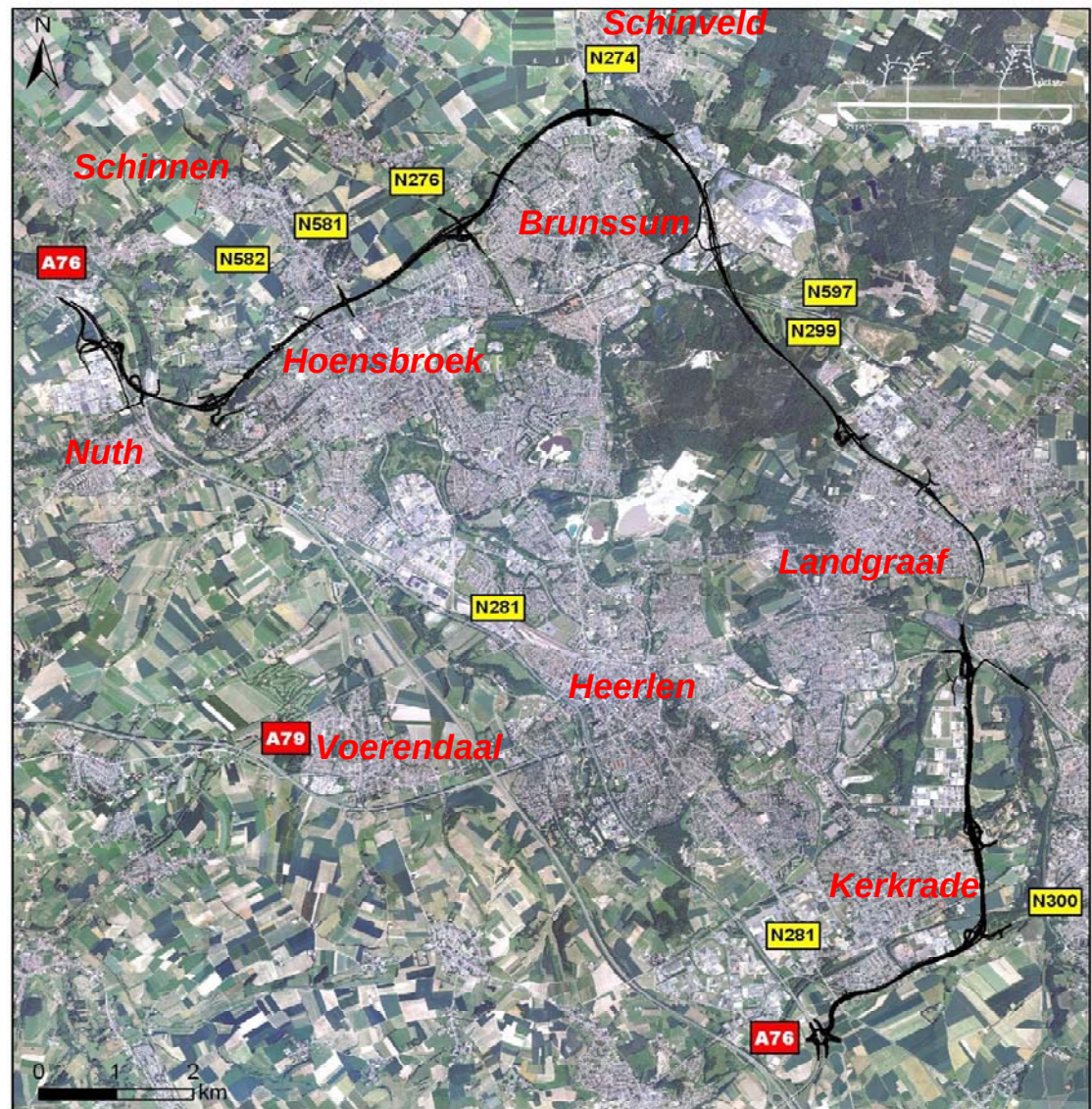
Knelpunten

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.

Afbeelding 2.2

Luchtfoto Buitenring Parkstad



Landschappelijk waardevolle gebieden

Vrijwel het hele Heuvelland Zuid-Limburg is, met uitzondering van het sterk verstedelijkte Parkstad Limburg, als Nationaal Landschap aangewezen.

Binnen Parkstad bestaan desondanks gebieden met een hoge landschappelijke waarde. De grootste gebieden zijn de Brunssummerheide, de Schinveldse bossen en ook het zacht glooiende open landbouwgebied ten noorden van Brunssum. De landschappelijke 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 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 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 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. 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.

Campus Avantis: nieuwe energie en medische technologie

Het grensoverschrijdende Avantis European Science and Business Park wordt het middelpunt voor nieuwe energie en medische technologie. Het thema energie ligt diep in Parkstad Limburg verankerd. Het geeft de regio weer het gezicht terug dat zij vroeger had.

Avantis European Science and Business Park is daarnaast het aangewezen gebied waar de samenwerking tussen de academische ziekenhuizen van Aachen en Maastricht op het vlak van medische technologie kan landen. Dit biedt nieuwe kansen voor Parkstad Limburg. 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 kansencusters 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.

HOOFDSTUK

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 1994 (Besluit m.e.r. 1994) en de Wet milieubeheer. Het Besluit m.e.r. 1994 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**AANLEG BPL IS M.E.R.-
PLICHTIG**

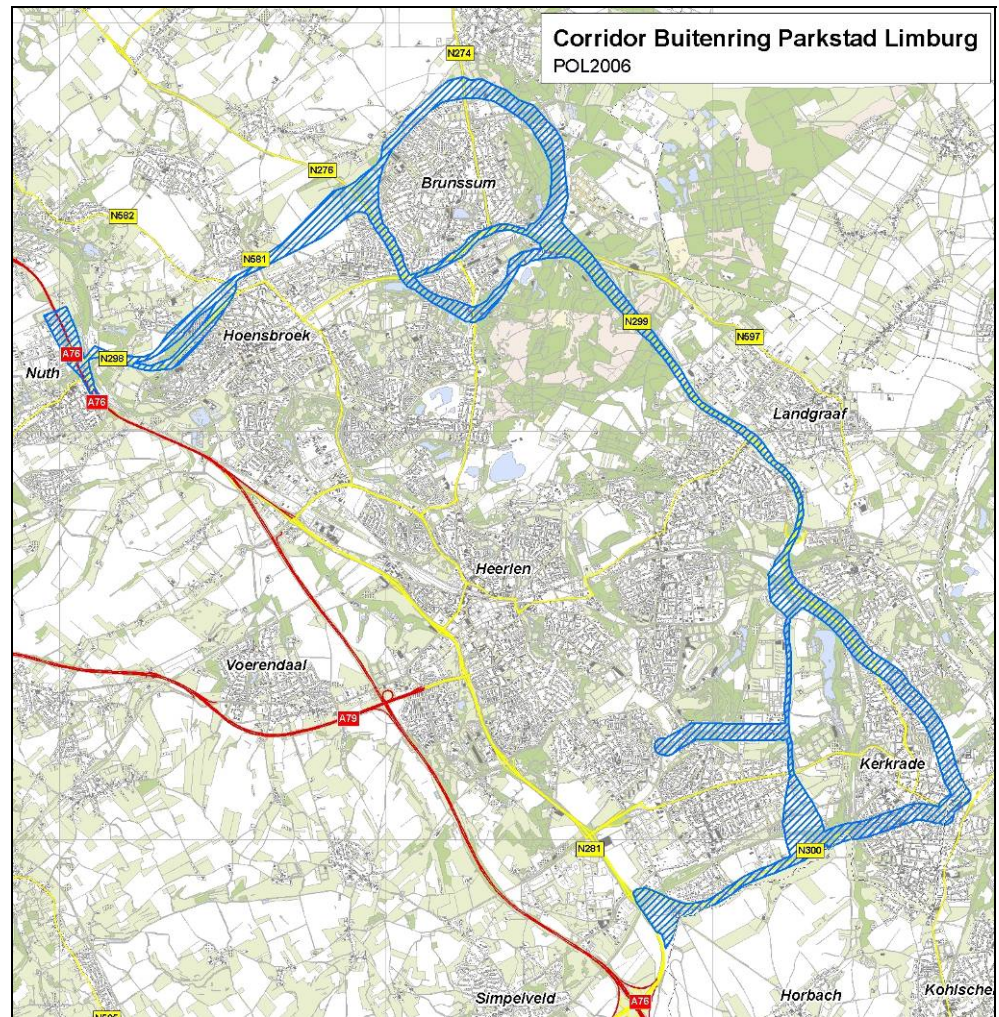
Het aanleggen van een weg met vier rijstroken met een lengte van 10 kilometer of langer is volgens bijlage C van het Besluit-m.e.r.1994 m.e.r.-plichtig. Omdat de BPL bestaat uit vier rijstroken en de lengte van nieuwe weggedeelten de norm van 10 kilometer overschrijdt, wordt voor de BPL een m.e.r.-procedure 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**MER FASE 1 GEKOPPELD
AAN CORRIDOR IN POL 2001**

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 POL2001 zijn in het POL2006 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 3.3.

Afbeelding 3.3

Corridor Buitenring Parkstad
Limburg, POL 2006

**MER fase 2**
**MER FASE 2 GEKOPPELD
AAN TRACÉKEUZE**

In 2006 hebben de Parkstad Limburg gemeenten, de gemeente Nuth en de Provincie Limburg bosloten 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 ter inzage legging van de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (kenmerk 110621/CE6/0J1/000213), 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 voorkeustracé voor de BPL bepaald. Het MER fase 2 en het bestuurlijk voorkeustracé hebben vervolgens 6 weken ter inzage gelegen. In deze periode heeft een ieder kunnen reageren op de inhoud van deze stukken.

EERSTE AANVULLING MER

De inhoud van het MER fase 2 is vervolgens getoetst door de Commissie voor de m.e.r.¹. 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 voorkeurstracé voor de Buitenring. De Provincie heeft dit besluit genomen door middel van een bestuurlijk standpunt over een voorkeurstracé. Dit bestuurlijk standpunt is gevoegd bij het Inpassingsplan onder V Toelichtende documenten.

TWEEDE AANVULLING MER

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 voorkeurstracé. In haar toetsingsadvies geeft de Commissie voor de m.e.r. aan dat in het kader van de uitwerking van dit voorkeurstracé 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.

MER aansluiting Nuth**SEPARAAT MER VOOR DE 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 minister van Verkeer en Waterstaat 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.

¹ In paragraaf 8.3 is een toelichting genomen op de rol van de Commissie m.e.r..

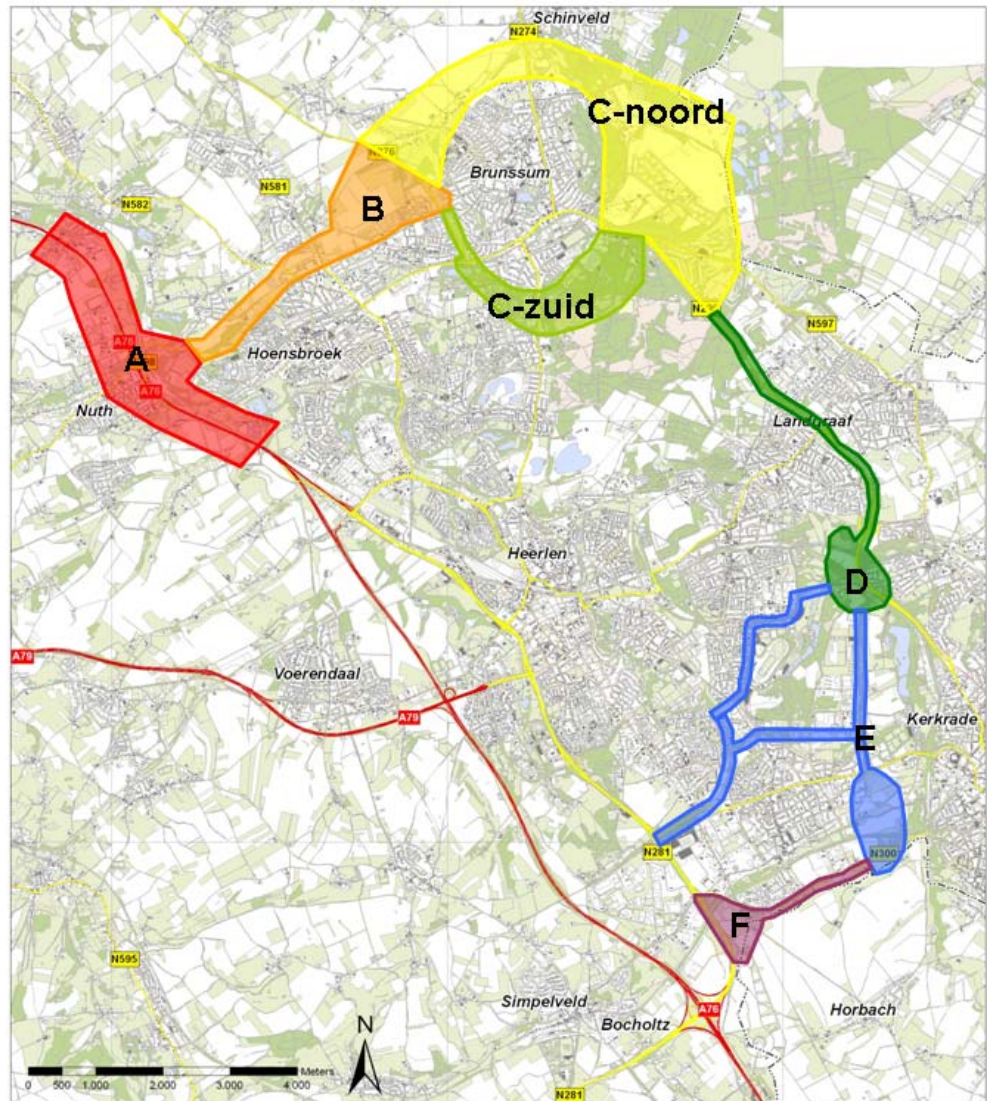
Zoekgebieden BPL

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).

Afbeelding 3.4

Indeling segmenten Corridor-MER



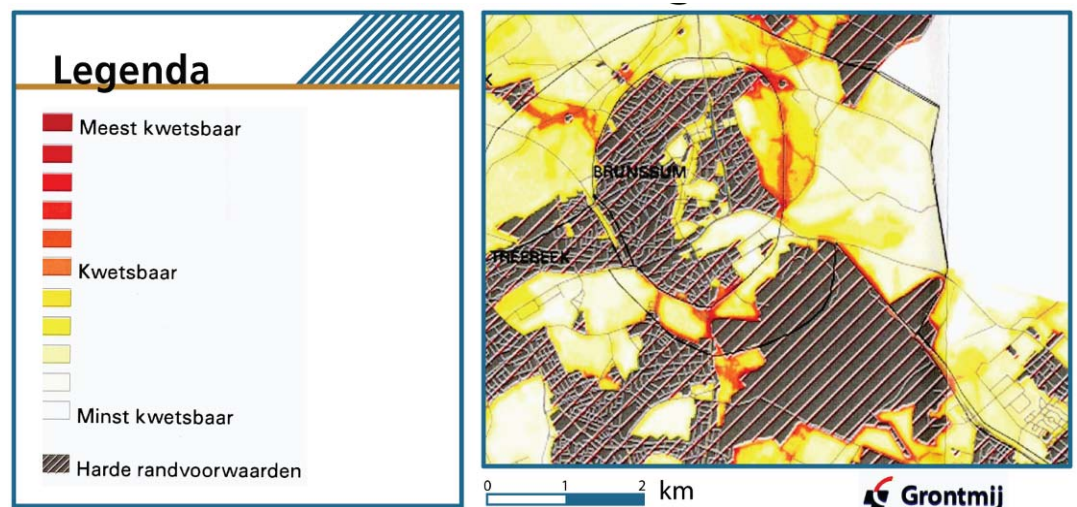
In het Corridor-MER zijn binnen deze segmenten de verschillende kwetsbaarheden in beeld gebracht voor de thema's:

- 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 3.5. 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 3.3.

Afbeelding 3.5

Kwetsbaarheidsbenadering
MER fase 1 Buitenring Parkstad
Limburg



Op 17 april 2001 heeft de Commissie voor de m.e.r. een positief 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

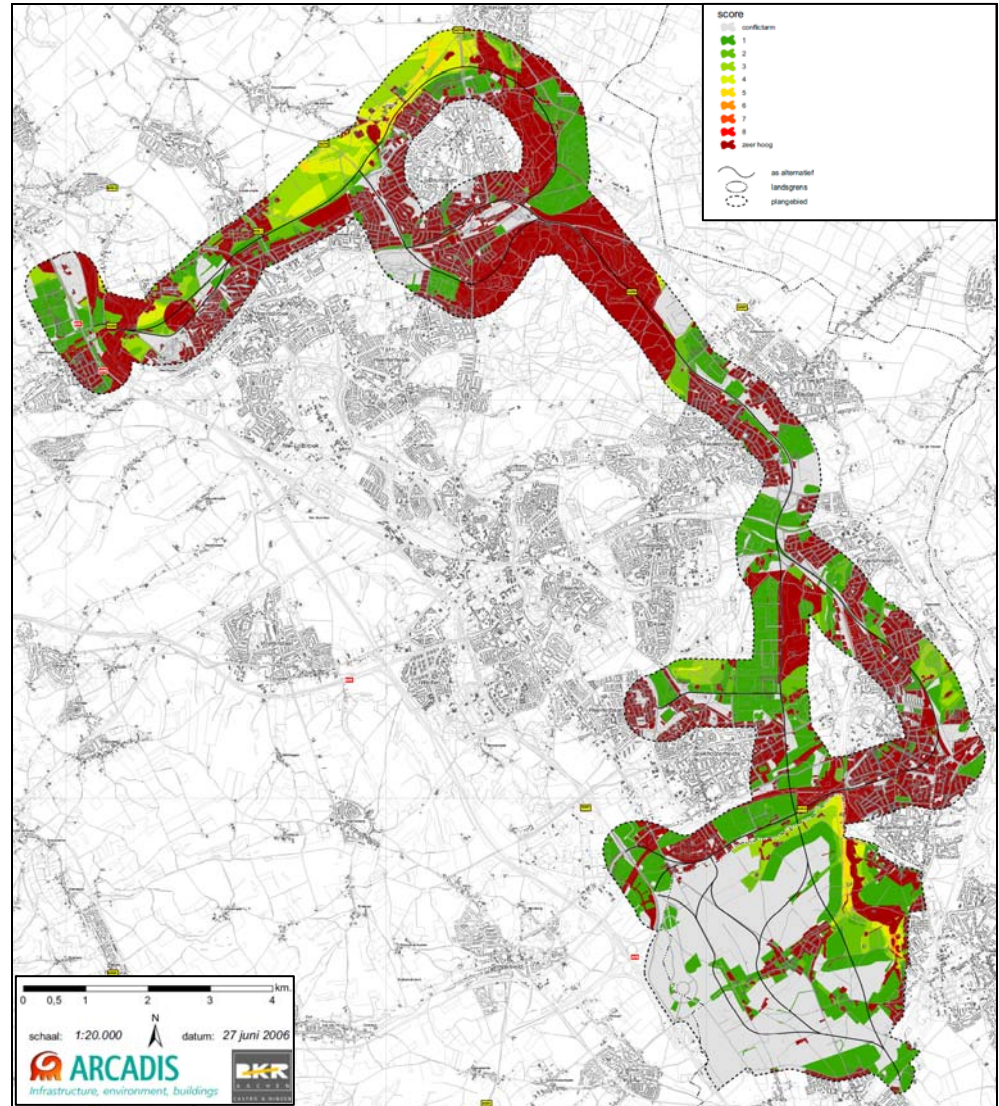
De m.e.r.-procedure fase 2 is gestart met het publiceren van de Startnotitie Tracénota/MER-UVS Buitenring Parkstad Limburg en B258n (kenmerk: 110621/CE6/0J1/000213) op 27 juni 2006. In de Startnotitie worden de tracéalternatieven voor de Buitenring gepresenteerd. Deze tracéalternatieven zijn bepaald 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 3.6.

Afbeelding 3.6

Conflictzonekaart BPL



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. Opstellen Conflictzonekaart.
In stap 4 zijn de verschillende themakaarten gecombineerd tot een Conflictzonekaart. Op deze kaart zijn conflictrijke en -arme zones te zien. Met behulp van deze zones en uitgangspunten en randvoorwaarden vanuit ontwerp, zijn reële tracéalternatieven en varianten ontwikkeld. Afbeelding 3.6 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.

Alternatieven BPL

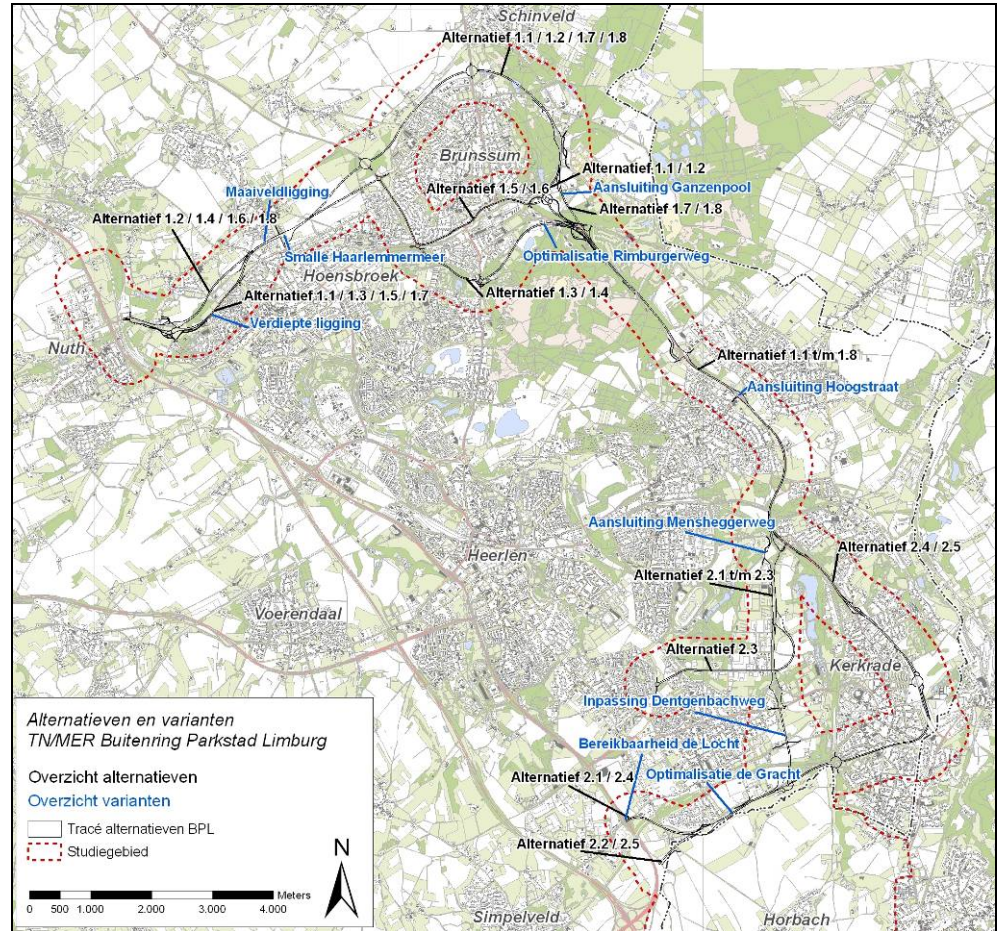
Op Afbeelding 3.7 zijn alle alternatieven opgenomen die in het MER fase 2 zijn onderzocht. In de afbeelding zijn ook de locaties aangegeven waarvoor variantenstudies zijn uitgevoerd. De Buitenring is opgesplitst in twee deelgebieden. Deelgebied Noord bevat de BPL vanaf de aansluiting op de A76 bij Nuth 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 3.7

Alternatieven TN/MER BPL

**Richtlijnen voor het MER**

De Startnotitie heeft 6 weken ter inzage gelegen. Eenieder 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 reliëfrijke 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 verbindingszone 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

Een verplicht onderdeel van het opstellen van een MER is het opnemen van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). 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 Natura2000 gebieden Geleenbeekdal en Brunssummerheide. Het resultaat van deze beoordeling is dat er geen significante effecten zijn te verwachten mits een set van maatregelen wordt genomen. In het kader van het Inpassingsplan is deze Passende Beoordeling geactualiseerd, zie deelrapporten 8D Passende Beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal en 8E Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Teverenerheide.

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 6A Waterparagraaf..

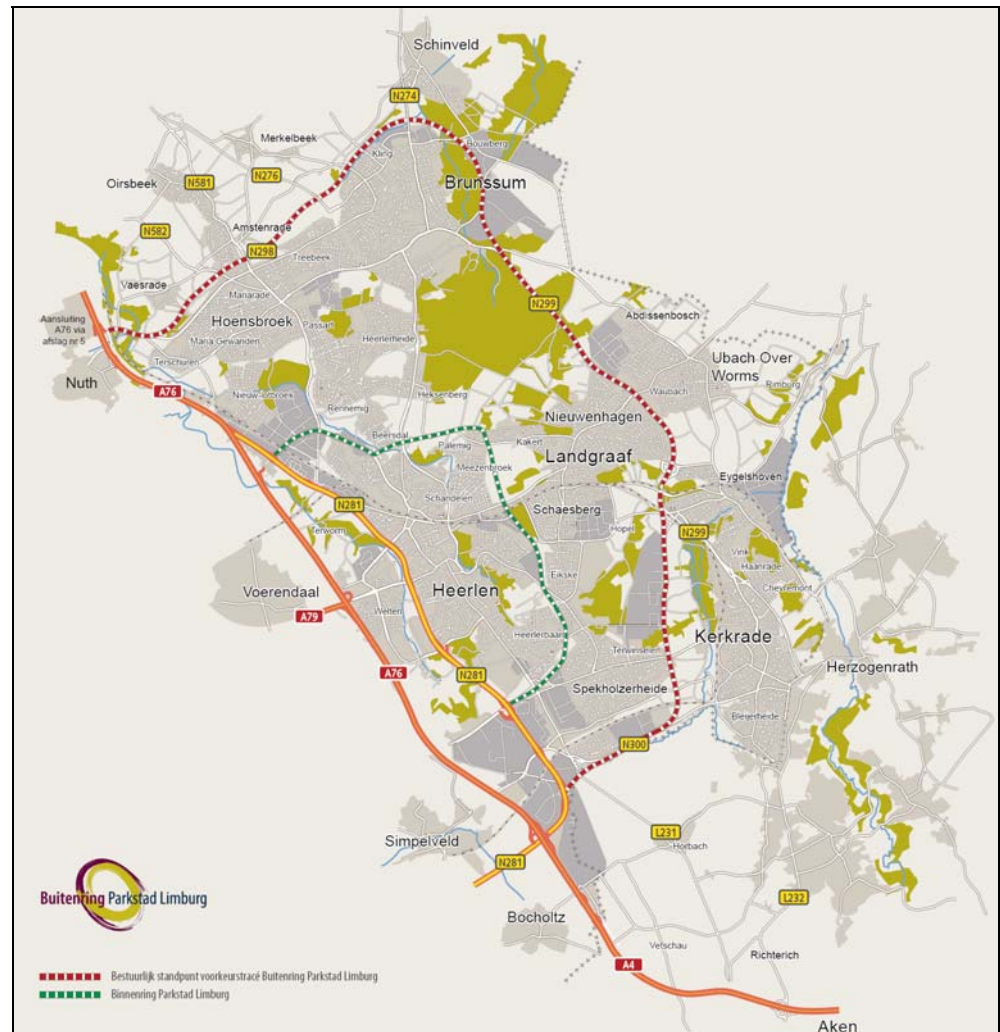
3.4**BESTUURLIJK VOORKEURSTRACÉ**

Mede op basis van de resultaten uit het MER fase 2 hebben Gedeputeerde Staten (GS) 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 voorkeurstracé is weergegeven in Afbeelding 3.6.

Afbeelding 3.8

Bestuurlijk voorkeurstracé



In paragraaf 4.5 wordt (per deelgebied) nader ingegaan op de gemaakte afwegingen bij de keuze voor het bestuurlijk voorkeurstracé. Alle afwegingen van GS zijn tevens opgenomen in het Bestuurlijk standpunt voorkeurstracé 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 voorkeurstracé 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 Brunsummerheide 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 het 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, GaiaPark, 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. Eenieder heeft door middel van het indienen van een zienswijze kunnen reageren op deze documenten. De ter inzage legging 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).

3.6

TWEDE AANVULLING MER BUITENRING

In haar toetsingsadvies over het MER fase 2 inclusief de eerste aanvulling, geeft de Commissie 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 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 Natura2000. Conclusie: Uit nader onderzoek is gebleken dat er vooralsnog geen significant negatieve effecten optreden als gevolg van de BPL. Het enige voorbehoud hierbij is dat de resultaten van de berekeningen voor stikstofdepositie nog niet beschikbaar zijn.
Plannen en projecten die niet zijn opgenomen in de NBW-vergunning en mogelijk toch in cumulatie significante gevolgen hebben voor Natura2000 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 Natura2000. Houd rekening met meerdere verbindingen tussen de natuurgebieden. Conclusie: Dit punt van zorg van de Commissie 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.

Omschrijving
Essentiële benodigde informatie
Houd rekening met archeologische vindplaatsen en met het tijdbeslag 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 aanbevelingen
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 Brunssummerstraat 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: De effecten van de optimalisaties wijken op onderdelen af van de effecten van het bestuurlijk voorkeustracé zoals beschreven in het MER. Voor die onderdelen waar dit het geval is, zijn deze effecten weergegeven in deze aanvulling. 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. Naast de in deze aanvulling beschreven optimalisaties heeft er nog een groot aantal kleinere wijzigingen plaatsgevonden. De effecten hiervan vallen binnen de bandbreedte van de effecten zoals beschreven in het MER.

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, wordt voor de aansluiting toch een separate m.e.r.-procedure² doorlopen. Dit omdat:

- De aansluiting buiten het studiegebied ligt dat onderzocht is in de Tracénota/MER-UVS voor de Buitenring. Daarmee sluit de milieuinformatie uit de Tracénota/MER-UVS BPL niet volledig en gebiedsdekkend aan op het Inpassingsplan voor de Buitenring, waaraan het MER gekoppeld is.
- 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.
- Er in het verleden nooit een ruimtelijke besluitvormingsprocedure voor de locatie van de aansluiting is doorlopen. De omgeving heeft wel zienswijzen op het voorkeurs tracé 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.

STARTNOTITIEFASE

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.

RICHTLIJNEN BEVOEGD GEZAG

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.

**AANVAARDBAARHEIDS-
BEOORDELING EN
INSPRAAK**

Na indiening van de Tracénota/MER heeft 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 volgt een inspraakperiode van 6 weken.

² MER (met hoofdletters) duidt op het rapport, m.e.r. (met kleine letters) op de procedure.

HOOFDSTUK

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 2 x 2 rijstroken, grasbermen van 6 meter en een middenberm met gras en een middengeleider.
- De ontwerp snelheid bedraagt 100 km/u.
- Er is een obstakelvrije zone.

- De weg is niet toegankelijk voor fietsers, bromfietzers, tractoren en overige motorvoertuigen met een beperkte snelheid.
- 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 wordt voor zover mogelijk geminimaliseerd.

4.2

VERKEER

Algemeen:

Ten behoeve van het Inpassingsplan is een verkeerskundig onderzoek verricht (Deelrapport 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 weggennet, 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. 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 bekend. 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-bevolkingsprognosegegevens 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 verkeerafwikkeling 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 voornamelijk 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 25.000 tot 35.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit betekent een behoorlijke verkeersaantrekkende werking op dit deel van het tracé.

Vanaf de Rimburcherweg tot aan het Gaiapark 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 Gaiapark 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 ruim 38% 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.

Onderbouwing 2x2 rijstroken

De BPL wordt in zijn geheel gerealiseerd als een weg met 2x2 rijstroken met een maximale snelheid van 100 kilometer per uur. Dit gegeven is al in de Startnotitie van de Buitenring Parkstad Limburg van 2006 opgenomen. In deze paragraaf wordt aangegeven waarom naar deze rijstrookindeling de voorkeur uitgaat boven een 2x1profiel.

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 gewenst³. 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. Alleen het tracédeel Hamstraat-Avantis overschrijdt deze grens niet, maar ligt met 21.200 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.

³ Het Handboek Wegontwerp (deel Stroomwegen) geeft aan dat de capaciteit van een 2x1 vormgeving onder ideale omstandigheden 1350 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 a 25.000 motorvoertuigen per etmaal in beide richtingen samen.

Oplossend vermogen onderliggend wegennet

Er wordt uitgegaan van een snelheidsregime op de BPL van maximaal 100 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 wordt ondersteund door enkele onderzoeken die in relatie tot de BPL zijn uitgevoerd. Op twee van deze onderzoeken, het rapport 'Toetsing op doelbereik & KBA' 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.

'Toetsing op doelbereik & MKBA' (Ecorys)

In het rapport 'Toetsing op doelbereik & MKBA' wordt een vergelijking gemaakt tussen het geoptimaliseerde en een versoberde voorkeurstracé. Het geoptimaliseerde voorkeurstracé van de BPL bestaat in dit rapport uit 2x2 rijstroken met ongelijkvloerse kruisingen en een snelheidsregime van 100 km/uur. Het versoberde voorkeurstracé 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 voorkeurstracé. De BPL is daarmee minder aantrekkelijk om te gebruiken bij (boven) regionale verplaatsingen in vergelijking met het geoptimaliseerde voorkeurstracé. 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.

Onderstaande afbeelding is ontleend aan het genoemde rapport en geeft het gebruik, uitgedrukt in verkeersintensiteit per etmaal, weer voor het geoptimaliseerde voorkeurstracé met een 2x2 profiel en het versoberde voorkeurstracé met een 2x1 profiel.

Tabel 4.1

Verkeersafname bij toepassing van een versoberd voorkeurstracé (2x1 rijstroken) t.o.v. de geoptimaliseerde voorkeursvariant.

Locatie Buitenring	Geoptimaliseerde voorkeursvariant	Versoberd voorkeurstrace	Vershil
- Ter hoogte van Vaesrade	34.100	26.600	-22%
- Ter hoogte van Amstenrade	35.500	28.100	-21%
- Ter hoogte van Brunssum-noord	26.400	20.700	-22%
- Ter hoogte van Brunssum-oost	21.500	14.800	-31%
- Ter hoogte van Brunsummerheide	29.400	23.200	-21%
- Ter hoogte van Landgraaf	18.900	13.400	-29%
- Ter hoogte van Dentgenbachweg	29.800	23.200	-22%
- Ter hoogte van Vauputsweg	28.700	22.600	-21%
- Ter hoogte van Hamstraat	21.900	16.600	-24%

Het versoberde voorkeurstracé 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. De tabel laat zien dat over de gehele lengte van de BPL bij een 2x1 profiel sprake is 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 congestie op de BPL ontstaat.

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

In het rapport ‘Toelichting modelresultaten BPL 2x1 / 80 km/h’ 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 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 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. 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 voorbereiding van deze ingreep. Alle betrokken partijen hechten zeer aan een inpassing, die recht doet aan de bijzondere kwaliteit van het landschap en aan de ambities van Parkstad Limburg om deze kwaliteit 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 geïntegreerd met de bestaande bijzondere kwaliteiten van het plangebied. Het Omgevingsplan zelf is niet juridisch bindend. Planregels 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. Voorgesteld wordt om een beeldkwaliteitsplan op te stellen als toetsingskader voor deze beoordeling."

Uitgangspunten

In opdracht van 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 uit. 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:

- Het linker 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 rechter 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 het 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. 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 onderslagbalken 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 (graftern). 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 contramal 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 geluidswerende 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 geluidsscherf 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.

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 Brunssummerheide 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 is beekbegeleidende beplanting en de inrichting van kruidenrijk grasland gewenst.

De uitvoering van de maatregelen uit het Landschapsplan Extra maakt geen onderdeel uit van de aanleg van de Buitenring. 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:

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

De begrenzing van de Uitwerkingsprojecten is 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 Omgevingsplan 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 4 gebieden doorsnijdt de Buitenring een complex landschap met een aaneenschakeling van overgangsprofielen. Het gaat om omgeving van de Geleenbeek, de kruising N 276, Strijkhagenbeek 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 Voorkeurstracé 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

Een verplicht onderdeel van het opstellen van een MER is het ontwikkelen van een Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). Het 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

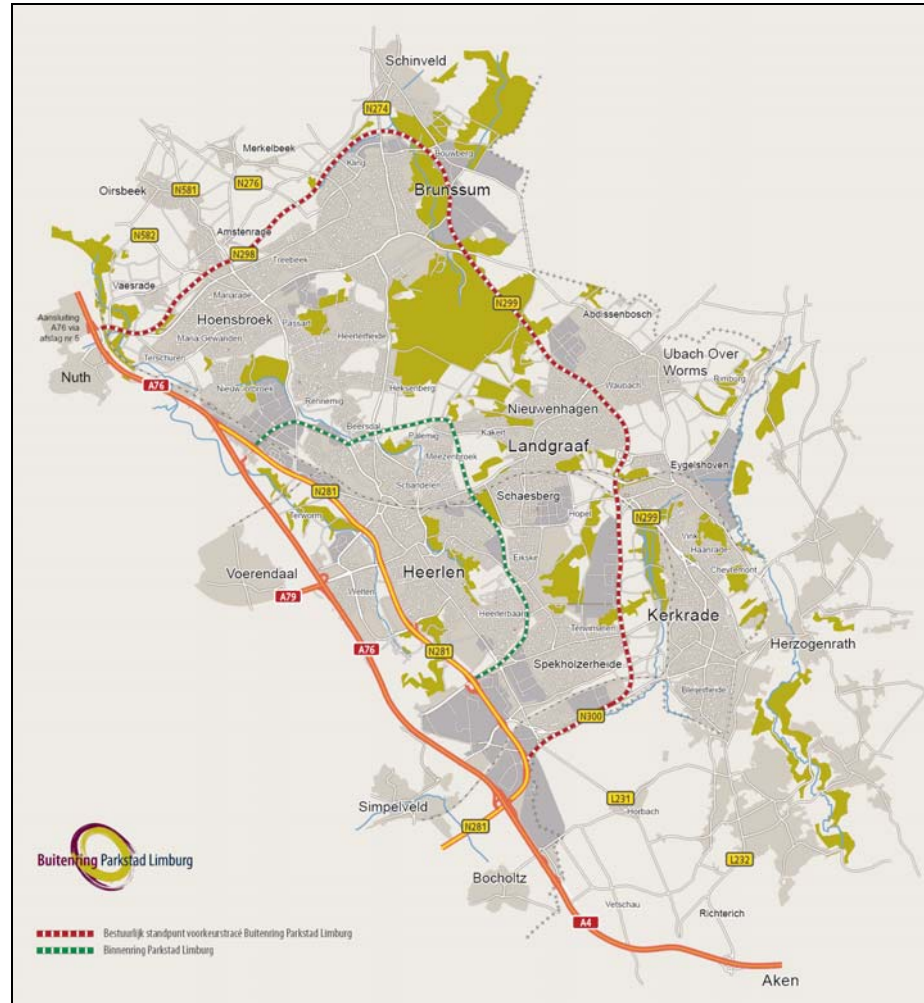
Een beknopte beschouwing van het MMA-tracé levert het volgende beeld op. Ter hoogte van Hoensbroek en Vaesrade loopt het MMA mens langs Vaesrade, terwijl het MMA omgeving gebruik maakt van de bestaande Randweg. In Brunssum is zowel het MMA mens als omgeving het zuidelijke tracé. In Kerkrade gaat het 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 de Rodaboulevard of via de rotonde van Avantis. Voor wat betreft de onderbouwing van het MMA wordt korthedshalve verwezen naar de TN/MER-UVS BPL.

Bestuurlijk Voorkeurstracé: 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 Voorkeurstracé voor de BPL, zie afbeelding hierna. Het bestuurlijk voorkeurstracé 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 voorkeurstracé wijkt dan ook op onderdelen af van het MMA uit de TN/MER-UVS BPL.

Afbeelding 4.9

Bestuurlijk voorkeustracé

***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.

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 voorkeustracé 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 Voorkeustracé***

In het bestuurlijk voorkeustracé 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

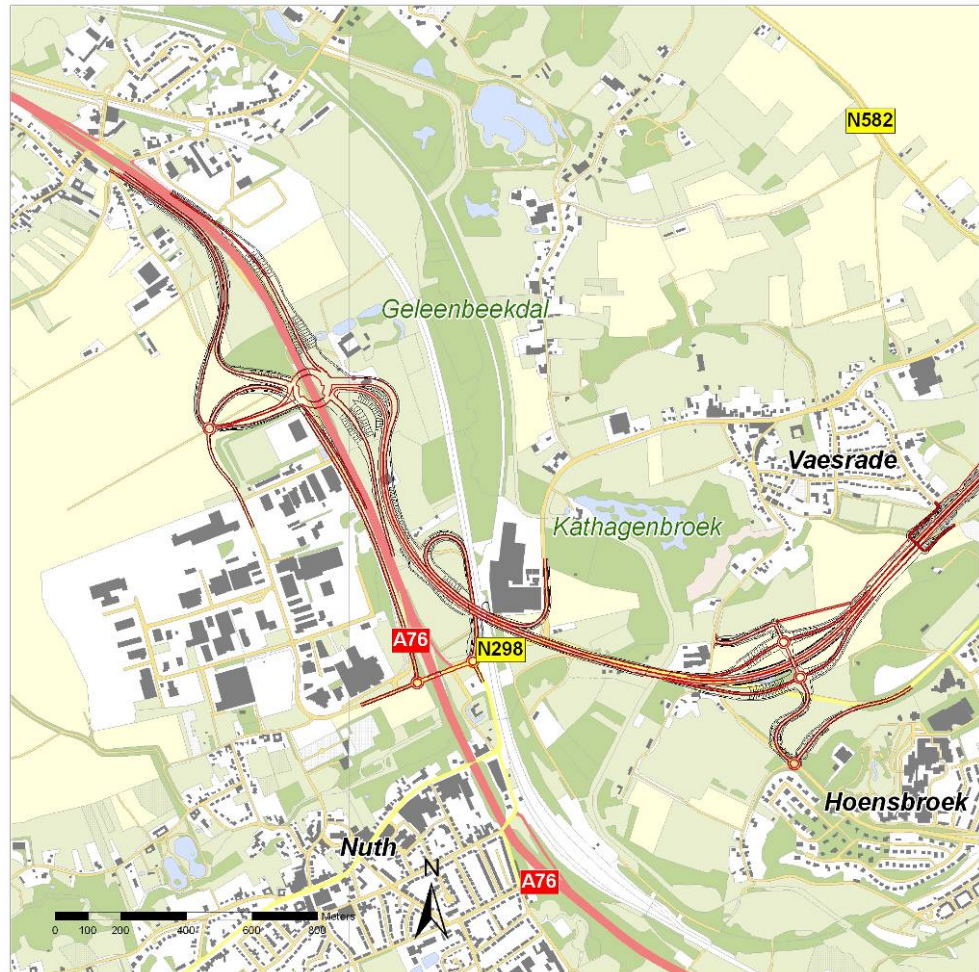
Het voorkeursalternatief heeft als hoofddoel om de invloed van de aansluiting Nuth op het Natura2000 gebied Geleenbeekdal te minimaliseren. Om deze reden is gekozen voor een compacte aansluitvorm van de Buitenring en het onderliggend wegennet op de A76. Om alle verkeerstromen goed te verwerken is een zogenaamd turboverkeersplein opgenomen.

Nadat het ontwerp uitvoerig is getoetst door Rijkswaterstaat en Geonius (in opdracht van de Provincie Limburg) is het ontwerp op 30 maart 2010 besproken. Tijdens dit overleg is het ontwerp ontwerptechnisch en verkeerstechnisch goedgekeurd. Op 23 april 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 in een overleg met Rijkswaterstaat, met behulp van het dynamische verkeersmodel 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 4.10

Voorkeursalternatief
Aansluiting Nuth



4.4.3

HOENSBROEK / VAESRADE

Bestuurlijk Voorkeurstracé

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 voorkeurstracé. 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 de natuur en het landschap. Voordeel van dit tracé is echter dat de toename van geluidhinder als gevolg van de komst van de Buitenring beter gereduceerd kan worden.

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. Dit ruimtebeslag wordt gemitigeerd door het voetbalveld in westelijke richting te verschuiven.

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 hersteld door de Rozenstraat de Buitenring bovenlangs te laten kruisen.

Maaiveldligging of verdiepte ligging

In de nota van zienswijzen op de TN/MER-UVS BPL en B258n geeft de Provincie aan dat zij de mogelijkheden zal onderzoeken om de geluidhinder voor de kern van Vaesrade te verminderen door het verdiept aanleggen van het tracé langs Vaesrade. In de tweede aanvulling op de TN/MER zijn de effecten van zowel een maaiveldligging als een verdiepte ligging onderzocht. Uit deze analyse blijkt dat er slechts kleine verschillen in geluidseffecten zijn tussen de maaiveldligging en de verdiepte ligging. Het verschil komt niet tot uiting in het aantal (ernstig) geluidgehinderden. Daarnaast wordt bij een verdiepte ligging de bodem sterker verstoord waardoor de kans op aantasting van archeologische waarden groter is. Vanwege het benodigde talud heeft een verdiepte ligging daarnaast een groter ruimtebeslag tot gevolg dan een maaiveldligging. Om deze redenen is in het Inpassingsplan uitgegaan van een maaiveldligging. Om de geluidhinder voor de kern van Vaesrade te verminderen is er wel voor gekozen om aan de noordzijde van de Buitenring een geluidswal aan te leggen.

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 à 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.

Lengteprofiel passage Vaesrade



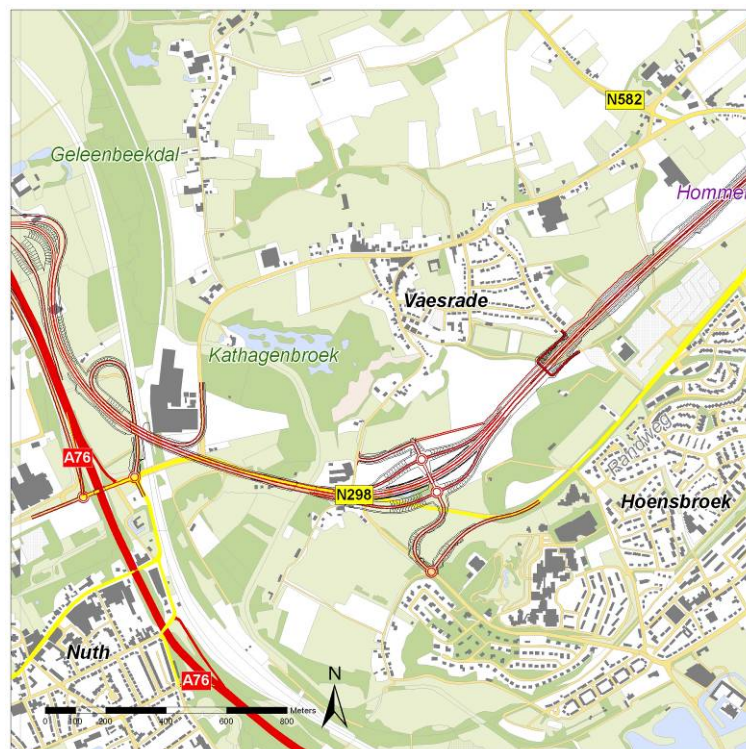
Definitief tracé

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

Afbeelding 4.12

Definitief 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 Westervlierhof 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 te verbreden van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. 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 afwikkelen. 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. Deze aansluitvorm kan de verkeerstroom goed afwikkelen. 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. Hierdoor wordt het ruimtebeslag van de Buitenring tot een minimum beperkt. Verder wordt de historische laanbeplanting langs de Allee hersteld en gecomplementeerd, 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 weersijden begrensd wordt door het open landelijk gebied.”

Afbeelding 4.13

Beschermd dorpsgezicht
Amstenrade



Ontzien percelen Van Hövell tot Westervlierhof

In het bestuurlijk voorkeurstracé heeft de BPL ruimtebeslag op enkele percelen aan de Van Hövell tot Westervlierhof. 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 4.14

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 verbinding te creëren tussen de Brunssummerheide en het Schutterspark, inclusief herstel van het oorspronkelijk natuurlijk evenwicht (Rode 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 kazernegebied. 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 voorkeurstracé 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 voorkeurstracé ruimtebeslag op het Bronnenbosje op. Dit bosje behoort tot de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) waardoor hier het 'nee, tenzij' principe geldt. Verder doorsnijdt het voorkeurstracé een droogdal van de Merkelbekerbeek. 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, Klingbeemden) afneemt, ondanks de verschuiving van het tracé richting deze woningen.

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 Merkelbeekbeek. 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 Merkelbeekbeek fysiek wordt ontzien.

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.

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 verbreedt dient te worden van 2x1 rijstroken naar 2x2 rijstroken. 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 Rode Beek. Deze beekkruising is uitgevoerd conform het voorstel uit het rapport Kruisingen BPL-waterlopen, uitvoeringsvoorstellen van Taken landschapsarchitectuur d.d. 15 juli 2009. De Rode Beek wordt omgelegd, waarbij de beek onder de BPL doorgaat en vervolgens aan de noordzijde ombuigt en aansluit op de huidige loop. De Kattekoelenvijver wordt gedempt en omgevormd naar een moeraszone. De Rode beek wordt meanderend door deze moeraszone geleid. De 'vuil' watertak van de Rode Beek wordt niet omgelegd en kruist de BPL ter plaatse van de bestaande loop.

Samenvoegen aansluitingen Ganzenpool en Rimburgerweg

In het bestuurlijk voorkeurs tracé 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 Natura2000 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 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 4.15

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 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 4.16. 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 4.16

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.

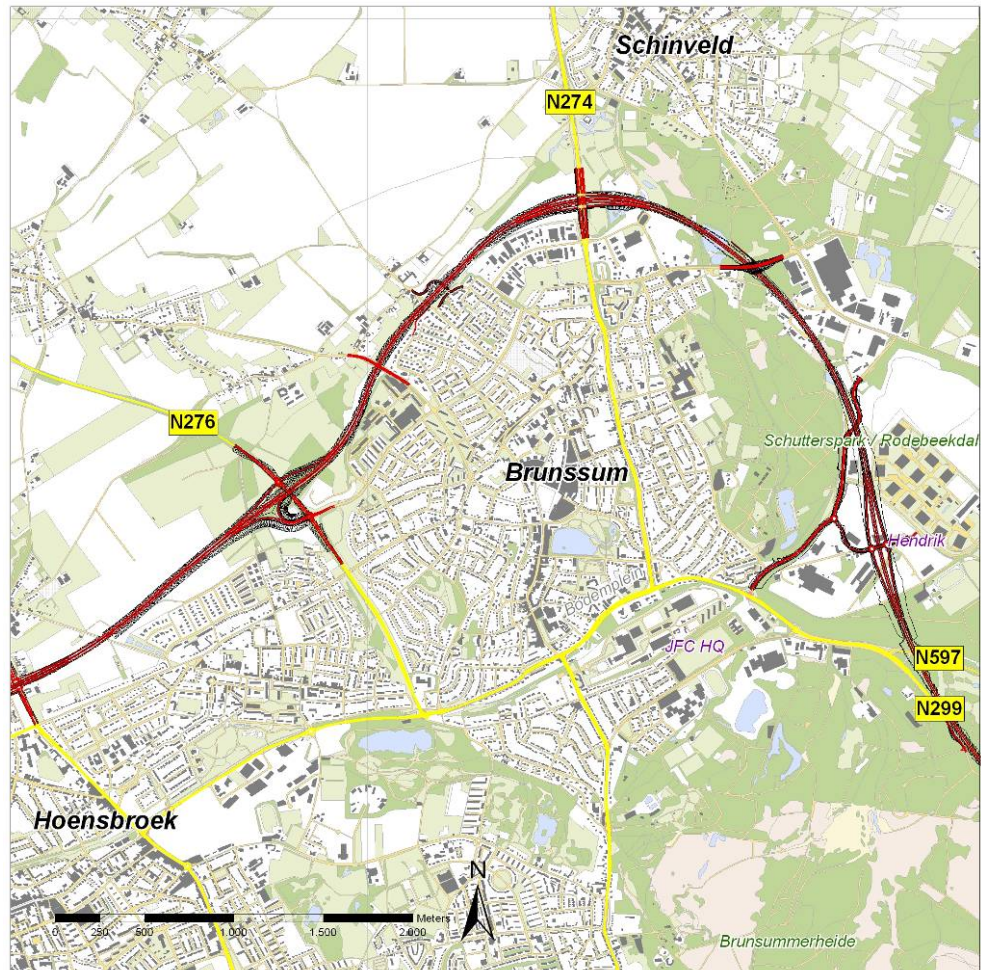
Definitief tracé

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

Afbeelding 4.17

Definitief tracé

Brunssum/Schinveld

**4.4.6****BRUNSSUMMERHEIDE / LANDGRAAF****Bestuurlijk voorkeustracé**

Ter hoogte van de Brunsummerheide volgt de BPL de bestaande N299 tot voorbij Landgraaf. De BPL passeert hierdoor het Natura2000 gebied de Brunsummerheide. Het tracé is zodanig gepositioneerd dat de parallelweg aan de westzijde in tact 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 voornamelijk geconcludeerd dat de BPL, inclusief de voorgenomen mitigerende maatregelen (zoals een ecoduct en een versmald profiel) geen significant effect op dit gebied heeft. Resultaten van berekeningen voor stikstofdepositie zijn echter nog niet bekend.

Bij Landgraaf is ervoor gekozen om de BPL niet aan te laten sluiten op de Hoogstraat. De belangrijkste reden hiervan is gelegen in het geringere ruimtebeslag op wonen en werken. Bovendien hebben kostenoverwegingen een rol gespeeld om deze aansluiting te laten vervallen. Hiermee vervalt bij de komst van de BPL de bestaande halve aansluiting van de N299 op de Hoogstraat.

Lokale afwegingen

Brunssummerheide

Om het Natura2000 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 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 Natura2000 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 4.18. 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 plankaart van het Inpassingsplan omdat er nog geen ruimtelijk besluit voor ligt.

Afbeelding 4.18

Aantakking Reeweg bestuurlijk voorkeustracé (l) en Inpassingsplan (r)



Passage Landgraaf

Ter hoogte van Landgraaf ligt een recent aangelegde grondwal. Daarnaast ligt aan de Rötcherweg in Nieuwenhagen een begraafplaats. In het bestuurlijk voorkeustracé 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 verbeterd 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 wegnnet ter plaatse van de aansluiting aangepast. Desondanks dienen er 13 woningen en 2 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 4.19

Definitief tracé

Brunssummerheide/Landgraaf

**4.4.7****PASSAGE DOOR KERKRADE****Bestuurlijk voorkeustracé**

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 milieuvriendelijkst. Het Tunnelwegtracé komt niet in aanmerking als

MMA vanwege de ligging in het Anstellerbeekdal 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 hebben GS hun 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, GaiaPark, Megaland en Mondo Verde het beste ontsloten. In dit verband hebben GS bij hun standpuntbepaling ook laten meewegen dat het tracé Dentgenbachweg voorziet in een directe aansluiting met een andere drukke verbindingsweg in dit gebied, namelijk de Mensheggerweg.

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 rotonde op de Roderlandbaan en de Nachtegaalstraat.

Aansluiting Gaiapark

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

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 Gaiapark toeneemt. Om deze reden is de Provincie Limburg in gesprek met het Gaiapark om de parkeervoorzieningen te verplaatsen naar een locatie ten zuiden van de Kerkradersteenweg. Dit wordt echter niet in het Inpassingsplan opgenomen. Met het Gaiapark wordt op dit punt een overeenkomst gesloten.

Houten brug Gaiapark

De houten brug over de Dentgenbachweg bij het Gaiapark 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 Gaiapark 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 voorkeurstracé wordt ook de verbinding via de Krichelbergsweg hersteld door deze aan te laten sluiten op de Vauputsweg.

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.

In het Inpassingsplan is de ontsluitingsroute van de manege aan de Baamstraat hersteld door de Baamstraat oostelijk van de aansluiting aan te laten sluiten op de N300 Hamstraat.

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 normaaldwarsprofiel 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

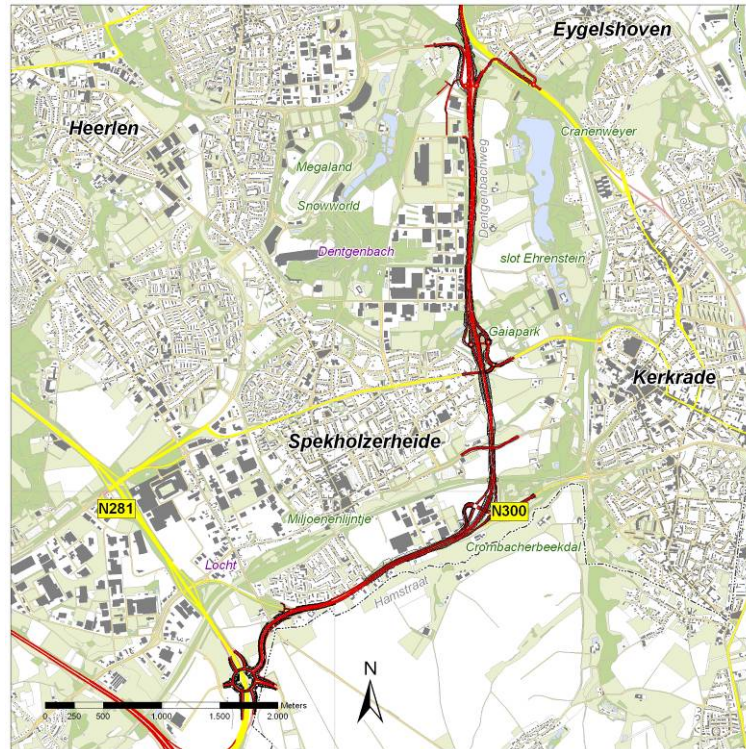
Tussen de woonkern De Gracht en de N300 Hamstraat ligt het wandelpad de Wauwel. Onderzocht wordt op welke wijze dit wandelpad hersteld kan worden. Uitgangspunt daarbij is dat het wandelpad, vanaf de Buitenring gezien, achter de benodigde geluidschermen komt te liggen.

Definitief tracé

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

Afbeelding 4.20

Definitief tracé passage door Kerkrade

**4.4.8****AANSLUITING OP DE N281****Bestuurlijk voorkeustracé**

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 de Rodaboulevard (De Locht) of een aansluiting op het verkeersplein bij Avantis. In het bestuurlijk voorkeustracé 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 de Rodaboulevard 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 onaangetast.

Avantislijn

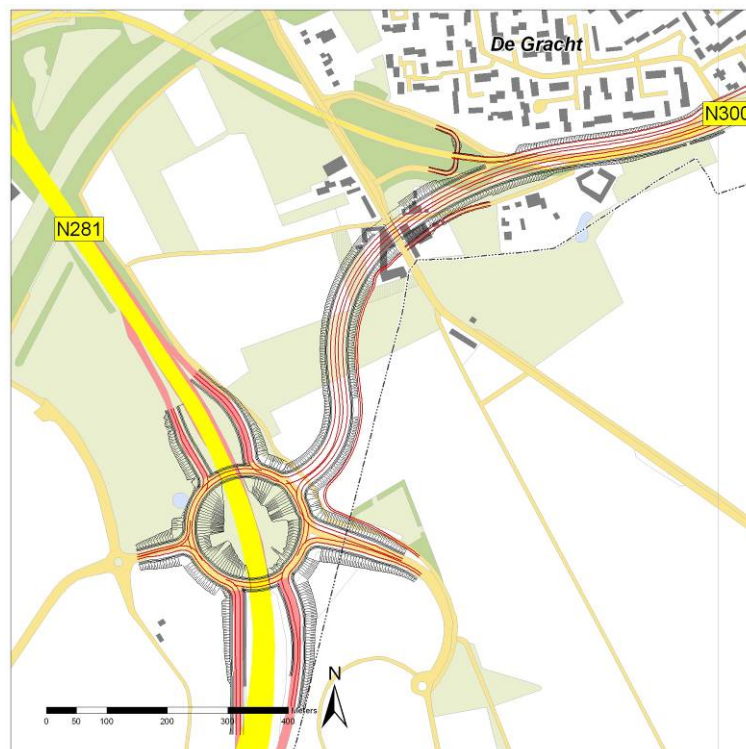
Het ontwerp van de aansluiting van de BPL bij Avantis is dusdanig vormgegeven dat het de eventuele komst van de Avantislijn (van en naar Avantis European Science and Businesspark) niet onmogelijk maakt. De Avantislijn is echter niet opgenomen op de verbeelding van het Inpassingsplan, omdat er nog geen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

Definitief tracé

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

Afbeelding 4.21

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 erop 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 visie komt medio 2010 gereed. De uitwerking van de ruimtelijke projecten zal door de gemeenten worden gedaan. In onderhavig Inpassingsplan worden geen⁴ gebiedsontwikkelingen meegenomen.

⁴ Wanneer de gebiedsontwikkeling wel in het onderhavig Inpassingsplan zou worden opgenomen, dan zou het kostenverhaal onvoldoende verzekerd zijn en was hiervoor een exploitatieplan vereist.

HOOFDSTUK 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 Valetta 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 milieu-effectrapportage in het Nederlands-Duitse grensgebied ondertekend. Hierin is vastgelegd dat bij projecten die mogelijk aanzienlijke milieu-effecten hebben in het buurland en waarvoor een milieu-effectrapportage 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

Nota Ruimte

In 2004 is de Nota Ruimte vastgelegd. In deze Nota Ruimte heeft een integratie van het ruimtelijk beleid en het natuurbeleid plaatsgevonden. Daarnaast is in het najaar van 2004 de Nota Mobiliteit uitgebracht, waarin het verkeersbeleid is vastgelegd. De Nota Ruimte gaat in op de inrichtingsvraagstukken met een planhorizon tot 2020. Ook wordt incidenteel doorgekeken naar 2030.

Parkstad Limburg maakt onderdeel uit van het stedelijk netwerk Zuid-Limburg en is aangegeven als bundelingsgebied. Daarnaast is Parkstad Limburg samen met Maastricht en Sittard aangegeven als economisch kerngebied. Het studiegebied grenst aan het nationale landschap Heuvelland, dat ten westen van de A76 ligt.

Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit werkt het ruimtelijk beleid, zoals beschreven in de Nota Ruimte, verder uit en beschrijft de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Uitgangspunt daarbij is dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid van deur tot deur zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken.

Op 14 februari 2006 is de planologische kernbeslissing (PKB) deel IV van de Nota Mobiliteit vastgesteld en deze is op 21 februari in werking getreden.

In de toekomst moet het verkeer en vervoer nog schoner, zuiniger en stiller worden. Dit betekent minder uitstoot van vervuilende stoffen, minder geluidshinder en minder versnippering van het landschap. Dat is geen geringe opgave, want het verkeer groeit sterk. De verbetering van de leefbaarheid is een gezamenlijke taak van alle overheden.

Het rijksbeleid uit de Nota Mobiliteit is door de Provincie Limburg verder uitgewerkt in het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan.

Duurzaam veilig

Om het hoofd te kunnen bieden aan de hoeveelheid ongevallen in het Nederlandse verkeer hebben het Rijk, de Provincies, de gemeenten en de Waterschappen in 1997 samen het principe Duurzaam Veilig geïntroduceerd. Dit principe rust op een aantal kenmerken:

- een omgeving die qua infrastructuur aangepast is aan de beperking van de menselijke vermogens;
- voertuigen die voorzien zijn van middelen om de taken van mensen te vereenvoudigen en die geconstrueerd zijn om de kwetsbare mens zo goed mogelijk te beschermen;
- verkeersdeelnemers die adequaat worden opgeleid en geïnformeerd.

Voor de infrastructuur wordt een duidelijke driedeling gemaakt in de typen wegen:

- erftoegangsweg met een wettelijke snelheid van 60 km/u, geen rijbaanscheiding, gemengd gebruik met fietsers en langzaam verkeer, gelijkvloerse aansluitingen en de mogelijkheid voor fysieke snelheidsremmende maatregelen;
- gebiedsontsluitingswegen met een wettelijke snelheid van 80 km/u, een duidelijke rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer, met ongelijkvloerse of snelheidsgeremde ongelijkvloerse aansluitingen;
- stroomwegen met een wettelijke snelheid van 100 of 120 km/u, een duidelijke fysiek gescheiden rijbaanindeling, gescheiden gebruik voor fietsers en langzaam verkeer met alleen ongelijkvloerse aansluitingen.

De richtlijnen uit Duurzaam Veilig zijn verwerkt in de provinciale beleidsnota Regionaal Verbindend Wegennet.

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 transities 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.

Risicoatlas (spoor)wegvervoer

Om de transporten van gevaarlijke stoffen over wegen en binnenwateren in Nederland in beeld te brengen, heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat 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**

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 2006

In het POL2006 is het omgevingsbeleid van de Provincie Limburg beschreven. Naast beleid op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu en water, geeft het POL2006 de hoofdlijnen van het Provinciaal verkeers- en vervoersplan. Tevens vormt het POL2006 een economisch beleidskader op hoofdlijnen, voor zover het de fysieke elementen daarvan betreft. Ten slotte is het POL2006 ook een welzijnsplan, voorzover het de fysieke aspecten van zorg, cultuur en sociale ontwikkeling betreft. Het POL2006 heeft een aantal voorheen wettelijk voorgeschreven provinciale beleidsplannen vervangen, namelijk het streekplan, het milieubeleidsplan, het waterhuishoudingsplan.

In het POL 2006 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 (nieuwe) Wet ruimtelijke ordening (Wro) in werking getreden. De Wro biedt, evenals de oude Wet Ruimtelijke Ordening (WRO), 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 2006 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 verkoopprijsruimte 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 beweide 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 voorkeursstracé 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 13 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 werkloosheid, 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 Tevenenerheide (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 Vervoersplan, dat in 2004 door Parkstad Limburg is opgesteld. In het beleidsdocument staan de hoofdlijnen beschreven voor de regionale mobiliteitsontwikkelingen tussen 2007 en 2020. Deze hoofdlijnen 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.

Strategisch Beleidskader

Het RVVP heeft een directe aansluiting met de Nota Mobiliteit. In deze nota's wordt uitgegaan van een gecombineerde ontwikkeling. d.w.z. een onontkoombare mobiliteitsgroei en een duurzame, betrouwbare, vlotte en veilige mobiliteit. Dit alles moet binnen de (inter)nationale wettelijke en beleidsmatige kaders van milieu en leefomgeving worden gerealiseerd

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.

Het RVVP gaat uit van een realisatie van de cityring, de Binnenring en de Buitenring, echter doet geen uitspraken over de uiteindelijke ligging c.q. inpassing. Het doel van de mobiliteit is het verbeteren van internationale verbindingen, het stimuleren en faciliteren van economische structuurversterking, het bevorderen van werkgelegenheid en het verbeteren van de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de regio.

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 5.2

Geldende
bestemmingsplannen

Gemeente	Bestemmingsplan	Vastgesteld	Goedgekeurd
Nuth	Bedrijvenpark De Horsel	21-07-1998	02-03-1999
Nuth	<i>Ontwerp- bestemmingsplan 'Bedrijventerrein De Horsel'</i>	-	-
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 2 ^e wijziging	07-05-1979	12-02-1980
Nuth	Vaesrade kern	18-12-1978	06-03-1979
Nuth	WP Kern Vaesrade 4 ^e wijziging	16-01-1990	29-05-1990
Schinnen	Aansluiting A76 Nuth- Schinnen	03-08-1993	03-08-1993
Schinnen	Beschermd 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	Rode 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	Brunsummerheide deelplan I	01-06-1989	16-01-1990
Landgraaf	Brunsummerheide (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
Landgraaf	Nieuwenhagen-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 ^{ste} herziening	25-04-2007	04-09-2007
Kerkrade	Industrieterrein Spekho lzerheide - 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.

HOOFDSTUK

6 Milieu- en overige aspecten

6.1

GELUID

De Buitenring zal na openstelling een geluidseffect leveren 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 geluidszone heeft, waarbinnen de geluidseffecten van de nieuwe of te wijzigen wegen inzichtelijk gemaakt en getoetst moeten worden aan de normen. Bepalende factoren bij 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 voorkeursgrenswaarde dient onderzocht te worden met welke maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. In de bijlage van deze toelichting is het gehele akoestisch rapport wegverkeerslawaaï opgenomen.

De berekeningen zijn overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift geluidhinder 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 RMV1981. 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 2 x 2 rijstroken, wordt conform de bepalingen uit de Wet geluidhinder voor een gedeelte beschouwd als aanleg van een nieuwe weg en voor een gedeelte als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder (Wgh). 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 reconstructie is de wegsituatie na reconstructie 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 gelden als reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder:

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. N298 (tussen Torenstraat en Dentgenbachweg) tot Klerkradersteenweg (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 Locht (De BPL volgt hier de Hamstraat)

De overige delen worden als nieuwe aanleg beoordeeld.

De Wgh geeft voorkeursgrenswaarden en maximaal toelaatbare ontheffingswaarden voor de geluidsbelasting op de gevel van woningen en andere geluidsgevoelige bebouwing (scholen, woonwagendstandplaatsen en gezondheidszorggebouwen). Er is tevens een mogelijkheid ontheffing te verlenen van de voorkeursgrenswaarde. Er wordt naar gestreefd om bij zowel nieuwe aanleg als reconstructie de voorkeursgrenswaarde 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 voorkeursgrenswaarde voor een nieuwe weg bedraagt 48 dB voor woningen. De maximaal te ontheffen grenswaarde bedraagt voor bestaande woningen, scholen en gezondheidszorggebouwen 58 dB en voor woonwagendstandplaatsen 53 dB. Bij reconstructie 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.

Een 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 voorkeursgrenswaarde bij de aanleg van een nieuwe weg of een toename van 2 dB of meer bij reconstructie 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 ontheffingswaarden 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.

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. Geluidsarm asfalt 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 akoestisch 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.

Geluidsgevoelige bestemmingen

De breedte van de geluidzone van de BPL bedraagt 400 meter. Alle bestaande geluidsgevoelige bestemmingen die binnen deze zone zijn gelegen, 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 zijn. In het onderzoek is 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. De woningen en/of andere gebouwen die in ieder geval gesloopt moeten worden liggen binnen het wegtracé.

Deze woningen zijn niet in het onderzoek betrokken als geluidsgevoelige of afschermende 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 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 vigerende 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 natuurgebieden

De natuurgebieden binnen Nederland kennen alle 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 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 Brunsummerheide. 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 weg-infrastructuur 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 Rimborg 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 voorkeursgrenswaarde dient onderzocht te worden met welke maatregelen aan de voorkeursgrenswaarde kan worden voldaan. Voor de te treffen maatregelen geldt de volgende (voorkeurs)volgorde:

- bronmaatregelen, zoals de toepassing van stil asfalt;
- overdrachtsmaatregelen, zoals geluidsschermen en -wallen;
- ontvangermaatregelen in de vorm van gevelisolatie van woningen.

Op basis van de doelmatigheidsafweging is besloten de hele Buitenring te voorzien van geluidsarm asfalt. Voor de locaties waar bij toepassing van geluidsarm asfalt 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 maatregelen getroffen moeten worden:

Tabel 6.3

Schermen (lengte, hoogte en inpassing)

Schermer	Schermer 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, Alle, Amstenrade	2 m	230 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant)
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 ⁵	650 m	scherm aan onderzijde bestaande talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)
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	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 45, Apollolaan, Landgraaf	2 m 4 m	380 m 630 m	scherm (bij afrit) scherm tussen bestaande wal en weg (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 19, Cluster 20, Appollolaan, Landgraaf	2 m 2 m	610 m 215 m	steile wal scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 42, Haanweg, Landgraaf	2 m	990 m	steile wal
Cluster 25, Eygelsheven	2 m	320 m	steile wal (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Cluster 39, Kaalheidersteenweg, Kerkrade	6 m 5 m 4 m 3 m 2 m	75 m 90m 160 m 475 m 85 m	steile wand met talud met wal op talud (hoogte t.o.v. bovenkant talud)

⁵ * Een scherm met een hoogte van 11 m is vanuit het oogpunt van landschappelijke inpassing niet geweest. Andere oplossingen die minder impact hebben op de omgeving zijn mogelijk, mits deze niet leiden tot hogere geluidsbelastingen.

Schermb	Schermb hoogte	Lengte	Inpassing*
Cluster 35, 36 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 wegennet			
Noordzijde A76	3 m	180	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)
Zuidzijde A76	3 m	285	scherm (hoogte t.o.v. rand van de weg)

De schermen zoals genoemd in voorgaande tabel zijn doorvertaald in verbeelding en planregels van dit Inpassingsplan.

In de tabel hierboven is ook aangegeven op welke locaties langs de Buitenring, waar na het treffen van de doelmatig geachte schermen een maximaal te ontheffen grenswaarde wordt overschreden. Voor deze woningen zal een wettelijke maatregel getroffen moeten worden, waarmee de geluidsbelasting onder de maximaal te ontheffen grenswaarde wordt gekregen.

Buiten de aanleg van de BPL zullen er ook wegen uit het onderliggende wegennet aanwezig zijn die qua ligging gewijzigd zullen 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 aanwezig zijn. Voor een tweetal situatie (zie tabel hiervoor) zullen maatregelen worden getroffen. Voor de overige situaties worden geen maatregelen getroffen, maar zal de reconstructie opgelost worden met het treffen van bronmaatregelen dan wel het vaststellen van hogere waarden of gevelmaatregelen.

Hogere Waarden

Na afweging van de maatregelen zullen er woningen langs het tracé van de BPL en langs de te wijzigen wegen uit het onderliggende wegennet aanwezig zijn. Aangezien het akoestische klimaat aanvaardbaar wordt geacht en de uiterste grenswaarde ten gevolge van wegverkeerslawaaï 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 Wet geluidhinder mogelijk hogere waarden vaststellen. Een nadere onderbouwing van deze argumenten is opgenomen in het ontheffingsverzoek.

6.2

LUCHTKWALITEIT

De gepresenteerde berekeningen zijn gedaan voor ontwerpversie 18 december 2009, vóór bestuurlijke optimalisaties en met de emissiefactoren en achtergrondconcentraties zoals die zijn vastgesteld door de minister van VROM in maart 2009. De berekende concentraties voor NO₂ en PM₁₀ blijken ruim beneden grenswaarden te liggen. Om een zo actueel mogelijk beeld te geven zal tijdens de tervisielegging van deze rapportage nog een actualisatie worden uitgevoerd. Deze actualisatie zal worden uitgevoerd met de zeer recent beschikbaar

gekomen versie van rekenmodellen, emissiefactoren en achtergrondconcentraties. Dan zullen ook de optimalisaties in het ontwerp worden meegenomen. Hierna zijn de resultaten omschreven van het thans uitgevoerde, niet geactualiseerde luchtonderzoek.

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 toekomstige peiljaar 2025⁶. De keuze voor het eerste volledige jaar na opstelling (2016) ligt in het feit dat in 2015 de Buitenring volgens planning opengesteld gaat worden. Omdat in dit jaar de emissies van voertuigen hoger is dan in 2025 (gehanteerd 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 met 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 2 x 2 autoweg met een snelheid van 100 km/uur.

Het gehele luchtkwaliteitsrapport is als bijlage bij deze toelichting gevoegd.

Werkwijze en uitgangspunten

Emissieberekeningen en concentratieberekeningen

Om inzicht te krijgen in de luchtkwaliteit zijn voor de situatie met BPL voor de peiljaren 2016 en 2025 (achtergrond en emissiekentallen 2020) onderzocht. De verkeersintensiteiten, verkeersverdeling en rijsnelheid en congestie hebben invloed op de uitstoot (emissies) van NO_x , NO_2 en PM_{10} 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) bestaande geluidsschermen.

Naast de emissies zijn voor beide peiljaren ook de concentraties van NO_2 en PM_{10} berekend. De concentraties zijn bepaald voor zowel de autonome ontwikkeling als de plansituatie.

Toetsing concentraties aan wettelijk kader

De berekende NO_2 - en PM_{10} -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 (NO_2) of 24-uurgemiddelde (PM_{10}) 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 NO_2 en PM_{10} .

⁶ Luchtkwaliteitsberekeningen zijn met emissiecijfers en achtergrondconcentraties van 2020 (2025 zijn (nog) niet beschikbaar, maar deze zullen naar verwachting lager zijn dan de gehanteerde emissies/achtergrondconcentraties. Er is een "worst-case" benadering gehanteerd.

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 vlak.

De concentraties en dus ook het eventuele overschrijdingsoppervlak wordt bepaald vanaf 10 meter van de rand asfalt. De toetsing van de luchtkwaliteit in het onderzoek vindt plaats onder de Wet milieubeheer.

Invoergegevens luchtkwaliteitsberekeningen

De emissies worden berekend op basis van verkeerskenmerken en emissiefactoren per voertuig. Het voorgeschreven verspreidingsmodel waarmee de berekeningen zijn uitgevoerd, TNO Pluim snelweg, versie 1.4 2009, maakt gebruik van meteorogegevens 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 8.0.

Pluimsnelweg, modelversie 1.4

Gerekend is met de 2009 versie, pluim versie 1.4, zoals deze is geaccordeerd door de minister van 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 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 2 x 2 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% 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 PM_{10} is plaatsafhankelijk. De plaatsafhankelijke correctie is aan gemeenten gekoppeld.

Voor de berekende totale jaargemiddelde PM_{10} -concentratie (som van verkeersbijdrage en achtergrondconcentratie) wordt daarom $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ afgetrokken. De invloed van de in de buitenlucht aanwezige concentraties zeezout op het aantal dagen waarop de concentratie van PM_{10} de waarde van $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ overschrijdt, is in geheel Nederland nagenoeg gelijk. Het aantal overschrijdingsdagen van de grenswaarde voor de 24-uursgemiddelde PM_{10} -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 voorgezet. 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 NO_2 - en PM_{10} -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-uursgemiddelde 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 2009 versie, pluim versie 1.4, zoals deze is geacordeerd 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 rekenmode 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 $33,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2016. Voor het peiljaar 2025 (met achtergrondconcentraties en emissies voor 2020) wordt een concentratie van $27,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in het jaar 2025 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 $34,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ voor NO_2 kan worden geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de uurgemiddelde norm zullen plaatsvinden.

Concentraties fijn stof (PM10)

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 25,9 µg/m³ in 2016 en 24,4 µg/m³ in 2020 (zonder zeezoutcorrectie). Omdat de grenswaarde 40 µg/m³ 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 PM10 wordt overschreden bij een jaargemiddelde concentratie van 32,5 µg/m³.

Uit de uitgevoerde berekeningen blijkt dat er direct langs de weg in het onderzoeksgebied geen jaargemiddelde concentratie boven 32,5 µg/m³ berekend zijn. De hoogst berekende jaargemiddelde concentratie bedraagt 25,9 µg/m³. Hieruit kan worden geconcludeerd dat er geen overschrijdingen van de normen voor fijn stof (PM10) voorkomen. Dit is het geval voor alle doorgerkende situaties.

Concentraties fijn stof (PM2.5)

Zoals aangegeven in hoofdstuk 3 is de norm voor fijn stof PM2.5 minder streng dan de norm voor PM10. Dit houdt in dat, indien er wordt voldaan aan de normen voor PM10, er ook wordt voldaan aan de norm voor PM2.5. 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 verslechteringen 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

In het kader van het Inpassingsplan is een maatregelenpakket bodem opgesteld om de bodemkwaliteit geschikt te maken voor de beoogde bestemmingen. 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 keer een verkennend bodemonderzoek;
- vijftien keer een verkennend bodemonderzoek op asbest;
- zeven keer een nader bodemonderzoek;
- vier saneringsplannen.

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

Bodemonderzoeken***Verkennend 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 en heeft daarom geen onderzoek plaats gevonden.

Aanvullend onderzoek

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). In totaal is voor tweeëntwintig locaties een aanvullend onderzoek uitgevoerd.

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 ernstig geval van bodemverontreiniging. Wanneer er sprake is van een interventiewaarde overschrijding groter dan 25 m³ bodemvolume grond, is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Op zeven locaties is een nader bodemonderzoek uitgevoerd. Uit resultaten blijkt dat ter plaatse van de Naanhofsweg 3 in Nuth, de Rukkenerweg 7 in Landgraaf en Hamstraat 76 in Kerkrade na uitvoering geen sprake is van een ernstig geval van bodemverontreiniging ($<25 \text{ m}^3$). Voor de locaties Ganzepool ongenummerd (Brunssum), Eindstraat 10-12, Haanweg 12 (Landgraaf) en de Krichelbersweg ongenummerd (Kerkrade) is wel sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging.

Conclusies bodemonderzoeken

Uit de resultaten van de uitgevoerde bodemonderzoeken blijkt dat in de gemeente Brunssum ter plaatse van de mijnsteenbergrug op meerdere locaties verhoogde meetwaarden ($>$ interventiewaarden) zijn aangetroffen voor zink, nikkel en PAK. Omdat nikkel van nature voorkomt in mijnsteen is hier sprake van verhoogde achtergrondwaarden. Voor zink en PAK is geen sprake van een verhoogde achtergrondwaarde. Omdat de verontreinigingen met zink en PAK heterogeen voorkomen, is sprake van een ernstig geval van bodemverontreiniging. Het uitvoeren van een nader onderzoek is vanwege de heterogeniteit niet doelmatig. Deze verontreinigingen zijn zeer waarschijnlijk te relateren aan de aanwezige mijnsteen in de bodem. De onderzochte locaties liggen allen ter plaatse van de mijnsteenbergrug (bodemkwaliteitskaart gemeente Brunssum). Ter plaatse van de mijnsteenbergrug 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 mijnsteen zone als geval van ernstige bodemverontreiniging te bestempelen. Hiervoor is een deelsaneringsplan opgesteld voor het deel wat tijdens de aanleg van de Buitenring ontgraven zal worden.

In de gemeente Kerkrade is sprake van drie gevallen van ernstige bodemverontreinigingen. Op de 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 leeflaagconstructie worden aangebracht.

Voor de drie aanwezige verontreinigingen is per locatie een saneringsplan geschreven.

Ter plaatse van een viertal locaties is sprake van een puntbron met een verontreinigd bodemvolume van minder dan 25 m^3 . 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 zijn een aantal locaties in Nuth en Heerlen waar het grondwaterniveau op circa 1,5 – 2,5 m-mv. 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 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 hier boven 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 schijn grondwater 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 asbest onderzoek 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 Bodem bescherming, 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.

Toekomstig gebruik

De weg, inclusief bermen en berm sloten, 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 bodemfunctieklassering (Landgraaf) kan op basis van gemeentelijk beleid binnen de zone of betreffende functieklassering hergebruikt worden. Indien de vrijkomende grond wordt toegepast in een andere zone of functieklassering 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 (uiteeraard 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 b.v. 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, o.a. 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.

6.4

EXTERNE VEILIGHEID

Algemeen

Het wettelijke kader voor het aspect externe veiligheid wordt gevormd door het Besluit Externe Veiligheid Inrichtingen, de Circulaire Risico Normering Vervoer Gevaarlijke Stoffen en het ontwerp-Besluit Externe Veiligheid Buisleidingen.

Op basis van risicoberekeningen moet aangetoond worden dat met het Inpassingsplan, de norm voor het plaatsgebonden risico niet overschreden wordt. Na de realisatie van de Buitenring mogen geen kwetsbare objecten aanwezig zijn binnen de plaatsgebonden risicocontour van 10⁻⁶ per jaar.

Verder moet de Verantwoordingsplicht Groepsrisico worden doorlopen wanneer het groepsrisico toeneemt of de oriëntatiewaarde van het groepsrisico wordt overschreden als gevolg van de aanleg van de Buitenring. Het doorlopen van de Verantwoordingsplicht bestaat uit verschillende stappen:

- Vaststellen van de risico's in de huidige situatie.
- Vaststellen van het risico na realisatie van het voorgenomen plan.
- Maatregelen ter beperking van de risico's.
- Mogelijkheden voor hulpverlening en zelfredzaamheid.

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. Dit onderzoek is opgenomen in de bijlage van deze toelichting.

Het doel van het onderzoek is om het plaatsgebonden en groepsrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring te berekenen. Voor de berekening van het plaatsgebonden risico en groepsrisico is het rekenprogramma RBMII versie 1.3 toegepast. Deze rekenmethode is door het 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 externe veiligheidsnormen. Daarnaast zijn de externe veiligheidsrisico's onderzocht van de verleggingen van hogedruk aardgasleidingen als gevolg van de realisatie van de Buitenring.

De uitkomsten van deze berekeningen zijn getoetst aan de hierboven genoemde normen voor het plaatsgebonden- en groepsrisico.

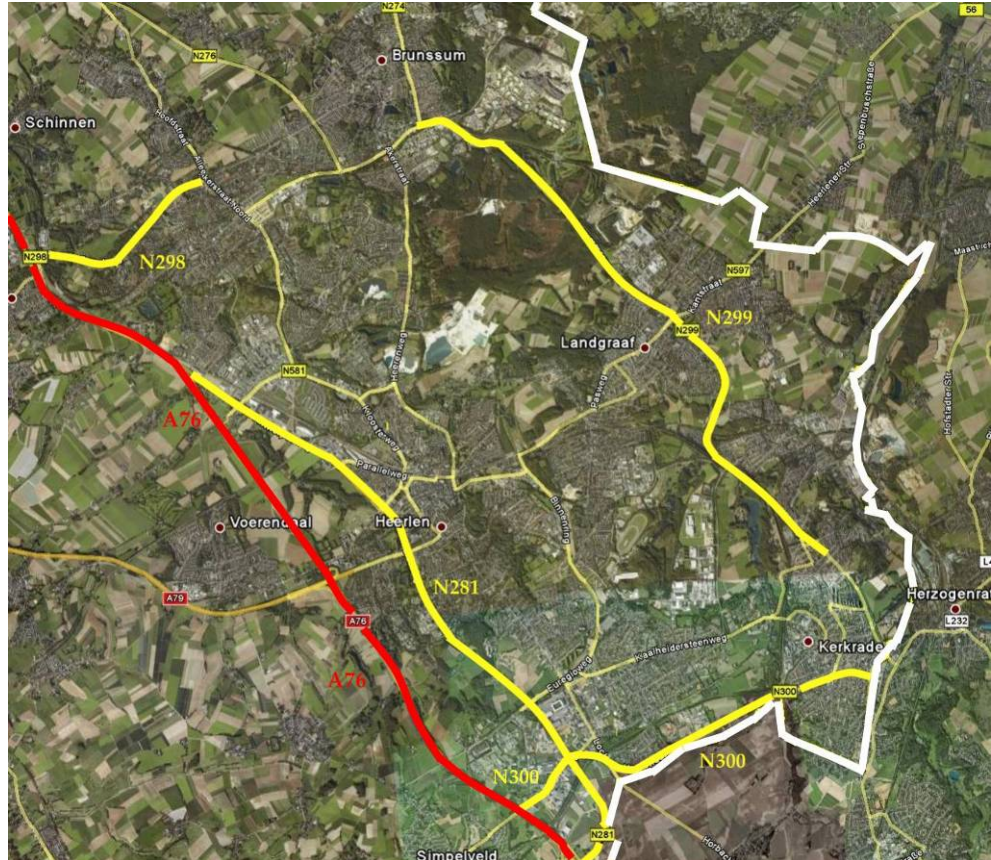
Vervoer gevaarlijke stoffen in huidige situatie

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 de afbeelding hierna 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 bevoorrad door tankwagens met gevaarlijke stoffen.

Afbeelding 6.22

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 externe veiligheidsrisico'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 6.4

Vervoercijfers 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 6.5

Vervoercijfers 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 brandstofverkooppunt (met benzine, diesel en LPG) langs de Buitenring. Het toekomstig vervoer van gevaarlijke stoffen over de Buitenring is in de tabel hierna weergegeven.

Tabel 6.6

Vervoercijfers gevaarlijke stoffen in 2025

Gevaarlijke stof	Aantal tankwagens per jaar	
	Wegtraject BPL ^a	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).

Berekeningen 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 bouw mogelijkheden binnen de bestemmingsplannen van omliggende gemeenten en het vervoer van gevaarlijke stoffen in 2025.

Zoals eerder beschreven zijn de externe veiligheidsrisico'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.

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 plaatsgebonden risico 10^{-6} contour aanwezig is. Dit is ook het geval in 2025.

De plaatsgebonden risico 10^{-6} contour 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 sanerings situaties 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 neemt het groepsrisico toe tot een factor 0,010 ten opzichte van de oriëntatiewaarde in 2025. Vanwege de toename van het groepsrisico zijn stappen van de Verantwoordingsplicht Groepsrisico doorlopen. Verderop in deze paragraaf wordt daar nader op ingegaan.

Risico's hogedruk aardgasleidingen

Het inpassingsplan voorziet niet in de ontwikkeling van functies waar grote aantallen mensen gedurende een lange tijd van de dag verblijven.

^a 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 brandstofverkoop punt langs de BPL (met benzine, diesel en LPG).

Voor het inpassingsplan zijn daarom de externe veiligheidsrisico's van de bestaande hogedruk aardgasleidingen niet relevant.

Voor de aanleg van de Buitenring wordt mogelijk wel een aantal hogedruk aardgasleidingen verlegd. Op basis van het definitieve wegontwerp bepaalt de Nederlandse Gasunie of nabijgelegen leidingen verplaatst moeten worden en waar deze komen te liggen. In mei 2010 is de Gasunie begonnen met het bepalen van de eventuele leidingverleggingen. De Gasunie geeft naar verwachting eind juni 2010 uitsluitsel hierover.

De verleggingen van hogedruk aardgasleidingen dienen getoetst te worden aan de externe veiligheidswetgeving. Het ontwerp-Besluit Buisleidingen Externe Veiligheid geeft een bebouwingsvrije zone van vijf meter, die in ieder geval moet worden aangehouden voor hogedruk aardgasleidingen.

De verlegde leidingtracés moeten daarnaast voldoen aan de grenswaarde van het plaatsgebonden risico. Binnen de mogelijke plaatsgebonden 10^{-6} contour van een hogedruk aardgasleiding mogen geen kwetsbare objecten liggen.

Een uitgangspunt is tot slot dat het aantal personen binnen het invloedsgebied van de hogedruk aardgasleidingen niet toeneemt met de verleggingen. Een toename hiervan leidt tot een stijging van het groepsrisico van de desbetreffende leiding. Op basis van het ontwerp-Besluit Buisleidingen Externe Veiligheid moet bij een toename van het groepsrisico de Verantwoordingsplicht Groepsrisico worden doorlopen.

Na het bepalen van de eventuele leidingverleggingen, berekent de Gasunie het plaatsgebonden risico en groepsrisico van de te verleggen hogedruk aardgasleidingen. Verwacht wordt dat de Gasunie in augustus 2010 uitkomsten heeft van de risicoberekeningen. De uitkomsten hiervan worden toegevoegd aan het onderzoeksrapport.

Verantwoordingsplicht Groepsrisico

De realisatie van de Buitenring leidt tot een toename van het groepsrisico. Om deze reden moet de Verantwoordingsplicht Groepsrisico worden doorlopen.

De externe veiligheidsrisico's van verleggingen van de hogedruk aardgasleidingen kunnen nog niet worden berekend. Deze risicobron is dan ook niet meegenomen in het doorlopen van de Verantwoordingsplicht.

Om de externe veiligheidsrisico's van de Buitenring in de toekomst tot een minimum te beperken is een voorstel gedaan voor het instellen van een plasbrandaandachtsgebied (PAG).

Een PAG legt beperkingen op aan toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen binnen een zone van 30 meter van een weg. Wanneer een bevoegd gezag binnen het PAG (beperkt) kwetsbare objecten wil realiseren dan moet dit zorgvuldig worden afgewogen.

In het kader van de Verantwoordingsplicht Groepsrisico is ook gekeken naar mogelijkheden voor zelfredzaamheid en hulpverlening. 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. Het deelrapport externe veiligheid gaat dieper in op de aandachtsgebieden van het groepsrisico, waar bij nieuwe bestemmingen voldoende aandacht moet worden besteed aan de zelfredzaamheid van de aanwezige personen.

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).

Wanneer de brandweer als uitgangspunt hanteert dat bij calamiteiten in twee richtingen wordt aangereden, zijn (afsluitbare) calamiteitendoorsteeken wenselijk. Daarbij kan het noodzakelijk zijn dat rijbanen worden afgesloten.

De Buitenring heeft geen eigen bluswatervoorzieningen en van natuurlijke watervoorzieningen kan nauwelijks gebruik worden gemaakt. In de omgeving zijn wel bluswatervoorzieningen aanwezig, als het stuwmeer bij bedrijventerrein Dentgenbach en de nabijgelegen brandkranen, die gebruikt kunnen worden bij incidenten op de nieuwe weg. Deze bestaande voorzieningen moeten ook na de aanleg van de Buitenring bereikbaar blijven voor de brandweer.

Op basis van de onderzoeksresultaten en het advies van de Brandweer Zuid-Limburg moet het bevoegd gezag, de Provincie Limburg, de toename van het groepsrisico verantwoorden als gevolg van de realisatie van de Buitenring.

De Provincie Limburg heeft nog niet alle gegevens binnen om het groepsrisico te kunnen verantwoorden. De Gasunie moet de risico's van de verlegde hogedruk aardgasleidingen berekenen. De Brandweer Zuid-Limburg moet nog advies uitbrengen over het berekende groepsrisico van de Buitenring en de hulpverlening bij een ramp of zwaar ongeval op de nieuwe weg.

6.5

ECOLOGIE

Algemeen

Een belangrijk onderdeel van de planvoorbereiding is de natuurtoets, waarbij de consequenties van het plan in relatie tot natuurwet- en regelgeving in beeld worden gebracht. In het kader van de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 (Natura 2000) en Ecologische hoofdstructuur (EHS)/Provinciale Ontwikkelingszone Groen (POG) zal aantasting van beschermde natuurwaarden als gevolg van de aanleg en het gebruik van de BPL zoveel mogelijk moeten worden voorkomen en beperkt. Als dit niet mogelijk is, dan is mitigatie en compensatie aan de orde. Deze toetsing is uitgevoerd en gerapporteerd in diverse rapporten. Zie onderstaande tabel voor het betreffende deelgebied en wettelijke kader.

Tabel 6.7

Uitgevoerde onderzoeken

Natuurwet- en regelgeving	Aansluiting Nuth	BPL excl Nuth en Avantis	Aansluiting Avantis
Flora- en faunawet	8B Natuurtoets Aansluiting Nuth	8A Natuurtoets, mitigatie en compensatieplan BPL	8C Natuurtoets Avantis
Ecologische hoofdstructuur (EHS) / Provinciale Ontwikkelingszone groen (POG)	8B Natuurtoets Aansluiting Nuth	8A Natuurtoets, mitigatie en compensatieplan BPL	8C Natuurtoets Avantis
Natuurbeschermingswet 1998 (N2000)	8D Passende Beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal	8E Passende Beoordeling Natura 2000-gebied	8C Natuurtoets Avantis

Deze rapporten maken deel uit van de toelichting bij het Inpassingsplan. In deze paragraaf worden alleen de belangrijkste bevindingen en conclusies in de genoemde rapportage op hoofdlijnen uiteengezet. Het gaat daarbij vooral om de ruimtelijke consequenties van het mitigatie- en compensatieplan binnen het Inpassingsplan (mitigatie- en compensatiemaatregelen), vergunbaarheid van de BPL vanuit natuurwet- en regelgeving en de te doorlopen procedures. Voor alle deelgebieden zijn faunapassages voorgesteld (Flora- en faunawet) en is de compensatietaak berekend (EHS en POG). Alleen voor de BPL is ook een mitigatieplan voor leefgebieden (Flora- en faunawet) en een compensatieplan opgesteld.

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

- Compensatie van de EHS, POG en Boswet (alleen taakstelling vanuit BPL);
- Ruimte voor de realisatie en landschappelijke inpassing van faunapassages vanuit de Flora- en faunawet.

Gehanteerde informatiebronnen

Binnen het natuuronderzoek zijn onder meer de volgende informatiebronnen geraadpleegd:

- Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 6 september 2005).
- Methodiek Natuurcompensatie Limburg (Natuurbalans/Limes Divergens, augustus 2007).
- Leidraad faunavoorzieningen bij wegen (Rijkswaterstaat, mei 2005).
- Quick scan zoekgebieden natuurcompensatie Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 24 juni 2009).
- Ecologisch veldonderzoek Buitenring Parkstad Limburg (Bureau Taken, 28 april 2009) met daarin verwerkt onderzoek van 2005 (Haskoning) en 2007 (ARCADIS).
- Identiteit van Parkstad Limburg (Bureau Taken, januari 2004).
- Handboek Streefbeelden voor Natuur en Water in Limburg (Provincie Limburg, 2002).
- Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg (ARCADIS, 27 mei 2008).
- Aanvulling Tracénota/MER Buitenring Parkstad Limburg (ARCADIS, 17 oktober 2008).
- Quick scan ontwerpoptimalisaties Buitenring Parkstad Limburg (ARCADIS, 2009).

Huidige natuurwaarden

De regio Parkstad kent een grote verscheidenheid aan natuurwaarden. Er komen zowel droge naald- en loofbossen als vochtige tot natte (bron)bossen voor, evenals goed ontwikkelde heide-, oever- en watervegetaties.

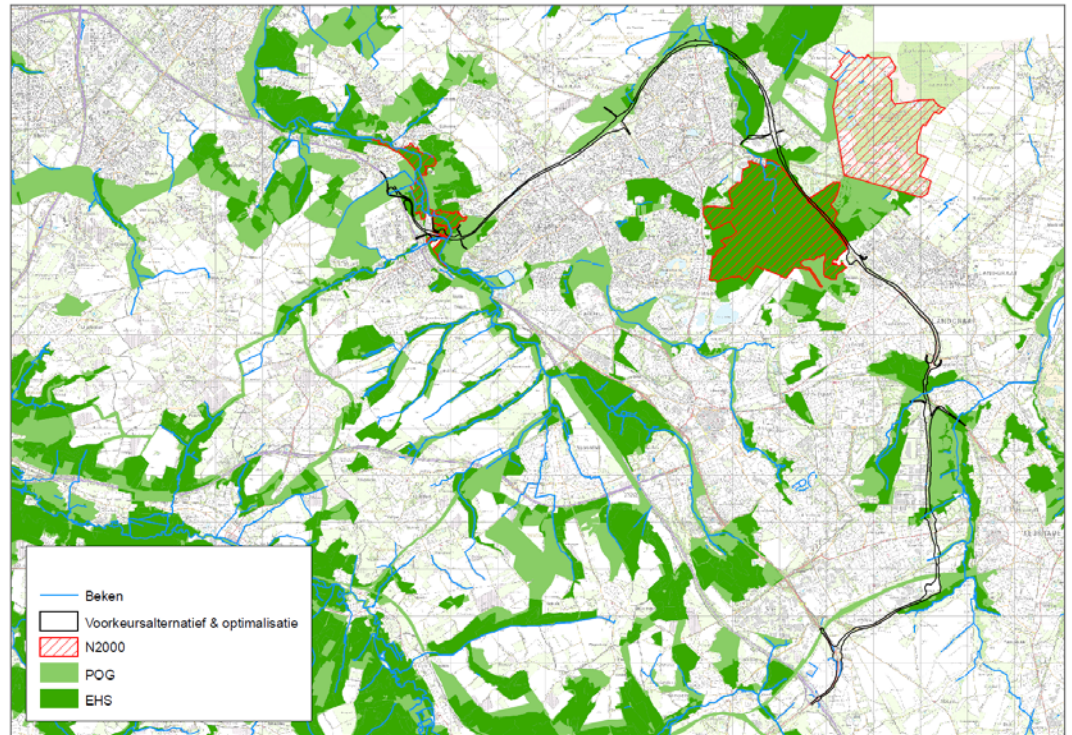
Verder komt in het dal van de Geleenbeek plaatselijk elzenbroekbos voor. En ook de natuurwaarden op mijnsteenbergen en groeves mogen niet ongenoemd blijven.

De ecologisch waardevolle natuurgebieden hebben veelal de status van Ecologische Hoofdstructuur (EHS). Het Geleenbeekdal (Kathagerbeemden) en de Brunsummerheide zijn daarnaast ook aangemeld als Natura 2000.

Door de grote verscheidenheid aan landschapstypen en de goed ontwikkelde natuurgebieden komen in regio Parkstad een groot aantal bijzonder planten en dieren voor waaronder diverse beschermde soorten.

Afbeelding 6.23

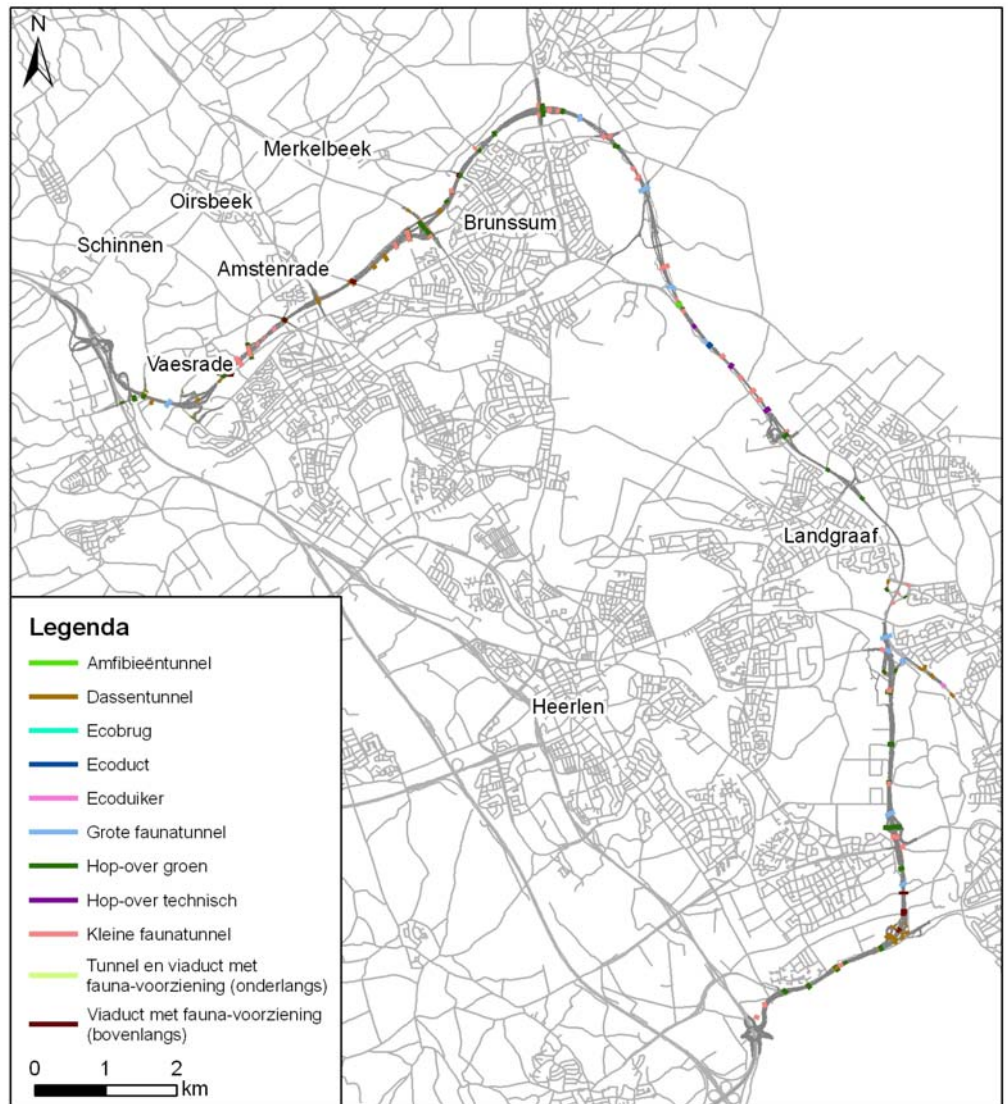
Begrenzing EHS, POG en
N2000 in regio Parkstad

***Mitigatie Flora- en faunawet rondom wegtracé******Ontsnipperende faunavoorzieningen (faunapassages)***

In de onderstaande afbeelding zijn de toegepaste mitigerende maatregelen voor natuur weergegeven voor de hele Buitenring.

Afbeelding 6.24

Mitigerende maatregelen voor natuur.



Hierbij is uitgegaan van de volgende randvoorwaarden:

- Het uitgangspunt sober en doelmatig is gehanteerd.
- 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, mei 2005), zie ook de bijlage bij het ecologierapport voor nadere toelichting.
- 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.

Behouden en versterken leefomgeving fauna

In het onderzoek zijn voor de BPL zoekgebieden aangeduid 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. Landschappelijke versterking buiten deze zoekgebieden kan niet worden aangemerkt als mitigatie (dit is compensatie), omdat dit buiten de actuele leefgebieden van de betreffende soorten valt. Een ontheffingsprocedure in het kader van de Flora- en faunawet is niet noodzakelijk wanneer de mitigatie binnen deze zoekgebieden plaatsvindt.

Tabel 6.8

Mitigatietaak leefgebied voor Flora- en faunawet (in hectare) als gevolg van ruimtebeslag en geluidstoename

Landschapstype	Mitigatietaak leefgebied FFW		
	Areaalverlies	Geluidsverstoring zone 42- 47 dB(A)	Geluidsverstoring zone > 47 dB(A)
Bos	36,35 ha	7,26 ha	20,75 ha
Cultuurlandschap	7,09 ha	1,87 ha	4,78 ha
Heide	0,13 ha		0,17 ha
Water en moeras	0,99 ha		
TOTAAL	44,57 ha	9,13 ha	25,70 ha

De bovengenoemde mitigatietaakstelling kan en zal gecombineerd worden met de compensatietaak voor EHS, POG en de Boswet. Op basis hiervan kan gerichte verwerving van gronden plaatsvinden binnen de betreffende zoekgebieden. Daarmee is ook een belangrijk deel van de mitigatie van leefgebieden planologisch verankerd in het Inpassingsplan.

Compensatie EHS, POG en Boswet

De totale compensatietaakstelling van de BPL voor EHS, POG en Boswet wordt gecompenseerd conform de Beleidsregel mitigatie en compensatie natuurwaarden (Provincie Limburg, 2005). Dit is alleen relevant voor de aansluiting Nuth en BPL. Als gevolg van aansluiting Avantis treedt geen areaalverlies op van EHS en POG.

Voor de selectie van gronden geschikt voor natuurcompensatie zijn voor dit project ook de volgende randvoorwaarden en uitgangspunten 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 (EHS en N2000) 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 gecombineerd worden met de compensatietaak van EHS en POG.
- Zoveel mogelijk dient rekening te worden gehouden met de wens in het Omgevingsplan om bepaalde gebieden 'open te houden' en niet (teveel) te bebossen. Daarbij dient bedacht te worden dat voor bos gecompenseerd moet worden.

In het deelrapport 8A (natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL) wordt het compensatieplan gepresenteerd voor de BPL. De betreffende gronden zijn integraal overgenomen op de verbeelding in het Inpassingsplan en worden daarmee planologisch geregeld. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de arealen in hectare. Per natuurdoeltype is de taakstelling, het voorstel voor toewijzing (compensatieplan) en het verschil tussen beide weergegeven. Daaruit blijkt dat de totale taakstelling overeen komt met het compensatieplan.

Tabel 6.9

Compensatie EHS (inclusief N2000), POG en Boswet: taakstelling, voorstel toewijzing en verschil

Code	Natuurdoeltype	Compensatie EHS / POG / Boswet (in ha)		
		Taakstelling	Voorstel toewijzing	Balans
n.v.t.	Bosaanplant	6,92	6,32	-0,60
A1.4	Eiken-Haagbeukenbos	1,80	5,01	+3,21
A1.5	Berken-Zomereikenbos	20,69	20,59	-0,10
A1.7	Elzenbroekbos	0,61	0,44	-0,17
A1.9	Essen-Iepenbos	0,85	0,99	+0,14
A1.4/A1.5	Eiken-haagbeukenbos/ Berken-zomereikenbos	8,80	6,71	-2,09
A2.5	Stroomdalwilgenstruweel	0,34	0,33	-0,01
A3.1	Droge heide	0,02	0,02	0
A3.2	Vochtige heide	0,11	0,09	-0,02
A5.3/A5.4	Hei/zandschraalgrasland	0,13	0	-0,13
A6.3	Rietmoeras	0,89	0,96	+0,07
B6.4	Ecologisch waardevolle watergangen en poelen	1,04	0,96	-0,08
A7.1	Droge ruigte	0,78	0,96	-0,08
B2	Vochtig kruidenrijk grasland	1,28	5,82	+4,54
n.v.t.	Gras- en bouwland	4,30	0	-4,30
TOTAAL		48,56	48,82	0,26
Waarvan Boswet		40,01	40,39	

In het deelrapport 8B (Natuurtoets Aansluiting Nuth) is de compensatietaakstelling bepaald voor Aansluiting Nuth. Onderstaande tabel geeft per natuurdoeltype een overzicht van de taakstelling in hectare. Voor Aansluiting Nuth dient deze taakstelling nog te worden uitgewerkt in een compensatieplan. De compensatiegronden zijn daardoor nog niet integraal opgenomen op de verbeelding in het Inpassingsplan.

Tabel 6.10

Berekening van de compensatietaakstelling van EHS (inclusief N2000) en POG, inclusief de kwaliteitstoelag.

Code	Natuurdoeltype	Kwaliteit toeslag categorie	Verlies areaal door ruimtebeslag (ha)		
			EHS / POG	Kwaliteits toeslag	Totaal
n.v.t.	Bosaanplant	4	0,59	0,59	1,18
A1.7	Elzenbroekbos	4	0,79	0,79	1,58
A5.5.2	Glanshaverhooiland	2	0,14	0,05	0,19
B2	Vochtig kruidenrijk grasland	1	11,47	0	11,47
B3	Droog kruidenrijk grasland	1	9,15	0	9,15
HAM 6	Hamsterkernleefgebied	1	3,85	0	3,85
TOTAAL			25,99	1,43	27,42

Compensatie Flora- en faunawet

Alleen voor de Das is het niet mogelijk om de aantasting van dassenburcht volledig te mitigeren. Voor deze soort is compensatie nodig. Het areaal aan leefgebied wordt gemitigeerd op basis van mitigatie leefgebieden van soorten van cultuurlandschap. De compensatie heeft alleen betrekking op de burchtlocaties. Als uitgangspunt geldt dat per verloren burcht (3x) 1 ha nodig is voor de aanleg van een kunstburcht inclusief beplanting als bufferzone. Dit is extra ten opzichte van de mitigatietaakstelling. Deze burchtlocaties zullen geplaatst worden binnen geschikt leefgebied. Voor de rest is het wenselijk om de mitigatie van leefgebied (die resteert na EHS compensatie) te combineren met deze kunstburchten. Binnen de ontheffingsaanvraag Flora- en faunawet (Activiteitenplan) volgt een concreet inrichtingsplan.

Beoordeling wettelijke kaders en vervolgprocedure***Beschermde natuurgebieden EHS en POG***

De fysieke aantasting van beschermde natuurgebieden EHS (Ecologische Hoofdstructuur) en POG (Provinciale Ontwikkelingszone Groen) als gevolg van het project BPL is tot het minimum beperkt, maar is onontkoombaar. Het verlies is ondermeer beperkt door de doorvoering van een drietal optimalisaties ten behoeve van natuur (waaronder EHS). Verder wordt langs het gehele traject ontsnipperingsmaatregelen getroffen om de barrièrewerking van de weg op te heffen, ook op plaatsen waar nu ook al een weg ligt. Hierdoor blijft het ecologisch netwerk intact.

Voor de EHS geldt het 'nee, tenzij beginsel'. De aantasting zal gecompenseerd moeten worden volgens een compensatieplan. Hierbij geldt het uitgangspunt dat geen netto verlies optreedt aan natuur-, bos- en landschapswaarden. Dit geldt ook voor de POG waarvoor een lichter beschermingsregime geldt.

Met het voorgestelde compensatieplan voor het project BPL wordt voldaan aan de compensatieopgave van EHS en POG inclusief kwaliteitstoets. Hierbij zijn de richtlijnen van de Beleidsregel natuurcompensatie van Limburg gehanteerd. Het nut en de noodzaak van deze regionale weg met nationale betekenis is afdoende aangetoond. Ook kan geconcludeerd worden dat de alternatievenafweging in het kader van EHS afdoende is, zie bijlage 8 in het rapport 8A (natuurtoets, mitigatie- en compensatieplan BPL) voor de onderbouwing. Op basis hiervan ligt een ambtelijke goedkeuring vanuit Provincie Limburg in de lijn der verwachting. Daarmee is sprake van goede ruimtelijke ordening conform Wet Ruimtelijke Ordening.

De natuurcompensatie wordt planologisch vastgelegd in het Provinciale Inpassingsplan.

Natura 2000 gebieden Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Teverener Heide

In de deelrapporten 8D (Passende Beoordeling Natura 2000-gebied Geleenbeekdal) en 8E (Passende Beoordeling Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Teverener Heide) worden respectievelijk de effecten van de Aansluiting Nuth op het Natura 2000-gebied Geleenbeekdal en de effecten van de BPL op de Natura 2000-gebieden Brunssummerheide en Teverener Heide beoordeeld in het licht van de betreffende instandhoudingdoelstellingen. Het gaat daarbij om areaalverlies, versnippering, verdroging en verstoring door geluid, licht en menselijke activiteit in relatie tot habitattypen en habitatsoorten. Voor vermessing en verdroging is gebruik gemaakt van modelonderzoek.

De Passende Beoordelingen zijn uitgevoerd in het kader van de Natuurbeschermingswet 1998, zoals opgenomen in art 19f van de Natuurbeschermingswet 1998. Artikel 19f van de Natuurbeschermingswet 1998 vormt de implementatie van art 6 lid 3 van de Habitatrichtlijn in de Nederlandse wetgeving. De Passende Beoordeling vormt de basis voor 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. Hiervan mag alleen worden afgeweken wanneer alternatieve oplossingen voor het project ontbreken, sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en de schade afdoende gecompenseerd wordt. De initiatiefnemer is echter verplicht om alles in het werk te stellen om significante aantasting te voorkomen. Dat vormt de aanleiding waarom mitigerende maatregelen zijn voorgesteld alvorens de definitieve effecten te beoordelen (het voorzorgbeginsel). Tevens is beoordeeld of andere plannen en projecten in samenhang met de Aansluiting Nuth tot significant negatieve effecten kunnen leiden. Het gaat daarbij om de zogenaamde 'cumulatieve effecten'.

Uit beide Passende Beoordelingen blijkt dat er bij de realisatie van Aansluiting Nuth en Buitenring Parkstad Limburg ruimtebeslag optreedt op Natura 2000-gebieden. Dit betreft geen ruimtebeslag op habitattypen waarvoor de gebieden zijn aangewezen. Andere permanente of tijdelijke aantasting van natuurlijke kenmerken van de Natura 2000-gebieden treden niet op na mitigatie of in cumulatie met andere plannen of ontwikkelingen. Er is geen sprake van significant negatieve effecten op instandhoudingsdoelstellingen van de Natura 2000-gebieden Geleenbeekdal, Brunssummerheide en Teverener Heide.

Beschermde soorten Flora- en faunawet

In en rondom het plangebied van de BPL komen een groot aantal beschermde planten, zoogdieren, vogels, amfibieën, reptielen en insecten voor. Een deel hiervan komt buiten het ingreepgebied 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 planvorming van 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.

Bij de aanleg en eindsituatie van de BPL wordt het wettelijke uitgangspunt gehanteerd om negatieve effecten op relevante soorten zoveel mogelijk te mitigeren. Alleen bij de Das is het niet mogelijk om alle effecten volledig te mitigeren.

Daarom zal voorafgaand aan de realisatiefase van de weg een ontheffing voor de Flora- en faunawet moeten worden aangevraagd. Uit het vooroverleg met het Bevoegd gezag (LNV) d.d. 27 januari 2010 blijkt dat met de geplande mitigatiemaatregelen ten behoeve van de Das voldoende zicht is op ontheffing voor de Flora- en faunawet. Ook het overige pakket aan mitigatiemaatregelen (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 Wet Ruimtelijke Ordening.

Ook bij aanleg en eindsituatie van de aansluitingen Nuth en Avantis wordt het wettelijke uitgangspunt gehanteerd om negatieve effecten op relevante soorten zoveel mogelijk te mitigeren. Uit de deelrapporten 8A (Natuurtoets Aansluiting Nuth) en 8B (Natuurtoets Avantis) blijkt dat de negatieve effecten volledig gemitigeerd kunnen worden, conform de eisen van Flora- en faunawet. Het aanvragen van een ontheffing op verbodsbepalingen uit de Flora- en faunawet is hierdoor niet noodzakelijk.

Voor de rest dient vermeld te worden dat voorafgaande en tijdens de bouwphase van de BPL ecologische directievoering en gerichte ecologische monitoring zal plaatsvinden. Dit jaar (voorjaar en zomer 2010) is de Provincie al gestart met de uitvoering van ecologische monitoring. In het Ecologische draaiboek (bijlage 6 van rapport 8A) wordt omschreven hoe om te gaan met eventuele verblijfplaatsen van vleermuizen in gebouwen en broedvogels met nestlocaties die (mogelijk) verloren gaan. Indien nodig zal hiervoor aanvullende ontheffingsprocedure voor moeten worden doorlopen. Als het Ecologisch draaiboek strikt als werkprotocol wordt gevolgd, is de kans overigens groot dat deze ontheffing verleend wordt. Daarmee zijn ook in de toekomst geen knelpunten te verwachten met betrekking tot de Flora- en faunawet.

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 MER de Watertoets voortgezet. Daarnaast is voor de aansluiting op de A76 bij Nuth een MER uitgevoerd. Ook in dit kader is het aspect water aan de orde geweest.

Waterbeheerders in de regio

Er is sprake van 3 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 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 planregels. De ruimte voor water is opgenomen onder de bestemming 'Verkeer'. De rioolwatertransportleidingen zijn opgenomen op de verbeelding. In de planregels 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 en een maximum variant opgenomen.

Uitgangspunt is in beginsel 'sober en doelmatig', wel wordt een 'ruimere / optimum variant planologisch mogelijk gemaakt. Op basis van het onderzoek van Taken zijn de kunstwerken voor de beekloopkruisingen ontworpen en op een aantal punten geoptimaliseerd. Deze optimalisaties zijn doorgevoerd in de kruisingen met de Rode beek, Dentgenbacherbeek en de Vloedgraaf. Voor de gehanteerde uitgangspunten wordt verwezen naar de bijlage bij de waterparagraaf van dit inpassingsplan.

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.

6.7

ARCHEOLOGIE***Algemeen***

Het archeologisch bodemarchief is de grootste bron voor de 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 archeologische waarden in de bodem (in situ) omdat de bodem doorgaans de beste garantie biedt voor een goede conservering. 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 (voor-)onderzoek te (laten) uitvoeren.

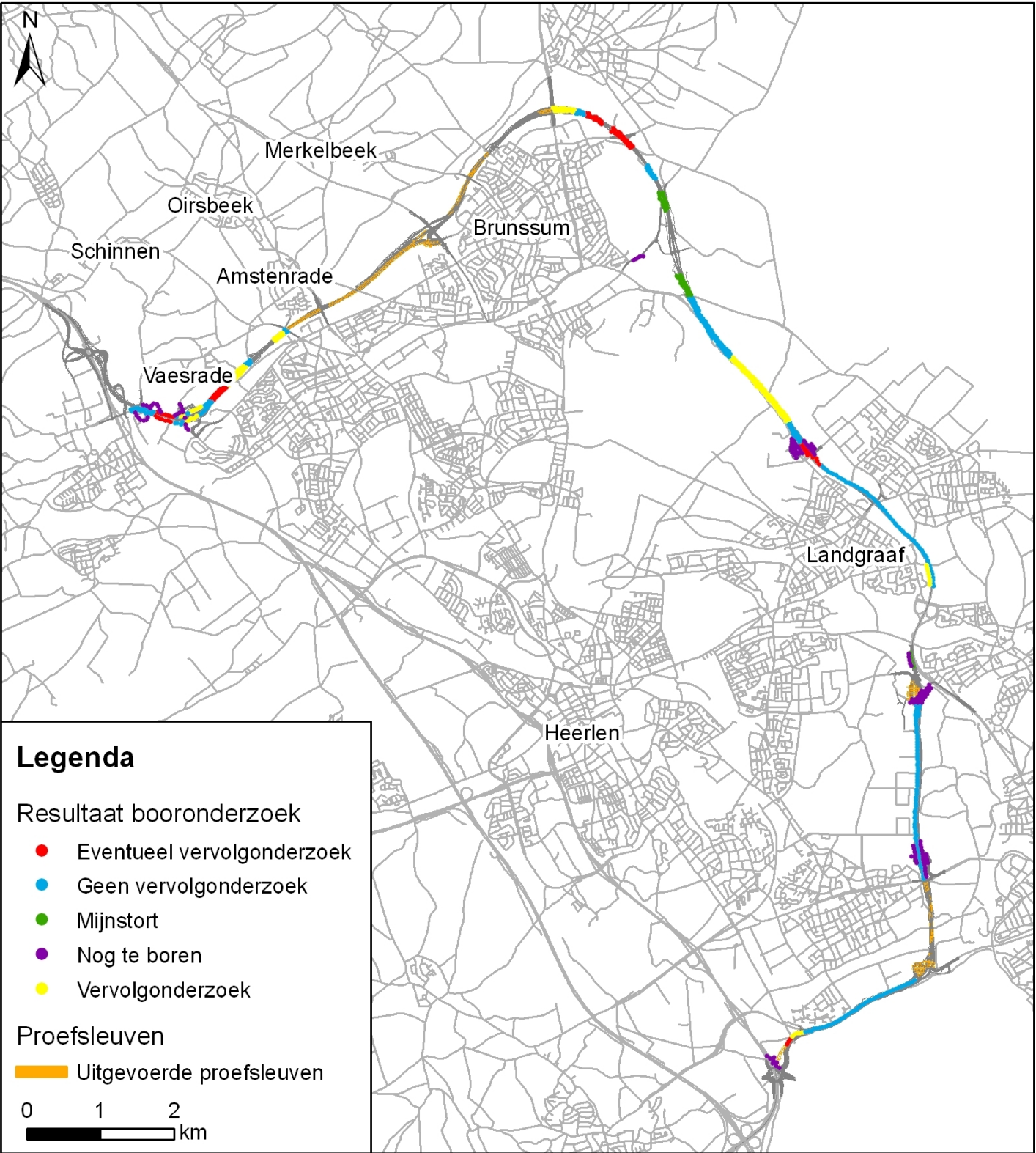
De onderzoeksresultaten van een verkennend en/of waarderend onderzoek bepalen het verdere vervolg; een aanpassing van de bouwplannen of het opgraven van archeologische vondsten. Er wordt uitgegaan van het basisprincipe dat de "verstoorder" betaalt voor het vooronderzoek, opgraven en het documenteren van de aangetroffen waarden als behoud in de bodem niet tot de mogelijkheden behoort.

Volgens het provinciaal beleid inzake archeologie, zoals vastgelegd in het vigerende Provinciaal Omgevingsplan Limburg, wordt voorafgaand aan ruimtelijke ingrepen onderzocht of er archeologische waarden in het geding zijn. Indien dat zo is dan is het provinciaal uitgangspunt de archeologie resten zoveel mogelijk ter plekke (in situ) te behouden. Mocht dat niet mogelijk zijn dan zal een opgraving (behoud ex situ) moeten plaatsvinden.

Onderzoekskader

Eind 2006 werd 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 voorkeurstracé bestuurlijk vastgesteld, waardoor ten behoeve van het archeologisch onderzoek een onderzoeksgebied afgebakend kon worden.

Afbeelding 6.25
Boorpunten en proefsleuven
archeologisch onderzoek.



Vervolgens werd in opdracht van de Provincie Limburg voor de aanvang van het onderzoek voor het 'Provinciaal InpassingsPlan' (Inpassingsplan) een 'Plan van Aanpak' (PvA – Van der Gaauw 2009) opgesteld waarin het wetenschappelijk kader, onderzoekslocaties en beoogde werkwijze zijn aangegeven. Dit PvA bouwde voort op de bureaustudie (Akkerman 2006) die eerder werd uitgevoerd in het kader van de totstandkoming van de m.e.r. voor de 'Buitenring Parkstad Limburg' (BPL). Verder werd gebruik gemaakt van de archeologische verwachtingskaart (Verhoeven 2007) voor de Parkstad Limburg gemeenten en de gemeente Nuth die meer recentelijk is opgesteld.

Onderzoeksresultaten

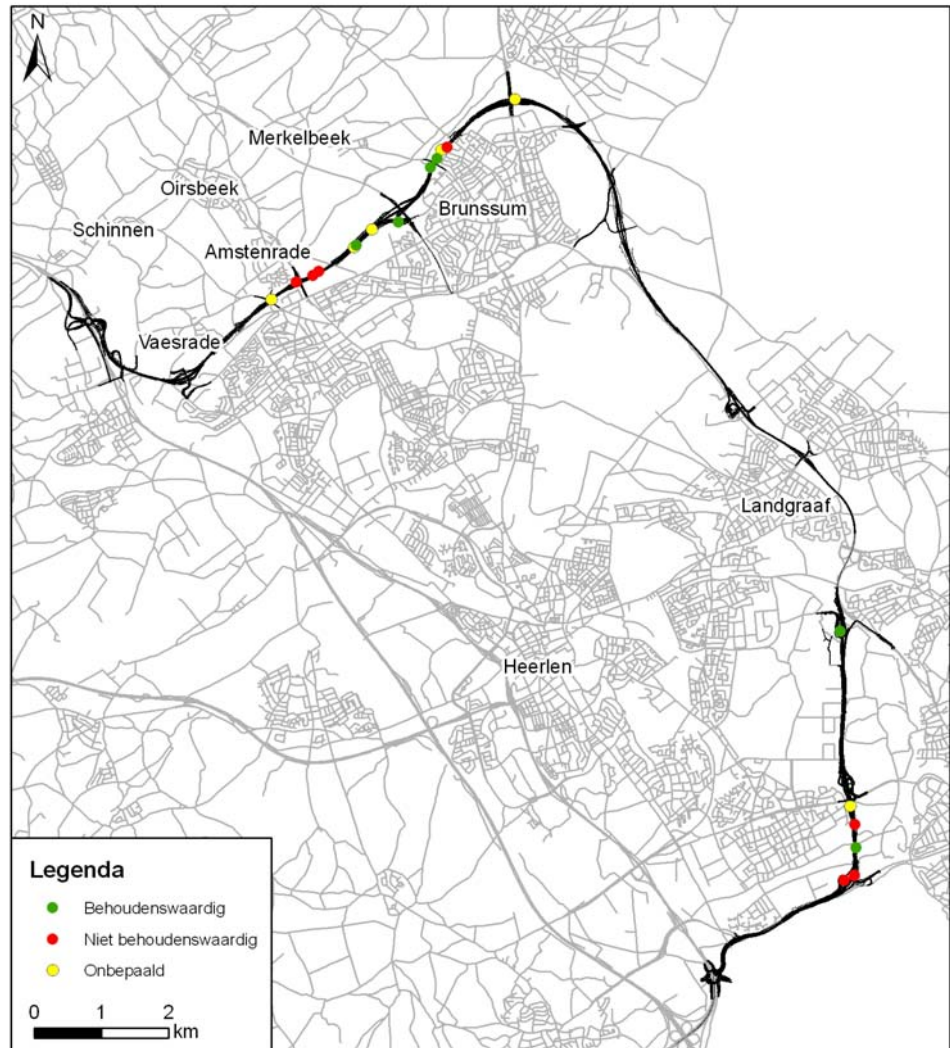
Op basis van het PvA is een deel van het vooronderzoek uitgevoerd binnen de grenzen van het voorkeustracé en daar waar tussentijds optimalisaties van het tracé hebben plaatsgevonden. Het resterende deel zal zo spoedig mogelijk volgen. Het veldwerk bestond uit archeologische veldverkenning; verkennende boringen en oppervlaktekartering in het kader van inventariserend vooronderzoek (IVO-O); geofysisch onderzoek met behulp van een magnetometer (twee locaties) en proefsleuvenonderzoek (IVO-P) met een dekkingsgraad van 7,5%. Dit laatste type onderzoek heeft plaatsgevonden op 6 locaties die daartoe geselecteerd werden op grond van het Plan van Aanpak (Van der Gaauw 2009).

Het gaat om de aansluiting Avantis, de aansluiting Hamweg, het dal van de Vloedgraaf, aansluiting de Hopel en het westelijk deel tot aan de Merkelbekerstraat, van het tracé tussen de Hommert en de Rode Beek. Dit laatste gebied was gezien de grootte in tweeën gedeeld ter hoogte van de Europalaan. Lopende het project is een zevende onderzoekslocatie gedefinieerd aan weerszijde van de A76 waar ook een proefsleuvenonderzoek wordt uitgevoerd.

Tijdens de verschillende, tot nu toe uitgevoerde onderzoeken door middel van proefsleuven, zijn reeds 19 archeologische vindplaatsen aangetroffen (zie bijlage 1 en de afeelding hierna). Ten aanzien van deze 19 archeologische vindplaatsen heeft, waar mogelijk, een waardering plaatsgevonden, die geresulteerd heeft in zes behoudenswaardige vindplaatsen.

Afbeelding 6.26

Archeologische vindplaatsen



De resultaten van de voornoemde waarderungen vormen voor het Bevoegd Gezag, de Provincie Limburg, de grondslag om tot selectiebesluiten te komen. Op die locaties waar zich een behoudenswaardige vindplaats bevindt, dient vervolgonderzoek plaats te vinden, dan wel behoud in situ te worden nagestreefd.

De aard en omvang van de behoudenswaardige archeologische vindplaatsen zijn gewogen tegen de gevolgen voor overige disciplines, die plaanpassing om behoud in situ te realiseren, met zich meebrengt. De gevolgen voor deze andere waarden en/of omgevingsfactoren blijken ongunstig te zijn, zodat behoud ex situ, opgraven, hier bij aanleg van de weg naar verwachting de te prefereren keus is.

Hoewel het beoogde tracé van de Buitenring geen directe impact heeft op archeologisch monument nr. 745 is besloten om op voorhand de voor deze locatie bekende gegevens te inventariseren en analyseren. Indien latere optimalisaties daartoe aanleiding geven, kunnen deze geactualiseerde gegevens gebruikt worden.

Het geofysisch onderzoek met behulp van een magnetometer dat in de omgeving van de Rode Beek (Gem. Onderbanken) werd uitgevoerd, gaf geen eenduidig resultaat.

Thans nog lopend onderzoek, op locaties waar optimalisaties hebben plaatsgevonden t.a.v. de ligging en/of uitvoering van het tracé, betreft verkennend onderzoek door middel van boringen en oppervlaktekartering.

Een eerste serie van proefsleuvenonderzoeken heeft al plaatsgevonden en een tweede serie dient nog te worden uitgevoerd op die locaties waar tijdens het verkennend onderzoek intacte bodemprofielen zijn en nog worden aangetroffen en waarvoor op de archeologische verwachtings- en cultuurhistorische advieskaart voor de Parkstad Limburg gemeenten en de gemeente Nuth een hoge archeologische verwachting geldt.

Vervolgonderzoek

Het archeologisch onderzoek zal na afronding van het veldwerk ten behoeve van de inventariserende onderzoeksfase een vervolg krijgen in de vorm van onderzoek t.b.v. de waarderende fase. Waar de resultaten van het booronderzoek en/of de oppervlaktekartering daar aanleiding toe geven zal dit bestaan uit inventariserend/waarderend proefsleuvenonderzoek. Bij het aantreffen van behoudenswaardige vindplaatsen dienen deze voorafgaand aan de aanleg van het tracé onderzocht te worden middels een definitieve opgraving. Op die 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 moeten vinden. De resultaten van de verschillende onderzoeken zullen worden gerapporteerd volgens de geldende normen van de Kwaliteitsnorm Nederlandse Archeologie (KNA 3.1).

Naast de archeologische waarden werden er tijdens de uitvoer 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 heeft naast een bijdrage tot louter geologisch onderzoek een bijkomend voordeel dat adequate technische maatregelen kunnen worden genomen om de eventuele effecten van een aardbeving op de BPL te beperken of tegen te gaan.

Het huidige onderzoek 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 uitvoeringsfase gepland dient te worden in de vorm van een archeologische uitvoeringsbegeleiding.

Conclusies

Tijdens het proefsleuvenonderzoek binnen het tracé van de BPL zijn tot nu toe 19 vindplaatsen aangetroffen waarvan er zes zijn aangemerkt als behoudenswaardig. Op die terreinen zal vervolgonderzoek dienen te worden uitgevoerd. Daarnaast bleken er ook een aantal archeologische vindplaatsen niet behoudenswaardig te zijn.

Binnen de overige delen van het tracé die door middel van proefsleuven onderzocht werden, zijn de archeologische waarden op enkele plaatsen waarschijnlijk verdwenen als gevolg van ontgronding of waar verstoring van het bodemprofiel door bijvoorbeeld erosie werd aangetoond.

Om tot een waardering te komen van deze archeologische vindplaatsen zal aanvullend onderzoek moeten worden uitgevoerd. Daarnaast bleken er ook een aantal archeologische vindplaatsen niet behoudenswaardig te zijn. Binnen de overige delen van het tracé die door middel van proefsleuven onderzocht werden, zijn de archeologische waarden op enkele plaatsen waarschijnlijk verdwenen als gevolg van ontgronding of waar verstoring van het bodemprofiel door bijvoorbeeld erosie werd aangetoond.

Het verkennende onderzoek door middel van boringen geeft een wisselend beeld. Binnen het tracé van de BPL, dat door middel van boringen werd onderzocht, zijn er locaties waar verstoringen zijn geconstateerd, maar ook delen waar er sprake is van onverstoorde bodemprofielen. Deze laatste locaties dienen doormiddel van een waarderend proefsleuvenonderzoek verder te worden onderzocht

Zoals eerder al vermeld, zal het archeologisch vooronderzoek na afronding van het resterende inventariserend deel, nog een vervolg krijgen. Dit nader onderzoek, dat grotendeels tijdens de uitvoering van de aanleg van de weg zal moeten plaatsvinden, dient zich ook te richten op die delen van het tracé die tot dan toe (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 dienen de definitieve onderzoeken (DOs) binnen de geselecteerde archeologische vindplaatsen geborgd te worden, alsook onderzoek op die locaties waar tussen nu en de vaststelling van het InpassingsPlan nog optimalisaties of aanvullende kunstwerken of andere (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 vooronderzoek niet uit te sluiten. Wanneer op deze percelen bodemverstoringen dieper dan 25 cm plaatsvinden, is een onderzoek noodzakelijk in de vorm van een inventariserend veldonderzoek door middel van boringen of inventariserend proefsleuvenonderzoek.

In het geval van proefsleuven moet het bos eerst gerooid worden en bestaande bebouwing en bestrating verwijderd worden. Hierbij is het van belang om methoden te kiezen die de ondergrond zo min mogelijk verstoren. Om effecten van de BPL op omgevingsfactoren en waarden zoals bijvoorbeeld natuur te compenseren of mitigeren worden maatregelen/locaties gezocht buiten het directe ruimtebeslag van het tracé. Ook voor die locaties geldt dat als daar aanleiding toe is archeologisch (voor-)onderzoek dient te worden uitgevoerd.

De Provincie is Bevoegd Gezag voor archeologie in dit project en in die hoedanigheid is een aantal waarderings uitgesproken. In de regels en op de verbeelding wordt o.a. hiervoor en voor die locaties/terreindelen waar mogelijk compenserende danwel 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 planregels 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 middel-hoge of hoge verwachtingswaarde geldt en daar waar na het inventariserend en waarderend veldonderzoek behoudenswaardige vindplaatsen zijn vastgesteld. In bepaalde delen van het tracé van de BPL is er geen vervolgonderzoek meer noodzakelijk. Mochten er tijdens de geplande werkzaamheden toch nog archeologische waarden worden aangetroffen, dan geldt conform Artikel 53 van de Wet op de Archeologische Monumentenzorg, een meldingsplicht bij het Bevoegd Gezag; de Provincie Limburg.

6.8

OVERIGE ASPECTEN

In deze paragraaf wordt kort ingegaan op het explosievenonderzoek dat heeft plaatsgevonden.

6.8.1

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 worden een aantal stappen beschreven.

Voorafgaand aan een historisch onderzoek is een quick scan 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 quick scan is uitgevoerd door de Explosieven Opruimings Dienst (EOD). Uit deze quick scan is naar voren gekomen dat er geen noemenswaardige oorlogshandelingen zijn geweest.

Uit het nader uitgevoerde historisch onderzoek door bureau Leemans Speciaalwerken BV is de volgende conclusie getrokken:

“De tot nu toe beschikbare informatie uit o.a. archiefonderzoek, literatuurstudie en de Mora’s 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 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).

Inmiddels (d.d. 4 juni 2010) is de probleemanalyse in uitvoering.

De resultaten worden in een later stadium gerapporteerd. Deze resultaten zijn meer relevant in het kader van de uitvoering van het plan dan voor dit Inpassingsplan. Volledigheidshalve is het onderzoek hier wel aangehaald om een doorkijk te kunnen geven richting uitvoering. .

HOOFDSTUK 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 planregels (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 zoals '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 om 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 8), en de dubbelbestemmingen (artikelen 9 t/m 15).

Verder zijn in hoofdstuk 3 de algemene regels opgenomen (artikel 16 t/m 20) en tot slot staan in hoofdstuk 4 de overgangs- en slotregels (artikel 21 en 22).

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;
- ontheffing van de bouwregels (incidenteel);
- specifieke gebruiksregels (incidenteel);

- ontheffing van de gebruiksregels (incidenteel);
- aanlegvergunning (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.

Artikel 4 - Berm

Voor de strook grond ten zuiden van de Hamstraat is de bestemming Berm opgenomen. Over de toekomstige invulling van de locatie is nog geen zekerheid zodat de functie na het amoveren van de bestaande woningen is opgenomen. Binnen de bestemming zijn alleen taluds en bermen mogelijk.

Artikel 5 – 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 een aanlegvergunningstelsel gehanteerd.

Artikel 6 – 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 2 x 2 rijstroken inclusief alle bijbehorende voorzieningen.

Watergangen zijn eveneens binnen de bestemming mogelijk, waterbuffers zijn met een aanduiding “waterbuffer” aangegeven.

Voor de A76 en de geluidschermen zijn eveneens aanduidingen opgenomen. Met een binnenplanse ontheffing is het mogelijk om met de geluidschermen te schuiven mits de geluidbelasting niet verslechtert. Faunapassages en ecoducten zijn eveneens met aanduidingen opgenomen.

Artikel 7 - 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 8 - 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 9, 10, 11, 12 en 13 - Leidingen (dubbelbestemmingen)

In het plangebied liggen enkele transportleidingen die planologisch relevant zijn. Het betreft 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 ontheffing of een aanlegvergunning indien de belangen van de leiding niet worden geschaad.

Artikel 14 - Waarde - Archeologie (dubbelbestemming)

Voor een deel van het plangebied geldt de dubbelbestemming Waarde-Archeologie. Deze gronden zijn primair bestemd voor de bescherming en veiligstelling van archeologische waarden. Bouwwerken en werken zijn uitsluitend toegestaan met respectievelijk een ontheffing of een aanlegvergunning indien de belangen van de archeologische waarden niet worden geschaad. Speciaal van belang is dat zonder aanlegvergunning niet dieper mag worden gegraven dan 25 cm.

Artikel 15 – 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 16 - 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 17 – 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 18 - Anti-dubbelregel**

Hierin is geregeld dat gronden die reeds bij een verleende bouwvergunning zijn meegenomen niet nog eens bij de verlening van een nieuwe bouwvergunning of het doen van een mededeling in aanmerking mogen worden genomen.

Artikel 19 - Algemene aanduidingsregels

In het Inpassingsplan zijn 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 het in werking treden van het Inpassingsplan nog niet geheel zeker was waar de exacte kruising van de Buitenring met de beek zou worden gerealiseerd. De kruising is met de aanduiding mogelijk gemaakt binnen het zoekgebied.

Artikel 20 – Algemene ontheffingsregels

In dit artikel zijn de ontheffingsmogelijkheden opgenomen die voor het gehele plangebied van toepassing zijn. Het gaat hier om een ontheffingsmogelijkheid van maximaal 10% van de in de planregels opgenomen maten die noodzakelijk kan zijn voor een technisch betere realisatie van het project.

Artikel 21 - 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, grenzen van bestemmingsvlakken en functieaanduidingen te wijzigen.

Artikel 22 - Algemene procedureregels

Bij de mogelijk op basis van het Inpassingsplan toe te passen ontheffingen of wijzigingen is bepaald welke procedureregels moeten worden gevolgd.

Artikel 23 - 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 24 - 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 25 - Slotregel

Dit laatste artikel geeft de titel van de planregels 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.

HOOFDSTUK

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 welke beleidsdocumenten dit aan de orde is, is na te lezen in hoofdstuk 5 van deze toelichting.

De Buitenring is ook onderwerp geweest van diverse milieueffectstudies. Het gaat om milieueffectstudies, specifiek gericht op een tracé, maar ook 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 Rijk, Provinciaal en regionaal 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 overleg dat heeft plaatsgevonden. 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 sluit af met een omschrijving van het vervolg wat betreft overleg communicatie.

Dit hoofdstuk maakt duidelijk dat een zorgvuldige voorbereiding heeft plaatsgevonden. onvermijdelijk met diverse betrokkenen en geeft een beeld van de maatschappelijke uitvoerbaarheid van het initiatief.

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 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), Directie Zuid;
- Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM), Inspecties Regio Zuid;
- Limburgse Werknemers Vereniging (LWV);
- Kamer van Koophandel Zuid-Limburg;
- Parkstad 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 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) hebben inwoners van de regio hun stem kunnen laten horen. In de verschillende nota's m.b.t. inspraak en zienswijzen is aangegeven hoe met de inspraakreacties en zienswijzen is omgegaan. 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 nog niet in de gelegenheid gesteld tot het stellen van vragen en zijn ze nog niet geïnformeerd. Zie paragraaf 8.4 wat betreft het indienen van zienswijzen.

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.

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 (MER'en). 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

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.

Bij de voorbereiding van het ontwerpplan is de uniforme openbare voorbereidingsprocedure van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Ook kunnen zienswijzen worden ingebracht op het Besluit-MER Nuth en 2^e Aanvulling TN/MER. Een ieder kan zienswijzen inbrengen gedurende een periode van zes weken na publicatie van de bekendmaking.

Deze zienswijzen zullen worden voorzien van een reactie en zo nodig zal het plan op onderdelen worden aangepast. De resultaten van dit zienswijze-traject zullen als bijlage bij het Inpassingsplan worden opgenomen. Vervolgens wordt het Inpassingsplan vastgesteld waarna voor reclamanten de mogelijkheid bestaat om in beroep te gaan bij de Raad van State.

HOOFDSTUK 9 Economische uitvoerbaarheid

9.1

(ECONOMISCHE) UITVOERBAARHEID

De totale kostenomvang van de Buitenring Parkstad Limburg zoals deze is opgenomen in het ontwerp-Inpassingsplan bedraagt circa 315 miljoen euro.

De Provincie Limburg (als initiatiefnemer) is gezamenlijk met de regio Parkstad Limburg en het Ministerie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de financiële afwikkeling van de aanleg van de Buitenring. In dat kader is tijdens het BO MIRT tussen het Rijk en de Provincie Limburg afgesproken dat het Rijk een bedrag van 50 miljoen euro zal bijdragen. Daarnaast heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat een aanvullende bijdrage van 11 miljoen toegezegd. 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 en 8 april 2005 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.

Uit een tweetal subsidieaanvragen wordt nog een bedrag van circa 10 miljoen euro verwacht.

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 Onteigeningswet 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 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 zullen gronden / waarden worden gecompenseerd / gemitigeerd. Ook deze gronden zullen (deels) worden verworven, net zoals de andere gronden die nodig zijn voor de aanleg van de Buitenring. Zie ook het onderzoek m.b.t. natuur. Zoals gezegd zullen niet alle gronden worden verworven, maar zullen gronden ook in eigendom blijven van gemeenten. Met de gemeenten waar dit aan de orde is, zal een bestuursconvenant worden gesloten, om zo deze mitigatie / compensatie te garanderen.

BIJLAGE 1

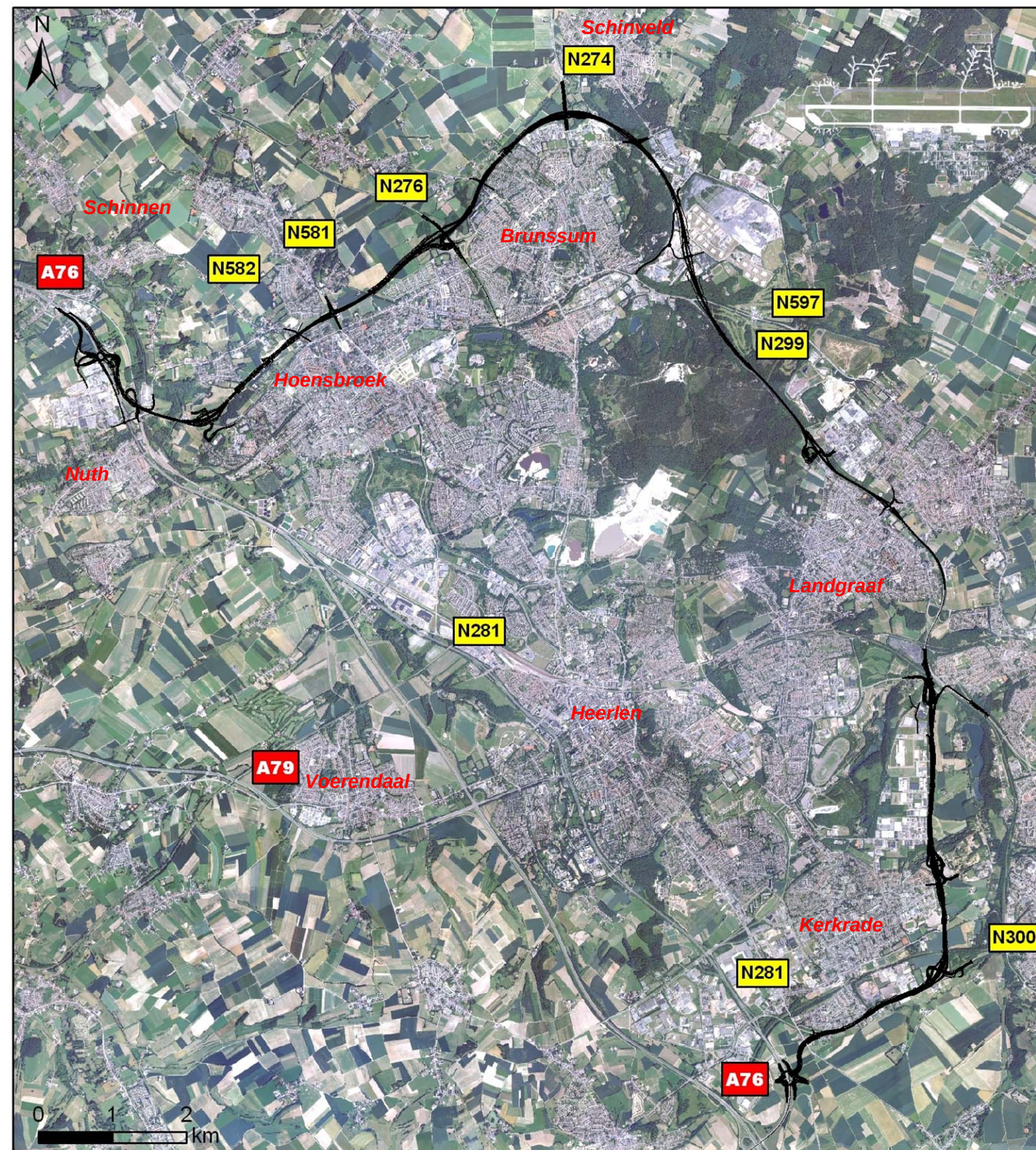
Overzicht waardering archeologische plaatsen inventariserend veldonderzoek (IVO) Buitenring Parkstad Limburg

Vindplaats	Object	Tracédeel	Behoudenswaardig	Suggesties voor vervolgonderzoek
1	Infrastructuur uit de Nieuwe Tijd	T2	Nee	-
2	Off-site sporen	T2	Nee	-
3	Een IJzertijd vindplaats	T3	Ja	Begeleiding
4	Een muntschat uit de Nieuwe Tijd	T3	Nee	Nazorg d.m.v. belopen met metaaldetector na ploegen e.d.
5	Een Nieuwe Tijd boerderij	T3	Onbepaald	Historisch onderzoek
6	Een laat-Prehistorische vindplaats	T4	Ja	D.O. uit te voeren in combinatie met evt. IVO-P voor zuidelijk van greppel gelegen terreindeel
7	Het 'stokershuisje'	T5	Nee	-
8	Een IJzertijd vindplaats	T5	Ja	D.O.
9	Een akkerlaag	T5	Onbepaald	Nader onderzoek naar geschiktheid voor botanisch onderzoek
10	Een Romeins crematiegraf	T5	Ja	Aanvullend proefsleuvenonderzoek om begrenzing grafveld vast te stellen voor D.O.
11	Greppelsysteem	T5	Onbepaald	Nader historisch onderzoek voorafgaand aan waardering
12	Stookplaats (off-site activiteiten)	T6	Onbepaald	Uitwerking monsters voorafgaand aan waardering
13	Landweg	T6	Nee (11 september 2009)	Nader historisch onderzoek voorafgaand aan waardering - uitgevoerd -
14	Greppelsysteem uit de Late Middeleeuwen B of Nieuwe Tijd	T6	Nee (11 september 2009)	Nader historisch onderzoek voorafgaand aan waardering - uitgevoerd -
15	Off-site verschijnselen	T6	Nee	Uitwerken monsters conform uitwerking onderzoek
16	Nederzetting Romeinse Tijd	T6	Ja	D.O. met speciale aandacht voor evt. aanwezige graft en zuidwestelijk gelegen dubbele bodem (Bt-horizont)

17	Landweg, infrastructuur Nieuwe Tijd	T6	Onbepaald	Aandacht voor de landweg bij D.O. onderzoek Romeinse vindplaats nr. 16
18	Off-site verschijnselen	T6	Onbepaald	Uitkomsten van datering zijn bepalend of sporen wel/niet behoudenswaardig zijn
19	Nederzetting Volle Middeleeuwen	T6	Ja	D.O.

BIJLAGE 2

Luchtfoto met toponiemen





BIJLAGE 3

Aandachtspunten voor het Inpassingsplan (Bijlage 1 nota Zienswijzen o.a. MER /UVS)

Opmerking	Reactie / behandeling	
In deze bijlage zijn alle aandachtspunten die n.a.v. de nota zienswijzen in het kader van de Tracénota/MER zijn genoemd aan de orde. Per aandachtspunt is aangegeven hoe hiermee is omgegaan in het verdere planvormingsproces. Indien niet relevant in het kader van het planvormingsproces van het Inpassingsplan is dit ook aangegeven. Dan is ook aangegeven in welk kader dit aandachtspunt wel aan de orde zal komen. Hierna worden eerst de punten algemeen genoemd. Daarna komen ze in deelaspecten aan de orde. Daar wordt een reactie gegeven op het aandachtspunt.		
1 Toetsingsadvies Commissie voor de m.e.r.		
1.1 Wij zullen nut en noodzaak van de Buitenring nader onderbouwen aan de hand van de geactualiseerde prognoses betreffende de bevolkingsafname en vergrijzing;	Dit is gedaan en hier is aandacht aan besteed in de tweede aanvulling op het MER, gebaseerd op de nieuwste verkeersgegevens en op de analyse van ECorys "Buitenring Parkstad Limburg Toetsing op doelbereik & MKBA".	
1.2 Wij zullen activiteiten betrekken bij de vraag of in cumulatie significante gevolgen voor de Natura 2000 gebieden uit te sluiten zijn.	In de Passende Beoordeling is hier aandacht aan besteedt. De conclusies van de analyse zijn overgenomen in de tweede aanvulling op het MER.	
1.3 Wij zullen onderzoek uitvoeren naar robuuste verbindingen tussen de natuurgebieden Brandenburg en Brunssummerheide. Hieruit moet voor zover het soorten betreft waarvoor de instandhoudingsdoelstellingen in het kader van N2000 zijn geformuleerd, zekerheid worden verkregen dat de toename van barrièrewerking door de Buitenring geen significante gevolgen heeft.	In het Natuurmitigatie- en compensatieplan is hier aandacht aan besteedt. De conclusies zijn overgenomen in de tweede aanvulling op het MER.	
1.4 Wij zullen de activiteiten in het kader van compensatieverplichtingen voor verschillende soorten tijdig regelen, daar waar sprake is van hoogwaardige en moeilijk te compenseren natuur;	In het Natuurmitigatie- en compensatieplan is hier aandacht aan besteedt. De conclusies zijn overgenomen in de tweede aanvulling op het MER.	

1.5 Wij zullen rekening houden met archeologische vindplaatsen en met het tijdsbeslag van behoud ex situ; en met het mitigeren van cultuurhistorische waarden;	In de tweede aanvulling op het MER is aangegeven hoe met dit onderwerp zal worden omgegaan.	
1.6 Wij zullen bij de verdere uitwerking van het tracé rekening houden met aanpassingen aan kruisingen van het onderliggende wegennet;	In de tweede aanvulling op het MER is aangegeven hoe er voor is gezorgd dat de aansluiting op het onderliggend wegennet toekomstvast is vormgegeven.	
1.7 De vervoersstromen voor langzaam verkeer zullen in beeld worden gebracht. Indien zich Knelpunten voordoen, zullen wij oplossingen voorstellen;	In de tweede aanvulling op het MER is beschreven hoe met de langzaamverkeer verbindingen is omgegaan.	
1.8 Bij de uiteindelijke uitwerking van het tracé zullen wij nagaan of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet afwijken van de gevolgen zoals beschreven in de Tracénota/MER.	In de tweede aanvulling op het MER is middels een verschillenanalyse in beeld gebracht wat de milieueffecten van de bestuurlijke optimalisaties zijn te opzichte van het BVKA uit de Tracénota/MER.	
Aandachtspunten per thema		
2.1 Nut en noodzaak		
2.1.1 Wij zullen nut en noodzaak van de Buitenring nader onderbouwen aan de hand van de geactualiseerde prognoses betreffende de bevolkingsafname en vergrijzing;	Ecorys heeft de Buitenring getoetst op doelbereik en heeft een MKBA uitgevoerd. De resultaten hiervan zijn opgenomen in deelrapport 3 bij het inpassingsplan. Hierbij is gebruik gemaakt van de geactualiseerde prognoses betreffende bevolkingsafname en vergrijzing.	
2.1.2 Wij zullen aandacht geven aan de toekomstige economische ontwikkelingsmogelijkheden in Parkstad Limburg, in relatie tot de aanleg van de Buitenring, en daarover rapporteren in het Inpassingsplan.	Hiervoor wordt verwezen naar paragraaf 2.2. van het inpassingsplan. Deze paragraaf gaat in op economische ontwikkelingen gelieerd aan de Buitenring.	
2.1.3 Er zal nader onderzoek worden gedaan naar het leefklimaat in relatie tot nut en noodzaak Provincie Limburg van de Buitenring (meer informatie daarover hieronder in paragraaf 2.3).	Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van Ecorys (Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA, deelrapport 3 bij het Inpassingsplan)	

2.1.4 Wij zullen onderzoeken of een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) meer inzichten biedt in de discussie over nut en noodzaak. Indien dit het geval is, zullen wij een MKBA opnemen in het Inpassingsplan.	Zoals gezegd is een MKBA uitgevoerd. Hiervoor wordt verwezen naar de rapportage van Ecorys (Buitenring Parkstad Limburg, Toetsing op doelbereik & MKBA, deelrapport 3 bij het Inpassingsplan)	
2.2 Tracékeuze		
2.2.1 Bij de nadere optimalisering van het ontwerp van het Voorkeustracé zullen wij de zienswijzen waarin zorg wordt uitgesproken over de consequenties van het Voorkeustracé voor woonwijken en woningen, natuurgebieden, landbouwarealen, archeologische en cultuurmonumenten, recreatiegebieden en bedrijven zorgvuldig toetsen. Dat geldt zowel voor de aandachtspunten op bovenlokaal niveau, als op lokaal niveau. (zie ook 2.6).	Er heeft een zorgvuldig proces van afwegingen plaatsgevonden tussen Provincie en betrokkenen. Hierbij is zoveel mogelijk rekening gehouden met de genoemde aspecten. Diverse optimalisaties zijn uitgevoerd en juridisch planologisch geregeld in het inpassingsplan (zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan en 2 ^e Aanvulling MER).	
2.3 Gebiedsgebonden aspecten		
2.3.1 Landschappelijke inpassing		
2.3.1.1 De exacte landschappelijke inpassing van het tracé, alsmede de inpassing op perceelsniveau, het ruimtebeslag, de grondbalans, visuele hinder en andere aandachtspunten zullen in de fase naar het Inpassingsplan aan de orde komen.	Bij het inpassingsplan is een omgevingsplan gevoegd, waarin deze aandachtspunten aan de orde komen.	
2.3.1.2 Met name in het Omgevingsplan, dat volgt op de Omgevingsvisie, zal meer gedetailleerd worden ingegaan op de landschappelijke inpassing van het tracé. Het Omgevingsplan zal tegelijk met het ontwerp-Inpassingsplan ter visie worden gelegd. Belangrijke aspecten die daarin aan de orde komen: • De inpassing van de weg in de omgeving; • het zicht op de weg vanuit het landschap en de bewoners; • de afstand van de weg tot de bebouwing; • het uiterlijk van geluidsschermen, zowel vanuit de optiek van de automobilist als vanuit de inpassing in het achterliggende landschap;	Deze aspecten komen in het omgevingsplan aan de orde. Hiervoor wordt verwezen naar deelrapport 9 bij het omgevingsplan. Het Omgevingsplan is een integraal plan waarin richtlijnen voor wegontwerp, kunstwerken, geluidwerende voorzieningen en maatregelen voor de compensatie/mitigatie in onderlinge samenhang en in samenhang met de kwaliteiten die het plangebied kenmerken, zijn weergegeven. Het Omgevingsplan legt de vormgeving en het gebruik van de geplande werken op hoofdlijnen vast en	

• de mogelijke inpassing van de holle wegen in het tracé en het behouden van het karakter van het oude agrarische landschap; • minimalisatie van de verstoring van de relatie tussen het stedelijk- en buitengebied; • de groenaankleding van de taluds; • de vormgeving van kunstwerken. 2.3.1.3 Het Omgevingsplan zal tevens als beeldkwaliteitsplan fungeren.	fungeert zo als kwaliteitskader voor de uitvoering. Ten aanzien van de kunstwerken biedt het Omgevingsplan toetsingskader voor vergunningen.	
2.3.2 Natuur		
2.3.2.1 Mede op basis van het advies van de Commissie m.e.r. zullen wij aanvullend onderzoek uitvoeren naar de vraag of significante effecten (met name stikstofdepositie en cumulatie) van de Buitenring op Natura 2000 gebieden zijn uit te sluiten.	Het genoemde onderzoek is uitgevoerd op basis van de meest actuele inzichten en kennis (bijgesteld model).	
2.3.2.2 Er wordt een Natuurcompensatieplan opgesteld in het kader waarvan nader onderzoek wordt gedaan naar mitigatie- en compensatiemaatregelen in gevallen van hoogwaardige natuur (waaronder de EHS, POG, Flora- en Faunawetsoorten) en ecologische verbindingzones.	Een Natuurcompensatieplan is opgesteld. Hiervoor wordt verwezen naar deelrapport 8 bij het Inpassingsplan en paragraaf 6.5 van het Inpassingsplan.	
2.3.2.3 Nieuwe relevante natuurgegevens worden meegenomen in de inpassingsfase. Veldonderzoek is reeds gestart en gegevens worden geactualiseerd. In dit kader nodigen wij de Limburgse gemeenschap uit tot indiening van nieuwe gegevens.	De meest recente en relevante gegevens zijn meegenomen. Ook richting inpassing van het project zal er sprake zijn van monitoring van aanwezige soorten zodat (mocht dit nodig zijn) gebruik kan worden gemaakt van aangepaste gegevens.	
2.3.2.4 Wij zullen daar waar vereist de ADC-toets (Alternatieven, Dwingende redenen van groot openbaar belang en Compenserende maatregelen) toepassen.	Het wordt nog onderzocht of dit daadwerkelijk noodzakelijk is.	
2.3.2.5 Wij zullen bij onze Duitse partners aandacht vragen voor het Crombacherbeekdal en het Anselderbeekdal.	In het regulier overleg met het Landesbetrieb Strassenbau van het Land NRW is hier aandacht voor gevraagd,	

	2.3.3 Bodem en water	
	2.3.3.1 Er zal aanvullend onderzoek worden uitgevoerd met betrekking tot de mogelijke optredende effecten van de Buitenring aan de grondwaterstand en –stromingen;	Grondwaterstand en –stromingen zijn meegenomen in de onderzoeken die zijn uitgevoerd in het kader van de Waterparagraaf.
	2.3.3.2 De wateropgave zal binnen de plangrens aangepakt worden in het Afwateringsplan; de ontwerpen worden uitgewerkt waarbij het uitgangspunt is dat er geen problemen worden veroorzaakt in andere gebieden, door bijvoorbeeld het belemmeren van de waterafvoer.	Binnen de plangrens van het inpassingsplan is rekening gehouden met de noodzakelijke ruimte voor waterafvoer en waterberging. Voor de verder inhoudelijke onderbouwing wordt verwezen naar deelrapport 6 bij het Inpassingsplan.
	2.3.3.3 Op kritieke punten in het tracé wordt specifiek onderzoek gedaan naar (grond)waterstanden en effecten hierop. Indien nodig zullen passende maatregelen worden getroffen.	Dit specifieke onderzoek is uitgevoerd. Indien nodig bleek, zijn passende maatregelen getroffen.
	2.3.3.4 Er wordt specifiek aandacht gegeven aan het waarborgen/verbeteren van de afwatering op punten waar dat relevant is. Uitgangspunt is dat verontreinigingen zich beperken tot de berm. Maatregelen tegen bodemverontreiniging door o.a. strooizout, olie, PAK's en zware metalen worden daarin nader uitgewerkt.	Voor de uitwerking van dit aandachtspunt wordt verwezen naar deelrapport 5 en 6 bij het Inpassingsplan. Hieruit blijkt dat hieraan aandacht is geschonken.
	2.3.3.5 De watertoets wordt uitgewerkt. Hierin zullen onder meer de reacties van het Waterschap worden meegenomen.	In het kader van de watertoets heeft veelvuldig overleg plaats gevonden tussen waterschap en Provincie. Om hierin inzicht te krijgen wordt verwezen naar deelrapport 6 van het inpassingsplan en paragraaf 6.5 van de toelichting van het inpassingsplan. Tevens kan hier worden verwezen naar een positief wateradvies en preadvies.
	2.3.3.6 Wij streven naar een convenant met het Waterschap over de kruisingen met beek- en waterlopen (zoals de Geleenbeek en de Rode Beek) waarin vroegtijdig duidelijkheid wordt geboden en afspraken worden gemaakt over concrete oplossingen hiervoor.	Hierover is veelvuldig gesproken door waterschap en Provincie. Dit traject is nog niet afgerond. Richting uitvoering zal hier ook nog invulling aan worden gegeven. Hierover zijn afspraken gemaakt en concrete oplossingen zijn overeengekomen..

2.3.3.7	Er zal zoveel mogelijk afgestemd worden op de plannen betreffende Corio Glana.	In de gesprekken die hebben plaatsgevonden tussen Provincie en waterschap zijn deze plannen meegenomen.	
2.3.3.8	Wij overwegen de aandachtspunten in deze paragraaf te integreren in een Afwateringsplan.	Een afwateringsplan is opgesteld. Zie deelrapport 6 bij het Inpassingsplan.	
2.3.3.9	Mogelijke risico's als gevolg van verschuivingen in aardlagen en het doorsnijden van erosiegevoelige gronden zullen zorgvuldig worden beoordeeld. Daarin worden meegenomen breuklijnen, mijnstorten en mijnbouwactiviteiten.	Hiermee is rekening gehouden in de uitgevoerde onderzoeken (deelrapport 6).	
2.3.4 Landbouw			
2.3.4.1	Wij zullen het aantal agrarische bedrijven en percelen inventariseren dat in het geding is.	Deze inventarisatie heeft plaatsgevonden en de resultaten hiervan zullen in het vervolgproces worden meegenomen..	
2.3.4.2	Wij zullen met de LLTB overleggen over specifieke aandachtspunten zoals wensen en problemen van betrokken agrarische ondernemers, mogelijkheden voor groenblauwe diensten en natuurcompensatie.	Onder ander op 10 maart 2010 heeft er overleg met de LLTB plaatsgehad, waarbij genoemde aandachtspunten aan de orde zijn gekomen.	
2.3.4.3	Wij besteden aandacht aan compensatie, vrijwillige kavelruil als optie, procedurele aspecten van grondverwerving, financiële regelingen bij bedrijfsverplaatsingen, de mogelijkheden voor, en realisering van, voldoende doorontwikkeling.	Deze onderwerpen zijn betrokken in de gesprekken tussen de rentmeesters en de landbouwers die veelvuldig hebben plaatsgevonden en nog plaats zullen vinden.	
2.3.5 Cultuur en Archeologie			
2.3.5.1	Alle relevante archeologische en cultuurwaarden, met inbegrip van monumenten en dorps- en stadsgezichten, zullen waar dat nodig is verder in kaart worden gebracht. Risico's voor dergelijke waarden worden in kaart gebracht.	Hiervoor wordt verwezen naar deelrapport 7 van het Inpassingsplan en het omgevingsplan dat als deelrapport bij het inpassingsplan is opgenomen (deelrapport 9).	
2.3.5.2	Mede onder verwijzing naar het advies van de Commissie m.e.r., zullen alle cultuurhistorische en archeologische onderzoeken worden uitgevoerd voordat met de aanleg van de Buitenring wordt begonnen.	De archeologische onderzoeken lopen. De Provincie streeft ernaar om deze allemaal uitgevoerd te hebben voordat met de aanleg van de Buitenring wordt begonnen.	

	2.3.5.3 Indien de onderzoeksresultaten de noodzaak daartoe aantonen vinden opgravingen plaats om mogelijke vondsten te waarborgen.	Conform aandachtspunt wordt gehandeld.	
	2.4 Verkeer en mobiliteit		
	2.4.1 Het waarborgen en verbeteren van de verkeersveiligheid zal een voortdurend punt van aandacht blijven. In de nadere uitwerking van het ontwerp zullen, waar nodig en mogelijk, locatiespecifieke maatregelen getroffen worden om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers maximaal te borgen. Daar waar dit het onderliggende wegennet betreft, zullen wij dit agenderen bij de betreffende gemeente.	M.b.t. verkeer heeft eveneens veelvuldig overleg plaatsgevonden met betrokkenen (gemeenten). Voor de resultaten van onderzoek en overleg wordt verwezen naar deelrapport 4 bij het Inpassingsplan.	
	2.4.2 De ontsluiting van woningen, wijken, (agrarische) bedrijven, bedrijventerreinen en recreatiegebieden zal in detail uitgewerkt worden. Hierover wordt overleg gevoerd met de betreffende gemeenten. Uitgangspunt is dat elke woning en elk bedrijf voldoende bereikbaar blijft.	M.b.t. verkeer heeft eveneens veelvuldig overleg plaatsgevonden met betrokkenen (gemeenten). Voor de resultaten van onderzoek (afwegingen / keuzes) en overleg wordt verwezen naar deelrapport 4 bij het Inpassingsplan.	
	2.4.3 Mede onder verwijzing naar het advies van de Commissie m.e.r. zullen wij nadere invulling geven aan het waarborgen en/of herstellen van langzaam verkeersverbindingen. In het ontwerp worden vervoersstromen in kaart gebracht en bij problemen worden oplossingen voorgesteld. Langzaam verkeersverbindingen worden zoveel mogelijk aangesloten op de nieuwe ongelijkvloerse kruisingen en aansluitingen. Daar waar aanvullende voorzieningen noodzakelijk blijken zullen maatregelen worden genomen.	Aan dit aandachtspunt is invulling gegeven. Voor de resultaten wordt verwezen naar deelrapport 4 bij het Inpassingsplan.	
	2.4.4 De interne wegenstructuur wordt opnieuw bekeken. Onderzocht wordt waar zich sluipverkeer kan ontwikkelen. Waar nodig worden samen met gemeenten maatregelen besproken.	Aan dit aandachtspunt is invulling gegeven. Voor de resultaten wordt verwezen naar deelrapport 4 bij het Inpassingsplan.	
	2.4.4 De verkeersprognoses worden getoetst aan de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen.	Het verkeersmodel is geupdate. Bij deze update zijn de demografische en ruimtelijke ontwikkelingen meegenomen.	
	2.4.6 De relatie met openbaar vervoer wordt nader onderzocht. Daarbij wordt wederzijdse versterking nagestreefd.	Deze relatie is onderzocht. De bestaande buslijnen zullen blijven bestaan. Indien noodzakelijk geacht is er rekening gehouden met het verlenen van	

		voorrang voor openbaar vervoersdiensten (buslijnen) om het openbaar vervoer op peil te houden.	
	2.4.7 Parallelle- en ontsluitingsstructuren worden nader bezien, na overleg met de betrokken gemeenten.	Aan dit aandachtspunt is en wordt invulling gegeven. Voor de resultaten, voor zover relevant in het kader van het Inpassingsplan tot nu toe wordt verwezen naar deelrapport 4 bij het Inpassingsplan. Hier zal ook in de toekomst nog overleg plaatsvinden met de diverse gemeenten.	
	2.4.8 De bewegwijzering in het gehele plangebied wordt meegenomen in de uitvoeringsfase.	Dit zal in de uitvoeringsfase worden meegenomen. In het kader van het Inpassingsplan is dit (nog) niet aan de orde.	
	2.5 Milieu		
	2.5.1 Algemeen		
	2.5.1.1 Bij de uitwerking van de plannen zullen duurzame bronnen van energie worden meegenomen.	Hiervoor is een aparte nota "Duurzame Buitenring" opgesteld.	
	2.5.1.2 Er zal opnieuw onderzoek plaatsvinden, onder meer om na te gaan of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet af zullen wijken van de informatie in de Tracénota / MER. Bijzondere aandacht daarbij voor de effecten op woon- en leefmilieu (lucht, geluid, visuele hinder).	Er is een tweede aanvulling op de Tracénota/MER opgesteld waarin o.a. is onderzocht of de effecten van het tracé uit het inpassingsplan afwijken van de effecten zoals onderzocht in de Tracénota/MER.	
	2.5.2 Lucht		
	2.5.2.1 Er zal opnieuw onderzoek plaatsvinden, onder meer om na te gaan of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet af zullen wijken van de informatie in de Tracénota / MER. Bijzondere aandacht daarbij voor de effecten op de luchtkwaliteit.	De berekeningen zoals meegenomen in het lucht onderzoek dat nu is opgenomen bij het Inpassingsplan zijn gedaan op basis van de emissiefactoren en achtergrondconcentraties zoals die zijn vastgesteld door de minister van VROM in maart 2009. Ook zijn de berekeningen gedaan op basis van het voorlaatste ontwerp dat beschikbaar was. Om een zo actueel mogelijk beeld te geven van de concentraties voor NO2 en PM10 zal tijdens het ter visie liggen van deze rapportage nog een	

		actualisatie worden uitgevoerd. Deze actualisatie zal worden uitgevoerd met de zeer recent beschikbaar gekomen 2010 versie van rekenmodellen. Deze zijn dan op basis van de in maart 2010 vastgestelde emissiegetallen en achtergrondconcentraties. In deze actualisatie zal dan ook het meest recente ontwerp voor de BPL worden verwerkt. Hierna zijn de resultaten omschreven van het thans uitgevoerde, niet geactualiseerde luchtonderzoek.	
	2.5.3 Geluid		
	2.5.3.1 Er zal opnieuw onderzoek plaatsvinden, onder meer om na te gaan of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet af zullen wijken van de informatie in de Tracénota / MER. Bijzondere aandacht daarbij voor de geluidseffecten.	Het geluidonderzoek is opnieuw uitgevoerd. Voor de resultaten wordt verwezen naar deelrapport 10 bij het Inpassingsplan.	
	2.5.3.2 In de fase naar het Inpassingsplan zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek op geluidsgevoelige bestemmingen, zoals woningen, kantoren en scholen, worden uitgevoerd. Alle weg- en omgevingseigenschappen, zoals hoogteverschillen, zullen worden opgenomen in het daarbij te hanteren rekenmodel. Daar waar nodig, zal onderzoek worden gedaan naar passende maatregelen, zoals geluidsarm asfalt, geluidsschermen, geluidswallen of gevelisolatie. Deze maatregelen zullen indien nodig worden getoetst aan akoestisch doelmatige, financiële, landschappelijke, stedenbouwkundige en verkeerskundige criteria.	Aan dit aandachtspunt is invulling gegeven. De resultaten zijn opgenomen in deelrapport 10 bij het Inpassingsplan.	
	2.5.4 Hinder en externe veiligheid		
	2.5.4.1 Er zal opnieuw onderzoek plaatsvinden, onder meer om na te gaan of de milieugevolgen van het uiteindelijke tracé niet af zullen wijken van de informatie in de Tracénota / MER. Bijzondere aandacht daarbij voor visuele hinder.	De landschappelijke inpassing in het omgevingsplan geeft weer hoe de weg met zo min mogelijk visuele hinder gerealiseerd gaat worden. Op diverse plaatsen wordt afgeweken van de in het Tracénota / MER genoemde alternatief. Dit zijn bijvoorbeeld, verdiepte ligging Allee, diepere ligging De Kling, door middel van grondwallen onttrekken van de weg bij Vaesrade.	

	2.5.4.2 Er zal nader onderzoek worden gedaan naar trillingen, mede aan de hand van de richtlijnen daarover.	Op basis van een GIS applicatie zijn voor de BPL (op basis van het ACN-puntenbestand) de aantallen woningen binnen 50 meter afstand van de buitenkant van de Buitenring in beeld gebracht.	
	2.5.4.3 Met betrekking tot de externe veiligheid zal nader onderzoek plaatsvinden waarbij niet alleen de telgegevens voor de A76, maar ook die voor de N281 worden meegenomen.	Ook de telgegevens van de N281 zijn meegenomen in het kader van het onderzoek m.b.t. externe veiligheid.	
	2.6 Wonen en werken 2.6.1 Er zal met eigenaren overlegd worden over verwerving van gronden en/of onroerend goed. Deze zijn inmiddels schriftelijk door ons benaderd en met een aantal van hen hebben reeds oriënterende gesprekken plaatsgevonden.	Zoals reeds aangegeven vindt overleg plaats met eigenaren van gronden en/of onroerend goed. Dit proces waarin veel overlegd wordt is voortgezet.	
	2.6.2 De belangen van eigenaren en gebruikers van onroerend goed zullen in de komende periode nader worden betrokken bij het opstellen van het Inpassingsplan; bij vastgestelde schade zal deze vergoed worden volgens de daarvoor geldende regels. Er zal meer inzicht worden gegeven in de regels en hoe belanghebbenden daarvoor in aanmerking kunnen komen.	In het kader van de behandeling van zienswijzen en bezwaren wordt nader invulling gegeven aan dit aandachtspunt.	
	2.6.3 Afwegingen over aankoop van woningen en overig onroerend goed zullen uitvoerig aan de orde komen.	In het kader van het inpassingsplan is dit niet relevant. Dit is wel relevant in het kader van de daadwerkelijke realisatie van de Buitenring. Richting deze realisatie zal het gevraagde uitvoerig aan de orde zijn.	
	2.6.4 Alle onroerend goed in de directe omgeving van de Buitenring zal direct voorafgaand aan aanleg van de weg onderwerp zijn van een 'nulmeting'. Indien zich tijdens de aanleg schade voordoet die een rechtstreeks gevolg is van de aanleg, dan zal de schade worden vergoed.	Op dit moment is er nog geen sprake van de fase 'direct voorafgaand aan de aanleg van de weg'. Wel zal een dergelijke meting t.z.t. worden uitgevoerd.	

2.7 Procesgerelateerde aspecten / Communicatie 2.7.1 Ons College zal bij voortduring aandacht geven aan een goede communicatie met alle belanghebbenden. Waar mogelijk zal deze verder worden geoptimaliseerd, in samenwerking met gemeenten en organisaties.	Aan dit aandachtspunt wordt invulling gegeven. Hiervoor wordt ook verwezen naar hoofdstuk 8 uit het Inpassingsplan.	
2.7.2 De aandachtspunten krijgen een bijzondere plek in onze reguliere communicatie.	Aan dit aandachtspunt wordt invulling gegeven. Hiervoor wordt ook verwezen naar hoofdstuk 8 uit het Inpassingsplan.	
2.7.3 Wij zullen in de volgende fase regelmatig overleg blijven voeren met gemeenten en overige bestuursorganen, ondermeer over een zo goed mogelijke inpassing van de Buitenring in de omgeving.	Aan dit aandachtspunt wordt invulling gegeven. Hiervoor wordt ook verwezen naar hoofdstuk 8 uit het Inpassingsplan.	
2.7.4 Wij zullen ook met nader te definiëren bewonersgroepen, belangengroepen en bedrijventerreinen overleggen over specifieke punten die van belang zijn voor de verdere realisering van de Buitenring.	Aan dit aandachtspunt wordt invulling gegeven. Hiervoor wordt ook verwezen naar hoofdstuk 8 uit het Inpassingsplan.	
2.7.5 Nieuwe informatie, inzichten, bestemmingen en relevante ontwikkelingen (zoals resultaten van bevolkingsonderzoeken, natuuraspecten, het Corio Glana plan en de ontwikkelingen bij het Hendrik industrieterrein) zullen worden betrokken in het Inpassingsplan.	Aan dit aandachtspunt is invulling gegeven. Hiervoor wordt verwezen naar de verschillende deelrapporten bij het inpassingsplan.	
2.7.6 Er zal onverminderd aandacht worden gegeven aan de leesbaarheid en kwaliteit van rapporten, tabellen en kaartenmateriaal.	Aan dit aandachtspunt wordt zo goed mogelijk invulling gegeven.	
2.7.7 De ter visielegging van het Inpassingsplan zal uitgebreid aandacht krijgen in de media. Bij de inspraak daarop kan ook de corridor, zoals vastgesteld op basis van de Tracénota/MER fase 1, aan de orde worden gesteld.	Aan dit aandachtspunt wordt invulling gegeven door o.a. het plaatsen van publicaties, het organiseren van inlooptdagen, het opstellen van een publieksvriendelijke brochure en via de website die voor de Buitenring is gemaakt.	

	3 Locatiespecifieke aandachtspunten Naast de voorgaande aandachtspunten die vooral een thematisch karakter hebben, volgt hieronder een aantal lokatiespecifieke aandachtspunten.		
	3.1 Nuth – Hoensbroek - Vaesrade 3.1.1 Onderzocht wordt óf en op welke wijze het Jeugrubbebos het best fysiek ontzien kan worden.	Uit onderzoek is gebleken dat het Jeugrubbebos kan worden ontzien. Het tracé is (t.o.v. het bestuurlijk voorkeurstracé) verlegd in noordelijke richting om zo ook geluid- en lichthinder zoveel mogelijk te beperken. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
	3.1.2 Onderzocht wordt of de Buitenring verdiept aan te leggen is, ter hoogte van Vaesrade.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Om het ruimtebeslag te beperken, en de verschillen qua geluidbelasting tussen verdiepte ligging en ligging op maaiveld beperkt zijn, is ervoor gekozen de Buitenring op maaiveld aan te leggen. Om de geluidhinder voor Vaesrade te verminderen wordt aan de noordzijde van de Buitenring een geluidwal aangelegd. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
	3.1.3 Onderzocht wordt of de langzaam verkeerverbinding vanuit de Rozenstraat richting Hoensbroek in stand gehouden kan worden.	Dit is onderzocht en blijkt ook daadwerkelijk mogelijk te zijn. Het in stand houden van deze verbinding is opgenomen in het Inpassingsplan. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
	3.1.4 Voor het Geleenbeekdal (Natura 2000 gebied, inclusief Kathager Beemden) is een aanvulling op de Tracénota/MER geschreven. De resultaten daaruit zullen in het Inpassingsplan worden verwerkt.	Deze aanvulling op het genoemde MER is opgesteld. De resultaten hiervan zijn opgenomen in deelrapport 2 bij het Inpassingsplan.	

	3.1.5 Nogmaals zal worden ingegaan op de onderbouwing van het Voorkeustracé via Vaesrade.	In presentaties voor het college van B&W en de gemeenteraad van Nuth is nogmaals ingegaan op deze onderbouwing. De presentatie voor de gemeenteraad betrof een openbare zitting waarbij ook bewoners aanwezig waren.	
	3.1.6 Met de gemeente Nuth zal overleg gevoerd worden over de aansluiting van de Buitenring op de A76 en de bereikbaarheid van Vaesrade.	In het kader van het MER dat voor aansluiting Nuth is opgesteld heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden met de gemeente. Ook de bereikbaarheid van Vaesrade is in deze overleggen aan de orde geweest.	
	3.2 Amstenrade-Allée/Akerstraat Noord 3.2.1 Onderzocht wordt of het mogelijk is de percelen aan de Van Hövell tot Westervlierhof te ontzien.	Dit is onderzocht. Op het tracé van de BPL ter hoogte van de Van Hövell tot Westervlierhof zijn steile wanden toegepast in plaats van taluds om ruimtebeslag op deze percelen te voorkomen.	
	3.2.2 Onderzocht wordt hoe de verkeersveiligheid van fietsers (met inbegrip van de schooljeugd) ter hoogte van de toe- en afritten van de aansluiting gewaarborgd kan worden.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden en heeft geresulteerd in een vrij-liggende fietsverbinding. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
	3.2.3 Onderzocht wordt of de markante bomerij aan weerszijden van de Akerstraat Noord / Allée te handhaven is.	Onderzoek heeft plaatsgevonden. Het is alleen niet mogelijk gebleken om deze bomerij geheel te ontzien. Voor een goede verkeersafwikkeling bleek dat de aansluiting ter hoogte van Allee moet worden uitgevoerd in 2 x 2 rijstroken, waardoor het niet mogelijk bleek, de bomerij te ontzien. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	

3.2.4 Onderzocht wordt of de tweedeling van het “Landgoed Amstenrade” zoveel mogelijk beperkt kan worden danwel dat de bereikbaarheid van percelen op dit landgoed zoveel mogelijk gewaarborgd kan blijven.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden, maar het bleek niet mogelijk te zijn om deze doorsnijding van het landgoed te voorkomen. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan. Het landgoed en de diverse kavels zijn bereikbaar voor landbouwverkeer waarmee via de Hagendorenweg en via de herstellde Veldweg vanaf de Brunssummerweg richting Akkerweg de bereikbaarheid is gegarandeerd.	
3.2.5 Bij de inpassing van het tracé zal de nodige aandacht worden besteed aan de landschappelijke inpassing ten behoeve van het beschermde dorpsgezicht van Amstenrade.	Om de invloed op dit beschermd dorpsgezicht te beperken zullen langs de buitenring steile wanden worden toegepast en wordt het tracé hier versmald. De historische laanbeplanting langs de Allee en Brunssummerweg wordt hersteld en gecompleteerd. Ook wordt de dorpse beplanting (boomgaarden) in de dorpsrand van Amstenrade versterkt. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
3.2.6 Er wordt specifiek aandacht gegeven aan het waarborgen van de afwatering.	Dit aspect is meegenomen in het kader van de watertoets. Hiervoor wordt verwezen naar deelrapport 6 bij het Inpassingsplan.	
3.3 Brunssum-De Kling		
3.3.1 Onderzocht wordt op welke wijze het Bronnenbosje fysiek ontzien kan worden.	Onderzoek heeft plaatsgevonden. Het Bronnenbos kan worden ontzien. Het tracé is (t.o.v. het voorkeurstracé) in zuidelijke richting verschoven. Zo worden ook stedelijke functies meer gebundeld. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
3.3.2 Het gebied rond de Steenberg en de Rode Beek wordt betrokken in het Natuurcompensatieplan. Daarbij ook aandacht voor mogelijk omleggen van de Rode Beek.	De Rode Beek zal daadwerkelijk worden omgelegd. De genoemde gebieden zijn betrokken in het natuurcompensatieplan. Zie ook deelrapport 6 en 8 van het Inpassingsplan.	

3.3.3 In het gebied van de Brunssummerheide wordt onderzocht of een verdiepte ligging van de Buitenring mogelijk en wenselijk is.	Dit onderzoek is uitgevoerd. Het bleek echter niet mogelijk te zijn om de Buitenring hier verdiept aan te leggen.	
3.3.4 Overleg zal plaatsvinden met de beheerder van de Toeristenweg over toegankelijkheid van de Toeristenweg en bereikbaarheid van parkeerplaatsen.	Dit overleg met natuurmonumenten (deel gemeente Brunssum) en gemeente Landgraaf heeft plaatsgevonden.	
3.3.5 De bereikbaarheid van ruiterroutes door de Brunssummerheide zal aandacht krijgen.	Onder het tracé van de Buitenring is een paardentunnel voorzien die deze bereikbaarheid waarborgt.	
3.3.6 Onderzocht wordt óf en op welke wijze een verdiepte ligging van de Buitenring ter hoogte van De Kling tussen de Europalaan en de Merkelbeekerstraat mogelijk is.	Ter hoogte van De Kling is de hoogteligging van de BPL aangepast conform het voorstel dat door omwonenden is aangedragen. Voor en na de kruising met de Merkelbeekerstraat ligt de BPL dieper in het landschap dan het voorkeursalternatief.	
3.3.7 Onderzocht wordt óf en op welke wijze ter hoogte van de Ganzenpool/Rimburgerweg het mogelijk is om de twee geplande aansluitingen – kostenneutraal – tot één te combineren.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden in het kader van de m.e.r. voor de buitenring. Het bleek mogelijk deze twee geplande aansluitingen kostenneutraal te combineren.	
3.3.8 Er zal nadere invulling worden gegeven aan de verbinding tussen het NIC-terrein en JFC HQ Brunssum. De Provincie zal in overleg treden met partijen.	Overleg met JFC HQ Brunssum heeft plaatsgevonden. Met deze partij is een afspraak gemaakt hoe de verbinding van het NIC-terrein moet worden hersteld.	
3.3.9 Het waarborgen van de afwatering vanuit Brunssum ter hoogte van de aansluiting op de N274, wordt uitgewerkt.	In het kader van het afwateringsplan / watertoets / waterparagraaf is dit meegenomen. Zie ook deelrapport 6 van het inpassingsplan.	

	3.3.10 In het Inpassingsplan zal nogmaals worden ingegaan op de onderbouwing van het Voorkeurstracé via het noord-alternatief.	Impliciet komt dit aan de orde bij de omschrijvingen van de doorlopen m.e.r.-procedures in de toelichting van het Inpassingsplan.	
	3.3.11 Er zal onderzoek worden gedaan naar de wijze waarop de Akkerweg, een holle weg met belangrijke cultuurhistorische waarde, en tevens een belangrijke wandelroute, kan worden behouden.	Dit is onderzocht, echter het bleek niet mogelijk om de Akkerweg te ontzien vanwege de aansluiting van de BPL op de N276. De Veldweg is echter hersteld.	
	3.4 Landgraaf 3.4.1 Samen met de gemeente zullen de lokale problemen (ondermeer aan de Schanserweg, Heigank, etc.) rond het mogelijk vervallen van de aansluiting bij de Hoogstraat worden onderzocht.	Op verzoek van de gemeente Landgraaf is in het Inpassingsplan	
	3.4.2 Ter hoogte van de Reeweg wordt gezien of de Buitenring op maaiveld kan worden aangelegd.	Dit is onderzocht, echter het bleek niet mogelijk om de BPL op maaiveld aan te leggen gezien de beperkte aanwezige ruimte.	
	3.4.3 De aansluiting ter hoogte van de Reeweg wordt geoptimaliseerd.	Deze optimalisatie heeft plaatsgevonden. De aansluiting is in zijn geheel opgeschoven in noordelijke richting. Zo ontstaat er ruimte om de eventuele Randweg Abdissenbosch / L42n eveneens aan te sluiten op deze rotonde. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan en deelrapport 4 van het Inpassingsplan.	

	3.5 Kerkrade 3.5.1 De aandachtspunten die in de zienswijzen over de B258n naar voren zijn gekomen zullen wij voorleggen aan het Duitse bevoegd gezag.	Dit zal gebeuren op het moment dat de B258n verder in procedure wordt gebracht.	
	3.5.2 Bij De Hopel wordt gezien of de aansluiting van de Roderlandbaan op de Buitenring richting het noorden dusdanig kan plaatsvinden dat (vracht)verkeer niet meer door de woonwijk hoeft te rijden. Daarvoor worden drie mogelijkheden onderzocht: 1. Vanaf de Roderlandbaan rechtstreeks aansluiten op de Buitenring met behulp van eentoeit; 2. Vanaf de Roderlandbaan rechtstreeks aansluiten op de oostelijke rotonde van de aansluiting Mensheggerweg. Hierdoor is er een nieuw viaduct onder het spoor Heerlen - Kerkrade nodig; 3. Ophogen van de Roderlandbaan zodat deze aansluit op het bestaande viaduct van de Dentgenbachweg.	Dit onderzoek heeft plaatsgevonden. Optie 1 is opgenomen in het Inpassingsplan. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan.	
	3.5.3 Ter hoogte van Kaalheide wordt onderzocht of de Krichelsbergweg hersteld kan worden.	De route via de Krichelbergsweg is hersteld door deze weg aan te laten sluiten op de Vauputsweg, die de BPL kruist.	
	3.5.4 Er wordt samen met de gemeente Kerkrade aandacht besteed aan de ontsluiting van de woningen en bedrijven bij de Hamstraat/Bedrijventerrein Willem Sophia en de bereikbaarheid van het Wauwelpad.	Er is rekening gehouden met de bereikbaarheid van de Hamstraat / Bedrijventerrein Willem Sophia. Het Wauwelpad wordt via een bestaande verbinding met de Vauputsweg verbonden.	

	3.5.5 Alternatieven voor de parkeervoorzieningen die voor Gaiapark eventueel verloren gaan zullen mee worden genomen.	Hierover vindt nog overleg plaats. In het kader van dit inpassingsplan is dit niet meegenomen.	
	3.5.6 Er wordt samen met de gemeente gekeken naar de ontsluiting van de Gracht en Spekholzerheide en het risico van sluipverkeer op het onderliggende wegennet.	Ten noorden van de N300 Hamstraat is in het Inpassingsplan een parallelvoorziening opgenomen om de ontsluiting van de woonwijk De Gracht en het bedrijventerrein Willem Sophia te verbeteren. Zie ook paragraaf 4.4 van het Inpassingsplan	
	3.5.7 Samen met de gemeente Kerkrade wordt bezien op welke wijze kan worden tegemoetgekomen aan de bezwaren tegen de doorgetrokken Dentgenbachweg.	In overleg met de gemeente Kerkrade is de aansluiting Gaiapark geoptimaliseerd en is eveneens op verzoek van de gemeente de ligging van de BPL in het Vauputsdal verdiept. Verder is op verzoek van kerkrade Dirk Symons weer betrokken bij de landschappelijke inpassing van de weg, in het bijzonder ook voor dit deel van het tracé.	

COLOFON

ONTWERP-INPASSINGSPLAN BUITENRING PARKSTAD LIMBURG

OPDRACHTGEVER:

PROVINCIE LIMBURG

STATUS:

Definitief

AUTEUR:

H.A.M. van den Boogaard

GECONTROLEERD DOOR:

C.E.C. Stoops

VRIJGEGEVEN DOOR:

C.E.C. Stoops

4 juni 2010

074621953:0.40

ARCADIS NEDERLAND BV
Utopialaan 40-48
Postbus 1018
5200 BA 's-Hertogenbosch
Tel 073 6809 211
Fax 073 6144 606
www.arcadis.nl
Handelsregister
9036504

©ARCADIS. Alle rechten voorbehouden. Behoudens uitzonderingen door de wet gesteld, mag zonder schriftelijke toestemming van de rechthebbenden niets uit dit document worden veeleelvoudigd en/of openbaar worden gemaakt door middel van druk, fotokopie, digitale reproductie of anderszins.