

Zienswijze

MER aansluiting Nuth

1^e aanvulling MER Buitenring

2^e aanvulling MER Buitenring

Provinciaal Inpassingsplan
Buitenring Parkstad

Stichting Milieufederatie Limburg

Nummer 272.112

27 juli 2010

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
1 Positie Milieufederatie Limburg	3
2 Doelstelling en Nut-Noodzaak	7
3 Verantwoordelijkheden / MER	9
4 Varianten en beleid	12
5 Effecten/ Methoden/ modellen	15
6 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)	25
7 Samenvatting en conclusies	32

1 Positie Milieufederatie Limburg

Vanaf 2005 heeft de Milieufederatie Limburg veelal op eigen verzoek vooroverleg gehad over de plannen inzake de Buitenring Parkstad Limburg. Dit overleg is niet te beschouwen als een verkenningsfase zoals bedoeld door de Commissie Elverding. Het betrof met name mondelinge toelichting aan de hand van kaartmateriaal waarop de Milieufederatie dan ter plekke kon reageren. Gedurende deze overleggen is door ons voortdurend de aandacht gevraagd voor de demografische ontwikkelingen en mogelijke gevolgen voor de beroepsbevolking gerelateerd aan het woon-werk verkeer. Diverse malen heeft de Milieufederatie verzocht om een 0+ variant uit te werken. Een 0+ variant maakt gebruik van het bestaand wegennet en is voorzien van een betere bewegwijzering. Waar nodig worden knelpunten opgelost. Dit kan door onder andere verbeterde verkeersregelinstallaties of fysieke aanpassingen aan kruispunten (rotondes en ongelijkvloerse kruisingen) en weggedeeltes.

De Commissie m.e.r. geeft in haar adviezen, die door de provincie Limburg zijn overgenomen, een advies van gelijke strekking.

De Commissie acht, gegeven de hogere bevolkingskrimp, de gedeeltelijke oplossing van de problemen en het ontstaan van nieuwe problemen, niet uitgesloten dat andere oplossingen (zoals verbetering van de bestaande infrastructuur) of een meer sobere uitvoering (bijvoorbeeld in 2x1-strooks) een reëel alternatief zouden kunnen vormen.

Elk verzoek tot onderzoek van verbetering aan het bestaand wegennet (afbeelding 2) heeft de provincie Limburg geweigerd. Zij was van mening dat het MER fase 1 uit 2000 hierin voldoende onderbouwing gaf, ongeacht de demografische verandering van latere datum.

Met inachtneming van onze gedragscode, als onderdeel van de Nota Natuur en Landschap 2010-2020 kon de Milieufederatie niet anders dan uit het vooroverleg stappen.

Afbeelding 1. Variant Provinciaal Inpassingsplan

Deze afbeelding geeft een globale weergave van de ligging Buitenring in de Parkstaf regio volgens de voorkeursvariant van de provincie.



Afbeelding 2. Robuuste wegenstructuur bestand

Deze afbeelding geeft een globale weergave van de robuustere verbindingen zoals deze al in het gebied aanwezig zijn. De verbindingen die voornamelijk gebruikt worden door de bewoners uit het gebied gedurende verplaatsingen buiten hun eigen kern.

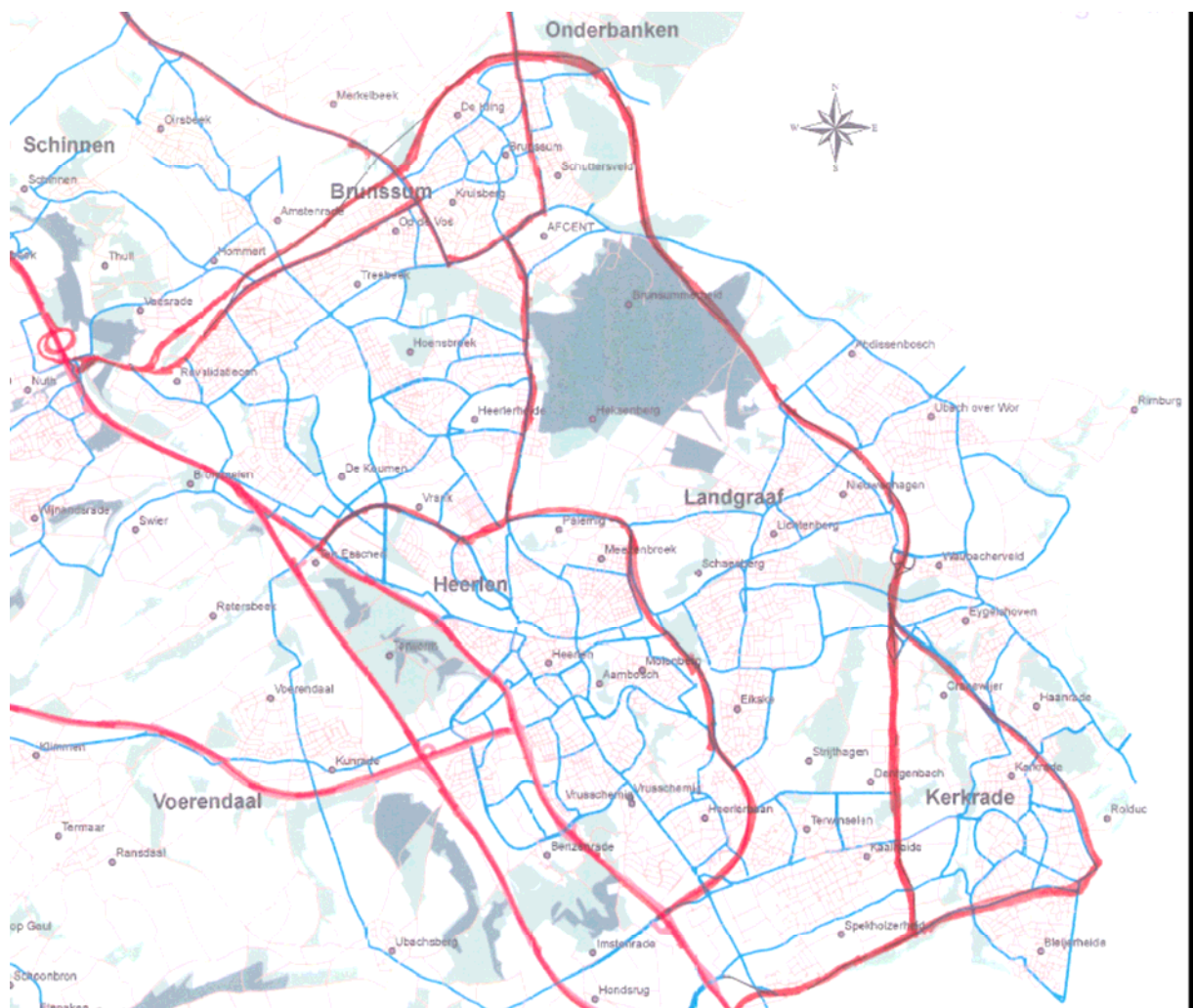
Op basis van deze bestaande verbindingen is het heel goed mogelijk om een verbetervariant of 0+ variant te ontwikkelen.

Deze verbindingen geven een duidelijke noord-zuid structuur in de ontsluiting die aansluit op de A wegen structuur.



Afbeelding 3. Buitenring inclusief bestaande robuuste wegenstructuur

Deze afbeelding zou eigenlijk door de provincie gebruikt moeten worden om aan te geven hoe de Buitenring in de regio ingepast wordt. Het is namelijk niet de bedoeling om de nu bestaande robuustere verbindingen in de regio op termijn autoluw te maken. Zij blijven derhalve bestaan en zullen samen met de Buitenring als ontsluiting van het gebied gelden. Daar de Buitenring het doel heeft een duidelijke structuur te geven is het aan te bevelen in de beoordeling ook de bestaande wegen mee te nemen. Volgens ons is de Buitenring hiermee niet een oplossing maar een uitbreiding van de spaghetti van wegen.



2 Doelstelling en Nut-Noodzaak

Doelstellingen

De inhoud, aard en aantal probleemstellingen zijn aan een permanente wijziging onderhevig, zoals blijkt uit de diverse ter inzage liggende documenten. De probleemstellingen zijn telkens, in de diverse m.e.r. studies, vertaald in doelstellingen. Was in 2000 alleen nog sprake van verkeerstechnische problemen, vanaf 2006 worden ook de mogelijkheden tot economische groei en kansen voor recreatie aan de bereikbaarheid gekoppeld. De verschillende m.e.r. studies zijn dan ook op verschillende doelen gebaseerd. Dit blijkt ook uit het gegeven dat in het MER fase 1 nog sprake was van een oplossing op basis van bestaande wegen of langs (over) bestaande wegen en dat in latere m.e.r. studies de 2x2 variant als oplossing werd aangedragen. De argumentatie dat deze 2x2 variant gebaseerd is op het MER 1^e fase hebben wij nergens kunnen ontdekken. Dat in een latere fase met lagere bevolkingscijfers, lagere mobiliteitscijfers en lagere aantallen beroepsbevolking nog steeds sprake is van een noodzaak tot een 2x2 is volgens ons nog steeds niet onderbouwd. Gewenste aansluitingen op de N276 en N274 komen wel in de startnotitie m.e.r. fase 1 aan bod, maar komen in een latere fase niet meer aan de orde. Deze worden zelfs niet als preferente routes in de reistijdberekening mee genomen. Het genoemde in het MER fase 1; “een duidelijke ringstructuur” (Buitenring) lijkt een geheel eigen zeer sterk bepalende factor te zijn, die in latere studies als een noodzaak is genoemd.

Hierdoor zijn naar ons idee een andere ontsluitingsstructuur of andere mogelijkheden die mogelijk meer bijdragen aan economische versterking van de regio (doelen vanaf 2006) onvoldoende in overweging genomen. De focus in fase 1 lag namelijk op een verkeerstechnische oplossing in een buitenring om Parkstad heen.

De Milieufederatie verzoekt u de volgende vragen te beantwoorden:

Is de gekozen variant (afbeelding 1) de enige oplossing die aan de vele doelstellingen tegemoet komt? Leveren oplossingen zoals onder andere betere scholing, loopbaanbegeleiding, stimuleren OV, aansluitingen op internationaal treinverbindingen, aanpassingen aan het bestaand wegennet, dynamisch verkeersmanagement een beter doelresultaat voor de te investeren middelen?

Welke doelstellingen zijn nu na 10 jaar nog relevant in relatie tot de bevolkingskrimp, afname beroepsbevolking, amoveren groot aantal woningen etc.

Tijdens de wedstrijd moeten de spelregels niet veranderd worden, maar gezien de bevolkingskrimp is het juist verstandig de probleemstelling opnieuw te definiëren.

Diffuse verkeersstructuur zonder duidelijke hiërarchie

Dit is de enige probleemstelling die consequent in alle rapporten door de jaren heen terugkomt. In de doelstellingen wordt deze op diverse manieren omschreven. Maar in feite is dit de kern van het probleem in de regio, een spaghetti aan wegen zonder duidelijk structuur.

Lost de Buitenring dit op? (afbeelding 3) De Buitenring is een ringweg rondom deze spaghetti van wegen. Circa 70% van het verkeer is bestemmingsverkeer. Zodra de automobilist naar de de Buitenring of deze verlaat duikt hij toch weer in deze spaghetti van wegen. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet dat er aanpassingen plaatsvinden aan deze spaghetti, het onderliggend wegennet. Ook uit de minimale reistijdwinsten, in absolute waarden 3 tot 5 minuten, blijkt duidelijk dat er geen sprake zal zijn van echte verbeteringen. De automobilist zal blijven “verdwalen” in de regio. Een echte oplossing zou zijn om via robuuste verbindingen zo diep mogelijk in de kern van de genoemde spaghetti van wegen te gaan. Deze robuuste structuur ligt er, maar wordt niet zodanig als herkenbaar aangegeven (zie afbeelding 2). Deze robuuste structuur geeft een goede ontsluiting vanuit alle kernen, Brunssum N274-A2, Hoensbroek N276-Sittard en Binnenring en A76, Kerkrade N300-N281-A76, Landgraaf Binnenring-N281-A76, Landgraaf N298-N274-A2, om maar enkele ontsluitingen te noemen.

De Milieufederatie vraagt u:

In de zienswijze van de Milieufederatie wordt deze bestaande robuuste structuur (afbeelding 2) benoemd, neem deze mee als verbetervariant in uw besluitvorming.

Nut-Noodzaak

De nut en noodzaak discussie heeft volgens de provincie Limburg plaatsgevonden in het MER 1^e fase in 2000. Dat er op dat moment sprake was van een veel beperktere doelstelling en dat er op dat moment nog onvoldoende inzicht was in de demografische ontwikkelingen in de regio heeft voor de provincie geen enkele aanleiding gegeven om de nut- en noodzaak discussie over te doen. Andere mogelijkheden om wel aan de doelen tegemoet te komen zijn niet onderzocht.

Er zijn enkele nieuwe doelen toegevoegd. De ter inzage gelegde Maatschappelijk Kosten Baten Analyse (MKBA) geeft duidelijk aan dat ook aan de nieuwe doelen en de bestaande doelen niet door de Buitenring (BPL) tegemoet wordt gekomen. Dat het een efficiënte investering is (factor 1,1) zegt ook niets over het nut en de noodzaak. Hierover meer in de alinea over de MKBA.

De Milieufederatie vraagt u:

Nut-Noodzaak onderbouwen op basis van laatste inzichten in demografische ontwikkelingen en daling van de beroepsbevolking in de Parkstad. Wat zijn de huidige problemen en niet wat waren de problemen tien jaar geleden.

3 Verantwoordelijkheden/ MER

Objectiviteit van het bevoegd gezag

Het is uiterst merkwaardig dat het bevoegd gezag dat als initiatiefnemer van het Provinciaal Inpassingsplan (PIP) dit ook zelf vaststelt, de reactie op de zienswijze zelf opstelt, tevens de ontheffingen inzake de Natuurbeschermingswet beoordeelt en vaststelt en van mening is dat op basis van onvolledig onderzoek geen sprake zal zijn van significante effecten, waardoor een ADC toets niet nodig is. En het niet meer nodig vindt om het MER 2^e aanvulling en het MER aansluiting Nuth ter advies voor te leggen aan de Commissie m.e.r. Alle inhoudelijke beoordelingen komen hiermee op het bordje van de rechter, de Raad van State, die vaak alleen procedureel toetst. De inspraak van de burger wordt hier wel zeer sterk beperkt. Dit is niet goed te maken met de zogenaamde vooroverleggen met diverse partijen.

De Milieufederatie vraagt u:

Wij zijn van mening dat gezien het provinciegrens (landsgrens) overschrijdend karakter van de NB-wet gebieden binnen de invloedssfeer van de geplande infrastructuur (Buitenring en B258n) hier het Ministerie van LNV bevoegd gezag is. Wij verwijzen hier naar de uitspraak in het kader van de IJzeren Rijn (RvS 200700186/1 en 200700186/2), bij u bekend daar u partij in deze procedure was. Gaarne overleg met Ministerie LNV hierover.

MER en Commissie MER

Zoals bovenstaand genoemd is het College GS van mening dat een advies van de Commissie m.e.r. in deze fase niet meer nodig is. Zij is van mening dat dit alleen maar vertragend werkt en geen meerwaarde heeft wat betreft de objectiviteit van haar besluitvorming. Het college van GS heeft tot nu toe alle adviezen van de Commissie m.e.r. integraal overgenomen. Uit diverse overleggen bleek dat de interpretatie vanuit de provincie inzake de adviezen getuigt weliswaar van een zeer grote creativiteit, maar niet correct is.

Zo werd duidelijk gesteld dat de opmerking ter onderbouwing van nut-noodzaak, advies op startnotitie aansluiting Nuth, anders gelezen moest worden en enkel betrekking heeft op de aansluiting Nuth.

In diverse zienswijzen wordt aangegeven dat nut en noodzaak van het project moeten worden onderbouwd, met een verwijzing naar het toetsingsadvies van de Commissie over het MER BPL en de aanvulling daarop. De Commissie is van mening dat de nadere onderbouwing voor het gehele project van de Buitenring, inclusief de aansluiting Nuth, in de nog op te stellen tweede aanvulling op het MER Buitenring dient plaats te vinden.

Het college van GS gaat er nog steeds vanuit dat de corridor een vaststaand feit is, terwijl zij door het overnemen van het advies van de Commissie m.e.r. toch duidelijk erkent dat dat niet zo is. Ook stelt de Commissie m.e.r. heel duidelijk, en het College GS neemt dat over, dat zij eerst de nut-noodzaak dient te onderbouwen om daarna te bezien of de alternatieven hierbij nog passend zijn. Het college geeft hier invulling aan door haar Voorkeursvariant te onderbouwen en op basis daarvan te beredeneren dat andere varianten niet beantwoorden aan

een in een latere fase onderbouwde noodzaak (het MKBA rapport). De overgenomen adviezen van de Commissie m.e.r. staan vol van deze aanbevelingen en voorschriften. Op een aantal zullen wij verder in onze zienswijze bij het betreffende thema te laten terug komen.

Onze reactie op het MER 1^e en 2^e aanvulling Buitenring en aansluiting Nuth geven wij op diverse thema's in de zienswijze op het PIP integraal mee. Daarnaast zullen enkele algemene reacties hier gesteld worden. Deze algemene reacties hebben ook weer betrekking op de toetsing van het PIP.

Het College van GS heeft de 1^e en 2^e aanvulling van het MER en het MER aansluiting Nuth gelijktijdig ter inzage gelegd met het PIP. Dit vinden wij op zijn zachtst gezegd onzorgvuldig. De burger en belanghebbende kan wel zijn of haar zienswijze indienen, echter deze zal een beduidend minder effect hebben op de uitwerking van het PIP, dat op basis van het MER is uitgewerkt. De Tracénota MER aansluiting Nuth laat duidelijk zien dat zienswijzen zinvol zijn. De uiteindelijke variant is tot stand gekomen op basis van de ingediende zienswijze. Van de 14 varianten uit de startnotitie blijkt uiteindelijk dat er geen enkele reële variant bijzit.

In het MER wordt helder en duidelijk uitgelegd hoe de toetsing van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS) en Provinciale Ontwikkeling Groen (POG) dient te geschieden. Deze toetsing wordt echter in geen enkel ter inzage liggend stuk toegepast.

De uitspraak dat door mitigerende maatregelen de effecten worden beperkt, waarop geconcludeerd wordt dat er dan geen maatregelen genomen dienen te worden, is in strijd met het eigen en landelijk beleid waarbij uitbreiding en verbetering de uitgangspunten zijn.

Het MER aansluiting Nuth (MMA en variant 14) laat gezien de negatieve effecten niets aan duidelijkheid te wensen over: negatief op landbouw, negatief op recreatie, negatief op cultuurhistorie, negatief op EHS en POG, negatief op archeologie, negatief op beschermde soorten, negatief op lucht en geluid, naast negatieve effecten op verkeer blijkt dan toch dat er ook nog positieve effecten op verkeer zijn. Allemaal negatief ten opzichte van de bestaande situatie en de 0+ variant. Dit zou toch een aanzet moeten geven tot het overwegen van andere alternatieven, OV, mobiliteitsmanagement, dynamisch verkeersmanagement, alvorens een dermate overgeproportioneerde verkeerstechnische oplossing te presenteren als enige alternatief.

Bodem blijkt echter een positief resultaat te geven. Dat is gelegen in het feit dat hier de referentie niet gerelateerd is aan de 0+ variant. De reden is dat door de Buitenring de bodemvervuiling sneller wordt aangepakt dan in andere situaties.

Het MER aansluiting Nuth is ook heel duidelijk: door het ontbreken van de resultaten van stikstofdepositie kan er geen goede besluitvorming plaatsvinden. Het College van GS heeft er dus bewust voor gekozen om geen goede en zorgvuldige besluitvorming te laten prevaleren door de documenten drie maanden eerder ter inzage te leggen. Deze conclusie geldt dan ook voor het besluit over de Brunssumerheide en het gehele PIP.

De geconstateerde leemten in kennis en informatie in het MER staan een goede besluitvorming over het voornemen echter niet in de weg, uitzondering hierop vormt het ontbreken van de resultaten van stikstofdepositie.

Deze onzorgvuldigheid in de aanpak herkennen wij van eerder in de m.e.r. procedure Buitenring. De provincie heeft toen een groot aantal zienswijzen pas ter kennis gesteld aan de Commissie m.e.r. nadat deze al een advies gegeven had.

De mitigerende effecten ter bepaling van de stikstofdepositie, bronmaatregelen, liggen buiten de invloedssfeer van de initiatiefnemer en kunnen dan ook niet als toe te passen mitigerende maatregelen meegenomen worden. Deze behoren in het rekenmodel te zitten.

Het is lovenswaardig dat het College van GS in het MER aansluiting Nuth stelt dat het haar duidelijk is dat op basis van haar overgenomen advies van de m.e.r.-Commissie de nut en noodzaak van de gehele Buitenring nog onderbouwd moet worden. Echter deze duidelijkheid heeft niet geleid tot een daad waaruit blijkt dat er een onderbouwing van de nut en noodzaak heeft plaatsgevonden. Wij verwijzen naar diverse passages hieromtrent in onze zienwijze.

Het is onbegrijpelijk dat in het MER aansluiting Nuth de omrijbewegingen en visuele hinder als een toetsingscriterium gemeld worden. De samenhang tussen deze twee ontgaat ons volledig.

In het MER Buitenring (inclusief aanvullingen) worden het MMA mens en MMA natuur als beoordelingscriteria gebruikt. Voornamelijk voor het eerste gedeelte vanuit aansluiting Nuth. De onderverdeling in criteria is volstrekt arbitrair. Daarnaast is de Randweg in Hoensbroek, zoals u zelf stelt, in het verleden al aangelegd, door de natuur, om tegemoet te komen aan de verkeerstechnische problemen. Een Buitenring volgens het voorkeurstracé zou wederom een randweg in de natuur betekenen, om dezelfde reden. Een dubbele parallelle ingreep.

De Milieufederatie vraagt u:

De Commissie m.e.r. dient alsnog de 2^e aanvulling, het MER aansluiting Nuth en de zienswijze hierop en op de 1^e aanvulling alsnog te laten toetsen.

4 Varianten en beleid

Bestuurlijke voorkeursvariant ten onrechte referentiekader

Volgens ons wordt de bestuurlijke voorkeursvariant ten onrechte als referentiekader gebruikt. Het College van GS heeft er bewust voor gekozen om het daartoe bevoegde gezag geen besluit te laten nemen over haar voorkeursvariant. De bestuurlijke voorkeursvariant heeft daardoor geen status als tracé of gekozen variant. Alle genoemde verbeteringen voortkomende uit de optimalisaties dienen dan ook getoetst te worden aan de referentiesituatie danwel aan de autonome ontwikkeling. Het nu gegeven oordeel is al te gemakkelijk. Kies een slechte variant, op veel gebieden slechter als de referentiesituatie, voer een aantal optimalisaties uit en noem het verbeteringen. Gezien de zeer korte tijd tussen de bestuurlijke voorkeursvariant en de optimalisaties op deze variant stellen wij de vraag of hier sprake is geweest van een zorgvuldige besluitvorming. Echter in relatie tot de werkelijke referentiesituatie is op veel gebieden nog altijd sprake van een verslechtering.

De nu vastgelegde variant in het PIP is de enige variant die vergeleken moet worden met de referentiesituatie, er bestaat in dit opzicht juridisch gezien geen andere variant. Het is onduidelijk en niet uit de ter inzage liggende stukken te halen waarom destijds niet gekozen is voor de MMA, maar wel gekozen is voor een voorkeursvariant die zoals blijkt behoorlijke optimalisaties vraagt.

De Milieufederatie vraagt u:

Kies de autonome ontwikkeling gebaseerd op de huidige situatie als referentiekader, zoals ook gesteld in het door u overgenomen advies van de Commissie m.e.r. Voor een goede vergelijking dienen uiteraard niet de (mitigerende) maatregelen te worden meegenomen die op beide varianten (BPL en autonoom) toepasbaar zijn.

Onduidelijk ten opzichte waarvan de effecten zijn bepaald

In het gehele PIP en alle ter inzage liggende stukken is geen vergelijk gemaakt met de huidige situatie en de mogelijke autonome ontwikkeling. De N274 en N276 zijn ook al niet meegenomen als mogelijke ontsluitingen van de regio. Ofschoon de N274 als hoofdroute wordt geadviseerd, komende vanuit het noorden, is deze route nergens meegenomen als ontsluiting of als vergelijk in reistijdwinst.

In de diverse rapporten waaronder luchtkwaliteit, geluid, verkeer is nergens de vergelijking gemaakt met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Het is dan ook volstrekt onduidelijk waarop mogelijk genoemde verbeteringen of verslechteringen zijn gebaseerd. Los van het feit dat er een inhoudelijk oordeel te geven is over de mate van de verbetering, indien er niet eens waarden genoemd zijn waarop de beoordeling verbetering of verslechtering is gebaseerd.

In het MKBA is wel een vergelijk gemaakt met niet nader onderzochte varianten. Los van het feit dat de vergelijking gebaseerd is op aannamen, wordt ook duidelijk dat de verbeteringen geen of slechts een geringe oplossing bieden.

De Milieufederatie vraagt u:
Geef aan ten opzichte waarvan de effecten zijn bepaald.

C2C

Het ontgaat ons volstrekt waarom de provincie in Noord Limburg een PIP Greenportlane heeft uitgevoerd op basis van het C2C principe en dat niet gedaan heeft voor het PIP Buitenring. Gaat de provincie met haar duurzaamheidsgedachte heel gebiedsgericht te werk? In het noorden wel en in het zuiden niet?

De Milieufederatie vraagt u:
Pas het C2C- ontwerp principe ook toe op de BRP.

Corridor Buitenring uit POL 2001 en 2006

Zoals de m.e.r.-Commissie in haar adviezen, die integraal zijn over genomen door het betreffende bevoegd gezag, heeft gemeld betreft de corridor geen Concrete Beleidsbeslissing (CBB). Dit heeft u uiteindelijk ook zelf in het MER aansluiting Nuth opgenomen. De corridor heeft daardoor ook geen status. De door de provincie overgenomen adviezen waren er opgericht om te bekijken of er oplossingen buiten de corridor mogelijk zijn en nog meegenomen moeten worden. In het bepalen van de uiteindelijke oplossing mocht de corridor niet als beperking gezien worden voor mogelijk mee te nemen andere alternatieven. Dat ontwikkelingen na het opnemen van een corridor, als geen CBB, in het POL geen belemmering hebben gevormd voor de begrenzing van de corridor, is een beantwoording van een niet gesteld advies en derhalve niet ter zake doende. De provincie heeft zelfs geweigerd om een mogelijk alternatief gebaseerd op het bestaande wegennet mee te nemen.

De Milieufederatie vraagt u:
Onderzoek alsnog varianten en mogelijkheden van niet verkeerstechnische aard die buiten de corridor vallen.

B258n

In alle berekeningen wordt de B258n meegenomen als de meest optimale, lees met het meeste verkeer genererende, variant. Vanuit Duitsland moet uit voldoende geluiden bekend zijn dat het hoogst onzeker is dat deze variant er überhaupt komt. De recente opmerkingen van de voorzitter van de Verkehrsanschluss van Nordrhein Westfalen bevestigen dit. Daarnaast moet het u bekend zijn dat de gemeente Aachen al in 2006 heeft besloten geen medewerking te verlenen aan deze N258n verbinding.

Ook in de brief van de VROM Inspectie bij de ter inzage liggende stukken blijkt dat deze aansluiting niet te garanderen is. Uit navraag bleek dat de ter inzage liggende beantwoording van deze brief nog een conceptvorm betrof. Zeer onzorgvuldig om concept beantwoording of meningen te presenteren als een besluit.

De Milieufederatie vraagt u:

Bereken een Buitenring variant zonder de B258n mee te nemen. De B258n is immers nog geen vaststaand beleid en gezien de standpunten in Duitsland, met name Aachen, ook niet te verwachten.

Aansluiting Nuth

U schrijft dat de Buitenring niet zonder de aansluiting Nuth kan functioneren. Echter de aansluiting Nuth kan wel zonder de Buitenring functioneren. De I/C waarden uit het MER aansluiting Nuth laten echter een afname zien met de Buitenring ten opzichte van geen Buitenring. Het is dan ook niet duidelijk waarop de uitspraak dat de Buitenring zonder aansluiting Nuth niet kan functioneren, gebaseerd is. De aansluiting Nuth is al jaren een knelpunt en wordt nu aangepakt met een buitenproportionele, grote ruimte vragende, oplossing. Een goede aansluiting op A76 in Nuth is volgens ons de oplossing voor de door u geschetste problematiek in het noordelijk gedeelte. In het kader van uw eigen beleid (de drie B's) zou het aan te bevelen zijn de mogelijke oplossingen per deelgebied en minimale maatregelen te bekijken. Dit komt ook tegemoet aan uw eigen uitgangspunt van sober en doelmatig.

De Milieufederatie vraagt u:

Ontkoppel de beide dossiers. De aansluiting Nuth construeren zonder Buitenring en te bekijken of er dan nog wel een noodzaak voor een Buitenring in deze omvang bestaat. Indien de Buitenring geen doorgang vindt, blokkeert u tevens een oplossing voor de aansluiting Nuth, door deze dossiers aan elkaar te koppelen.

Ladder van Verdaas en de 3 B's

De Ladder van Verdaas en de 3 B's, uit het Provinciaal Verkeers en Vervoersplan (PVVP), overlappen elkaar grotendeels. Zij hebben beide tot doel, enkel tot het bouwen van nieuwe infrastructuur over te gaan indien geen der andere mogelijkheden effect heeft. Bij die andere mogelijkheden is het natuurlijk heel goed denkbaar dat een combinatie van mogelijkheden wel tot een oplossing voor het geschetste probleem kan leiden. Bijvoorbeeld een combinatie van mobiliteitsmanagement, beter benutten en openbaar vervoer. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt dat u enkel heeft gekeken of een enkele mogelijkheid het gelijke oplossend vermogen heeft. Dit getuigt van een volstrekt onjuist toepassen van de Ladder van Verdaas of van uw eigen beleid inzake de 3 B's uit het PVVP.

De Milieufederatie vraagt u:

Ladder van Verdaas alsmede eigen beleid alsnog correct toepassen.

5 Effecten/ Methoden/ modellen

Algemeen

Bij een dermate grote hoeveelheid ter inzage gelegde documenten (meer dan 4000 pagina's) mag je toch verwachten dat het onderzoek gedegen en compleet is. Nee dus, zoals duidelijk blijkt. Op zeer veel plekken in de ter inzage liggende stukken staat dat nog aanvullend onderzoek moet plaatsvinden, dat bepaalde onderzoeken pas afgerond zullen zijn voor de besluitvorming in Provinciale Staten, dat verwacht wordt dat er geen sprake is van substantiële veranderingen, dat verwacht wordt dat er geen sprake zal zijn van significante effecten op Natura 2000 gebieden maar dat de NO₂ concentraties nog moeten worden berekend, dat de optimalisaties in de berekeningen inzake luchtkwaliteit nog niet zijn meegenomen etc. De verwachting dat er geen sprake zal zijn van substantiële veranderingen kan alleen uitgelegd worden als: "wij hebben het niet onderzocht, maar nemen aan dat er geen substantiële veranderingen zullen plaatsvinden". De leden van Provinciale Staten wordt de mogelijkheid onthouden om een weloverwogen besluit te nemen zonder dat zij kennis hebben kunnen nemen van de zienswijzen op de stukken die nu niet ter inzage zijn gelegd.

Cumulatieve effecten

Nergens in alle ter inzage liggende stukken is rekening gehouden met de ook bij u bekende overlast van de overvliegende AWACS. Het behoeft geen betoog dat de gehele regio met name in het noordelijke gedeelte, hier ernstige hinder van ondervindt. Daarnaast is er een vrij recente uitspraak van de Raad van State waarin is bepaald dat het noodzakelijk is om vooraf gaand aan een mogelijke verhoging van de geluidsbelasting te toetsen of deze aanvaardbaar is, gezien de reeds hoge geluidsbelasting ter plaatse van de kernen Schinveld en Brunssum (RvS 200806952/1/R1).

Tevens heeft u door het overnemen van het advies van de Commissie m.e.r. gesteld dat u rekening zou houden met mogelijke toekomstige plannen en voornemens, ook dit is niet gebeurd.

De Milieufederatie vraagt u:

Bij de geluidsbepaling en meting van de luchtkwaliteit dienen de aan de AWACS gerelateerde gevolgen als aparte factor te worden meegenomen. Deze kunnen niet worden gezien als omgevingslawaai of achtergrondgeluid. Verder dient een mogelijke verhoging van de geluidsbelasting getoetst te worden in relatie tot onder andere de gezondheid van de burgers in de regio.

Mogelijke plannen en voornemens beschreven in de integrale gebiedsontwikkeling dienen met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r. , integraal overgenomen door GS, meegenomen te worden

Natuur, Natura 2000, EHS

Zoals uit de ter inzage liggende stukken blijkt is het natuuronderzoek nog niet volledig. Er is dan ook geen standpunt in te nemen of de nodige mitigatie en compensatie wel voldoende is. Veel onderzoeken zullen naar u zelf aangeeft afgerond zijn voor september 2010. Wij zijn van mening dat u hiermee op een nog nooit eerder vertoonde manier de burger en maatschappelijke organisaties een inspraakronde ontnemt. Wat nog erger is, u ontzegt uw eigen Provinciale Staten de mogelijkheid tot het nemen van een weloverwogen besluit. Zij kunnen namelijk niet alle mogelijke zienswijzen in hun besluit meenemen. Indien het PIP drie maanden later ter inzage was gelegd, had dit voorkomen kunnen worden en hadden Provinciale Staten een weloverwogen besluit kunnen nemen.

Op het terrein van luchtkwaliteit ontbreekt het cruciale onderzoek om uit te sluiten dat er geen significante gevolgen te verwachten zijn in de Natura 2000 gebieden. Geheel conform uw eigen advies, overgenomen van de Commissie m.e.r., dient u in dat geval een ADC-toets uit te voeren. Deze zat niet in de ter inzage liggende stukken. Het is niet toelaatbaar dat een instantie die zelf verantwoordelijk is voor het verlenen van een ontheffing in het kader van de NB-wet op een dergelijke manier de regels aan haar laars lapt. Dit raakt duidelijk aan competentie en integriteit.

Daarnaast dient het significante effect bepaald te worden ten opzichte van de referentiesituatie (het jaar van aanwijzing Brunssummerheide 1995, Kathagerbeemden 1990), echter zonder toepassing van mitigerende maatregelen die ook kunnen worden toegepast in de bestaande situatie of reeds als bestaand beleid zijn opgenomen (ecoduct in kader van Robuuste verbinding Schinveld-Mook of als voornemen/aanbeveling in het beheersplan zijn opgenomen).

In het MER staan veel aanbevelingen van mitigerende maatregelen. Deze komen niet als concreet besluit in het PIP terug. Dit kan betekenen dat veel effecten alsnog meegenomen moeten worden in de beoordelingen, zeker inzake de beoordeling van het uitsluiten van significante effecten op de Natura 2000 gebieden.

Bij de beoordeling of er sprake is van een significante effecten dient niet alleen een effecten beoordeling plaats te vinden op de actuele situatie, maar juist op de instandhoudingsdoelen.

Bij de beschrijving van het beoordelingskader wordt ten onrechte voorbij gegaan aan het feit dat het Geleenbeekdal en de Brunssummerheide niet alleen N2000 gebieden zijn, maar ook beschermde natuurmonumenten.

De bescherming van de soorten, genoemd in het aanwijzingsdocumenten van deze beschermde natuurmonumenten, blijft van kracht tot het moment dat het Natura 2000-gebied definitief is aangewezen.

Het toetsingskader van de EHS is ook niet juist toegepast. In plaats van de mogelijk aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken, de actuele en potentiële waarden te beschrijven, wordt direct over gegaan tot mitigerende en compenserende maatregelen. Ook hier geldt eerst de toepassing van het nee-tenzij principe. Waarbij alternatieven ook van niet infrastructuurle aard kunnen zijn.

Betreffende de compensatie is alleen gekeken naar de mogelijkheid tot kwantitatieve compensatie (ruimtelijke ingreep), er heeft zover uit de stukken blijkt nog geen enkel kwalitatief compensatieonderzoek plaats gevonden. Zijn de compensatiegronden geschikt om de zeer unieke situaties te compenseren? Een voorbeeld in deze is dat u voornemens bent een bos van 20 ha te compenseren in 20 verschillende deelgebieden zonder dat er enige garantie is dat deze met elkaar verbonden kunnen worden. Een ander voorbeeld wordt gevonden in het heideveldje langs de Buitenring ter hoogte van de Brunsummerheide. Volgens u kan dit fungeren als een stapsteen. Echter of de stap naar het op behoorlijk afstand gelegen Ecoduct te maken is wordt niet bekeken.

Compensatie en mitigatie in de bermen kan niet als compensatie beschouwd worden. Elke 15 jaar dienen de humeuze lagen verwijderd te worden in verband met vervuiling van geïnfiltreerd water (bron: MER aansluiting Nuth).

Compensatie in EHS beheersgebieden is volgens ons niet toegestaan.

Compensatie kan wel in de POG plaatsvinden. Volgens de ter inzage liggende stukken worden veel POG gronden opgeofferd voor de Buitenring. Gronden die vaak een waardevolle bufferwerking hebben voor EHS gebieden. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet of de POG in dezelfde omvang in stand blijft.

Het EHS gebied, inclusief het Bronnenbosje, is zoals het Waterschap stelt een niet te compenseren gebied. Uit geen enkel onderzoek blijkt of hier voldoende rekening is gehouden met de EHS rondom het Bronnenbosje, dat gezien kan worden als belangrijk infiltratiegebied. De Buitenring loopt hier dwars door de EHS. In onze zienswijze op het MER Buitenring zijn wij uitgebreid ingegaan op het Bronnenbosje. Blijkbaar is het nodig om deze zienswijze hier als integraal ingelast te beschouwen.

Het EHS gebied Miljoenenlijntje wordt doorsneden. Op de ter inzage liggende stukken is niet te zien op welke manier. Hoe groot de aantasting is van de EHS en de monumentale onderdoorgang, is niet opgenomen in de ter inzage liggende stukken..

In paragraaf 6.2.3. van het natuuronderzoek stelt u: "Het is niet mogelijk om verdere doorsnijding van het ecologisch netwerk te voorkomen. De route en vormgeving van deze weg liggen in grote lijnen vast en staan daarmee niet ter discussie. Extra doorsnijding van natuurgebieden is dan ook onontkoombaar."

Op basis van welk geldig Tracébesluit liggen de route en vormgeving vast en staan deze niet meer ter discussie? Het enige en enkele besluit in deze is het voorliggende PIP. Door hier op voorhand al uit te gaan van een belemmering kunt u nooit tegemoet komen aan een adequate weloverwogen oplossing.

Een doorsnijding van de EHS wordt gezien als een nieuwe barrière die de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van het gebied aantast. De nee-tenzij toets is hier dan ook van toepassing.

In relatie tot de effecten op broedvogels baseert u zich ten onrechte op het onderzoek van Reijnen en Foppen. Via uw eigen afdeling hebben wij vernomen (in een ander dossier) dat in dit onderzoek aantoonbare onjuistheden zitten waardoor het niet meer te gebruiken zou zijn. Inmiddels zou een Duitse onderzoeksmethode de juiste effect bepaling geven.

Het siert u dat u de geluidseffecten op de broedvogels leidend maakt voor andere faunasoorten. Het is echter ontoelaatbaar dat u dan een gedeelte van de broedvogels en daarmee een gedeelte van de effecten buiten beschouwing laat. Zeker nu blijkt uit het MER aansluiting Nuth dat de reden hiertoe gelegen is in de mitigerende mogelijkheid tijdens de bouwfase. Het gaat echter om de effecten van de weg en niet alleen gedurende de bouwfase.

Al vele jaren wordt het ontbreken van onderzoek naar de impact van geluid op andere faunasoorten aangewend om de broedvogels leidend te maken. Echter indien dan diverse categorieën niet worden meegenomen zijn wij van mening dat het beter is eigenstandig onderzoek te doen naar de effecten van geluid op andere faunasoorten.

Wij beschouwen het planten van snelgroeiende bomen, zodat over enkele decennia vervangende nestholtes aanwezig zijn, niet als een adequate maatregel, bovendien zal deze zeker niet voorafgaand aan de ingreep gerealiseerd zal zijn.

Uit het natuuronderzoek blijkt dat er waarschijnlijk nog de mogelijkheid bestaat dat alsnog een ontheffing Flora en Faunawet aangevraagd moet worden. U gaat er op voorhand al vanuit, zonder de omvang van de ontheffing te kennen, dat het ecologisch draaiboek, mits strikt als werkprotocol gevolgd, voldoende zal zijn. Dit zijn aannames zonder enige garantie, gebaseerd op een niet aanwezige omschrijving hoe dit werkprotocol strikt gevolgd gaat worden. Hieruit blijkt wederom dat de gehele natuurbescherming onvoldoende aandacht krijgt.

Uit de MER studie aansluiting Nuth blijkt dat er ten alle tijde een ontheffing aangevraagd dient te worden als er sprake is van jaarrond broedvogels en soorten uit tabel 3 in het gebied.

Ecoducten en ecoverbindingen voldoen aan de minimale eisen. Dit is volgens ons in strijd met het uitgangspunt van verbeteren en uitbreiden zoals opgenomen in de instandhoudingdoelen van betreffende Natura 2000 gebieden en de EHS.

Daarnaast zij opgemerkt dat inzake het ecoduct bij de Brunsummerheide wel een zeer merkwaardige onderbouwning voor de "gewenste" breedte wordt gegeven. Arcadis adviseert dertig meter en uiteindelijk kiest u voor 15 meter. Volgens ons is 30 meter eerder te zien als een minimale maat, zeker gezien de potentiële kwaliteiten die dit gebied herbergt.

Betreffende dassentunnels is in het kader van de A73 voldoende onderzoek uitgevoerd, waarin aangetoond wordt dat ronde tunnels van 40 cm doorsnede absoluut onvoldoende zijn. Dit feit is erin gelegen dat de das als gidsoort wordt beschouwd, maar tevens predator is van kleinere soorten die niet samen met de das een tunnel delen. Dit pleit ervoor om alle dassentunnels de doorsnede 2 meter bij 0.8 meter te geven.

De vele ingrepen in de Natura 2000 gebieden en de EHS dienen als geheel beschouwd te worden. Gezien de onderlinge samenhang moet bekeken worden of er nog wel tegemoet

gekomen kan worden aan de rijks- en Europese doelstelling op basis van de EHS en Natura 2000.

De effecten van geluid en luchtkwaliteit en verlichting tijdens de aanlegfase zijn ten onrechte niet meegenomen. Dit is geen zaak van de aannemer, zoals u stelt doch ook een zaak van de initiatiefnemer. Als provincie kunt u eisen stellen aan licht, luchtkwaliteit en geluid gedurende de werkzaamheden. Deze eisen dienen ook meegenomen te worden in de bepaling van de effecten op de natuur. Het niet stellen van eisen betekent dat u rekening moet houden met de maximaal mogelijke vervuiling op basis van het te gebruiken materieel.

In de bepaling van de effecten in de passende beoordeling Natura 2000 Brunssummerheide gaat u ervan uit dat de N299 tijdens de werkzaamheden wordt afgesloten, terwijl gelijktijdig gemeld wordt dat tijdens de bouwfase de weg gewoon in gebruik blijft. Wij concluderen hier dat de effecten tijdens de bouwfase onzorgvuldig zijn vastgesteld.

De opmerking dat fijnstof niet van invloed is wordt in zijn geheel niet onderbouwd.

Recent ontvingen wij een rapport (Weeda, 2010, ongepubliceerd) (bijlage 1) waarin te lezen is dat er wel degelijk significante effecten in de Habitat gebieden te verwachten zijn. Dat er wel degelijk sprake is van aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken van de EHS gebieden.

Het genoemde rapport van Weeda (Bijlage 1) dient hier dan ook als ingevoegd beschouwd te worden en vormt daarmee een integraal onderdeel van onze zienswijze.

Betreffende de Natura 2000 gebieden willen wij om niet in herhaling te vallen hier verwijzen naar de zienswijzen van Vereniging Natuurmonumenten en IVN Nuth en deze hier als ingevoegd te beschouwen.

In de bepaling van de compensatie en mitigatie is geen enkele rekening gehouden met mogelijke plannen en voornemens beschreven in de integrale gebiedsontwikkeling. Deze dienen met inachtneming van het advies van de Commissie m.e.r., integraal overgenomen door GS, meegenomen te worden. Het is zeer goed mogelijk dat de mitigatie en compensatie ruimtelijk conflicteert met toekomstig plannen.

De Milieufederatie vraagt u:

Gelet op het bovenstaande kloppen uw opmerkingen dat er nog veel onderzoek moet plaatsvinden. Wij vragen u deze onderzoeken tijdig ter inzage te leggen zodat de leden van Provinciale Staten ook de zienswijzen op die punten kunnen meenemen in hun te nemen weloverwogen besluit. Daarnaast ontbreekt de toets of gezien de demografische ontwikkelingen een tijdelijk "noodzakelijke" ingreep het rechtvaardigt om permanent tot in lengte van jaren de ontwikkelingen van onder andere de Natura 2000 gebieden te belemmeren.

Geluid

In het geluidsrapport wordt een verschil aangegeven tussen de Buitenring en de huidige situatie, waarbij eigenlijk vergeleken moet worden met de autonome ontwikkeling. Echter er staat geen vergelijkende staat bij waaruit geconcludeerd kan worden of er sprake is van een kwantitatieve verbetering of verslechtering, nu of in de toekomst. Het onderzoeksgebied is beperkt tot de eerste 400m vanaf de Buitenring. Het is ons dan ook onduidelijk of er verbetering of verslechtering optreedt in de gehele Parkstad regio zoals het provinciebestuur in diverse publicaties meedeelt. Blijkens het MER is de grens van overschrijding voorkeursgrenswaarde op veel plaatsen groter dan 400 m, met deze wetenschap moet de invloedssfeer groter en moet derhalve het onderzoeksgebied hierop aangepast worden.

Betreffende cumulatie van geluid met onder andere de AWACS toestellen willen wij verwijzen naar de reeds eerder gemaakte opmerking hierover.

Betreffende de natuurgebieden is er sprake van verslechtering. Bij de Natura 2000-gebieden dient dan aangetoond te worden of hier sprake is van significante effecten. Hierover verwijzen wij ook naar eerder gemaakte opmerkingen. Betreffende andere natuurgebieden, onder andere de EHS gebieden, dient getoetst te worden of er sprake is van aantasting van de wezenlijke en natuurlijke kenmerken en mogelijke aantasting van actuele en belemmering van potentiële waarden. Zoals eerder genoemd is, is dat in zijn geheel niet gebeurd evenmin als toetsing aan de bijzondere waarden van het Geleenbeekdal als beschermd natuurmonument.

Gezien de afstand van de 48 dBA contour ten opzichte van het stiltegebied kunnen wij zonder inzage in een berekening of bepaling niet constateren dat aan de norm inzake stiltegebied wordt voldaan. Uit de ter inzage liggende stukken blijkt niet of de berekende belasting van 31 dBA betrekking heeft op de kern of op de rand van het gebied.

De Buitenring wordt in zijn geheel een 2x2 strooks weg. Op sommige plekken komt dit nieuwe weglichaam in de plaats van reeds bestaand asfalt. Er wordt ten onrechte uitgegaan van een reconstructie daar er een volledig nieuwe infrastructuur ontstaat. Derhalve is mogelijk ten onrechte gebruik gemaakt van de mogelijkheid van hogere ontheffing te verlenen voor woningen waaraan al eerder een hogere grenswaarde is toegekend.

De Milieufederatie vraagt u:

De geluidsbelasting kwalitatief en kwantitatief vergelijken in de situatie met en zonder Buitenring gedurende de gehele onderzoeksperiode voor de gehele Parkstadregio en alles behandelen als nieuwe infrastructuur.

Luchtkwaliteit

De concentraties zouden uitgewerkt moeten zijn voor zowel de autonome situatie als voor de planstudie. De gegevens van de autonome situatie staan in geen enkel ter inzage liggend stuk. Dit is uitermate vreemd daar naar aanleiding van het advies van de Commissie m.e.r., dat integraal door de provincie is overgenomen, deze gegevens inzichtelijk gemaakt zouden worden. Het is nu niet vast te stellen of er sprake is van een verbetering of van een substantiële verbetering of van een verslechtering of van een nagenoeg gelijk blijvende situatie.

Het onderzoeksgebied is beperkt tot 400 m vanaf de Buitenring. Hierdoor is niet vast te stellen of er in bepaalde delen sprake van verslechtering of verbetering is, zoals de provincie stelt. Deze opmerking wordt dan ook niet onderbouwd.

Het is zelfs niet te beoordelen of in de autonome situatie sprake is van een overschrijding van de luchtkwaliteitsnormen, waardoor een Buitenring op dit punt noodzakelijk zou kunnen zijn.

Daarnaast wordt duidelijk aangegeven dat er nog actualisaties zijn doorgevoerd die nog niet zijn berekend. Ook zijn de significante gevolgen voor de Natura 2000-gebieden niet met zekerheid uit te sluiten omdat er nog aanvullende berekeningen moeten plaatsvinden, evenals de uitgewerkte optimalisaties die ook nog niet berekend zijn inzake de gevolgen voor de luchtkwaliteit.

In feite kun je dus niet spreken van een onderzoek luchtkwaliteit daar dit nog op een groot aantal punten geactualiseerd moet worden. Daarmee ontbreekt een essentieel onderdeel van de onderbouwing voor het PIP en kan geen sprake zijn van een zorgvuldig genomen besluit.

De redenering dat de norm PM 2,5 lager is dan de norm PM 10 en daardoor automatisch voldoet als PM 10 wordt is natuurlijk onbegrijpelijk. Als de norm lager is betekent dat, dat deze strenger is. De fractie PM 2,5 vraagt om een eigen berekening van de fijnstof fractie PM 2,5. Dat er nog geen goede berekening voorhanden is kan toch niet een reden zijn dat er geen berekening nodig is. De streefwaarden voor PM 2,5 worden op termijn, binnen de planperiode, nog strenger dan de PM 10 normen. Daarnaast wordt binnen de PM 2,5 richtlijn ook verwacht dat de stadsachtergrondconcentraties worden gereguleerd.

Dat is hier niet gebeurd en daarmee is ook dit punt onvolledig behandeld.

De verwachting dat nieuwe bronmaatregelen een bijdrage leveren is onvoldoende garantie, zeker gezien de gigantische door u verwachte toename van de intensiteit, om aan te nemen dat er geen significante effecten te verwachten zijn binnen de Natura 2000 gebieden.

De Milieufederatie vraagt u:

De luchtkwaliteitgegevens met Buitenring en autonome situatie inzichtelijk maken gedurende de gehele onderzoeksperiode voor de gehele Parkstadregio.

Verkeer

Alvorens op de verkeersmodellen in te gaan is het aan te bevelen eerst iets over de input in deze modellen te stellen. In de aanvulling op het MER wordt gesteld dat er met de meest recente cijfers is gerekend. Uit analyse van de ontvangen (meest recente) verkeersmodellen blijkt dat dit een onjuiste weergave is. Het toekomstige bevolkingsaantal, ingevoerd in de verkeersmodellen van u ontvangen, is nog altijd 6% hoger dan de bevolkingsprognose van het ETIL (januari 2008). Dit is bij u bekend daar u zelf beargumenteert, zonder dit te onderbouwen, dat de onderschatting in de krimp wordt opgeheven door het feit dat de mobiliteit door de vergrijzing toeneemt. Ook deze aanname is niet onderbouwd. De effecten van de krimp op de werkgelegenheid zijn door ons in onze zienswijze op het MER (2008) onderbouwd en aangetoond en mogen derhalve bij u bekend zijn.

Echter u heeft in diverse publicaties gesteld dat er gerekend is met de laatste bevolkingsprognoses, zijnde ETIL januari 2008 (225.895 inwoners in 2025). Dit blijkt dus niet het geval te zijn (verkeersmodel 240.896 inwoners). Het is ons volstrekt onduidelijk waarom u ons onjuist informeert en deze onjuiste prognoses nog steeds blijft gebruiken.

De beroepsbevolking neemt in dezelfde periode (2004-2025) met ongeveer 25% af. Het is volstrekt niet te verklaren waarop u de invoer in het verkeersmodel baseert dat het aantal arbeidsplaatsen met 5% toe zal nemen. De enige mogelijkheid waarop dit gebaseerd is kunnen wij uit het MER aansluiting Nuth halen. Hieruit blijkt dat u voor de bepaling van het aantal arbeidsplaatsen niet de cijfers van het ETIL heeft gebruikt, maar dat u zelf de arbeidsplaatsontwikkeling hebt afgestemd op de bevolkingsprognose.

Een mogelijke toename van het aantal arbeidsplaatsen zou te herleiden moeten zijn uit een toename van het aantal ritten woon-werkverkeer van buiten de Parkstad regio. Dit is niet te herleiden uit het verkeersmodel noch uit het MER.

Uit de Bereikbaarheidskaart van Nederland, mede opgesteld door Goudappel Coffeng, is ook te herleiden dat binnen de regio Parkstad een afname zal zijn van het aantal arbeidsplaatsen.

In deelrapport 4a verkeerskundigonderzoek behorende bij het Inpassingsplan Buitenring Parkstad Limburg (provincie Limburg, d.d. 4 juni 2010) is met een vernieuwd model gerekend. Hierin worden alleen de autonome situatie en voorkeursvariant met elkaar vergeleken. Opvallend is dat in deze berekening slechts twee knelpunten worden opgelost, die merkwaardigerwijs niet in eerdere studies stonden.

Volgens tabel 3.4 op pagina 25 van het deelrapport 4a zijn dit de Dentgenbachweg en de Daelderweg (Nuth). Deze laatste heeft geen relatie met de Buitenring. Bovendien wordt volgens deze tabel door de aanleg van de Buitenring zelfs één knelpunt gecreëerd, namelijk de Nieuwenhagerheidestraat (Landgraaf). Het is wel zo dat volgens tabel 3.5 op pagina 25 van het deelrapport 4a enkele kruispunten wellicht niet goed functioneren in de autonome situatie. Op het hele netwerk gezien betreft het slechts een miniem aantal punten, waarbij het heel goed mogelijk is om met lokale maatregelen de knelpunten op deze kruispunten op te lossen. Het is derhalve geen zorgvuldige beslissing om een nieuwe randweg op basis van deze paar kleine knelpunten te rechtvaardigen.

De definitie knelpunt varieert nogal eens per rapport, I/C0.8 of I/C 0.85. Datzelfde geldt voor de definitie inzake structurele congestie $> 0,9$ tot > 1.0 .

De gegeven reistijdwinsten worden in procenten aangegeven. Dit lijkt veel, maar gezien de korte afstanden zijn het minimale tijdswinsten die in de regel als een te verwaarlozen effect kunnen worden beschouwd.

Uit analyse van de verkeersmodellen blijkt dat er inderdaad sprake kan zijn van reistijdwinst als men de reistijd relateert aan huidige afstanden in de referentie en autonome situatie. Echter zoals blijkt gaat bij de BUITENRING de gemiddelde snelheid wel omhoog, maar ook de gemiddelde reistijd, onder andere doordat de afstanden groter worden. Hierdoor is er eerder

sprake van totaal reistijdverlies in plaats van reistijdwinst waar in het MKBA vanuit wordt gegaan.

De hogere intensiteiten op het netwerk worden vooral veroorzaakt doordat er langere trips (tijd) gemaakt worden en doordat er langere routes (afstand) gekozen worden. Wat echter niet leidt tot meer economische activiteit. Dit betekent dus dat meer gereden wordt hetgeen leidt tot meer emissie. In het kader van duurzame mobiliteit niet de effecten die je mag verwachten.

In het verkeersmodel is gekozen voor een bepaalde toedeling. Van deze keuze kan een sturende werking uitgaan naar de gewenste oplossing. Er zitten zeer veel zones in het model, 1500 in de regio Parkstad. Heel kleine zones in vergelijking tot andere verkeersmodellen. Dit kan uitgelegd worden als een verfijnd model. Echter de toedeling van de routekeuze en gedrag kan ook leiden tot een groter aantal ritten. Wat ook enigszins blijkt uit de analyse.

Zowel het NRM als het Verkeersmodel Regio Parkstad zouden zijn toegepast en met elkaar vergeleken. Echter in de ter inzage liggende stukken staan alleen de gegevens van het Parkstadmodel. Een vergelijk is door ons niet te maken. Ook staan er geen gegevens in de ter inzage liggende stukken waaruit blijkt dat er een vergelijking heeft plaatsgevonden. Gezien de te verwachten extreem hoge verkeersintensiteiten zou een vergelijking zeker op zijn plaats zijn.

Wel is duidelijk dat de Buitenring bij lange na niet de verkeerskundige oplossing geeft die vanuit de doelstelling verwacht wordt. De tabellen in zowel de verkeersrapporten alsook in de MKBA laten dit duidelijk zien: 8 van de 10 knelpunten op de wegen worden niet opgelost, 7 van de 12 kruispunkknelpunten blijven bestaan. In de MKBA studie wordt genoemd dat op nog eens 10 wegvakken en 1 kruispunt de I/C verhouding verbetert, maar dat waren nou toevallig geen knelpunten. Welk nut het is om deze te noemen is ons onduidelijk, of men wil de schijn wekken dat er toch op een groter aantal wegvakken sprake is van verbetering zoals ergens in het PIP gesteld.

De verkeersreducerende en leefomgevingbevorderende maatregelen en gevolgen op het onderliggend wegennet zijn niet aangegeven, alhoewel dit wel is toegezegd in wederom het overgenomen advies van de Commissie m.e.r.

Gezien de bovenstaande opmerkingen inzake bevolkingskrimp en mobiliteit is het sterk de vraag of de gehanteerde verkeersmodellen, waarin autonome groei van verkeer in verdisconteerd zit (zie onderstaande opmerking Commissie m.e.r.), wel toepasbaar zijn in een krimp regio. Dit wordt te meer bevestigd door onze eigen analyse van de verkeersmodellen, waaruit blijkt dat de toename van de mobiliteit (lees intensiteit en kilometers) te wijten is aan het opgelegde omrijden.

De Commissie plaatst hierbij de volgende kanttekening: Sinds het verschijnen van MER fase 1 zijn de verwachtingen aangaande bevolkingskrimp aanzienlijk naar boven bijgesteld. Hierover staat in de aanvulling dat de afname van mobiliteit minder zal zijn dan de afname van de bevolking, omdat de mobiliteit van de bevolking als geheel zal toenemen. De Commissie wijst er echter op dat deze autonome groei van het autoverkeer al in de cijfers verdisconteerd is. Het is dus aannemelijk dat de afname van het autoverkeer evenredig zal zijn met de afname van de bevolking.¹⁴ Het valt dan ook te verwachten, dat het aantal motorvoertuigbewegingen in de regio minder zal toenemen dan in het MER en de aanvulling wordt geschetst. De Commissie acht niet uitgesloten dat een minder ingrijpend alternatief onder deze omstandigheden een reële oplossing zou kunnen vormen.

Op basis van onderzoek van het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) blijkt dat de laatste jaren de trend van toename van de verplaatsingsafstanden aan het afvlakken is. Het lijkt aannemelijk dat de gemiddelde reistijd in de toekomst niet meer zal toenemen waardoor binnen Parkstad de autonome situatie vergelijkbaar wordt met de huidige situatie. Dan zal er geen sprake meer zijn van verkeersproblemen.

De Milieufederatie vraagt u:

Een 0+ variant of verbetervariant met aanpak van de huidige kruispunt knelpunten en dynamisch verkeersmanagement zal dan leiden tot een betere oplossing van de “geschetste” verkeerstechnische problemen.

Verlichting en Externe veiligheid

Betreffende verlichting wordt aangenomen dat er geen substantiële uitbreiding van verlichting zal plaatsvinden. Gezien het grote (uitgebreide) aantal van op- en afritten verwachten wij dat juist wel.

Het is ons niet duidelijk of in de bepaling van de externe veiligheid het toegenomen aantal op- en afritten is meegenomen. Het behoeft waarschijnlijk geen betoog dat door het kruisend verkeer aldaar de bron van onveiligheid bestaat.

Water

Het Geohydrologisch onderzoek heeft geen relevante informatie voor de hydrologische samenhang tussen de kwetsbare grondwaterafhankelijke natuurwaarden en het traject van de Buitenring opgeleverd. De gestelde afwezigheid van enig negatief hydrologisch effect van de Buitenring op de natuur wordt niet onderbouwd.

De veronderstelde zuiveringsprocessen in wegtalud en wegbermsloot worden eveneens niet onderbouwd. Er zijn genoeg vergelijkbare wegen in Nederland die nu de verkeersintensiteit hebben die de Buitenring straks krijgt en waar door middel van metingen zou kunnen worden aangetoond in hoeverre verspreiding van verontreiniging niet plaatsvindt. Dit geldt ook daar waar het verwaaiing/ verneveling van neerslag op het wegdek betreft.

Aan de verspreiding van in het afspoelend wegwater opgeloste stoffen wordt in het geheel geen aandacht besteed, terwijl deze zich het gemakkelijkst via grondwaterstroming verplaatsen.

Op basis van de huidige rapportage kan niet worden uitgesloten dat de grondwaterafhankelijke, kwetsbare natuurwaarden in het Kathagerbroek en de Breukberg significante schade zullen lijden (zie ook bijlage 1). In de door regenwater gevoede zones langs het wegtraject grenzend aan de Brunsummerheide en de Brandenburg is eveneens verspreiding door inwaaing/verneveling van verontreinigd wegwater te verwachten.

Zonder enige bepaling over wanneer de afname van de waterkwaliteit leidt tot significante effecten is het onmogelijk te bepalen dat de omschrijving dat beperkte hoeveelheid verontreinigenen binnen de marges van het toelaatbare vallen. Een kwalificatie die niet gekwantificeerd kan worden.

Alle effecten op de natuur zijn in diverse m.e.r. studies als negatief beoordeeld, laatst nog in MER Nuth. Deze effecten zijn afzonderlijk en niet in samenhang met elkaar beoordeeld. De cumulatie van effecten kan wel degelijk leiden tot negatieve (significante) effecten.

Wij vragen ons af of uw uitgangspunt “sober en doelmatig” bij de diverse beekpassages, die toch als zeer belangrijke ecologische verbindingen gezien kunnen worden, wel voldoende tegemoet komt aan uw eigen beleid waarin u pretendeert de kwaliteit van de natuur te verbeteren en uit te breiden. Met name of de nieuwe inrichting tegemoet komt aan de kwalificatie SEF beken is volgens ons onvoldoende gegarandeerd. In met name de onderdoorgangen van de Merkelbekerbeek en Roode Beek zien wij een duidelijke verslechtering ten opzichte van de huidige structuur. Wij vragen ons dan af of deze nieuwe structuur in overeenstemming is met de Kaderrichtlijn Water en de kwalificatie die nodig is bij de SEF beken.

Een positieve beoordeling in een watertoets, specifiek in deze twee genoemde beken, door het bevoegde Waterschap Roer en Overmaas hebben wij in de ter inzage liggende stukken niet kunnen vinden.

De Milieufederatie vraagt u:

Rekening houden met bovenstaande aanbevelingen en een specifieke toets danwel beoordeling door het Waterschap laten uitvoeren op met name de Merkelbekerbeek en Roode Beek kruisingen.

Landschap en cultuurhistorie

Er vinden onomkeerbare ingrepen plaats in het Nationaal Landschap Heuvelland. Deze ingrepen zijn niet te mitigeren en te compenseren en derhalve in strijd met landelijk beleid. De begrenzing van het Nationaal Landschap is nooit als een concrete beleidsbeslissing in het POL vastgelegd. De POL aanvulling Nationaal Landschap is uit 2005. Op dat moment was nog geen voorkeursvariant bekend. Derhalve dient de omschrijving stedelijke contour hier te worden aangehouden. Voor de Buitenring ligt wat dat betreft zeker gezien het noordelijk deel buiten deze stedelijke contour. Een toets op basis van landelijk beleid is hier dan ook aan de orde.

6 Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA)

Batenkostenratio

De het meest in het oog springende uitkomst van de MKBA voor de Buitenring is een batig saldo van EUR 43 miljoen en een batenkostenratio van 1,1. De vraag is uiteraard hoe deze uitkomst gelezen dient te worden. In de MKBA-rapportage wordt het batige saldo en het ratio van groter dan 1 geïnterpreteerd als een aanwijzing dat de Buitenring een maatschappelijk verantwoorde investering is, omdat hij meer oplevert dan dat hij kost. Dit is waar, maar wel kort door de bocht, want een dergelijke conclusie mag normaliter alleen getrokken worden als middels een gevoeligheidsanalyse is aangetoond dat dit onder vrijwel alle omstandigheden c.q. ook bij andere uitgangspunten dan de gehanteerde het geval is. Dat is in dit geval extra relevant omdat het ratio zo weinig boven de 1 uitkomt. Met andere woorden: de uitkomst is niet echt overtuigend positief, omdat het ratio klein is en een gevoeligheidsanalyse ontbreekt.

Hoewel een batenkostenratio van meer dan 1 betekent dat de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten overtreffen, is een ratio van 1,1 niet echt gunstig te noemen.

Voor andere infrastructuurprojecten in Nederland worden veel hogere ratio's behaald. Zo schommelt het batenkostenratio van de verschillende alternatieven voor de rijksweg A4 Delft-Schiedam rond de 3. Uiteraard is dit een project in de drukke Randstad waar de verkeerskundige problemen groter zijn dan in de rest van Nederland. Maar ook projecten buiten de Randstad scoren vaak hoger. Zo heeft het project T-structuur nabij Eindhoven een ratio van 2.

Het relatief magere ratio voor de Buitenring duidt erop dat of hier een klein probleem wordt opgelost of relatief hoge kosten worden gemaakt. In het eerste geval ligt het in de rede om na te gaan of er geen grotere problemen (onderwijs? criminaliteit? wonen?) in het gebied zijn die maatschappelijk meer renderen wanneer zij worden opgelost. In het tweede geval schrijft de MKBA-methodiek voor dat naar kleinere, goedkopere maatregelen (verkeersmanagement bijvoorbeeld) gezocht moet worden. Beiden zijn nu niet gedaan. In alle gevallen is het bij een mager ratio zoals hier extra belangrijk om geen conclusies te trekken, zonder uitgebreid stil te staan bij de robuustheid van de uitkomsten. Immers, een kleine verandering in uitgangspunten zal al snel tot gevolg kunnen hebben dat het ratio onder de 1 duikt.

Reistijdwinst en reistijd baten

Ecorys heeft de reistijdwinst en baten becijferd volgens de gangbare werkwijze. Punt is echter dat de gangbare methode wellicht onvoldoende rekening houdt met het relatieve aspect van reistijdwinst voor recreatieverkeer: het effect is hier relatief zo klein ten opzichte van de totale reistijd dat de waardering wellicht nul had moeten zijn in plaats van de hier gehanteerde EUR 7,40 per uur in 2020 en EUR 9,14 per uur in 2040. Als we daar vanuit zouden gaan, zou het saldo van EUR 43 miljoen in de plus omslaan naar EUR 70 miljoen in de min (EUR 113 miljoen minder reistijdbaten).

In het MER aansluiting Nuth wordt door u inderdaad gesteld dat de reistijdverliezen op de langere afstand minder betekenis krijgen. Datzelfde zou ook moeten gelden voor de marginale reistijdwinsten. Toch worden deze echter wel meegenomen en de verliezen blijkbaar niet. Daarnaast is het nog maar te bezien of de marginale reistijdwinsten enige werkelijkheidswaarde hebben. Zij zijn namelijk bepaald in een free-flow situatie (dit wil zeggen zonder verkeer) (bron: MER aansluiting Nuth)

De berekende reistijdbaten zijn gebaseerd op de situatie dat de B258n gerealiseerd wordt. De vraag is dan ook meteen: wat gebeurt er met de reistijdbaten indien deze weg niet doorgaat? En wat zijn dan de gevolgen voor het saldo?

Een vergelijkbare vraag kan gesteld worden voor de aansluiting Nuth. Het wel of niet meenemen van deze maatregel is van invloed op het probleemoplossend vermogen van de BUITENRING (en daarmee op de reistijdbaten), maar ook op de kosten. Het is niet duidelijk of en zo ja, in hoeverre deze aansluiting bijdraagt aan het positieve saldo. Volgens de spelregels van de MKBA zou een planonderdeel als dit ook los beoordeeld moeten worden. Sterker nog: men zou een keer het project met en zonder aansluiting Nuth moeten doorrekenen om er achter te komen wat de bijdrage is.

Reistijd wegverkeer en variabele reiskosten

Er zijn een aantal bevindingen te noemen aangaande de reistijdbaten:

- de gebruikte methodiek voor de bepaling van reistijdwinsten sluit niet aan op de gebruikelijke 'Richtlijn Output NRM ten behoeve van OEI/KBA' van 13 november 2008. Alhoewel geen gebruik is gemaakt van het NRM maar van het Verkeersmodel Parkstad Limburg, bevat deze richtlijn toch belangrijke, methodische richtlijnen voor het bepalen van de reistijdwinsten. Voorbeeld hierin is de toepassing van de zogenaamde 'rule of half' waar in de MKBA-rapportage niet over wordt gesproken. We nemen aan dat deze wel is toegepast, maar als dat niet zo blijkt te zijn, zullen de in rekening gebrachte baten te hoog zijn ingeschat;
- de gebruikte methodiek is niet transparant als het gaat om de precieze bepaling van de reistijdbaten. In de gebruikte methodiek wordt een combinatie gemaakt tussen reistijdverschillen op trajectniveau tussen referentie en projectvariant én een (ingedikte) matrix waarin het aantal ritten tussen zones binnen- en buiten het plangebied zijn opgenomen. Het is niet op voorhand te zeggen wat de consequenties van de gebruikte methodiek zijn voor de omvang van de baten;
- niet alle reistijdverschillen tussen elke herkomst en bestemming zijn meegenomen omdat deze niet beschikbaar zijn/waren: er zijn 23 trajecten waar reistijden zijn bepaald in het verkeersmodel. Uitgaande van 28 herkomsten en bestemmingen, zijn er 729 herkomst-bestemmingsrelaties waar reistijdverschillen kunnen optreden ($27 \cdot 27$, exclusief intern zonaal verkeer).
- in de MKBA is gerekend met het SE scenario. Andere scenario's leiden tot andere prijskaartjes en bezettingsgraden e.d. in de MKBA-berekeningen. Andere economische scenario's leiden ook tot andere te verwachten ontwikkelingen in inwonersaantallen, arbeidsplaatsen e.d. en dus tot andere invoer in het verkeersmodel. De vraag is of in het verkeersmodel en in de MKBA-berekeningen wel hetzelfde scenario is gehanteerd.

- Doorgaans kunnen verkeersmodellen niet met SE rekenen. Als in het verkeersmodel niet met hetzelfde scenario is gerekend als in de MKBA kloppen de MKBA uitkomsten niet;
- de recreatiebaten zijn wellicht hoog ingeschat omdat de gebruikelijke prijskaartjes zijn gehanteerd terwijl er in dit geval slechts reistijdwinsten van enkele procentpunten gerealiseerd worden. Ook is geen rekening gehouden met de eventuele barrièrewerking van een nieuwe weg voor bijvoorbeeld langzaam, recreatief verkeer. Dit kan opgelost worden door om de zoveel kilometer mogelijkheden tot 'kruising' op te nemen in je ontwerp. Echter, het is onduidelijk of dat ook gedaan is. Is dat niet gedaan, dan moet mogelijk rekening gehouden worden met negatieve effecten op recreatie. Aanpassing van de werkwijze voor het bepalen van reistijdbaten leidt tot andere reistijdbaten en met name een andere bepaling van recreatiebaten kan in potentie het saldo doen omslaan van positief naar negatief.
 - de variabele reiskosten per kilometer lijken laag in vergelijking met andere studies. Aangezien dit een negatieve baat is, betekent dit dus dat de hoogte van die negatieve baat groter wordt, met andere woorden dat de kosten stijgen of de baten dalen en het saldo van dit project lager wordt;
 - er is onderscheid gemaakt naar vervoerskosten voor autoweg/autosnelweg en overige wegen, dit is niet standaard en gebruikelijk in MKBA's. Het komt de kwaliteit van de MKBA ten goede dit verschil op te nemen (zoals ook gedaan is).

Reistijd langzaamverkeer

Volgens ons wordt geen enkele rekening gehouden met een toename van de reistijd voor het langzaam verkeer en de mogelijkheid dat dit leidt tot een ongewenste overstap op autoverkeer. De toename vindt zijn oorzaak door de barrière werking van de Buitenring en de toename in reistijd door de langere omleidingen in afstand en hoogte.

Indirecte effecten

De indirecte effecten zijn de effecten die een verbeterde bereikbaarheid met zich mee brengen voor de regionale economie: meer werkgelegenheid en meer winst voor bedrijven o.a. in de recreatieve sector. Deze effecten worden conform hetgeen gebruikelijk is in MKBA's door Ecorys geraamd door 20 % van de reistijdbaten te nemen. Dit betekent dat niet gecheckt is of zij op zullen treden. Ecorys merkt dan ook op dat voor bedrijventerreinen de indirecte effecten beperkt aanwezig zijn en dat voor de recreatiesector de indirecte effecten twijfelachtig zijn: omdat de relatief beperkte reistijdverkorting recreanten niet zullen prikkelen vaker te komen. Kortom: de indirecte effecten zijn op grond van een algemene vuistregel geraamd op EUR 47 miljoen, maar in dit geval zouden zij veel lager uit kunnen pakken.

Opvallend is dat wel rekening is gehouden met bevolkingskrimp (hoewel wellicht onvoldoende), maar dat tevens is uitgegaan van een stijging van het aantal arbeidsplaatsen. De vraag is dan ook wat de uitkomsten van de MKBA zouden zijn als het aantal arbeidsplaatsen niet stijgt. Wat realistischer is, omdat bedrijven in een regio met afnemende beroepsbevolking minder snel zullen investeren. De kans is zeer sterk aanwezig dat het saldo hierdoor omslaat van positief naar negatief.

Er wordt gesproken over een toename van het aantal fte's met 180. Dit getal wordt nergens onderbouwd. Echter, voor de MKBA speelt dit getal geen rol. In Nederland is het uitgangspunt dat de indirecte baten tussen de 0 % en 30 % van de directe baten zijn. In de MKBA is gekozen voor 20 %. Omdat er verder geen berekeningen zijn uitgevoerd om de indirecte effecten te bepalen, is lastig aan te tonen of er indirecte effecten optreden en in hoeverre deze optreden. Jammer is dan wel dat er geen gevoeligheidsanalyse is uitgevoerd in de MKBA, onder andere op deze indirecte effecten: als deze baat wegvalt, wordt het saldo immers negatief.

Effecten op de leefomgeving (externe effecten)

Er is een aantal bevindingen te noemen aangaande de effecten op de leefomgeving:

- de waardering voor de emissies buiten en binnen de bebouwde kom voor NOx en PM10 zoals weergegeven is in de MKBA-rapportage, kloppen niet: de prijzen sluiten niet aan op bekende cijfers. Dit betekent niet dat de berekening voor de luchtemissies per definitie fout is, dit kan ook een foutieve presentatie van getallen inhouden;
- het is onduidelijk hoe vanuit veranderingen in voertuigkilometers en gepresenteerde luchtemissiefactoren gekomen is tot baten voor lucht. Voorbeeld: de emissiefactoren voor CO2 staan per type brandstof en vracht, terwijl de uitvoer van een verkeersmodel in de regel geen onderscheid maakt naar brandstof en grootte van vracht (middelzwaar, zwaar);
- bovenstaande geldt ook voor de berekening van geluidbaten.

Zonder vergelijking met de emissiefactoren voor zowel lucht als geluid uit ander bronnen, kan niet gezegd worden wat de gevolgen van deze bevindingen zijn voor het saldo van de MKBA.

Natuur

Wanneer we naar de opbouw van de kosten kijken valt het op dat er geen kosten van mitigatie en compensatie alsmede planschade (een specifieke vorm van compensatie) zijn meegenomen. Het is onbegrijpelijk waarom de natuurkosten als klein negatief effect zijn beoordeeld. De vele mitigerende en compenserende maatregelen (natuurbrug, ecoducten, ecoduiders, aankoop compensatiegronden) zijn normaal behoorlijke kostenposten bij de aanleg van infrastructuur. Bij de A73 ging het om ruim 10% van de totale bouwkosten. Zou dat hier ook het geval zijn dan is hierdoor ook sprake van een negatief saldo in de MKBA.

Volgens ons is hier ook niet gekeken naar de waardevermindering die de natuur ondervindt door de doorsnijding van de Buitenring voor de recreatie, waardering en ervaring van de bewoners en bezoekers aan het natuurlijke buitengebied. Hierdoor zou het zeer goed mogelijk zijn dat er sprake is van een negatieve toeristische impuls.

Kosten van aanleg

Zonder een uitgebreide vergelijking met referentieprojecten is het niet eenvoudig om een goed gefundeerde uitspraak over de kostenraming te doen. Kosten verschillen nu eenmaal van project tot project bijvoorbeeld door verschil in aantal kunstwerken. De vraag is altijd: zijn de

kosten niet te laag ingeschat, want dat zou een slechter saldo tot gevolg hebben. We hebben de kosten vergeleken met een aantal andere vergelijkbare projecten.

Een paar grove kostengetallen ontleend aan T-structuur in Brabant, een project dat ten opzichte van andere projecten ook reeds een lage kostenstructuur had.

Aard van het project	Nieuwe weg 2x2 rijstroken	Wegverbreding van 2x naar 2x2 rijstroken	Buitenring
Investeringen (mln)	279,9	170,7	253,8
Lengte (km)	13	14	25
Investering per km (mln)	22	12	10

Voor de Buitenring worden de aanlegkosten op EUR 253,8 miljoen geraamd. Gedeeld door een lengte van circa 25 km, komt dat neer op circa EUR 10 miljoen per km. De kosten lijken aan de lage kant in vergelijking tot de bedragen uit tabel 3.1. BUITENRING betreft deels nieuwe weg en deels verbreding. Dus een getal tussen de EUR 12 en 20 miljoen lijkt aannemelijker.

Kosten veroorzaakt tijdens de aanlegfase, onder andere de reistijdverliezen, schade aan wegdekken door groot materieel etc zijn niet meegenomen.

Kosten van beheer zoals onder andere het elke 15 jaar verwijderen van de humeuze laag in de bermen langs het gehele tracé zijn niet mee genomen in de MKBA.

Nut en Noodzaak

De MKBA maakt wel duidelijk dat er nauwelijks sprake is van enige economische impuls aan de regio en dat er nauwelijks sprake is van een toeristisch recreatieve impuls, of de provincie moet van mening zijn dat dit gezocht moet worden in die 180 extra arbeidsplaatsen. Welk deel hiervan wordt ingenomen door de aanleg van de weg is ons niet duidelijk.

Daarnaast is er geen tot nauwelijks sprake van het oplossen van verkeersknelpunten. Hiervoor willen wij verwijzen naar tabel 3.2 uit de MKBA. Een groot aantal verbeteringen was geen knelpunt, een groot aantal verbeteringen lost het knelpunt niet op, er komt een nieuw knelpunt bij.

De niet opgeloste verkeerstechnische knelpunten zullen separaat moeten worden aangepakt. Ook dat is niet opgenomen in de kosten in de MKBA evenmin als de conclusie dat de N274 verbreed moet worden naar 2x2 strooks weg, als direct gevolg van de Buitenring. Wij verzoeken u om een MKBA op te stellen die alle kosten meeneemt.

De genoemde baten bestaan voornamelijk uit reistijdwinst. Hoe reëel is het om de reistijdwinst woon-werkverkeer en recreatief-verkeer mee te nemen en te kapitaliseren? En indien het reëel is getuigt, het dan van een weloverwogen besluit om dit als maatschappelijke baten te zien, wetende dat dit verkeer 70% van het totale verkeer is. Drie tot vier minuten eerder aan tafel zitten voor het opscheppen van de piepers, zoals in de provinciale publicaties gesteld, zal toch niet echt leiden tot een economische impuls in de regio of tot een mogelijkheid tot het bezoeken van meerdere attracties op een dag.

Het MKBA maakt een vergelijking met andere varianten; Hierbij zijn geen berekeningen aan de andere varianten uitgevoerd, maar de conclusie is enkel gebaseerd op aannames.

Een vergelijk met de huidige situatie en de autonome ontwikkeling is niet gemaakt. Noch is er gekeken naar enige mogelijkheden die wel aan de doelstellingen tegemoet zou komen en misschien meer dan 180 arbeidsplaatsen oplevert.

Het is ons dan ook volstrekt onduidelijk wat u beoogt met de MKBA aan te tonen. Als het doel was om met de efficiency berekening de nut-noodzaak aan te tonen dan ontbreekt er duidelijk iets in de tekst. Een investering kan best efficiënt zijn, maar als deze niet tegemoet komt aan de gestelde doelen en geen alternatieve betere investeringsmogelijkheden zijn onderzocht, behoeft de investering nog niet noodzakelijk te zijn. De alternatieven behoeven natuurlijk niet gezocht te worden in enkel en alleen infrastructurele en mobiliteits voorzieningen, maar kunnen ook gezocht worden in wijkverbetering, groenuitbreiding, scholing etc.

De Milieufederatie vraagt u:

- reken een variant door met kleine goedkope (verkeersmanagement) maatregelen, om te bezien hoe deze scoort;
- vervang de nu in rekening gebrachte recreatiereistijdbaten, die betrekking hebben op kortere reistijden voor met name trips buiten de spits, door recreatiereistijdbaten die betrekking hebben op minder recreatiefiles op piekmomenten;
- bereken met een indirect-effecten model zoals RAEM of/in hoeverre er indirecte effecten optreden;
- bereken de reistijdbaten bij een negatieve groei van het aantal arbeidsplaatsen;
- voeg de kosten van wettelijk verplichte compensatie/mitigatiemaatregelen toe;
- reken een variant zonder de B258n en zonder aansluiting bij Nuth door;
- reken andere economische groeiscenario's door en let daarbij met name op het vrachtverkeer.

Financiële dekking

In de terinzage liggende stukken worden op verschillende plaatsen bedragen genoemd. Bedragen van bijdragen van de verschillende overheden. Echter het optellen van deze bijdragen brengt ons niet op het totaal aan kosten zoals gesteld in de MKBA.

Het is voor ons dan ook onduidelijk of de kosten voor de noodzakelijke mitigatie, natuur, geluidsschermen en natuurcompensatie voldoende gegarandeerd zijn.

Geef een duidelijk gespecificeerd overzicht naar kosten per thema en daarbij de financiële onderbouwing en dekking vanuit de diverse overheden.

7 Samenvatting en conclusies

Gezien bovenstaande zienswijze, opmerkingen en door u zelf genoemde onvolledige onderzoeken en onderbouwingen behoeft het geen extra betoog dat wij u willen verzoeken om het Provinciaal Inpassings Plan Buitenring niet vast te stellen.

Afbeelding 3 geeft een kaart van de bestaande robuuste structuren samen met de Buitenring. Op kaart is duidelijk dat ook deze Buitenring zal leiden tot een spaghetti van wegen die de duidelijkheid niet ten goede komt.

Het is aan te bevelen om de 0+ variant of de Verbetervariant die uitgaat van de robuuste structuren in het bestaande wegennet als serieuze oplossing te zien. Afbeelding 2 geeft een kaart van deze variant. Deze robuuste structuur geeft een goede ontsluiting vanuit alle kernen, Brunssum N274-A2, Hoensbroek N276-Sittard en Binnenring en A76, Kerkrade N300-N281-A76, Landgraaf Binnenring-N281-A76, Landgraaf N298-N274-A2, om maar enkele ontsluitingen te noemen. Deze robuuste structuur kan op kruispunt niveau aangepast worden waar nodig, rotonde of ongelijkvloers. In de regio Parkstad dienen de komende jaren veel woningen geamoveerd te worden op basis van de demografische ontwikkelingen. Hiermee zou gestart kunnen worden langs deze robuuste verkeersstructuur.

Het lijkt erop dat de Buitenring de eerste weg in Nederland wordt die niet wordt aangelegd om een verkeersprobleem op te lossen, die niet wordt aangelegd voor een economische meerwaarde, die niet wordt aangelegd om het toerisme een impuls te geven, die niet wordt aangelegd omdat er steeds meer mensen in de regio wonen, maar die wordt aangelegd omdat bestuurders zich voorgenomen hadden om een weg aan te leggen. Of zoals een statenlid zei: "de bestuurders in de regio willen het. De provincie heeft geld genoeg. Wie zijn wij om dit dan tegen te houden."

Zo dit een verklaring zijn voor de grote hoeveelheid onderzoeksrapporten. Een onderzoeksrapport moet een stevige onderbouwing geven van noodzaak om een nieuwe weg aan te leggen. Indien het niet aan te tonen is dat een weg nodig is heb je heel veel rapporten nodig. Rapporten die zoals blijkt vol staan van aannames en onzekerheden. Een massaliteit waar niet door te komen is en die waarschijnlijk tot doel heeft de burger te ontmoedigen om constructief mee te denken met de bestuurders.

Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald. Kosten van de voorgestelde verbetervariant (0+ variant) zijn een fractie van de kosten die nodig zijn voor de 2x2 strooks Buitenring. Op deze manier blijven er veel middelen over om stimuleringsmaatregelen te nemen die wel een bijdrage leveren aan de economische ontwikkelingen, die wel een bijdrage leveren aan een toeristisch-recreatieve impuls, die wel een ondersteuning leveren aan de maatregelen inzake de demografische ontwikkelingen.

Bijlage 1

Rapport over moerassen in en pal langs het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg

E.J. Weeda, *Alterra Wageningen UR, Postbus 47, 6700 AA Wageningen*

Het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg loopt ter hoogte van Nuth, Vaesrade, Merkelbeek, Schinveld en Kerkrade door of pal langs moerasterreinen met een zeer grote en onvervangbare biologische waarde (Schaminée, Aggenbach, Crombaghs, De Haan, Hommel, Smolders, Verberk, De Waal, Weeda & Wallis de Vries 2008). De Provincie Limburg heeft niet aangetoond dat deze terreinen, naar oppervlakte en kwaliteit gerekend, van schade gevrijwaard blijven bij aanleg van de buitenring. Daardoor komt de provincie in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving met betrekking tot natuurbehoud (Natura2000, Flora- en Faunawet).

Hieronder volgt een korte karakteristiek van de moerasterreinen en hun vegetatiekundige en ecologische betekenis. De beschrijving is gebaseerd op eigen veldwerk in de jaren 2006-2010 en aangevuld met recente gegevens van anderen.

Leeuwerbos (Amersfoortcoördinaten 190,2-190,3 / 326,5-326,8)

Het weinig bekende, moeilijk bereikbare Leeuwerbos is een van de fraaiste en tevens omvangrijkste Elzenbronbossen die Nederland rijk is. Elzenbronbos is een in Nederland uitgesproken zeldzame plantengemeenschap, waarvan het voortbestaan en de kwaliteit sterk worden bedreigd (Maas, 1959; Weeda, Westra, Westra & Westra, 1985; Van der Werf, 1991; Stortelder, Schaminée & Hommel, 1999; Weeda, Schaminée & Van Duuren, 2005; Weeda, Kers, Van Duuren & Schaminée, 2005). In de classificatie van Natura2000 behoort het tot prioritair habitatype 91E0, en wel tot de bronvariant van dit type (Janssen & Schaminée, 2003; European Commission DG Environment, 2007).

Zowel naar oppervlakte als naar kwaliteit gerekend behoort het Leeuwerbos tot de beste voorbeelden van Elzenbronbos die Nederland nog rijk is. De natte bosgedeelten beslaan een oppervlakte van ca. 200 ha. Bij een bezoek in 2010 werden de in het *Natura 2000 Interpretation Manual of European Union Habitats* (European Commission DG Environment, 2007) genoemde

soorten Moeraszegge, Reuzenpaardenstaart en Bittere veldkers massaal aangetroffen, evenals de in het voorjaar uitbundig bloeiende Dotterbloem, terwijl de Grote brandnetel in de natste delen van het bos juist opmerkelijk weinig voorkwam. Een en ander wijst erop dat de hydrologische toestand van het bos zeer gunstig te noemen is. Op de natste plekken komen lokaal Pluimzegge en Zwarte bes voor, die op beginnende veenvorming wijzen, een proces dat alleen optreedt bij ongehinderde watertoevoer.

In enigszins hellende delen, vooral in de westelijke helft van het bos, werden talrijke groepen Groot springzaad, de wettelijk beschermde Slanke sleutelbloem en Gerimpeld sterrenmos aangetroffen, alsmede enkele omvangrijke groepen Verspreidbladig goudveil. Deze soorten, speciaal Verspreidbladig goudveil, wijzen opnieuw op ongehinderde watertoevoer.

Tenslotte is in een verhoogde strook in het zuidwestelijke deel van het Leeuwerbos een deel van een voormalige weg te herkennen. Dergelijke cultuurhistorisch belangrijke restanten van de vroegere infrastructuur zijn botanisch te herkennen aan het verschijnen van de combinatie van Gevlekte aronskelk met Slanke sleutelbloem op ogenschijnlijk droge plekken. Recente waarnemingen op het landgoed Tongelaar bij Mill in oostelijk Noord-Brabant onderstrepen het belang van restanten van onverharde wegen voor genoemde twee bosplanten.

Het moge duidelijk zijn dat het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg ten noorden van Nuth aan de Nederlandse natuur een onherstelbare slag zal toebrengen. Het gaat om een optimaal ontwikkeld voorbeeld van de meest zeldzame en kwetsbare variant van een prioritair habitatype van Natura2000!

Kathager Beemden en omgeving

Naenhof (Amersfoortcoördinaten 190,5-191,4 / 326,0-326,6)

De Kathager Beemden zijn recent uitvoerig onderzocht en beschreven (Weeda, Keulen & Koelink, 2006; Weeda & Keulen, 2007; Weeda, 2007; Weeda, 2009), zodat een nadere beschrijving hier achterwege kan blijven. Het terrein herbergt niet minder dan vijf habitatypen van Natura2000: 6410, 6430, 7230 en de prioritaire typen 7220 en 91E0 (Janssen & Schaminée, 2003; Weeda, 2007; Van Gennip, Janssen & Weeda, 2007; Schaminée & Janssen, 2009; Weeda, 2009). Het is de eerst ontdekte vindplaats van Veenzegge in Nederland (Weeda, Keulen & Koelink, 2006) en de enige plek in Nederland waar de kalkmoerasgemeenschap *Carici flavae-Cratoneuretum filicini* goed ontwikkeld is (Weeda, 2009).

Topografische kaarten uit de 19de en het midden van de 20ste eeuw geven ten oostzuidoosten van hoeve Naenhof een reeks van bosjes en plasjes aan (Weeda & Keulen, 2007). Hiervan is in 2010 nog een restant over direct ten noorden van de weg Nuth – Hoensbroek (Amersfoortcoördinaten 191,2-191,4 / 326,0-326,1). Hier bevindt zich broekbos met Moeraszegge, Pluimzegge, Bosbies, Geoord helmkruid en Koninginnenkruid, een combinatie kenmerkend voor lateraal bewegend, (matig) basenrijk grondwater. De goede kwaliteit van dit water wordt geïllustreerd door de waarneming dat de beschermde amfibieën bruine kikker en gewone pad een refugium hadden gezocht in een recent boorgat met een middellijn van 15 cm en een diepte van 50 cm, direct ten oosten van het broekbosje. Uit de samenstelling van het boorresidu uit dit boorgat bleek de aanwezigheid van een waterkerende laag.

Aan de westzijde van dit broekbos grenst een plasje met op de oever veel Slanke waterkers, een moerasplant die landelijk algemener is dan haar verwant Witte waterkers, maar in Zuid-Limburg minder voorkomt dan deze. Beide zijn indicatoren van hard water, maar voor Slanke waterkers geldt dit in mindere mate dan voor Witte waterkers. Opvallend genoeg ontbreekt zowel in het broekbos als langs het plasje de typische bronplant Bittere veldkers, die in de dalvloer van de Geleenbeek plaatselijk zeer talrijk optreedt. Haar ontbreken in het broekbos en in het plasje aan de oostkant van Naenhof wekt de indruk dat de bron van het grondwater niet hier maar hogerop in de helling ligt, beneden het maaiveld.

In het water van het plasje groeit plaatselijk veel Klein fonteinkruid. Deze waterplant is in Nederland landelijk gezien vrij zeldzaam maar in het zuiden zeer zeldzaam (Clason, 1958; Blink, 1997; Van der Meijden, 2005). Klein fonteinkruid is gebonden aan zoet, hard maar niet uitgesproken voedselrijk water (Weeda, Westra, Westra & Westra, 1991; Schaminée, Weeda & Westhoff, 1995; Weeda, Schaminée & Van Duuren, 2000). Het groeit vooral in zwak stromende wateren die in contact staat met venige afzettingen (gegevens uit collectie Nationaal Herbarium Nederland te Leiden).

In de akker ten noorden van het broekbosje ligt een sterk verslechte uitholling, waar geen gewas blijkt te gedijen. De akkeronkruidvegetatie in deze laagte wordt beheerst door Echte kamille in combinatie met Gekroesde melkdistel en Uitstaande melde. Voorts groeien hier Korrel- en Stippelganzenvoet, Veerdelig tandzaad, Moeraskers, Moerasdroogbloem en de typische kleiplanten Ingesneden dovenetel en Slipbladige ooievaarsbek. Al deze soorten wijzen op verdichte grond, zoals te verwachten is op hellingen met

verspoelde löss (Weeda, Westra, Westra & Westra, 1985-1994; Weeda, Schaminée & Van Duuren, 2003).

Volgens De Wever (1911-1923) lag 'achter' hoeve Naenhof een veenachtig weiland met Ronde zegge, Egelboterbloem, Schildereprijs, Heidekartelblad, Zeegroene muur, Moeraszoutgras en Rijstgras. Op de Rode Lijst (Odé, Van der Meijden & Bal, 2006) staan Ronde zegge en Rijstgras als kwetsbaar, Heidekartelblad zelfs als bedreigd. Het is niet duidelijk welke kant van de hoeve met 'achter' wordt bedoeld, maar de ecologische voorkeuren van genoemde soorten (Weeda, Westra, Westra & Westra, 1985-1994) wijzen veeleer op een ligging op de helling dan in de dalvloer. Het vermoeden is dan ook gewettigd dat hier veenmoeras onder verspoelde löss bedolven is.

Het moge duidelijk zijn dat een uniek terrein als de Kathager Beemden alleen in goede staat in stand is te houden als het gehele achterliggende intrekgebied intact blijft. Elke terreininsnijding in de hoger gelegen oost- en zuidzijde vormt dan ook een bedreiging voor de biologische kwaliteit van het gebied. Dit geldt zeer in het bijzonder voor de strook langs het huidige tracé Nuth – Hoensbroek direct ten oosten van Naenhof, die een grondwaterbaan bevat die voor de voeding van moerassen langs de Geleenbeek vermoedelijk van levens belang is, en waar wellicht nog botanische schatten onder het huidige maaiveld verborgen liggen.

Breukberg (Amersfoortcoördinaten 196,5-196,8 / 330,2-330,5)

De vegetatie van de Breukberg beantwoordt aan de beschrijving van Natura2000-type 7130 *Blanket bogs*, zoals beschreven in het *Natura 2000 Interpretation Manual of European Union Habitats* (European Commission DG Environment, 2007). De Nederlandse term voor het bedoelde ecosysteem is spreihooogveen (Westhoff, 1969). Het bolwerk van dit type binnen Europa wordt gevormd door de Britse eilanden (Tüxen, 1968; Tüxen, 1972; Doyle & Moore, 1980; Dierssen, 1982; Schouten, 1995).

Vooraf met de hyperatlantische spreihooogvenen in de westelijke delen van Ierland, Schotland en Wales toont de Breukberg grote overeenkomst. Van de 28 plantensoorten – 15 vaatplanten en 13 mossen – die het *Manual* kenmerkend noemt voor dit hyperatlantische vegetatietype, zijn niet minder dan 16 soorten bij recente inventarisaties van de hellingheide op de Breukberg aangetroffen. Onder deze kenmerkende soorten zijn Rode Lijstsoorten als Beenbreek en Heidekartelblad (bedreigd), Liggende vleugeltjesbloem (kwetsbaar) en Witte snavelbies (gevoelig). Ook

andere in het terrein voorkomende hoogveenplanten, zoals Kleine veenbes en Lavendelhei, staan op de Rode Lijst (Odé, Van der Meijden & Bal, 2006), beide als kwetsbaar. Nog veel zeldzamer is de Veenorchis, die in Nederland slechts bekend is van twee plaatsen in Limburg (Kreutz, 1987; Van der Meijden, 2005). Tijdens een kort bezoek aan de Breukberg in 2010 werden tientallen Veenorchissen waargenomen.

Volgens het *Manual* komen spreihogvenen voor op plaatsen met beperkte waterafvoer over het bodemoppervlak, in een oceanisch klimaat met hoge neerslaghoeveelheden. Vaak bedekken ze aanzienlijke oppervlakten. Blijkens gegevens van De Wever (1911-23; z.j.) kwam in noordoostelijk Zuid-Limburg tot in het begin van de 20ste eeuw over grote oppervlakten veen voor; dit strekte zich uit van Gangelt vlak over de grens met Duitsland tot bij Kerkrade. Een paleobotanische beschrijving wordt gegeven door Janssen (1960). Door bruinkoolwinning is het grootste deel van dit veengebied te gronde gericht (De Wever, 1932). In het midden van de 20ste eeuw kwam nog een restant van dit veen met zeldzame tot zeer zeldzame mossen en vaatplanten voor in de Brunssumerheide (opname van W.H. Diemont Sr. uit 1941; Agsteribbe, Barkman, Margadant, Meijer, Westhoff & Witt, 1950). Tegen deze achtergrond mag het voorkomen van 16 kenmerkende soorten van spreihogveen in de slechts ongeveer 5 ha grote moerassige heide op de Breukberg opzienbarend worden genoemd.

In het mosdek op de Breukberg spelen Hoogveenveenmos en vooral Wrattig veenmos een belangrijke rol. Dit zijn bultvormers en als zodanig bouwers van levend hoogveen. Hun ontwikkeling blijkt afhankelijk van de toevoer van tweewaardige ionen (calcium, magnesium) door grondwater in de ondergrond. Aan de voet van de Breukberg wordt dergelijk water afgevangen door een diep ingegraven waterloop, wat blijkt uit het talrijk voorkomen van de hardwaterplant Groot moerasscherm (Weeda, Westra, Westra & Westra, 1987; Schaminée, Westhoff & Weeda, 1995; Weeda, Schaminée & Van Duuren, 2000). Versterkte aansnijding van de watervoerend pakket zal de afvoer van basenrijk water doen toenemen en dus ten koste gaan van de unieke moerasvegetatie. Nu reeds kondigt de verdroging van de moerassige heide op de Breukberg zich aan doordat in toenemende mate Sporkenhout, Ruwe berk, Wilde lijsterbes en varens opslaan.

Het *Manual* kwalificeert spreihogveen als prioritair habitat indien actieve veengroei over een aanzienlijk deel van het terrein plaatsvindt. Het ruimschoots aanwezig zijn van vitale veenmosbulten van Wrattig veenmos en Hoogveenveenmos impliceert actieve

veengroei, evenals de aanwezigheid van Kleine veenbes en Lavendelhei in deze veenmosbulten.

Het moge duidelijk zijn dat het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg tussen Schinveld en Brunssum door aantasting van het moeras op de Breukberg aan de Nederlandse en zelfs de Europese natuur een onherstelbare slag zal toebrengen. Dit komt nog eens boven op het verlies aan belevingswaarde van de open ruimte tussen beide dorpen, waar ook de bij naburige bewoners geliefde vijvers ten zuidoosten van de Breukberg aan de buitenring dreigen te worden opgeofferd.

Bovenste Hof (Amersfoortcoördinaten 194,7-194,9 / 328,6-329,3)

Het bronbos bij Bovenste Hof is uitvoerig onderzocht en beschreven door Aggenbach & Jansen (1991). Het behoort tot prioritair habitatype 91E0 en herbergt zowel Elzenbronbos als Goudveil-Essenbos en Vogelkers-Essenbos. Met name de eerste twee bostypen zijn uitgesproken zeldzaam, bedreigd en gevoelig voor hydrologische verstoringen (Maas, 1959; Weeda, Westra, Westra & Westra, 1985, 1988; Van der Werf, 1991; Stortelder, Schaminée & Hommel, 1999; Weeda, Schaminée & Van Duuren, 2005; Weeda, Kers, Van Duuren & Schaminée, 2005). Opnieuw hoeft het geen betoog dat het beoogde tracé van de Buitenring Parkstad Limburg, in dit geval het traject nabij Merkelbeek, aan de Nederlandse natuur een niet meer te herstellen klap zal toebrengen.

Dentgenbach (Amersfoortcoördinaten 201,2-201,4 / 320,2-320,4)

Langs de Dentgenbach, een zijbeek van de Ansel, ligt direct ten oosten van de weg Hopel – Kaalheide ter hoogte van Erenstein een groot orchideeënterrein dat sinds 1999 door Stichting Instandhouding Kleine Landschapselementen (IKL) wordt gemaaid (IKL z.j.; Anonymus, 2008). De vegetatie is een Veldrushooiland, een plantengemeenschap die valt binnen de omschrijving van Natura2000-habitatype 6410 (European Commission DG Environment, 2007; Weeda, 2009).

Net als andere botanisch waardevolle natte graslanden in het Anseldal en zijdalen wordt het orchideeënterrein langs de Dentgenbach door de gemeente Kerkrade als natuureservaat beheerd. Het zou kapitaalvernietiging betekenen als oppervlakte en kwaliteit van het terrein, dat met financiering door de gemeente in stand wordt gehouden, door aanleg van de Buitenring Parkstad Limburg wordt verminderd. Het beoogde tracé van de buitenring zal ook bij Kerkrade aan de Nederlandse natuur een slag toebrengen.

Conclusie

Het tracé van de Buitenring Parkstad Limburg, zoals voorgesteld door Provincie Limburg, loopt op een reeks van plaatsen door of vlak langs moerasterreinen van onvervangbare biologische betekenis. De provincie heeft niet aannemelijk gemaakt dat deze moerassen kwalitatief en kwantitatief gevrijwaard zullen blijven van schade als de Buitenring wordt aangelegd conform het ontwerp-inpassingsplan Buitenring BPL. Aldus komt de Provincie Limburg in conflict met Europese en Nederlandse wetgeving.

Literatuur

- Aggenbach, C.J.S. & A.J.M. Jansen, 1991. Hydro-ecologie van een bronnetjesbos in Zuid-Limburg. *De Levende Natuur* 92.
- Agsteribbe, E., J.J. Barkman, W.D. Margadant, W. Meijer, V. Westhoff & U. Witt, 1950. Mosvondsten in Nederland. *Nederlandsch Kruidkundig Archief* 57.
- Anonymus, 2008. IKL maait bloemrijke natuur in Kerkrade voor betere groei. *De Zuid-Limburger*.
- Blink, E.N., 1997. Atlas van de Zuid-Limburgse Flora 1980-1996. Maastricht.
- Clason, E.W., 1958. *Potamogeton pusillus* L. en *P. berchtoldii* Fbr. in Nederland. *Acta Botanica Neerlandica* 7.
- Dierssen, K., 1982. Die wichtigsten Pflanzengesellschaften der Moore NW-Europas. Genève.
- Doyle, G.J. & J.J. Moore, 1980. Western blanket bog (*Pleurozium purpureum*-*Ericetum tetralicis*) in Ireland and Great Britain. *Colloques Phytosociologiques VII*: 213 - 223.
- European Commission DG Environment, 2007. Natura 2000 Interpretation Manual of European Union Habitats. EUR27.
- Gennip, B. van, J.A.M. Janssen & E.J. Weeda, 2007. De kalktufbron, kleinood met een grote status. *Stratiotes* 35.
- IKL, z.j. Overzicht natuurontwikkelingsprojecten in de gemeente Kerkrade. Manuscript.
- Janssen, C.R., 1960. On the late-glacial and post-glacial vegetation of Southern Limburg (Netherlands). *Wentia* 4.
- Janssen, J.A.M. & J.H.J. Schaminée, 2003. Europese Natuur in Nederland. Habitattypen. Utrecht.
- Kreutz, C.A.J., 1987. De verspreiding van de inheemse orchideeën in Nederland. Zutphen.
- Maas, F.M., 1959. Bronnen, bronbeken en bronbossen van Nederland, in het bijzonder die van de Veluwezoom. Wageningen.
- Meijden, R. van der, 2005. Flora van Nederland. Groningen.

- Odé, B., R. van der Meijden & D. Bal, 2006. Toelichting op de Rode Lijst Vaatplanten. Ede.
- Schaminée, J., C. Aggenbach, B. Crombaghs, M. de Haan, P. Hommel, F. Smolders, W. Verberk, R. de Waal, E. Weeda & M. Wallis de Vries, 2008. Preadvies Beekdalen Heuvellandschap (concept).
- Schaminée, J.H.J. & J.A.M. Janssen, 2009. Natura 2000-gebieden van Hoog Nederland. Zeist.
- Schaminée, J.H.J., E.J. Weeda & V. Westhoff, 1995. De vegetatie van Nederland 2. Uppsala.
- Schouten, M.G.C., 1995. Peatlands in Ireland. Ecological and geographical patterns. Dissertatie, Nijmegen.
- Stortelder, A.H.F., J.H.J. Schaminée & P.W.F.M. Hommel, 1999. De vegetatie van Nederland 5. Uppsala.
- Tüxen, R., 1968. Pflanzensoziologische Systematik. Bericht über das internationale Symposium in Stolzenau/Weser 1964 der Internationale Vereinigung für Vegetationskunde. Den Haag.
- Tüxen, R., 1972. Grundfragen und Methoden in der Pflanzensoziologie. Den Haag.
- Verhoeven, J.T.A., 1992. Fens and bogs in the Netherlands: vegetation, history, nutrient dynamics and conservation. Dordrecht.
- Weeda, E.J., 2007. De Kathager Beemden: grasland vol moeras- en bosplanten, met het *Crepido-Juncetum acutiflori* als spil. *Stratiotes* 33/34.
- Weeda, E.J., 2009. Plantensociologische positie van Cyperaceae en Juncaceae in hellingmoerassen in Zuid-Limburg. *Stratiotes* 36/37.
- Weeda, E.J., A.S. Kers, L. van Duuren & J.H.J. Schaminée, 2005. Lijst van zeldzame en bedreigde vegetatietypen in Nederland. *Stratiotes* 30.
- Weeda, E.J. & S.M.A. Keulen, 2007. Veranderingen in de plantengroei van de Kathager Beemden. *Natuurhistorisch Maandblad* 96.
- Weeda, E.J., S.M.A. Keulen & J.W. Koelink, 2006. Maaibeheer in de Kathager Beemden beloond: Veenzegge (*Carex davalliana* Sm.) nieuw voor Nederland. *Natuurhistorisch Maandblad* 95.
- Weeda, E.J., J.H.J. Schaminée & L. van Duuren, 2000-2005. Atlas van Plantengemeenschappen in Nederland. Utrecht.
- Weeda, E.J., R. Westra, Ch. Westra & T. Westra, 1985-1994. Nederlandse Oecologische Flora. Amsterdam.
- Werf, S. van der, 1991. Bosgemeenschappen. Wageningen.
- Westhoff, V., 1969. Connemara. *De Levende Natuur* 72.
- Wever, A. de, 1911-1923. Lijst van wildgroeïende en eenige gekweekte planten in Zuid-Limburg I-XI. Jaarboeken van het Natuurhistorisch Genootschap in Limburg.
- Wever, A. de, 1932. De Zuid-Limburgse Flora. Winst en Verlies over 1922-1932. *Natuurhistorisch Maandblad* 21.

Wever, A. de, z.j. Manuscript-aantekeningen betreffende de flora van Zuid-Limburg. Natuurhistorisch Museum, Maastricht.

Personalia

Eduard Johan Weeda (Appingedam, 1952) werkt als botanisch ecooloog bij Alterra Wageningen UR. Hij is auteur van standaardwerken als de *Nederlandse Oecologische Flora* (1985-1994) en de *Atlas van Plantengemeenschappen in Nederland* (2000-2005). Tot zijn speciale interessevelden behoren de vermaatschappelijking van het natuurbeheer (*Boerendiversiteit voor Biodiversiteit*, 2004) en de samenwerking met Duitsland en België op het gebied van natuurbehoud. Hij heeft vooral de laatste vijf jaar intensief studie gemaakt van de moerassen in het Heuvelland, zowel privé als vanuit zijn werk bij Alterra. Komende herfst verschijnt van hem een hoofdstuk over Maastricht in een bundel over plantengroei in Europese steden (redactie: J.G. Kelcey & N. Müller; uitgeverij: Springer). Wegens zijn bijdragen aan de verspreiding van kennis van de natuur, aan de gedachteontwikkeling inzake het natuurbehoud en aan de internationale contacten op beide gebieden werd hij in 2008 door Hare Majesteit geridderd tot Officier in de Orde van Oranje Nassau.